



CITTÀ METROPOLITANA  
DI FIRENZE

PIANO  
TERRITORIALE  
METROPOLITANO  
FIRENZE

# QP SM1

QUADRO PROPOSITIVO - STRATEGIE DELLO SVILUPPO  
SOSTENIBILE E OPERATIVITÀ DEL PIANO

## **Schede metaprogettuali** **Piattaforme metropolitane**



### **Relazioni**

QP **R**

Quadro propositivo



### **Strategia**

QP **SP**

Strategie di Piano



### **Schede metaprogettuali**

QP **SM1**

Piattaforme metropolitane

QP **SM2**

Piattaforme fluviali

QP **SM3**

Stazioni ferroviarie metropolitane

QP **SM4**

Rete sentieristica metropolitana

QP **SM5**

Aree storico-agrarie



### **Cartografia**

QP **C1**

Carta delle Strategie



CITTÀ METROPOLITANA  
DI FIRENZE

PIANO  
TERRITORIALE  
METROPOLITANO  
FIRENZE

# QPSM1

QUADRO PROPOSITIVO - STRATEGIE DELLO SVILUPPO  
SOSTENIBILE E OPERATIVITÀ DEL PIANO

## **Schede metaprogettuali Piattaforme metropolitane**

### INDICE

#### LE PIATTAFORME METROPOLITANE

6



#### **P1 VALDISIEVE**

10

ELEMENTI DI LEGATURA

12

ASPETTI AMBIENTALI

14

STAZIONE FERROVIARIE

16

SIECI

16

PONTASSIEVE

18

AREE BERSAGLIO

20

AB 1.1.1. EX CERAMICHE BRUNELLESCHI

22

AB 1.1.2. EX CENTAURO

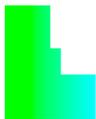
24

AB 1.1.3. EX AREA FERROVIARIA (BORGNO NUOVO)

26

AB 1.1.4. EX AREA FERROVIARIA (BORGNO VERDE)

28



#### **P2 BAGNO A RIPOLI-FIRENZE**

30

ELEMENTI DI LEGATURA

32

ASPETTI AMBIENTALI

34

STAZIONI FERROVIARIE

36

ROVEZZANO

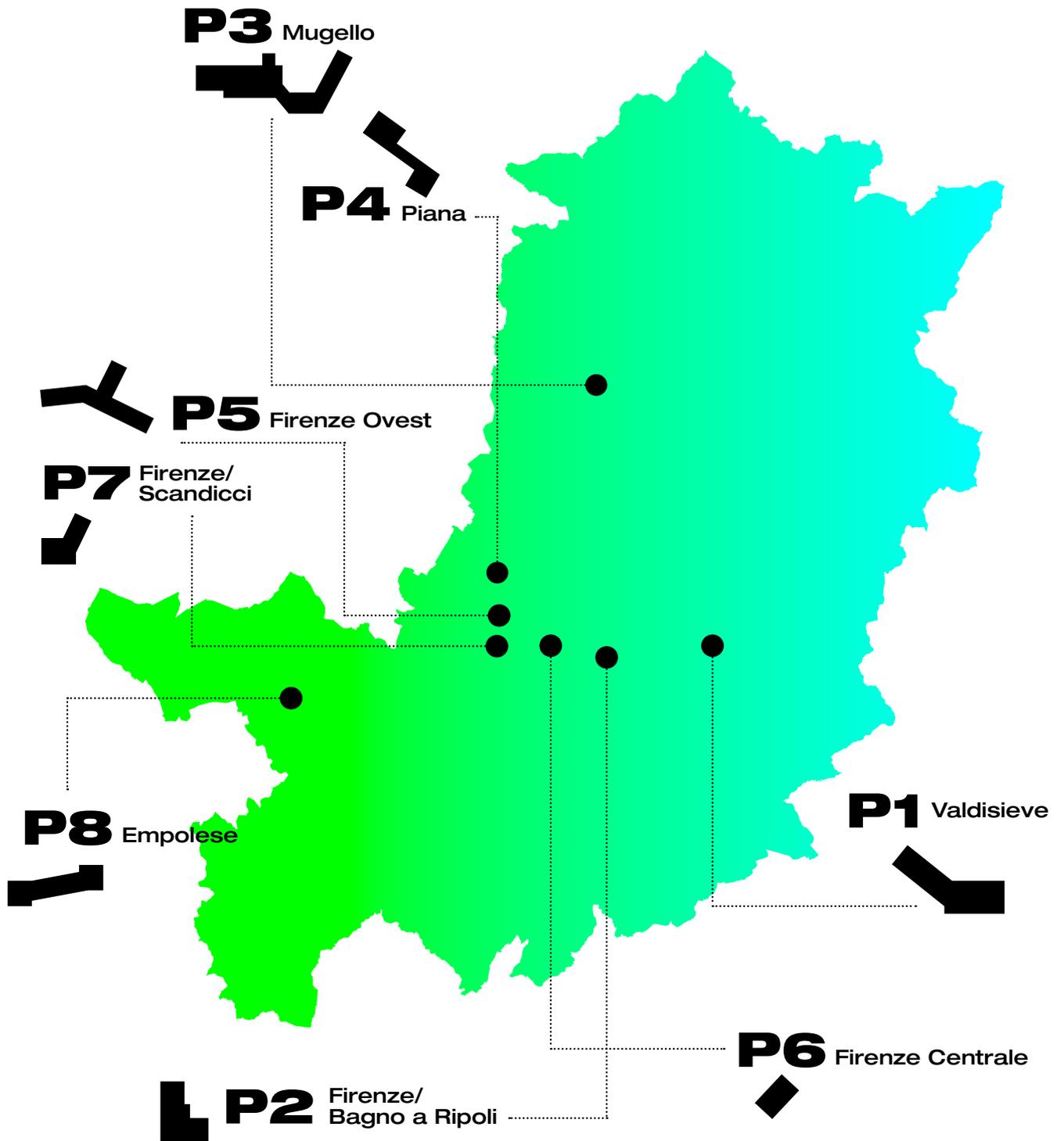
36

AREE BERSAGLIO

38

AB 2.1.1.CASERMA PEROTTI

40





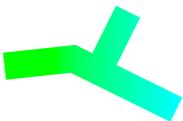
## **P3 MUGELLO** **42**

ELEMENTI DI LEGATURA	44
ASPETTI AMBIENTALI	46
STAZIONE FERROVIARIE	50
SAN PIERO A SIEVE	50
AREE BERSAGLIO	52
AB 3.1.1 LAGO DI BILANCINO	54



## **P4 PIANA** **56**

ELEMENTI DI LEGATURA	58
ASPETTI AMBIENTALI	60
STAZIONE FERROVIARIE	62
ZAMBRA	62
SESTO FIORENTINO	64
IL NETO	66
PRATIGNONE	68
AREE BERSAGLIO	70
AB 4.1.1 POLO SCIENTIFICO SESTO	72



## **P5 FIRENZE OVEST** **74**

ELEMENTI DI LEGATURA	76
ASPETTI AMBIENTALI	78
STAZIONE FERROVIARIE	80
LE PIAGGE	80
AREE BERSAGLIO	82
AB 5.1.1 EX OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI	84
AB 5.1.2 EX MERCAFIR	86



<b>P6 FIRENZE CENTRALE</b>	<b>88</b>
ELEMENTI DI LEGATURA	90
ASPETTI AMBIENTALI	92
STAZIONE FERROVIARIE	94
SANTA MARIA NOVELLA	94
AREE BERSAGLIO	96
AB 1.1.1 SANT'ORSOLA	98
AB 1.1.2 SANTA APOLLONIA	98



<b>P7 SCANDICCI FIRENZE</b>	<b>100</b>
ELEMENTI DI LEGATURA	102
ASPETTI AMBIENTALI	104
AREE BERSAGLIO	106
AB 7.1.1 EX CASERMA LUPI DI TOSCANA	108
AB 7.1.2 SAN GIUSTO A SIGNANO	110



<b>P8 EMPOLESE</b>	<b>112</b>
ELEMENTI DI LEGATURA	114
ASPETTI AMBIENTALI	116
STAZIONE FERROVIARIE	118
MONTELUPO CAPRAIA	118
EMPOLI	120
AREE BERSAGLIO	122
AB 8.1.1 EX CERAMICA FANCIULLACCI	124
AB 1.1.2 VILLA AMBROGIANA	126
AB 8.1.3 EX MONTEVIVO	128

# LE PIATTAFORME METROPOLITANE

Le Piattaforme metropolitane sono un sistema di comparti territoriali d'interesse metropolitano che per posizione, funzionalità e risorse possono determinare relazioni forti ed esprimere rilevanti potenzialità in un quadro propositivo volto al miglioramento della qualità dei luoghi e dei rapporti sinergici tra i comuni metropolitani.

Le Piattaforme sono intese come luoghi di convergenza e coalescenza di tematiche progettuali tra loro diversificate che sono poste a sistema in coerenza con la visione strategica proposta dal piano.

Le tre componenti principali che compongono le piattaforme sono:

- Elementi di legatura
- Hub Intermodali
- Aree Bersaglio

I comparti territoriali individuati dalle piattaforme presentano un addensamento variabile di hub intermodali e aree bersaglio che si possono manifestare in alcuni casi in modo più denso, in altri in forma porosa; ciò nonostante, questi inquadrano ambiti di interesse metropolitano in quanto, in linea con le strategie generali, rappresentano:

- aree con potenzialità trasformativa consistenti e di rilievo che possono introiettare funzioni e/o servizi pubblici di rango elevato/metropolitano;
- nodi territoriali/spaziali che, per

la loro posizione nello scacchiere metropolitano, acquistano una valenza strategica, in particolare rispetto a due sistemi territoriali: il sistema della mobilità (legature di trasporto) e il sistema fluviale (legature blu);

- convergenze territoriali che permettono l'interazione tra progettualità locali e progettualità di area vasta (ad esempio ciclovie).

Le piattaforme interagiscono all'interno di un sistema d'area vasta che fa riferimento agli ambiti territoriali definiti nel Piano Territoriale Metropolitano con le Zone Omogenee e nel Piano Strategico Metropolitano con i Ritmi Metropolitani. Le Piattaforme si localizzano, in forza della convergenza di strategie ed interessi sovracomunali, in corrispondenza di aree territoriali di connotazione prevalentemente urbana, fatta eccezione della piattaforma 3. Le piattaforme metropolitane individuate sono otto:

- Piattaforma 1 - Valdiseive;
- Piattaforma 2 - Bagno a Ripoli-Firenze
- Piattaforma 3 - Mugello
- Piattaforma 4 - Piana
- Piattaforma 5 - Firenze Ovest
- Piattaforma 6 - Firenze Centrale
- Piattaforma 7 - Scandicci-Firenze
- Piattaforma 8 - Empolese

La presente schedatura, per ciascuna delle singole piattaforme, si struttura in cinque parti come segue.

1 - Carta/rappresentazione Meta-progettuale della Piattaforma: inquadra l'ambito territoriale, introduce e rappresenta in forma meta-grafica la piattaforma ponendo in evidenza le principali interazioni tra hub intermodali, aree bersaglio, aree d'interesse (aree di trasformazione e/o di interesse in un'ottica progettuale), direttrici di connessione spaziale e di potenziamento del verde connettivo e elementi di legatura.

2 - Elementi di legatura: rappresentano i sistemi che determinano connessioni territoriali forti nell'area metropolitana e sono distinti in:

- legatura di trasporto: linea ferroviaria, rete ciclabile/ciclovie, strade principali e tramvia;
- legatura blu: rete idrografica e corridoi fluviali;
- legatura verde.

In riferimento alla Carta Meta-progettuale e agli elementi di legatura sono riportati indirizzi prestazionali che riguardano in forma generale l'ambito territoriale della piattaforma di riferimento, questi assumono un valore di disciplina di piano.

3 - Aspetti ambientali: sono riportati approfondimenti specifici e contestuali alla piattaforma relativi delle

tematiche ambientali trattate nel piano, in particolare:

- clima acustico,
- indice vegetazionale,
- cambiamenti climatici,
- rischio idraulico.

In riferimento alle tematiche ambientali sono riportati indirizzi prestazionali che riguardano l'ambito territoriale della piattaforma ed assumono un valore di disciplina di piano.

4 - Hub intermodali: riguardano le stazioni ferroviarie metropolitane e i centri di mobilità individuati nel PUMS; con riferimento esclusivamente alle stazioni metropolitane sono inserite in forma sintetica le informazioni e le indicazioni strategiche che, già, sono trattate in modo puntuale nella scheda meta-progettuale .... Le stazioni metropolitane sono descritte mediante caratteristiche generali, caratteristiche del nodo, caratteristiche del luogo, carta metaprogettuale e potenzialità nodo (per maggiori indicazioni consultare l'atlante rete della mobilità ferroviaria - QC A4 e Stazioni ferroviarie metropolitane - QP SM3). In riferimento alle stazioni metropolitane sono riportati indirizzi prestazionali che assumono un valore di disciplina di piano.

5 - Aree bersaglio: rappresentano ambiti di trasformazione che per il loro potenziale progettuale possono assumere un interesse di livello metropolitano; queste sono aree su cui possono convergere servizi, attività e funzionalità metropolitane. Le aree bersaglio sono distinte rispetto a due scenari propositivi:

Scenario 0 o scenario di riferimento: inteso come scenario decisionale/progettuale in avanzato stato di pianificazione/progettazione,

Scenario 1 o scenario di progetto: inteso come scenario decisionale/progettuale in stato progressivo di pianificazione/progettazione.

Il PTM approfondisce puntualmente le aree bersaglio afferenti allo scenario 1 delineando indirizzi prestazionali riguardanti il rapporto tra l'area bersaglio e il contesto urbano di maggiore prossimità.

Le aree bersaglio sono descritte in due parti:

**Parte 1** (di carattere generale e orientativa) è composta da:

- un inquadramento e un'elencazione introduttiva, in cui sono indicate le aree bersaglio distinte in scenario 0 e scenario 1 afferenti alla piattaforma di riferimento;
- una "ricognizione orientativa degli indirizzi funzionali rispetto alle funzioni d'interesse metropolitano" relativa alle aree bersaglio scenario 1; questa è desunta prendendo a riferimento le destinazioni d'uso presenti nella strumentazione urbanistica comunale e/o le indicazioni presenti nelle politiche urbane locali e riconducendoli alle categorie d'indirizzo funzionale assunte nella parte strategica del piano;
- "indirizzi funzionali", sono riportati gli indirizzi funzionali della Zona Omogenea di appartenenza con diretto riferimento al documento ...

**Parte 2** (di carattere specifico) approfondisce e tratta le singole aree bersaglio dello scenario 1 ed è composta da:

- una descrizione delle caratteristiche generali dell'area
- una rappresentazione di natura meta-progettuale;
- indirizzi prestazionali.

Gli indirizzi prestazionali relativi alle singole aree bersaglio assumono un valore di disciplina di piano.

## **Prestazioni di processo**

### **Aree bersaglio**

- In riferimento al processo/iter di costruzione decisionale sono da considerarsi elementi premiali che concorrono e favoriscono la qualità del progetto l'impiego dei seguenti strumenti:
- strumenti pattizi che permettono formule di interazione e d'uso innovative atte a stimolare la riattivazione delle aree promuovendone la riqualificazione e il legame con il territorio e le comunità locali, tra questi d'interesse sono gli usi temporanei, le azioni del tactical urbanism, ecc...;
- processi partecipativi che coinvolgono le comunità locali, le realtà territoriali e gli stakeholder interessati alla riattivazione delle aree in linea con il principio di trasparenza dell'azione pubblica e con la legge regionale Legge 46/2013 "Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali";
- bandi di concorso di progettazione che favoriscono la possibilità del confronto tra soluzioni e proposte diverse al fine di elevare la qualità del progetto;
- la progettualità coordinata all'interno di una programmazione d'area vasta mediante la cabina di regia di Città Metropolitana come Ente coordinatore di politiche e progetti a scala metropolitana come avvenuto per il Bando Periferie e in linea con modalità di coordinamento

riferibili a esempi internazionali quali il Bouwmeester belga o il Rijksbouwmeester olandese;

- istituti perequativi o parimenti istituti/partnership pubblico/pubblico o pubblico/privato volti a predisporre correlazioni progettuali integrate tra le aree bersaglio presenti all'interno del comparto territoriale definito dalla singola piattaforma.

- l'integrazione con l'identità locale e il valore simbolico/testimoniale del luogo;
- una qualità (in termini di rapporti spaziali e funzionali) degli spazi pubblici volta a favorire e incrementare la fruizione del luogo e relazioni sociali.

Per un ulteriore approfondimento grafico complessivo si rimanda al documento "Carta delle strategie QP C1".

### **Indirizzi prestazionali Prestazioni di progetto Aree bersaglio**

In riferimento alle soluzioni progettuali sono da considerarsi elementi premiali che concorrono e favoriscono la qualità del progetto:

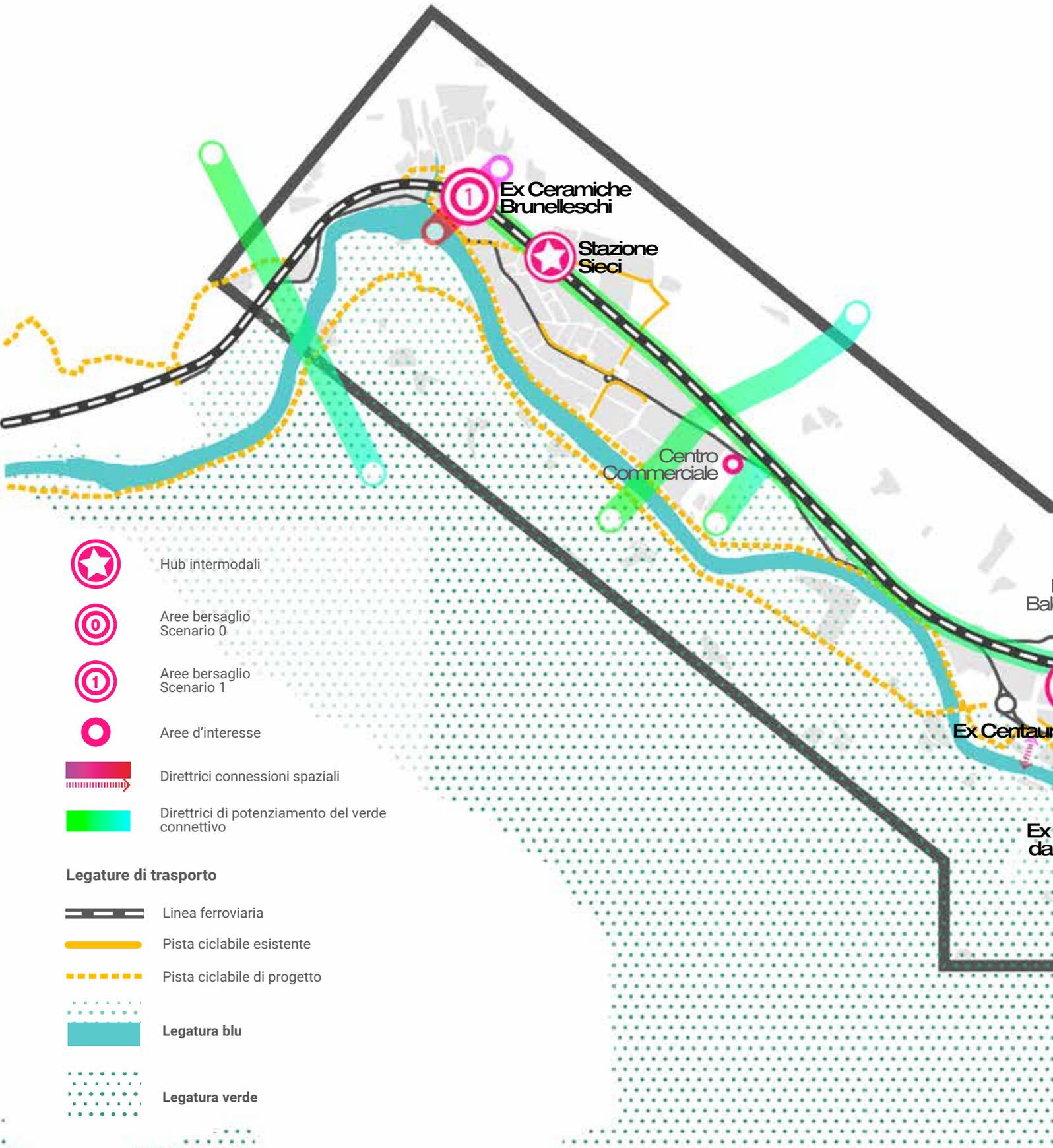
- l'integrazione con il contesto paesaggistico, ambientale e urbano;
- il miglioramento dell'assetto insediativo e dell'incremento dei servizi alla persona/comunità rivolti a tutto l'ambito urbano di riferimento;
- il rafforzamento dei rapporti transcalari (di natura materiale e immateriale) tra l'ambito di prossimità, il sistema urbano di riferimento e l'area vasta d'estensione metropolitana;
- l'elevato grado di sostenibilità ambientale e l'elevato standard prestazionale di risparmio energetico delle strutture edilizie;
- un adeguato livello d'accessibilità al sito rispetto alle componenti di mobilità su gomma, su bici, su ferro e pedonale con particolare attenzione all'interazione con il sistema di trasporto pubblico locale;



# P1

## PIATTAFORMA 1

# VALDISIEVE





**P1**  
● Valdiseive



SS E.  
ducci

Borgo Nuovo

ERP Piazza Gramsci

Ex Italcementi

Borgo Verde

Stazione  
Pontassieve

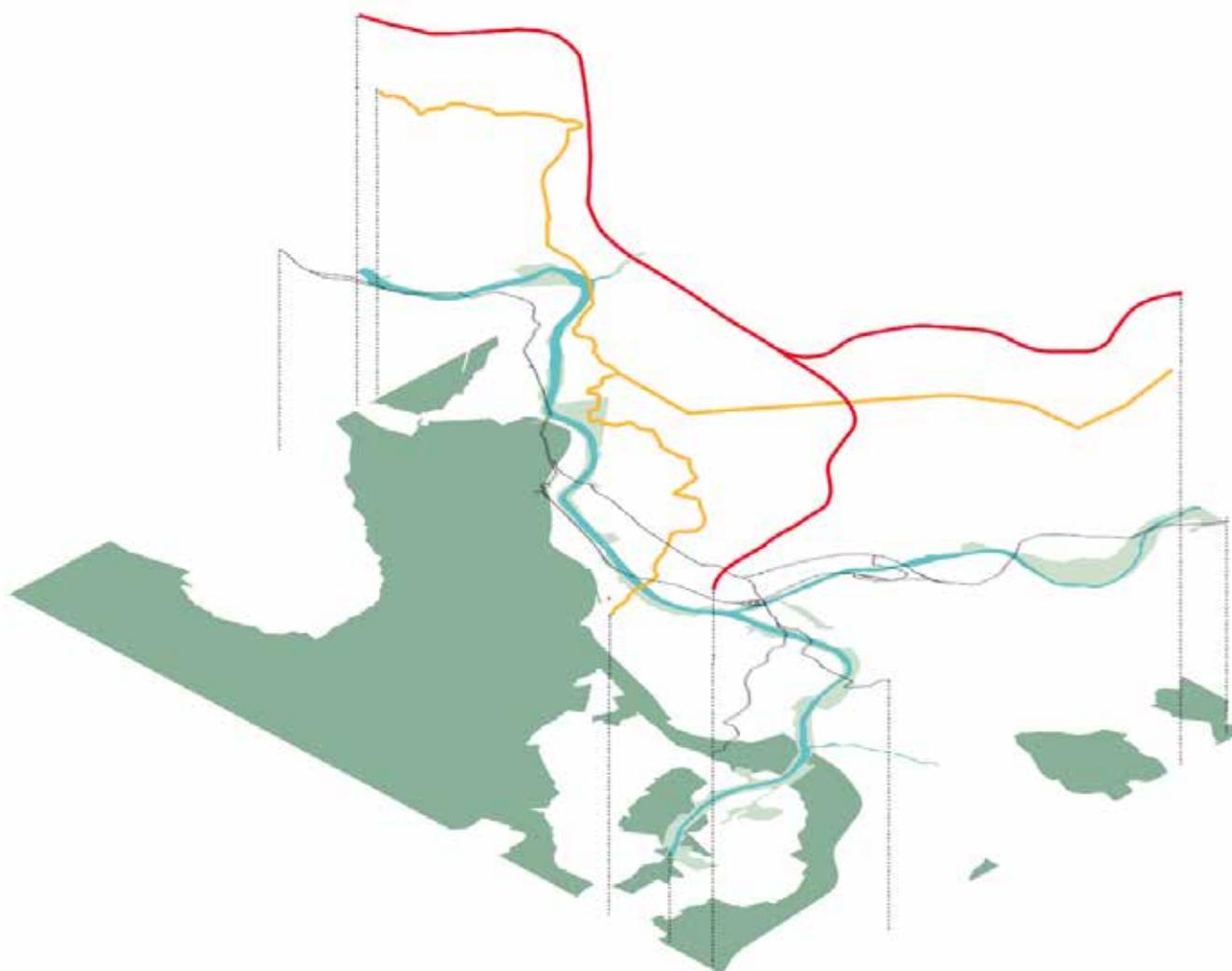
Parco  
fluviale

campi  
tennis

# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

- Linea Ferroviaria
- Linea Tramviaria
- Strade principali
- Rete ciclabile/Ciclovia dell'Arno
-  **Legatura blu:** Fiumi Arno e Sieve
-  **Legatura verde**



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

l'integrazione del percorso della Ciclovía con l'ambiente naturale e il contesto urbano;

collegamenti tra la rete ciclabile urbana e il percorso della Ciclovía, in particolare connettendo alla rete ciclabile la stazione ferroviaria e gli spazi pubblici di maggior aggregazione;

il potenziamento ciclabile dell'asse di collegamento Firenze/Pontassieve;

servizi adeguati al percorso della ciclovía mediante spazi pubblici di sosta e ristoro, parcheggi per bici e attrezzature a servizio del cicloturismo sostenibile;

il potenziamento del nodo infrastrutturale e ferroviario di Pontassieve integrato all'implementazione di una rete di mobilità lenta (ciclabile, percorsi pedonali, sentieri) volto a delineare un sistema di mobilità sostenibile sovracomunale d'area vasta (Valdiesse) e metropolitano;

la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria in ambiente urbano;

la riduzione delle problematiche riconducibili al traffico di transito veicolare interno ai centri abitati;

la conservazione e valorizzazione attiva delle risorse degli ambiti di rilievo ambientale e naturale;

un incremento dei collegamenti ecologici trasversali in corrispondenza della fascia ferroviaria;

il potenziamento della connessione ecologica tra gli ambiti territoriali separati dal corso fluviale e la valorizzazione della riviera fluviale preservando i varchi ambientali esistenti lungo fiume;

un adeguato livello di sicurezza del fiume in particolare in corrispondenza dell'ambito urbano;

l'interazione tra l'ambiente fluviale e gli ambiti urbani che si affacciano direttamente sul corso d'acqua;

un alto livello di intervisibilità dello specchio d'acqua fluviale per preservare le visuali di riconnessione e la percezione della presenza dell'elemento naturale nell'ambiente urbano;

la valorizzazione dei caratteri naturali e ambientali del fiume Arno volta a realizzare un sistema di "parco fluviale" quale elemento di connessione territoriale;

l'implementazione delle modalità di fruizione delle sponde del fiume con attrezzature/servizi di tipo ricreativo, sportivo e turistico (campeggi) complementari alla ciclopista dell'Arno prevedendo soluzioni formali e spaziali in coerenza con i principi della bioedilizia;

il rafforzamento nel collegamento tra il centro urbano di Pontassieve e la località Rosano per consolidare la coesione tra le comunità locali;

# ASPETTI AMBIENTALI

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
SUOLO E SOTTOSUOLO	<p>L'area oggetto di valutazione si colloca in un contesto territoriale pianeggiante, a cavallo dell'adiacente Fiume Arno. Si estende dall'abitato di Pontassieve fino in località Sieci.</p> <p>Per quanto riguarda le perimetrazioni di pericolosità geomorfologica, secondo quanto contenuto nel PAI dell'Autorità di Bacino distrettuale, la maggior parte del territorio compreso dal perimetro dell'area in valutazione risulta essere esente da elementi di pericolosità geomorfologica. Le parti perimetrali della piattaforma di Pontassieve sono tuttavia interessate da perimetrazioni di pericolosità geomorfologica talvolta anche elevata (P3). Per quanto riguarda gli aspetti idraulici legati alla pericolosità, data la presenza del Fiume Arno, si riscontra la presenza di un'estesa area classificata in pericolosità idraulica media (P2) e marginalmente bassa (P1) con conseguenti classi di rischio talvolta Elevato (R3) e Molto Elevato (R4).</p> <p>In ultima analisi si segnala la presenza di 15 siti interessati da procedimenti di bonifica di cui 4 risultano essere interessati da un iter valutativo attivo seppur non regolarmente inseriti nell'anagrafe toscana.</p> <p>Nella zona pedecollinare a NO di Pontassieve risultano esserci estese superfici agricole ove si pratica l'agricoltura biologica in prevalenza coltivate a vite o foraggiere.</p>
ARIA (INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)	<p>Dall'analisi della piattaforma si evidenzia come il clima acustico dell'area sia influenzato, nella parte centrale dalla presenza di infrastrutture stradali e ferroviarie importanti quali la SS 67 Tosco Romagnola, la SP di Rosano e la linea ferroviaria Firenze-Arezzo. La parte di territorio racchiusa all'interno della piattaforma ricade prevalentemente in classe III, con porzioni in classe IV in corrispondenza delle infrastrutture principali sopra richiamate. Una piccola porzione di territorio ricadente in classe V (aree prevalentemente industriali) è presente in corrispondenza dell'area Ex-Italcementi.</p>
RISORSA IDRICA	<p>L'area in esame è interessata dalla presenza preponderante del Fiume Arno e del Fiume Sieve la quale vi confluisce a Sud dell'abitato di Pontassieve. Oltre ai suddetti corsi idrici principali si riscontra la presenza di un reticolo idrografico minore per lo più Fossi e Borri affluenti dell'Arno, mentre verso la località Sieci si evidenzia la presenza del Torrente Sieci affluente destro del Fiume Arno.</p> <p>Dal punto di vista dello stato qualitativo della risorsa idrica superficiale, valutato tramite lo Stato Ecologico così come espresso dalla carta tematica dell'Autorità di Bacino distrettuale, i corpi idrici principali presenti nell'area di interesse di cui Fiume Arno, Fiume Sieve e Torrente Sieci presentano stati ecologici classificati come "Scadente" eccetto un piccolo tratto dello stesso Arno a sud-est di Pontassieve il quale è classificato con uno stato ecologico "Pessimo". Discorso analogo per quanto riguarda la qualità della risorsa idrica sotterranea, valutata dal punto di vista chimico qualitativo come "Non Buono".</p> <p>Per quanto riguarda la rete di monitoraggio e controllo regionale MAS/MAT, si segnala la presenza di 2 stazioni per il monitoraggio delle acque superficiali MAS: si tratta della stazione MAS-107 ubicata nei pressi della località Rosano ma in disuso dal 2009, e della stazione MAS-121 in osservazione sull'asse del Fiume Sieve al quale per l'anno 2020 viene attribuito sia uno Stato Chimico che Ecologico "Buono". L'area in esame è inoltre interessata dalla presenza di 2 captazioni idropotabili in uso all'ente gestore per l'approvvigionamento dell'acquedotto consortile.</p>
BIODIVERSITÀ	<p>La piattaforma si caratterizza per essere un ambito di valle molto urbanizzato in particolare nella zone di confluenza della Sieve e del torrente Sieci in Arno e nella sponda destra di quest'ultimo. Insieme alle superfici urbanizzate percorrono in senso longitudinale anche la linea ferroviaria e la statale Aretina che determinano elementi di cesura della continuità ecosistemica. I varchi tra i corsi principali fluviali e le zone di collina a nord risultano essere pochi e a rischio di chiusura. La componente faunistica di interesse conservazionistico è legata alla presenza dell'Arno con uccelli acquatici quali martin pescatore (<i>Alcedo attis</i>) e moretta tabaccata (<i>Aythya nyroca</i>), ma anche cormorano (<i>Phalacrocorax carbo</i>) o aironi che frequentano la pescaia delle Sieci. Le aree pedecollinari limitrofe agli insediamenti più estesi risultano aver perso buona parte della loro infrastrutturazione ecologica per la conversione dei terreni agricoli in coltivazioni intensive in particolar modo vigne.</p>
PAESAGGIO	<p>Per quanto riguarda le tipologie di ricettività, la piattaforma consistente prevalentemente in aree urbane, ospita in prevalenza affittacamere o alberghi all'interno del tessuto insediativo, mentre pochi agriturismi si collocano nelle zone marginali dell'area.</p>
FATTORI CLIMATICI	<p>Dal punto di vista climatico la piattaforma presenta temperature estive tendenzialmente sopra la media storica (2010-2020), seppur con variazioni modeste dell'ordine di +0.X gradi Celsius.</p> <p>Per quanto attiene le siccità, la piattaforma è stata oggetto di siccità invernali estreme e severe che si sono avute negli anni 1983, 2006 e 2011. Gli eventi di siccità estiva hanno interessato tutta la piattaforma negli anni 2001, 2004 e 2017. Mentre la metà est è stata interessata da un evento siccitoso in più nell'anno 2010.</p>
ENERGIA	<p>Nella zona est della piattaforma al margine del confine di Pontassieve risulta localizzata una stazione elettrica su cui confluiscono 3 linee di elettrodotti da 132kV, uno dei quali ha il tracciato che è parallelo al confine sud della piattaforma nel comune di Bagno a Ripoli.</p> <p>A livello di energia rinnovabile la piattaforma presenta una buona densità di impianti solari, perlopiù ad uso domestico. La quantità di energia prodotta è notevole anche per la presenza di un grosso impianto a biogas, localizzato nel comune di Pontassieve.</p>
INFRASTRUTTURE DI RETE	<p>L'ambito della piattaforma è caratterizzato da una decina di impianti SRB, la maggior parte dei quali si trova in zone marginali degli insediamenti mentre 4 sono all'interno delle aree urbanizzate. La rete TPL risulta presente in corrispondenza delle infrastrutture principali con una buona densità di corse sulla linea ferroviaria Firenze-Arezzo e sulle infrastrutture stradali SP34 e SS67 nel tratto che collega il capoluogo fiorentino con il centro cittadino di Pontassieve.</p> <p>L'area in esame risulta inoltre essere dotata di una buona copertura per quanto riguarda la rete acquedottistica e fognaria.</p> <p>In merito alla copertura digitale, si segnala come l'area sia interamente coperta dal servizio di rete mobile 4G. In egual modo si evidenzia una buona copertura del servizio internet a banda larga FTTC il quale mostra percentuali di coperture maggiori in prossimità del centro abitato di Pontassieve.</p>

# indirizzi prestazionali

indirizzi prestazionali	elementi di attenzione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la fascia di rispetto per le captazioni idropotabili presenti nell'area della piattaforma;</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ridurre le criticità acustiche presenti in corrispondenza delle infrastrutture stradali principali e dei nuclei densamenti abitati;</li> <li>Privilegiare le trasformazioni urbanistiche in corrispondenza delle aree già ricadenti nelle classe acustiche maggiori (IV e V)</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire il rispetto delle Distanze di Prima Approssimazione relative agli elettrodotti presenti nell'area;</li> </ul>	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire la realizzazione di superfici permeabili e verdi negli interventi di trasformazione;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> <li>Garantire la realizzazione di superfici permeabili e verdi negli interventi di trasformazione;</li> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estendere alle zone periferiche il servizio internet a banda larga FTTC;</li> </ul>	ACCESSIBILITÀ WEB
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitare ulteriore infrastrutturazioni che possono portare a fenomeni di insularizzazione ecologica;</li> <li>Mantenere liberi i varchi inedificati tra Le Sieci e Pontassieve o in caso di interventi adottare le opportune misure di mitigazione/compensazione;</li> <li>Prevedere in caso di intensivizzazione agricola opportuni interventi di infrastrutturazione ecologica;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> </ul>	VARCHI ECOLOGICI

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA	■	■	■	■		
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA	■	■				
QUALITÀ RISORSA IDRICA	■	■	■	■	■	
GESTIONE AREE IN BONIFICA	■	■	■	■	■	■
INQUINAMENTO ACUSTICO	■	■	■			
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	■	■	■	■		
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI	■	■				
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO	■	■	■	■	■	
RESILIENZA CLIMATICA	■	■	■	■	■	■
INFRASTRUTTURA STRADALE	■					
ACCESSIBILITÀ WEB	■					
VARCHI ECOLOGICI	■	■	■	■		

# STAZIONE FERROVIARIA SIECI

COMUNE: **PONTASSIEVE**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-AREZZO**

N° TRENI: **93**

CADENZAMENTO MEDIO: **30 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **712**

FERMATA BUS URBANI



FERMATA BUS EXTRA-URBANI



AREA TAXI



BIKE SHARING



E-MOB



PARK AND DRIVE (AUTO)



PARCHEGGI MOTOCICLI



POSTI BICI



PIATTAFORMA 1 **VALDISIEVE**



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



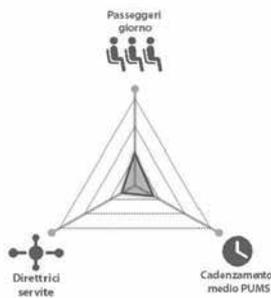
Nuove aree sosta park and ride



Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

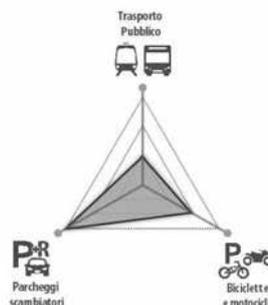
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passeggeri/giorno  
++  
Cadenzamento medio  
++  
Direttrici servite  
+

### INTERMODALITÀ



TPL  
++  
Biciclette/motocicli  
+++  
Parcheggi scambiatori  
++++

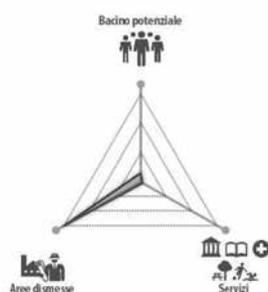
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
+++  
Bicicletta  
++  
Auto/moto  
+

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
+  
Servizi  
/  
Aree dismesse  
++++

## indirizzi prestazionali

### POTENZIALITÀ NODO

ALTA

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;
- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana delle fermate TPL;
- un miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbatti-



- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del

verde e delle alberature.

- l'innalzamento della fruibilità tra le diverse parti di città separate dalle linee ferroviarie, sia mediante interventi di riqualificazione dei sottopassi esistenti, sia attraverso la creazione di nuovi attraversamenti.

# STAZIONE FERROVIARIA PONTASSIEVE

COMUNE: **PONTASSIEVE**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-AREZZO**

N° TRENI: **93**

CADENZAMENTO MEDIO: **30 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **712**

FERMATA BUS URBANI

FERMATA BUS EXTRA-URBANI

AREA TAXI

BIKE SHARING

E-MOB

PARK AND DRIVE (AUTO)

PARCHEGGI MOTOCICLI

POSTI BICI



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



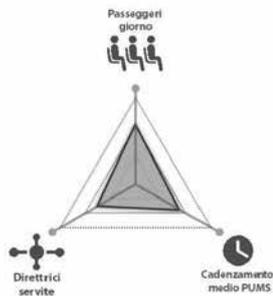
Nuove aree sosta park and ride



Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

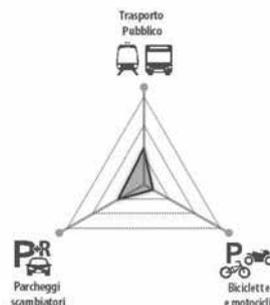
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passengeri/giorno  
+++  
Cadenzamento medio  
++  
Direttrici servite  
++

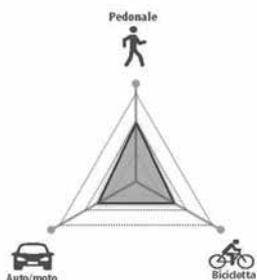
### INTERMODALITÀ



TPL  
++  
Biciclette/motorcicli  
+  
Parcheggi scambiatori  
++

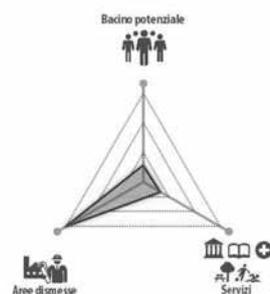
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
+++  
Bicicletta  
++  
Auto/moto  
++

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
+  
Servizi  
+  
Aree dismesse  
++++

## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione dei parcheggi scambiatori e dei park and ride in rapporto adeguato ai passeggeri giorno;
- un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.
- in seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.
- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikeshaing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana delle fermate TPL;
- un miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbattimento di barriere architettoniche, dotazione di pensiline coperte);
- un miglioramento funzionale degli

spazi dedicati ad esempio al transito degli autobus (corsie e spazi di manovra riservati).

- l'innalzamento della qualità ambientale dei degli spazi aperti e delle aree verdi limitrofe alla stazione ferroviaria;
- il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali

# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

### Rignano sull'Arno

**AB 1.0.1** Riqualificazione urbana ex-campi da tennis e struttura polifunzionale in località Rosano

### Pontassieve

**AB 1.0.2** Riqualificazione urbana piazza Gramsci e ristrutturazione con efficientamento energetico appartamenti ERP

### Pelago

**AB 1.0.3** Ex Italcementi

## SCENARIO 1

### Pontassieve

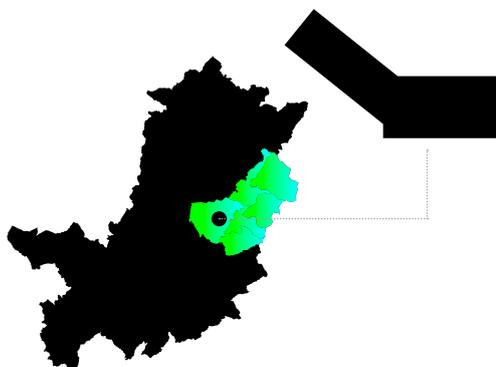
**AB 1.1.1** Ex Ceramiche Brunelleschi

**AB 1.1.2** Ex Centauro

**AB 1.1.3** Ex area Ferroviaria (Borgo Nuovo)

**AB 1.1.4** Ex area Ferroviaria (Borgo Verde)





## P1 Valdisieve

### Zona Omogenea Z04 VALDISIEVE

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 4 assi prioritari: garantire l'accesso alla salute anche tramite la realizzazione della Casa della Salute; promuovere attività culturali, sportive e ricreative per i giovani; favorire attività formative in loco coerenti con le esigenze del comparto produttivo locale; investire in hardware (es. ciclovie) e software (es. marketing territoriale) per il turismo sostenibile. Gli assi sono stati identificati intrecciando i bisogni che il territorio ha espresso con il potenziale effetto "moltiplicatore" di questi possibili interventi sulle diverse dimensioni di sviluppo umano sostenibile.

### indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z04 Valdiseive

	AB 1.1.1	AB 1.1.2	AB 1.1.3	AB 1.1.4
SERVIZI SANITARI	■	■	■	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■	■	■	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■	■	■	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■	■	■	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■	■	■	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■	■	■	■
TURISMO SOSTENIBILE	■	■	■	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■	■	■	■

# AB 1.1.1

## ex Ceramiche Brunelleschi

COMUNE  
**PONTASSIEVE**

LOCALITÀ  
**SIECI**

TESSUTO URBANO: TR

SUPERFICIE: 30.890 MQ

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

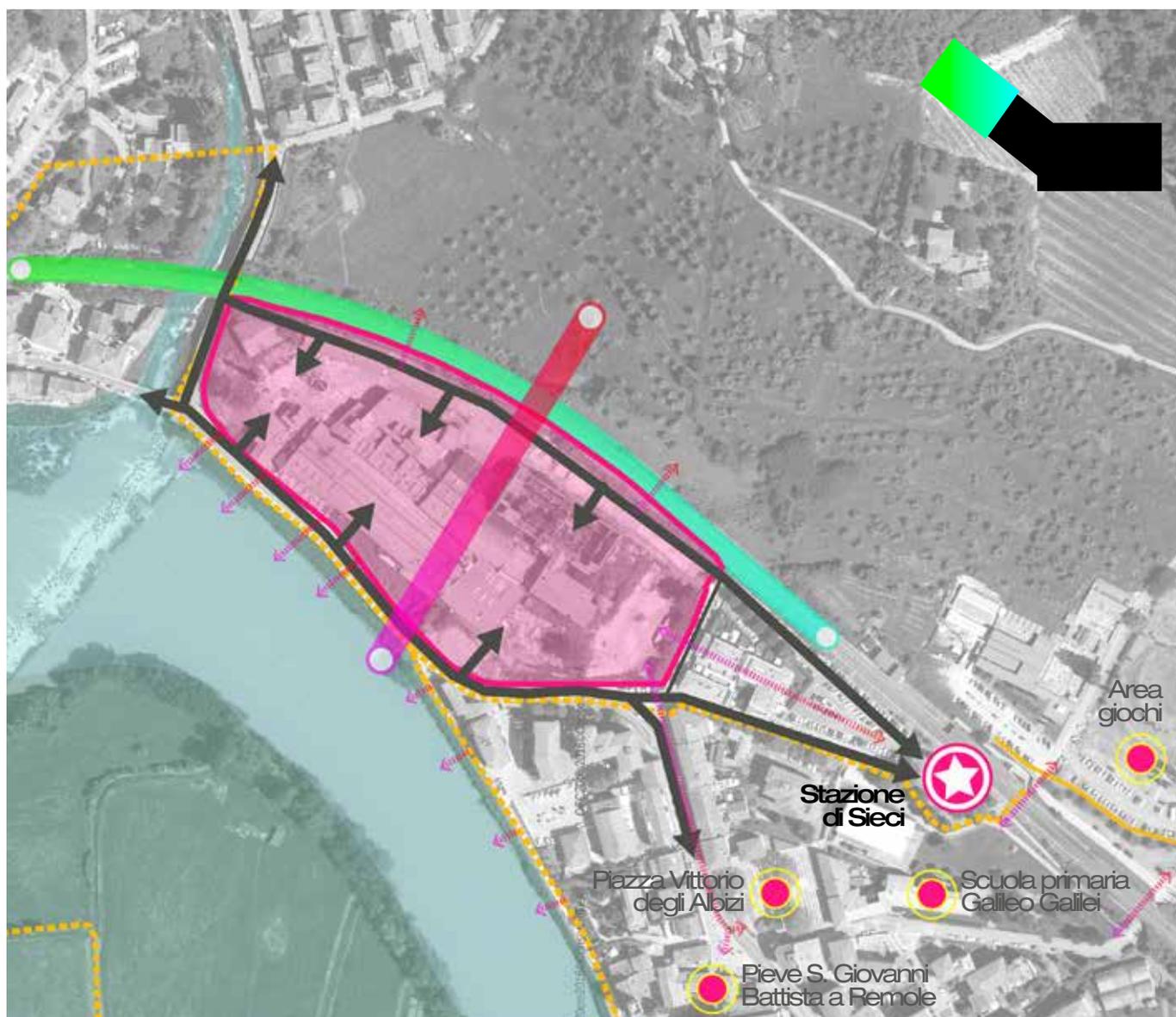
Linea ferroviaria  
Ciclopista sull'Arno

#### Legatura blu

Fiume Arno

### ELEMENTI DI INTERESSE

Stazione ferroviaria  
Sistema delle piazze pubbliche  
Fiume Arno



-  area bersaglio
-  scenario 0 e 1
-  HUB intermodali

-  centralità urbane/elementi d'interesse
-  assi di potenziamento del verde connettivo
-  assi di connessione spaziale, visiva e funzionale

-  assi urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
-  piste ciclabili esistenti/ piste ciclabili di progetto
-  tramvia esistente/ tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità mediante la localizzazione ottimale delle opere di raccordo con la rete viaria esistente, la creazione di tracciati interni e l'individuazione di aree di sosta al fine di assicurare un sistema infrastrutturale di mobilità adeguato all'incremento e alle esigenze dei flussi veicolari;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra l'area, il tracciato della ciclopista sull'Arno e la stazione ferroviaria;
- un collegamento diretto e facilitato, anche in termini d'interrelazione spaziale, tra l'area e la stazione ferroviaria (Stazione di Sieci) rafforzandone la condizione di prossimità urbana;
- una relazione virtuosa tra l'ambito urbano e l'ambiente rurale/territorio aperto di prossimità in considerazione della posizione di margine urbano dell'area;
- continuità ecologica di connessione tra l'area e l'asse lungo il tracciato ferroviario;
- un rapporto visivo/percettivo tra l'area e il corso del fiume mediante aperture d'affaccio verso lo specchio d'acqua;
- una visuale d'intervibilità tra il corso del fiume e l'ambiente rurale al fine di incrementare la percezione degli elementi naturali di prossimità in ambito urbano;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici a supporto della comunità locale;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- la preservazione della memoria del luogo anche mediante l'inserimento di elementi simbolici/evocativi quale attestazione del valore storico testimoniale e del precedente uso;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;

# AB 1.1.2

## ex Centauro

COMUNE  
**PONTASSIEVE**

LOCALITÀ  
**PONTASSIEVE**

TESSUTO URBANO: TPS

SUPERFICIE: **30.890 MQ**

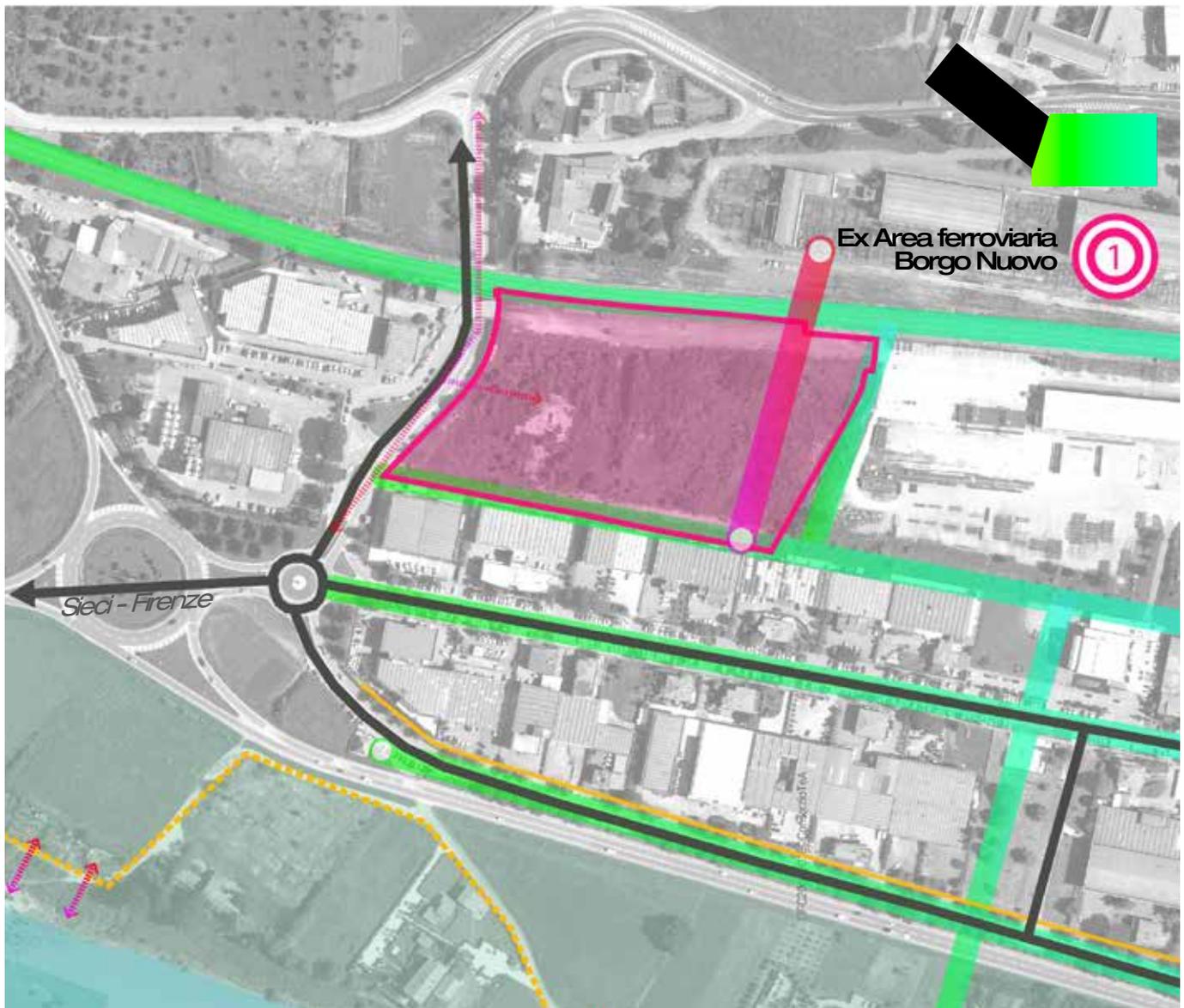
### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

Linea ferroviaria  
Ciclopista sull'Arno

### ELEMENTI DI INTERESSE

Aree sportive  
Fiume Arno



- area bersaglio
- aree bersaglio
- HUB intermodali

- centralità urbane/  
elementi d'interesse
- assi di potenziamento  
del verde connettivo
- assi di connessione  
spaziale, visiva e funzionale

- assi urbani strutturanti da  
valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/  
piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/  
tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità veicolare e pedo-ciclabile mediante il posizionamento funzionale delle opere di connessione con le infrastrutture esistenti secondo un rapporto ponderato ai flussi di transito attuali e potenziali e mediante un'adeguata dotazione di aree di sosta rispondenti alle esigenze di automobilisti e ciclisti;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra il tracciato della ciclopista sull'Arno e l'ambito dell'area al fine di delineare una rete ciclabile integrata nella porzione urbana a sud della linea ferroviaria;
- una relazione virtuosa tra l'ambito urbano e l'ambiente rurale/territorio aperto di prossimità;
- continuità ecologica di connessione lungo il tracciato ferroviario e tra l'ambito di prossimità dell'area e l'ambiente fluviale mediante la dotazione di elementi di verde urbano;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici di interesse strategico a supporto dell'area vasta e della comunità locale;
- la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria mediante una connessione materiale/immateriale con gli ambiti urbani posti al di sopra del tracciato ferroviario;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;

# AB 1.1.3

## ex Area Ferroviaria (Borgo Nuovo)

COMUNE  
**PONTASSIEVE**

LOCALITÀ  
**PONTASSIEVE**

TESSUTO URBANO: TR

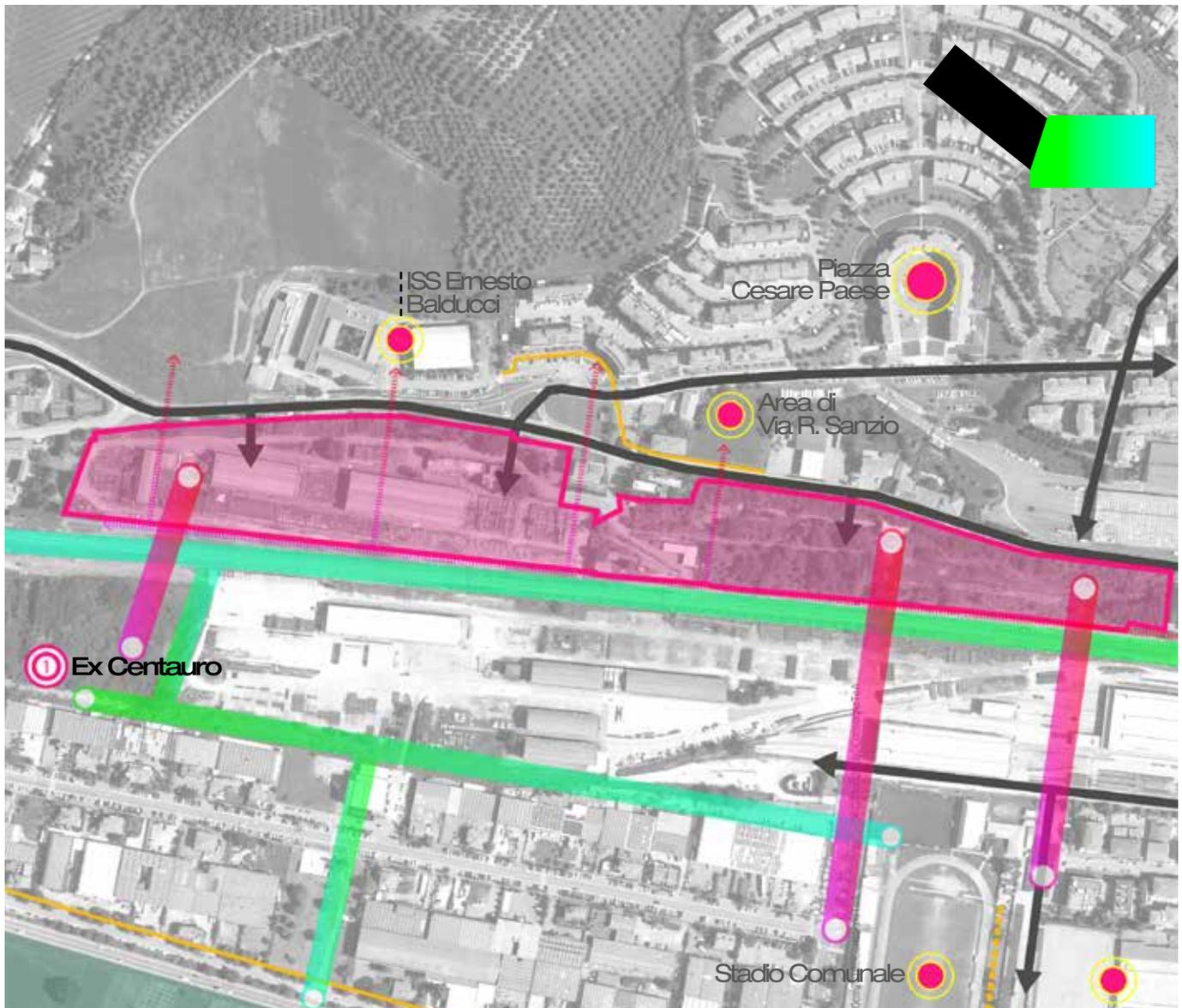
SUPERFICIE: 30.890 MQ

### ELEMENTI DI LEGATURA

**Legatura di trasporto**  
Linea ferroviaria

### ELEMENTI DI INTERESSE

Stazione ferroviaria  
Istituto scolastico  
Fattoria i Veroni



- area bersaglio
- aree bersaglio
- HUB intermodali

- centralità urbane/elementi d'interesse
- assi di potenziamento del verde connettivo
- assi di connessione spaziale, visiva e funzionale

- assi urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità mediante la localizzazione ottimale delle opere di raccordo con la rete viaria esistente, la creazione di tracciati interni e l'individuazione di aree di sosta al fine di assicurare un sistema infrastrutturale di mobilità adeguato all'incremento e alle esigenze dei flussi veicolari;
- un miglioramento dell'accessibilità pedonale in una prospettiva di riqualificazione di via Aretina da concepirsi al pari di un boulevard urbano;
- continuità dei percorsi ciclabili mediante collegamenti ciclabili in sicurezza tra l'area e i tracciati esistenti;
- continuità spaziale lungo la direttrice del tracciato ferroviario connettendo le aree bersaglio e la stazione ferroviaria anche mediante percorsi pedo-ciclabili;
- un collegamento diretto e facilitato, anche in termini d'interrelazione spaziale, tra l'area e la stazione ferroviaria (Stazione di Pontassieve) rafforzandone la condizione di prossimità urbana;
- una relazione virtuosa tra l'ambito urbano e l'ambiente rurale/territorio aperto di prossimità;
- continuità ecologica di connessione lungo l'asse del tracciato ferroviario;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di creare una nuova polarità urbana;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- l'integrazione dell'area con gli ambiti urbani di prossimità in considerazione del valore testimoniale (Fattoria I Veroni) e funzionale (istituto scolastico) delle strutture esistenti;
- la preservazione della memoria del luogo mediante la conservazione e la valorizzazione delle strutture urbane di valore storico testimoniale e assoggettate a vincolo;
- la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria mediante una connessione materiale/immateriale con gli ambiti urbani posti al di sotto del tracciato ferroviario tra cui le strutture sportive/ricreative, il percorso della ciclovia dell'Arno e il fiume;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;

# AB 1.1.4

## ex Area Ferroviaria (Borgo Verde)

COMUNE  
**PONTASSIEVE**

LOCALITÀ  
**PONTASSIEVE**

TESSUTO URBANO: TR

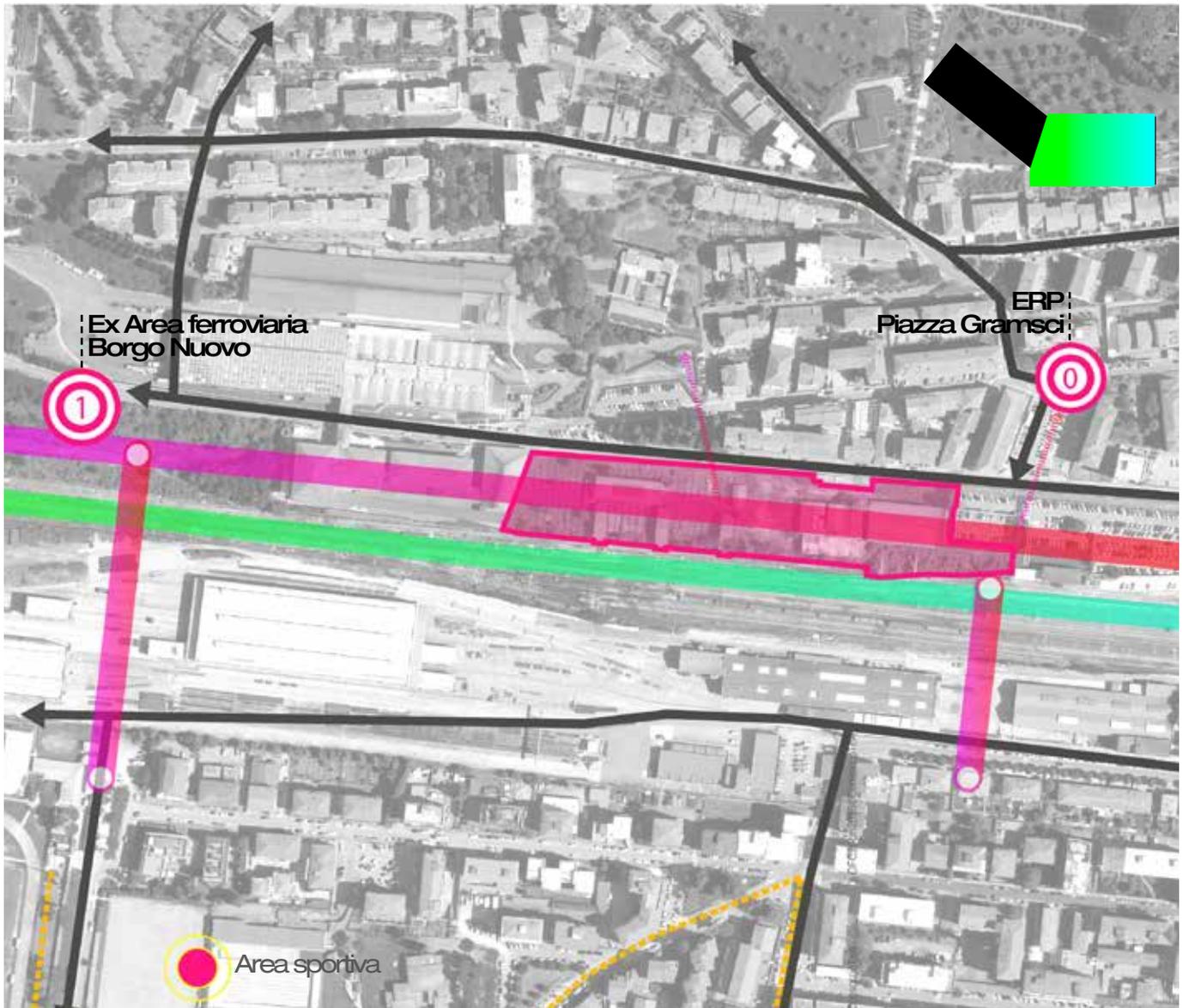
SUPERFICIE: 30.890 MQ

### ELEMENTI DI LEGATURA

**Legatura di trasporto**  
Linea ferroviaria

### ELEMENTI DI INTERESSE

Stazione ferroviaria  
Piazza Gramsci  
Centro storico



-  area bersaglio
-  aree bersaglio
-  HUB intermodali

-  centralità urbane/  
elementi d'interesse
-  assi di potenziamento  
del verde connettivo
-  assi di connessione  
spaziale, visiva e funzionale

-  assi urbani strutturanti da  
valorizzare o riqualificare
-  piste ciclabili esistenti/  
piste ciclabili di progetto
-  tramvia esistente/  
tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

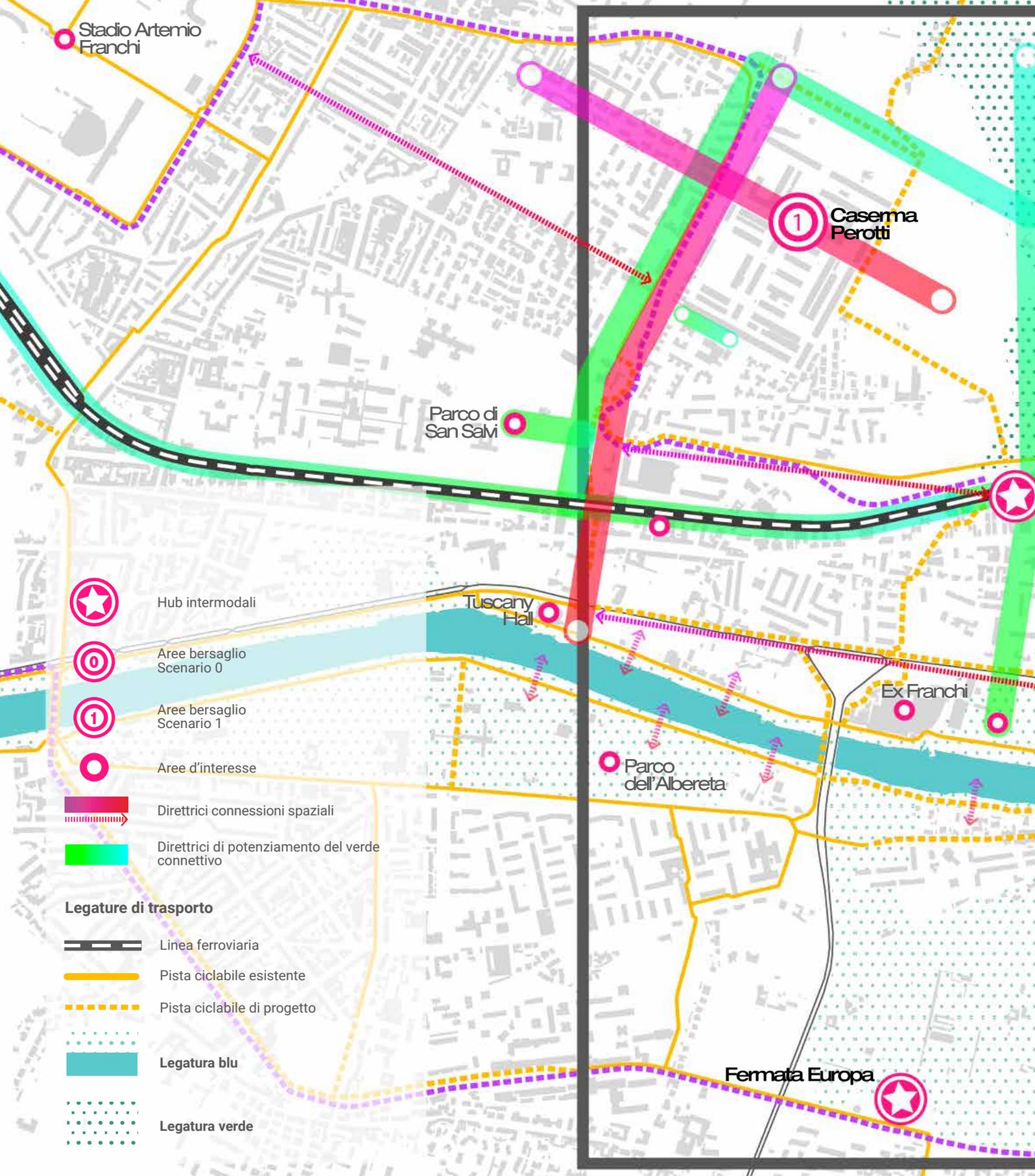
Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità mediante la localizzazione ottimale delle opere di raccordo con la rete viaria esistente, la creazione di tracciati interni e l'individuazione di aree di sosta al fine di assicurare un sistema infrastrutturale di mobilità adeguato all'incremento e alle esigenze dei flussi veicolari;
- un miglioramento dell'accessibilità pedonale in una prospettiva di riqualificazione di via Aretina da concepirsi al pari di un boulevard urbano;
- continuità dei percorsi ciclabili mediante collegamenti ciclabili in sicurezza tra l'area e i tracciati esistenti;
- continuità spaziale lungo la direttrice del tracciato ferroviario connettendo le aree bersaglio e la stazione ferroviaria anche mediante percorsi pedo-ciclabili;
- un collegamento diretto e facilitato, anche in termini d'interrelazione spaziale, tra l'area e la stazione ferroviaria (Stazione di Pontassieve) rafforzandone la condizione di prossimità urbana;
- continuità ecologica di connessione lungo l'asse del tracciato ferroviario;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di creare una nuova polarità metropolitana;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria mediante una connessione materiale/immateriale con gli ambiti urbani posti al di sotto del tracciato ferroviario tra cui le strutture sportive/ricreative, il percorso della ciclovia dell'Arno e il fiume;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;
- un rapporto d'interazione spaziale e funzionale dialogante con lo spazio pubblico (piazza Gramsci) e le progettualità limitrofe;
- un'interazione spaziale e visiva tra l'area e l'ambiente urbano esterno al fine d'incrementare i rapporti di integrazione/connessione con il tessuto urbano limitrofo, aprire idealmente l'area alla città e favorire il senso di appartenenza da parte della comunità locale.

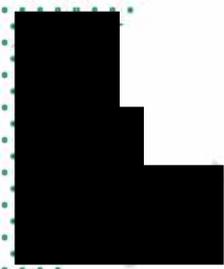
# P2

## PIATTAFORMA 2

# BAGNO A RIPOLO

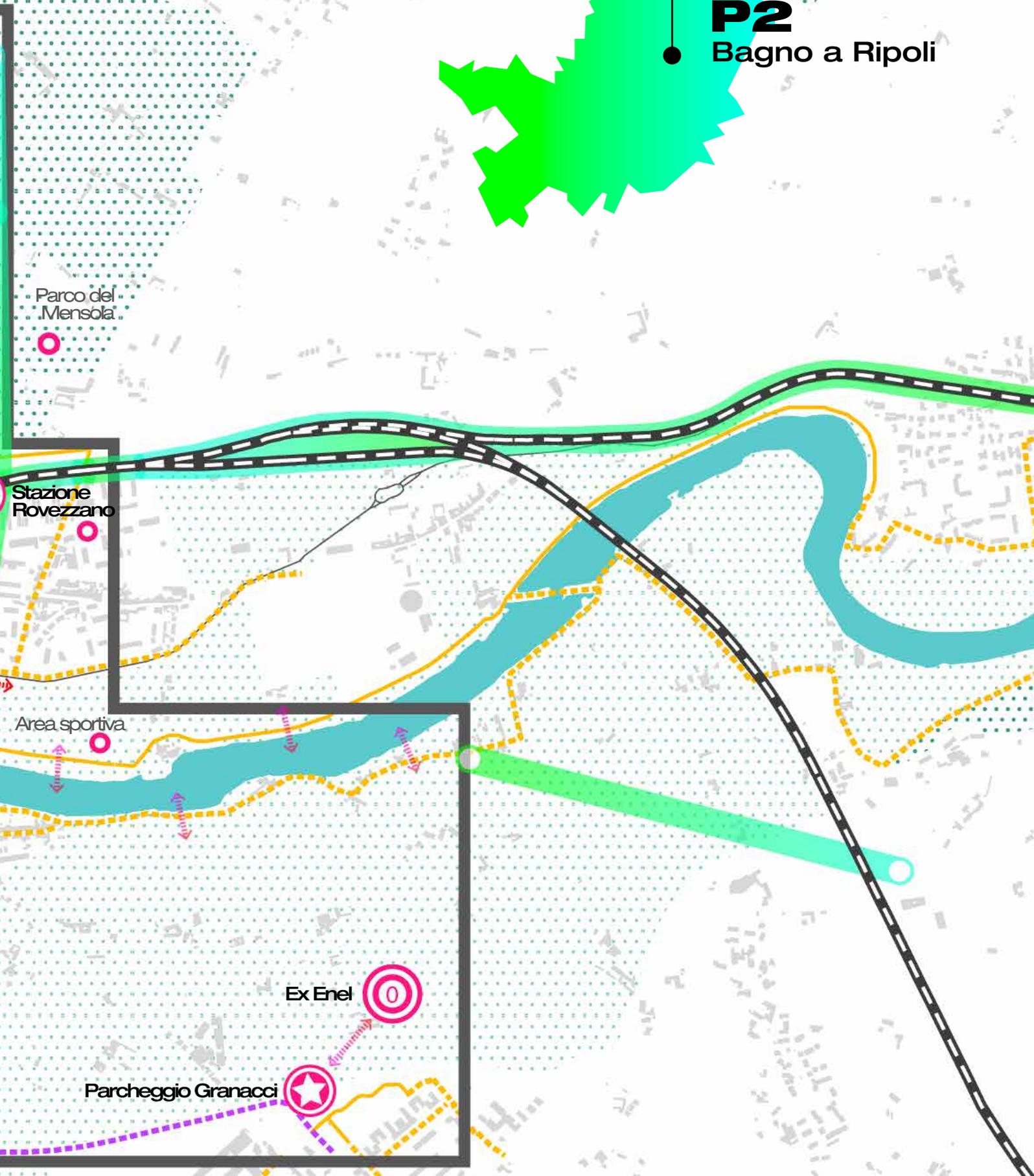


# LI-FIRENZE



**P2**

● Bagno a Ripoli



Parco del Mensola

Stazione Rovezzano

Area sportiva

Ex Enel

Parcheggio Granacci

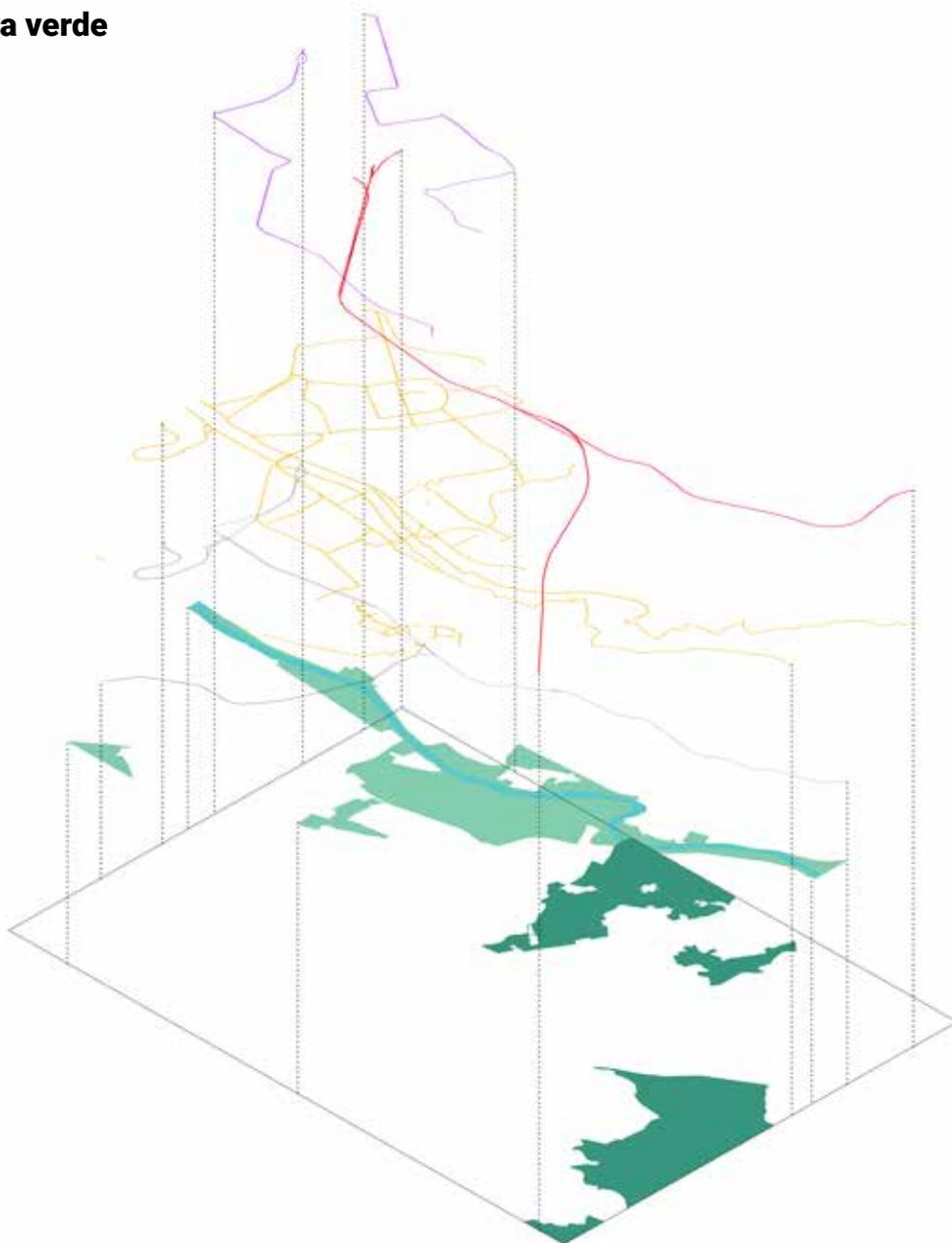
# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

- Linea Ferroviaria
- Linea Tramviaria
- Strade principali
- Rete ciclabile/Ciclovia dell'Arno

■ **Legatura blu:** Fiume Arno

■ **Legatura verde**



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

l'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano indotta dai percorsi di attraversamento della linea tramviaria esistente e di futura realizzazione;

il potenziamento ciclabile dell'asse di collegamento Firenze/Pontassieve;

la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria in ambiente urbano;

l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;

il potenziamento degli hub intermodali a corona dell'area urbana al fine di ridurre il transito e il congestionamento determinato dai flussi di traffico veicolare di tipo pendolare;

l'incremento dell'impronta verde ed ecologica in ambiente urbano volta a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici anche mediante azioni di forestazione urbana;

la permeabilità in ambito urbano delle direttrici verdi di livello territoriale accrescendo le connessioni ecologiche tra città e territorio aperto;

il potenziamento della connessione ecologica tra gli ambiti territoriali separati dal corso fluviale e la valorizzazione della riviera fluviale preservando i varchi ambientali esistenti lungo fiume;

l'interazione tra l'ambiente fluviale e gli ambiti urbani che si affacciano di-

rettamente sul corso d'acqua;

un alto livello di intervisibilità dello specchio d'acqua fluviale per preservare le visuali di riconnessione e la percezione della presenza dell'elemento naturale nell'ambiente urbano;

la valorizzazione dei caratteri naturali e ambientali del fiume Arno volta a realizzare un sistema di "parco fluviale" quale elemento di connessione territoriale;

il consolidamento della connessione ambientale ed ecologica tra il fiume Arno e i suoi affluenti, in particolare del Mensola (legatura connettiva tra area Rovezzano e l'ambito collinare di Settignano e Fiesole);

l'implementazione delle modalità d'interazione lungo le sponde del fiume con attrezzature/servizi di tipo ricreativo, sportivo e culturale;

il rafforzamento del collegamento tra i parchi urbani e le aree verdi (parco del Mensola, parco albereta, parco San Salvi, area stadio, area via del via del Mezzetta, area "La Montagnola, aree verdi fluviali, ...) volto a costituire un sistema integrato di servizi verdi attrezzati;

la messa a sistema degli ambiti sportivi d'attrazione (ambito stadio, ambito Coverciano/Perotti, nuovo centro sportivo Bagno a Ripoli) mediante collegamenti integrati di servizio urbano e di fruizione metropolitana.

# ASPETTI AMBIENTALI

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
SUOLO E SOTTOSUOLO	<p>La Piattaforma analizzata si colloca in un contesto urbano pianeggiante, a cavallo dell'Arno, tra il confine comunale di Firenze e quello di Bagno a Ripoli. Vista la posizione morfologica dell'area in esame, non si riscontrano interazioni con classi di pericolosità geomorfologiche PAI così come declinate dall'Autorità di Bacino competente. La presenza del Fiume Arno fa sì che tutta l'area della Piattaforma sia interessata dal Pericolosità Idraulica, maggiormente rappresentata dalla classe di pericolosità bassa (P1) seppur con estese porzioni di pericolosità media (P2) qualora ci si avvicini al corso idrico. Nella porzione Nord si evidenzia la presenza di una porzione di territorio interessato da una classe di pericolosità idraulica elevata (P3). Le pericolosità idrauliche riscontrate si tramutano in scenari di rischio che localmente, nelle porzioni di Piattaforma morfologicamente più depresse, arrivano fino a classi di rischio idraulico elevato (R3) e molto elevato (R4).</p> <p>Si segnala la presenza di 9 siti interessati da procedimento di bonifica di cui 3 risultano con iter valutativo attivo seppur non regolarmente inseriti all'interno dell'anagrafe toscana SISBON.</p>
ARIA (INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)	<p>Analizzando i piani di classificazione acustica è possibile evidenziare come l'area ricada sostanzialmente in classe acustica III e IV. La classe acustica IV è attribuita alle aree limitrofe all'infrastruttura stradali di grande flusso veicolare quali ad esempio il raccordo con il casello autostradale di Firenze sud, il viale Etruria, la SP 34 di Rosano e la porzione urbana della SS67. Al centro della piattaforma è chiaramente individuabile la linea ferroviaria lenta e alta velocità, gestita da Rfi. Il clima acustico della piattaforma risulta dunque, nelle aree limitrofe, influenzato da queste infrastrutture. Analizzando difatti i livelli di rumore in corrispondenza degli edifici elaborati in ambito di redazione del PUMS e quelli derivanti dalle mappature delle grandi infrastrutture si può notare un aumento proprio nelle vicinanze delle infrastrutture e della loro sovrapposizione. In generale la parte centrale della piattaforma, densamente urbanizzata, è quella che presenta una situazione acustica peggiore.</p>
RISORSA IDRICA	<p>L'area analizzata è interessata dalla presenza del Fiume Arno e, in termini generali, dalla presenza di un reticolo idrografico minore caratterizzato da Torrenti e Fossi affluenti destri e sinistri dello stesso Fiume Arno. Per quanto riguarda lo stato qualitativo della risorsa idrica, sia per la compagine superficiale che per quella sotterranea, l'Autorità di Bacino competente, ne rileva rispettivamente uno Stato Ecologico "Scadente" ed uno Stato Chimico "Non Buono". Per quanto riguarda la rete di monitoraggio e controllo acque superficiali MAS, l'area è interessata dalla presenza della stazione MAS-503 denominata "Fiume Arno- Anconella" per la quale viene attribuito uno stato qualitativo puntuale "Buono" sia per quanto riguarda lo Stato Chimico che lo Stato Ecologico in contrapposizione a quanto riportato in termini di area vasta dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno. Si segnala inoltre la presenza di una stazione di monitoraggio e campionamento per le acque sotterranee MAT-P356 denominata "Pozzo Anconella", si tratta di un punto di captazione idropotabile a servizio del pubblico acquedotto. In tale ottica si segnala la presenza di un sistema di captazione idropotabile "Anconella" a servizio del pubblico acquedotto.</p>
BIODIVERSITÀ	<p>La piattaforma si colloca nel margine est del capoluogo fiorentino in una zona periurbana in cui sono ancora evidenti aree di transizione tra zone rurali e urbanizzate libere o zone intercluse nella matrice urbana libere. L'attraversamento del Fiume Arno, importante elemento ecologico caratterizza la zona, grazie anche alla sua frequentazione da parte di animali acquatici di interesse conservazionistico quali martin pescatore (Alcedo attis) e l'averla piccola (Lanius collurio), che predilige anche zone periurbane marginali a terreni agricoli con cespugli e alberi isolati.</p>
PAESAGGIO	<p>La ricettività della zona presenta tipologie che sono condizionate dal contesto che si trova a cavallo tra zona urbana e rurale. Si riconoscono infatti nella zona urbana diversi alberghi o alloggi privati e affittacamere, mentre dove il contesto è più rurale insistono agriturismi o case per vacanze. In generale le strutture non sono molto rappresentate.</p>
FATTORI CLIMATICI	<p>La piattaforma esaminata presenta anomalie termiche estive positive per quanto riguarda l'anno 2021, segno dunque di un innalzamento delle temperature medie estive rispetto alla media storica valutata dal 2010 al 2020. L'incremento risulta tuttavia modesto dell'ordine di +0.X gradi Celsius. La zona risulta essere stata interessata da episodi di aridità estiva severa e estrema per 4 anni negli ultimi due decenni (2001, 2004, 2010, 2017), per quanto riguarda invece gli eventi invernali la parte sud è stata oggetto di un solo evento nel 2011, mentre la nord ha visto oltre il 2011 anche il 1986 e 2006.</p>
ENERGIA	<p>La rete energetica elettrica presenta nella zona centrale della piattaforma una stazione elettrica in zona Varlungo in cui confluiscono 3 elettrodotti provenienti da nord, est e sud, tutti di 132 kV.</p> <p>In questa piattaforma si nota una scarsa presenza di impianti a energia rinnovabile. Gli unici sistemi presenti sono costituiti da piccoli impianti solari ad uso privato.</p>
INFRASTRUTTURE DI RETE	<p>La piattaforma risulta caratterizzata dalla presenza di stazioni radiobase in particolar modo nella zona urbanizzata con una decina di antenne. La rete TPL risulta ben distribuita all'interno della piattaforma con una buona concentrazione delle zone densamente urbanizzate e in corrispondenza degli assi stradali con maggior flusso veicolare (SS67, via Villamagna).</p> <p>La piattaforma, tenuto conto della posizione centrale rispetto al tessuto urbano comunale presente, risulta ben infrastrutturata sia dal punto di vista della rete acquedottistica che dal punto di vista della rete fognaria.</p> <p>Dal punti di vista delle infrastrutture di reti digitali, la Piattaforma denominata "Bagno a Ripoli-Firenze" presenta la totale copertura del servizio 4G in merito alle sezioni di censimento comprese dalla stessa piattaforma. Per quanto riguarda il servizio cablato di fibra ottica in banda larga FTTC, si riscontrano le maggiori coperture nella porzione nord della Piattaforma mentre la porzione sud risulta talvolta carente dal punto di vista degli allacci forniti.</p>

# indirizzi prestazionali

	elementi di attenzione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la fascia di rispetto per le captazioni idropotabili presenti nell'area della piattaforma;</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ridurre le criticità acustiche presenti in corrispondenza delle infrastrutture stradali principali e dei nuclei densamente abitati;</li> <li>Incentivare l'utilizzo della mobilità sostenibile dagli HUB situati ai margini della piattaforma alle aree interne densamente urbanizzate;</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire il rispetto delle Distanze di Prima Approssimazione relative agli elettrodotti presenti nell'area;</li> </ul>	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare l'utilizzo della mobilità sostenibile dagli HUB situati ai margini della piattaforma alle aree interne densamente urbanizzate;</li> </ul>	INFRASTRUTTURA STRADALE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estendere alle zone periferiche il servizio internet a banda larga FTTC;</li> </ul>	ACCESSIBILITÀ WEB
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitare ulteriori infrastrutturazioni che possono portare a fenomeni di insularizzazione ecologica;</li> <li>Mantenere liberi i varchi ineditati tra gli insediamenti o in caso di interventi adottare le opportune misure di mitigazione/compensazione;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> </ul>	VARCHI ECOLOGICI

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA						
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA						
QUALITÀ RISORSA IDRICA						
GESTIONE AREE IN BONIFICA						
INQUINAMENTO ACUSTICO						
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO						
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI						
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO						
RESILIENZA CLIMATICA						
INFRASTRUTTURA STRADALE						
ACCESSIBILITÀ WEB						
VARCHI ECOLOGICI						

# STAZIONE FERROVIARIA ROVEZZANO

COMUNE: **FIRENZE**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-AREZZO**

N° TRENI: **56**

CADENZAMENTO MEDIO: **50 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **291**

FERMATA BUS URBANI



FERMATA BUS EXTRA-URBANI



AREA TAXI



BIKE SHARING



E-MOB



PARK AND DRIVE (AUTO)



PARCHEGGI MOTOCICLI



POSTI BICI



PIATTAFORMA 2 BAGNO A RIPOLI-FIRENZE



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



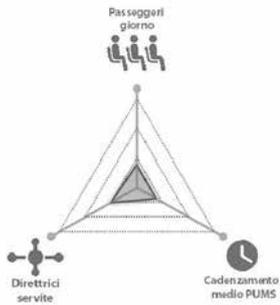
Nuove aree sosta park and ride



Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

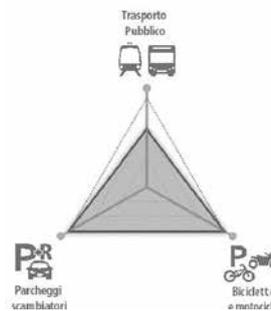
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passeggeri/giorno  
+  
Cadenzamento medio  
+  
Direttrici servite  
++

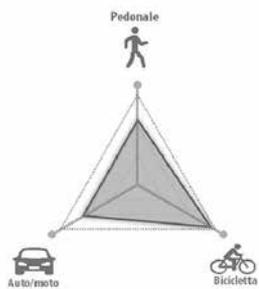
### INTERMODALITÀ



TPL  
+++  
Biciclette/motocicli  
++++  
Parcheggi scambiatori  
++++

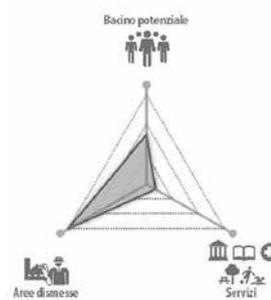
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
+++  
Bicicletta  
++++  
Auto/moto  
+++

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
++  
Servizi  
+  
Aree dismesse  
++++

## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

### Bagno a Ripoli

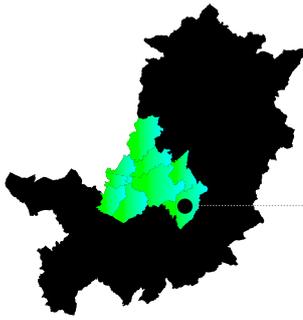
AB 2.0.1 Nuovo centro sportivo (Ex - Enel)

## SCENARIO 1

### Firenze

AB 2.1.1 Caserma Perotti





## P2 Bagno a Ripoli/ Area fiorentina

### Zona Omogenea Z02 AREA FIORENTINA

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 4 assi prioritari: promuovere un upgrade del sistema produttivo finalizzato ad aumentare la qualità e stabilità del lavoro in tutte le sue dimensioni; creare nuovi spazi e iniziative volti al contrasto dell'abbandono scolastico e alla promozione della partecipazione attiva dei giovani; investire in infrastrutture e servizi per la promozione della qualità dell'abitare per tutta la cittadinanza, con particolare riferimento ai soggetti più fragili e vulnerabili; investire nella tutela dell'ambiente e nella manutenzione ed ampliamento delle aree verdi.

### indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z02 Area Fiorentina

#### AB 2.1.1

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

# AB 2.1.1

## Caserma Perotti

COMUNE  
**FIRENZE**

LOCALITÀ  
**GIGNORO**

TESSUTO URBANO: TPS

SUPERFICIE: 30.890 MQ

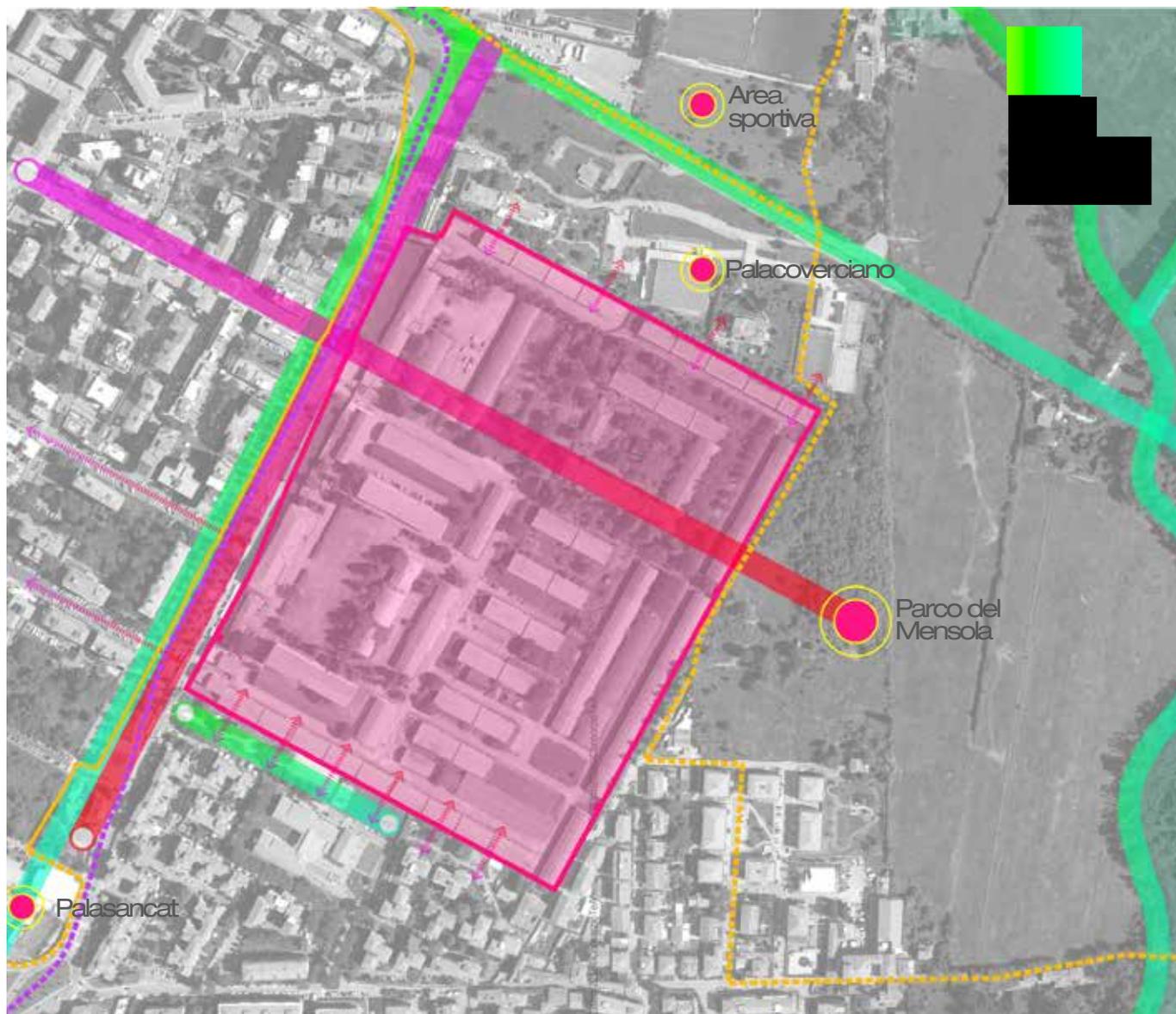
### ELEMENTI DI LEGATURA

**Legatura di trasporto**  
Linea tramviaria (prog.)

**Legatura verde**  
Parco del Mensola

### ELEMENTI DI INTERESSE

Aree sportive  
Parco del Mensola  
Sistema verde e giardini pubblici



- area bersaglio
- aree bersaglio
- ★ HUB intermodali

- centralità urbane/  
elementi d'interesse
- assi di potenziamento  
del verde connettivo
- assi di connessione  
spaziale, visiva e funzionale

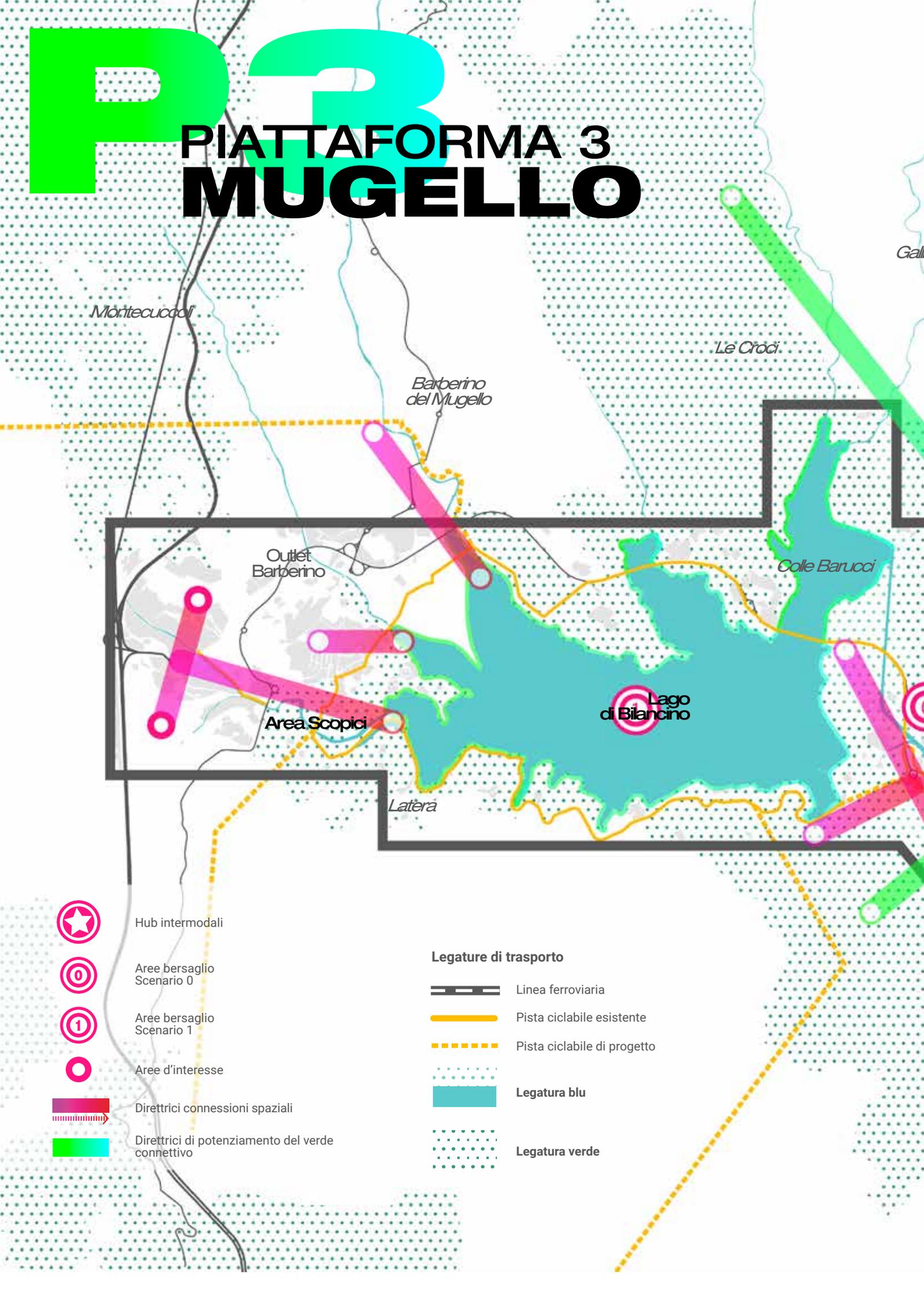
- assi urbani strutturanti da  
valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/  
piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/  
tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

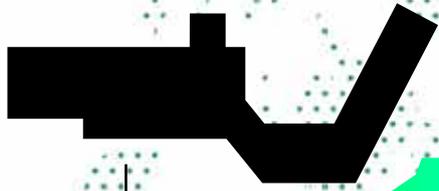
- un alto livello di accessibilità mediante la localizzazione ottimale delle opere di raccordo con la rete viaria esistente, la creazione di tracciati interni e l'individuazione di aree di sosta al fine di assicurare un sistema infrastrutturale di mobilità adeguato all'incremento e alle esigenze dei flussi veicolari;
- un alto livello di accessibilità universale mediante raccordi funzionali alla rete pedonale e ciclabile esistente, la localizzazione di fermate di prossimità per facilitare la fruizione del trasporto pubblico, l'eliminazione di barriere spaziali per tutti gli utenti della strada in particolare per i soggetti deboli;
- un miglioramento dell'accessibilità pedonale in una prospettiva di riqualificazione di via del Gignoro da concepirsi al pari di un boulevard urbano;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra l'area, il tracciato ciclabile esistente su via del Gignoro e di progetto lungo il parco del Mensola;
- un'interazione sinergica con l'attraversamento tramviario di progetto sia in funzione all'infrastruttura e al servizio di mobilità sia in funzione all'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano e dello spazio pubblico indotta dalla realizzazione del percorso tramviario;
- una relazione virtuosa tra l'ambito urbano e l'ambiente rurale/territorio aperto di prossimità in considerazione della posizione di margine urbano dell'area;
- l'incremento dell'impronta verde ed ecologica in ambiente urbano volta a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici;
- continuità ecologica diretta tra l'area e il parco del Mensola definendo elementi di penetrazione verde tra l'ambiente rurale e l'ambiente urbano;
- continuità ecologica e funzionale tra l'area e i parchi urbani e il verde pubblico d'immediata e media prossimità;
- un'apertura visiva e spaziale con l'ambito urbano (da un lato) e con l'ambito del territorio aperto (dall'altro) anche stabilendo interazione visuali tra i due ambiti;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di creare una nuova polarità metropolitana;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- un rapporto dimensionale e spaziale (pieni e vuoti) dialogante in continuità con i principi insediativi degli ambiti urbani limitrofi;
- un'interazione spaziale e visiva tra l'area e l'ambiente urbano esterno al fine d'incrementare i rapporti di integrazione/connesione con il tessuto urbano limitrofo, aprire idealmente l'area alla città e favorire il senso di appartenenza da parte della comunità locale.

# PIATTAFORMA 3 MUGELLO

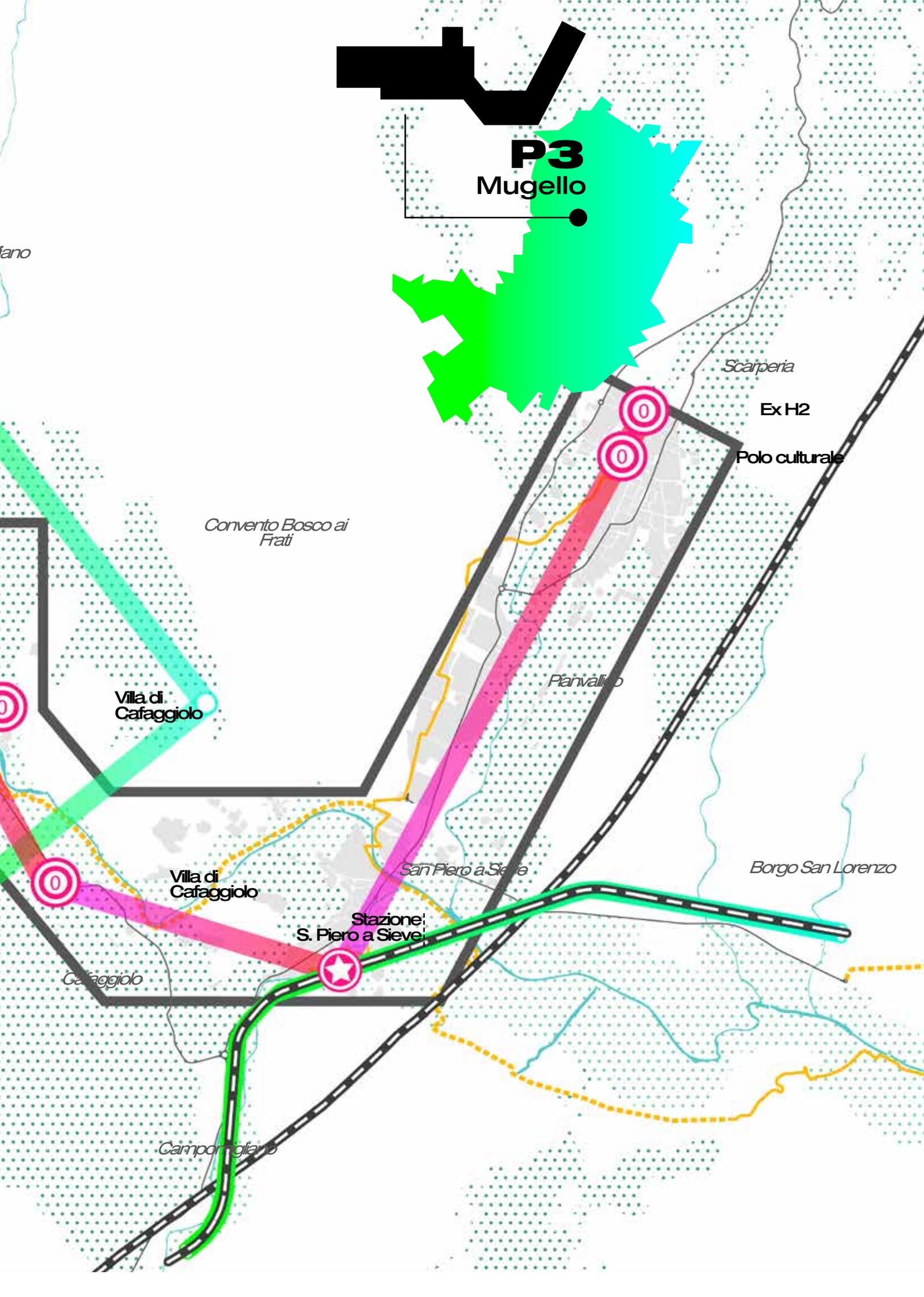
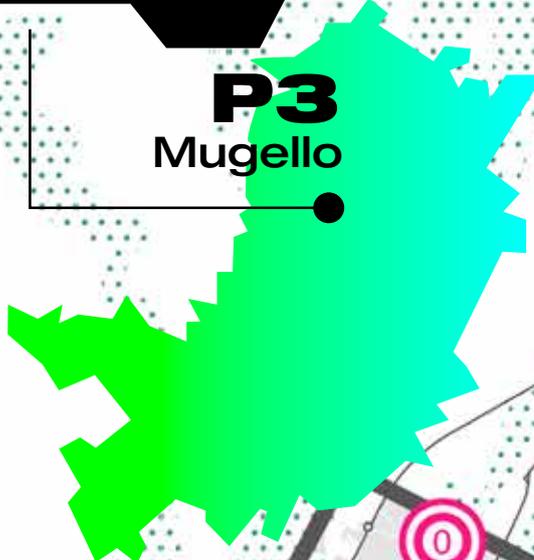


-  Hub intermodali
-  Aree bersaglio Scenario 0
-  Aree bersaglio Scenario 1
-  Aree d'interesse
-  Diretrici connessioni spaziali
-  Diretrici di potenziamento del verde connettivo

- ### Legature di trasporto
-  Linea ferroviaria
  -  Pista ciclabile esistente
  -  Pista ciclabile di progetto
  -  Legatura blu
  -  Legatura verde



**P3**  
Mugello



fano

Scarperia

Ex H2

Polo culturale

Convento Bosco ai Frati

Villa di Cafaggiolo

Planvallino

Villa di Cafaggiolo

San Piero a Sieve

Borgo San Lorenzo

Stazione S. Piero a Sieve

Cafaggiolo

Campomolano



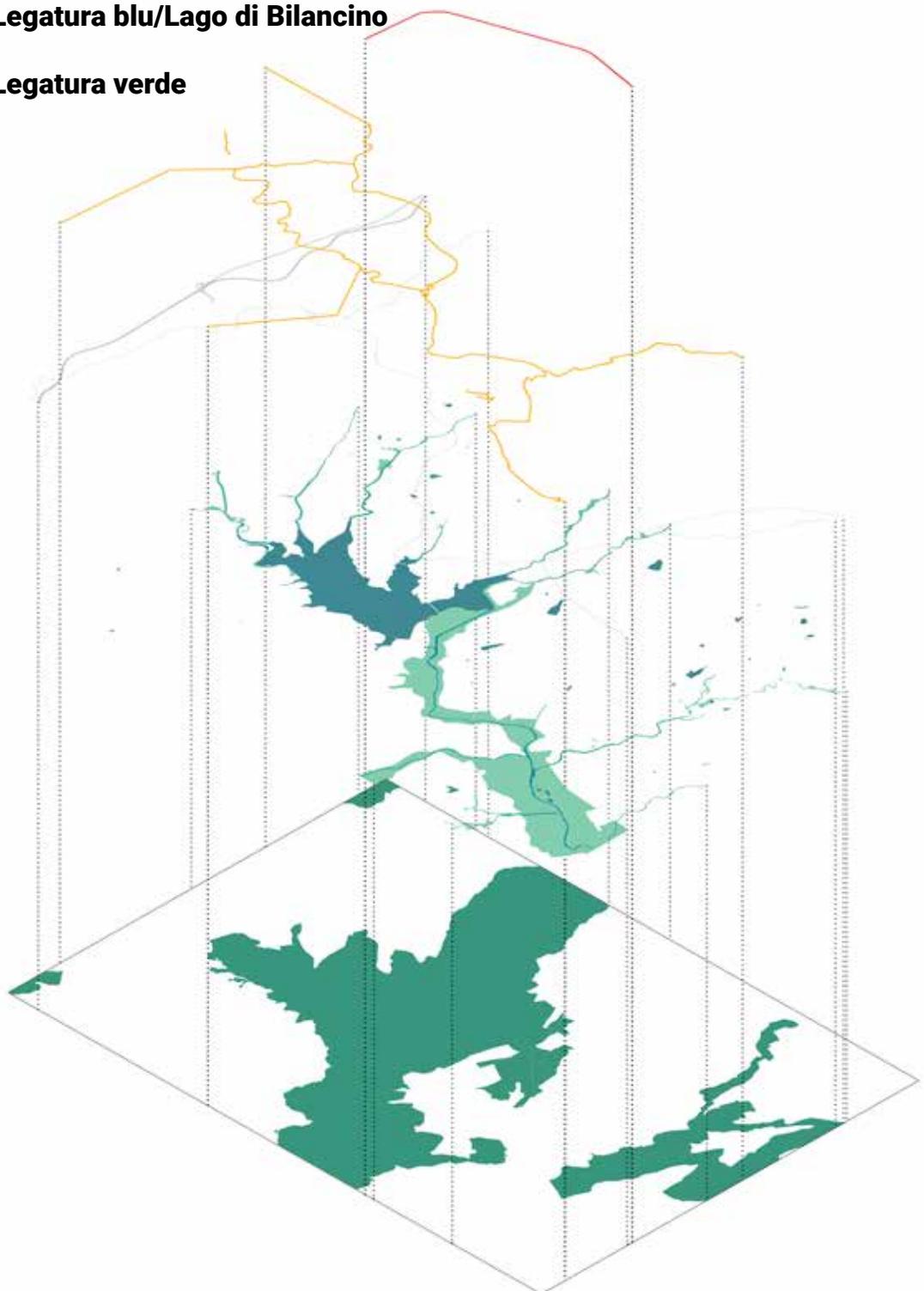
# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

- Linea Ferroviaria
- Strade principali
- Rete ciclabile

■ Legatura blu/Lago di Bilancino

■ Legatura verde



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

l'integrazione del percorso della Ciclovía con l'ambiente naturale e il contesto urbano;

l'integrazione della Ciclovía della Sieve con l'ambiente naturale e il contesto urbano al fine di connettere i principali centri urbani (Vicchio, Borgo San Lorenzo, San Piero e Barberino del Mugello) assegnando un duplice ruolo al sistema ciclabile: infrastruttura turistica e infrastruttura di mobilità alternativa per gli spostamenti lungo il fondovalle;

la connessione, in una prospettiva d'area vasta, tra la Ciclovía della Sieve e la Ciclovía Vernio-Cantagallo-Vaiano anche attraverso il recupero di aree di sedime delle tratte ferroviarie e le tratte stradali dismesse;

collegamenti tra la rete ciclabile urbana e il percorso della Ciclovía, in particolare connettendo alla rete ciclabile la stazione ferroviaria e gli spazi pubblici di maggior aggregazione;

servizi adeguati al percorso della ciclovía mediante spazi pubblici di sosta e ristoro, parcheggi per bici e attrezzature a servizio del cicloturismo sostenibile;

il potenziamento della direttrice ferroviaria della "Faentina" per rafforzare una connessione metropolitana efficiente tra l'area del Mugello e Firenze;

la valorizzazione dei percorsi escursionistici e di trekking esistenti finalizzati alla funzione eco-turistica per la fruizione e la riproduzione del paesaggio;

la conservazione e valorizzazione attiva delle risorse degli ambiti di rilievo ambientale e naturale;

la tutela e la preservazione dei varchi ecologici esistenti nel territorio aperto al fine di valorizzare la connessione ecologica;

la mitigazione dell'impatto paesaggistico e ambientale e dell'effetto barriera determinati dal passaggio dell'infrastruttura stradale di grande comunicazione;

il rafforzamento del ruolo connettivo del sistema fluviale per una fruizione sostenibile del territorio;

l'accessibilità alle sponde del lago di Bilancino rafforzando il rapporto tra il lago e gli insediamenti urbani ad esso più prossimi;

la messa a sistema delle risorse d'interesse storico-culturale e naturalistiche assieme alle strutture attrazione (autodromo, outlet, golf) in una prospettiva di fruizione turistica integrata;

la messa a sistema delle risorse d'interesse storico-culturale e naturalistiche e delle strutture polari d'attrazione (autodromo, outlet, golf) in una prospettiva di fruizione turistica integrata;

il consolidamento del rapporto spaziale e di fruizione dei servizi metropolitani tra i centri abitati di Scarperia e San Piero a Sieve.

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
SUOLO E SOTTOSUOLO	<p>La Piattaforma del Mugello si inserisce nel contesto paesaggistico a cavallo tra i Comuni di Barberino di Mugello e Scarperia e San Piero, in una vasta area che comprende prevalentemente ambiti collinari interessati dalla presenza del Lago di Bilancino. Secondo quanto riportato dalle Carte di Pericolosità Geomorfologica PAI l'intero areale è interessato da pericolosità talvolta molto elevate (P4) come ad esempio nella porzione comunale di Scarperia e San Piero nei pressi proprio dell'abitato di Scarperia. La porzione di Piattaforma nel Comune di Barberino presenta anch'essa aree a pericolosità geomorfologica elevata (P3), spesso marginali e non direttamente interessanti centri abitati. Dal punto di vista della Pericolosità Idraulica, le perimetrazioni dell'Autorità di Bacino competente mostrano classi di pericolosità idraulica elevata (P3) nei pressi dell'abitato San Piero a Sieve, vista la vicinanza del limitrofo corso d'acqua. La porzione ovest della Piattaforma risulta invece interessata da ampie porzioni di territorio classificate in pericolosità idraulica bassa (P1), connesse perlopiù al Lago di Bilancino ed ai suoi tributari; si segnala inoltre la modesta presenza di sporadiche zone classificate in pericolosità idraulica media (P2) localizzate nei pressi dell'abitato di Cavallina. Le pericolosità riportate portano ad identificare locali criticità idrauliche nei pressi di San Piero a Sieve con classi di rischio talvolta elevate (R3) e molto elevate (R4), maggiormente concentrate nei dintorni del Fiume Sieve. La porzione ovest, viceversa, mantiene un rischio idraulico basso (R1) legato alla presenza dell'invaso seppur con locali criticità nei pressi di Cavallina in cui si riscontrano classi di rischio medio (R2) ma anche, in proporzione decisamente minimale, elevate (R3) e molto elevate (R4).</p> <p>Si segnala la presenza di 24 siti sottoposti a procedimento di bonifica di cui 3 con iter valutativo in atto ma non regolarmente inseriti nell'anagrafe di censimento toscana SISBON. Numerosi terreni agricoli risultano essere caratterizzati da agricoltura biologica con una buona parte in conversione in particolar modo nella zona tra il Lago di Bilancino e Pianvallico.</p>
ARIA (INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)	<p>Dall'analisi dei piani di classificazione acustica è possibile notare come l'area, nonostante sia molto estesa, ricada sostanzialmente nelle classi acustiche più basse (III e IV) a maggior tutela. Questa attribuzione risulta coerente con il territorio caratterizzato da un'area a carattere collinare, scarsamente ricco di infrastrutture o aree urbanizzate che necessitano per loro natura di una classe acustica più alta. Infatti, analizzando in dettaglio l'area si può osservare come le classi acustiche siano attribuite alle aree immediatamente vicine alle infrastrutture principali che attraversano il territorio poste al centro della piattaforma (SP 131 di Bilancino) ad est (Autostrada A1). L'unica porzione di territorio di menzione posta in classe IV è rappresentata dall'area industriale di Scarperia.</p>
RISORSA IDRICA	<p>L'area in esame risulta interessata da un denso reticolo idrografico in cui, per ordine gerarchico, si segnala il Torrente Levisone, il Torrente Carza, il Torrente Lora, il Torrente Stura ed il Fiume Sieve oltre alla presenza del Lago di Bilancino e molteplici aree paludose a NE dello stesso lago. Dal punto di vista qualitativo l'area in esame, secondo quanto riportato dall'Autorità di Bacino competente, presenta uno Stato Ecologico "Buono" per gran parte della risorsa superficiale sopra citata eccetto che per il Torrente Levisone il quale assume uno status "Sufficiente". La risorsa idrica sotterranea, identificata dal "Corpo idrico della Sieve" presenta uno Stato Chimico classificato come "Buono". Lo stato qualitativo presentato dall'Autorità di Bacino competente trova conferma nella rete di monitoraggio e campionamento acque superficiali MAS in cui le 4 stazioni comprese dalla Piattaforma in esame risultano in accordo con la classificazione qualitativa pocanzi elencata. Discorso analogo per quanto riguarda la rete di monitoraggio e campionamento acque sotterranee MAT per cui le due stazioni MAT-P351 e MAT-P069 presentano uno stato qualitativo della risorsa coerente con le classificazioni fornite dall'Autorità di Bacino competente. Si segnala inoltre la presenza di 3 stazioni per il monitoraggio delle acque superficiali destinate alla vita dei pesci, VTP-205, VTP-203 e VTP-204A. L'area è inoltre interessata dalla presenza di 8 punti di captazione idrica ad uso idropotabile in gestione a Publiacqua.</p>
BIODIVERSITÀ	<p>Si riscontra limitrofo alla piattaforma la presenza di un SIC da designare a ZSC denominato "Bosco ai Frati", istituito per tutelare la popolazione della giunchina della Carniola, a rischio di estinzione in Italia, caratterizzato dalla presenza di corpi idrici che ospitano microfauna di interesse conservazionistico e da vegetazione planiziarica quali la farnia (<i>Quercus robur</i>). Presenza inoltre all'interno della piattaforma dell'ANPIL Gabbianello-Boscorotondo, un'area umida importante come punto di sosta per l'avifauna migratoria. L'area risente fortemente sia della presenza del Lago di Bilancino che delle aree agricole in cui sono immersi i diversi insediamenti e che determinano la presenza di numerose specie tra i vari gruppi, in particolare uccelli legati agli habitat acquatico quali la garzetta (<i>Egretta garzetta</i>), l'oca selvatica (<i>Anser anser</i>), la nitticora (<i>Nycticorax nycticorax</i>), ma anche rapaci quali il gheppio (<i>Falco tinnunculus</i>) e l'albanella reale (<i>Circus cyaneus</i>). L'area di valle in cui si collocano sia il Lago di Bilancino che il corso della Sieve risulta potenzialmente compromessa da un punto di vista ecologico per i numerosi varchi a rischio di chiusura che insistono tra i gli insediamenti principali come le zone tra Casello - Cavallina, Cavallina - Barberino, ma anche San Piero - Pianvallico e Pianvallico - Scarperia. Importanti inoltre risultano essere gli affluenti della Sieve e gli immissari del Lago di Bilancino che costituiscono direttrici importanti per le connessioni ecologiche sia di collegamento tra la valle e i boschi collinari, sia all'interno degli insediamenti. Sporadici casi di incendio lungo l'A1.</p>
PAESAGGIO	<p>Le strutture ricettive risultano fondamentalmente concentrate nelle zone insediative più importanti e sono rappresentate da alberghi-hotel o alloggi privati. Gli agriturismi sono in zone prettamente rurali ma in numero molto limitato all'interno dell'area della piattaforma in quanto privilegiano aree più distanti dai principali centri urbani.</p>

## FATTORI CLIMATICI

Dal punto di vista climatico, l'ampio territorio compreso all'interno della piattaforma, presenta uno status pressoché positivo. Le temperature medie estive, per l'anno 2021, non sembrano discostarsi molto dal trend medio estivo di riferimento valutato sul periodo 2010-2020. La porzione del Comune di Scarperia e San Piero presenta nel suo complesso valori di delta negativi seppur dell'ordine di -0.X gradi Celsius, segno dunque di un'estate 2021 più "fresca" rispetto allo standard di riferimento. Tali considerazioni si possono applicare anche per quanto riguarda la porzione di territorio interessata dal Lago di Bilancino per la quale si riscontrano valori di delta positivi. L'estremità ovest della piattaforma esaminata presenta invece valori positivi segno di un aumento delle temperature medie estive, seppur dell'ordine di +0.X gradi Celsius, rispetto al periodo storico di riferimento. In linea generica si precisa come le considerazioni appena formulate siano frutto di un'analisi delle temperature al suolo valutate da satellite e che la percezione del "calore" possa variare rispetto al dato strumentale.

L'ampia zona che coinvolge la piattaforma ha visto eventi di siccità invernale estrema e severa che hanno interessato in termini di numero di eventi diversi ambiti. Volendo schematizzare si possono individuare 4 fasce verticali una prima a ovest che arriva fino al Lago di Bilancino, una seconda che interessa tutto il lago, una terza che arriva fino a Pianvallico e una quarta all'estremo est. Le due fasce estrema a est ed ovest hanno visto solo 2 eventi rispettivamente nel 1983 e 2006 e nell'altra nel 2006 e 2011. Le due fasce centrali sono state soggette ad una maggiore frequenza nella zona del lago con 4 anni in cui si sono avuti questi episodi e nella zona ad est di esso con 3 anni. La cosa da sottolineare è che nonostante la diversa distribuzione di eventi il 2006 ed il 2011 sono stati anni particolarmente critici perché i corrispondenti eventi siccitosi invernali hanno visto coinvolgere rispettivamente l'intera piattaforma e 3/4 di essa. Per quanto riguarda gli eventi siccitosi estivi questi si sono verificati con maggiore frequenza nell'area di indagine in particolar modo nella fascia estrema a ovest con 5 anni (2001, 2004, 2008, 2009, 2011), la fascia del lago ha visto 3 anni con estati siccitose e il restante territorio 4 anni.

## ENERGIA

Insite nella zona una stazione elettrica tra Cavallina e Barberino su cui confluiscono 4 elettrodotti di 132 kV. Attraversa in senso trasversale la piattaforma all'estremo ovest del Lago di Bilancino anche una linea di 220 kV.

A livello di energie rinnovabili in questa piattaforma spicca l'impianto idraulico del lago di Bilancino con una produzione, in termini di KW superiore a 2400 Kw. Gli altri impianti presenti sono costituiti essenzialmente da impianti solari con una concentrazione maggior in termini di numero e produzione nella 'area industriale di Scarperia e San Piero.

## INFRASTRUTTURE DI RETE

Le antenne delle stazioni radiobase di telefonia mobile si distribuiscono principalmente in prossimità dei maggiori centri quali la direttrice San Piero - Scarperia e Casello - Cavallina - Barberino.

La densità della rete TPL risulta in linea con quanto già visto per il territorio del Mugello. La concentrazione maggiore si ha nelle zone marginali della piattaforma a ridosso del centro abitato di Scarperia e San Piero. All'interno della piattaforma, data anche la vasta area occupata dal lago di Bilancino, la rete TPI si colloca esclusivamente lungo le infrastrutture principali che convergono alla piattaforma quali la SP131, la SS67, SP08).

Dal punto di vista delle infrastrutture di rete, sia acquedotto che fognatura sono maggiormente concentrate in prossimità dei maggiori centri abitati sia del Comune di Barberino di Mugello che del Comune di Scarperia e San Piero. In tali contesti si riconosce una buona copertura delle due reti citate.

Per quanto attiene gli aspetti legati alla infrastruttura digitale, si segnala una copertura integrale del servizio mobile 4G mentre per quanto riguarda il servizio cablatto FTTC se ne riconoscono alcune criticità. Il servizio di banda larga infatti, concentrato in presenza dei maggior centri abitati presenti, mostra complessivamente una certa carenza di connessioni.

## indirizzi prestazionali

### elementi di attenzione

<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Evitare interventi in aree interessate da pericolosità geomorfologiche elevate o molto elevate;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la fascia di rispetto per le captazioni idropotabili;</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> <li>Garantire standard qualitativi per corpi idrici che ospitano fauna ittica;</li> <li>Favorire l'estensione dei servizi fognari ed acquedottistici verso le aree periferiche;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tutelare le aree ricadenti nella classi acustiche I e II evitando trasformazioni urbanistiche ad alto impatto;</li> <li>Privilegiare le trasformazioni urbanistiche ad alto impatto in corrispondenza delle aree già ricadenti nelle classe acustiche maggiori (IV e V)</li> <li>Incentivare le trasformazioni nell'area industriale di Scarperia, ricadente in classe acustica IV;</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire il rispetto delle Distanze di Prima Approssimazione relative agli elettrodotti presenti nell'area;</li> </ul>	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire l'estensione del servizio TPL verso le aree periferiche per una più corretta fruizione del territorio;</li> </ul>	INFRASTRUTTURA STRADALE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estendere alle zone periferiche il servizio internet a banda larga FTTC;</li> </ul>	ACCESSIBILITÀ WEB
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitare ulteriore infrastrutturazioni che possono portare a fenomeni di insularizzazione ecologica;</li> <li>Mantenere liberi i varchi inedificati tra gli insediamenti o in caso di interventi adottare le opportune misure di mitigazione/compensazione;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Favorire l'estensione del servizio TPL verso le aree periferiche per una più corretta fruizione del territorio;</li> </ul>	VARCHI ECOLOGICI

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA						
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA						
QUALITÀ RISORSA IDRICA						
GESTIONE AREE IN BONIFICA						
INQUINAMENTO ACUSTICO						
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO						
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI						
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO						
RESILIENZA CLIMATICA						
INFRASTRUTTURA STRADALE						
ACCESSIBILITÀ WEB						
VARCHI ECOLOGICI						



# STAZIONE FERROVIARIA SAN PIERO A SIEVE

COMUNE: **SAN PIERO A SIEVE**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-FAENZA**

N° TRENI: **39**

CADENZAMENTO MEDIO: **75 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **541**

FERMATA BUS URBANI

FERMATA BUS EXTRA-URBANI

AREA TAXI

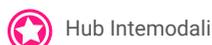
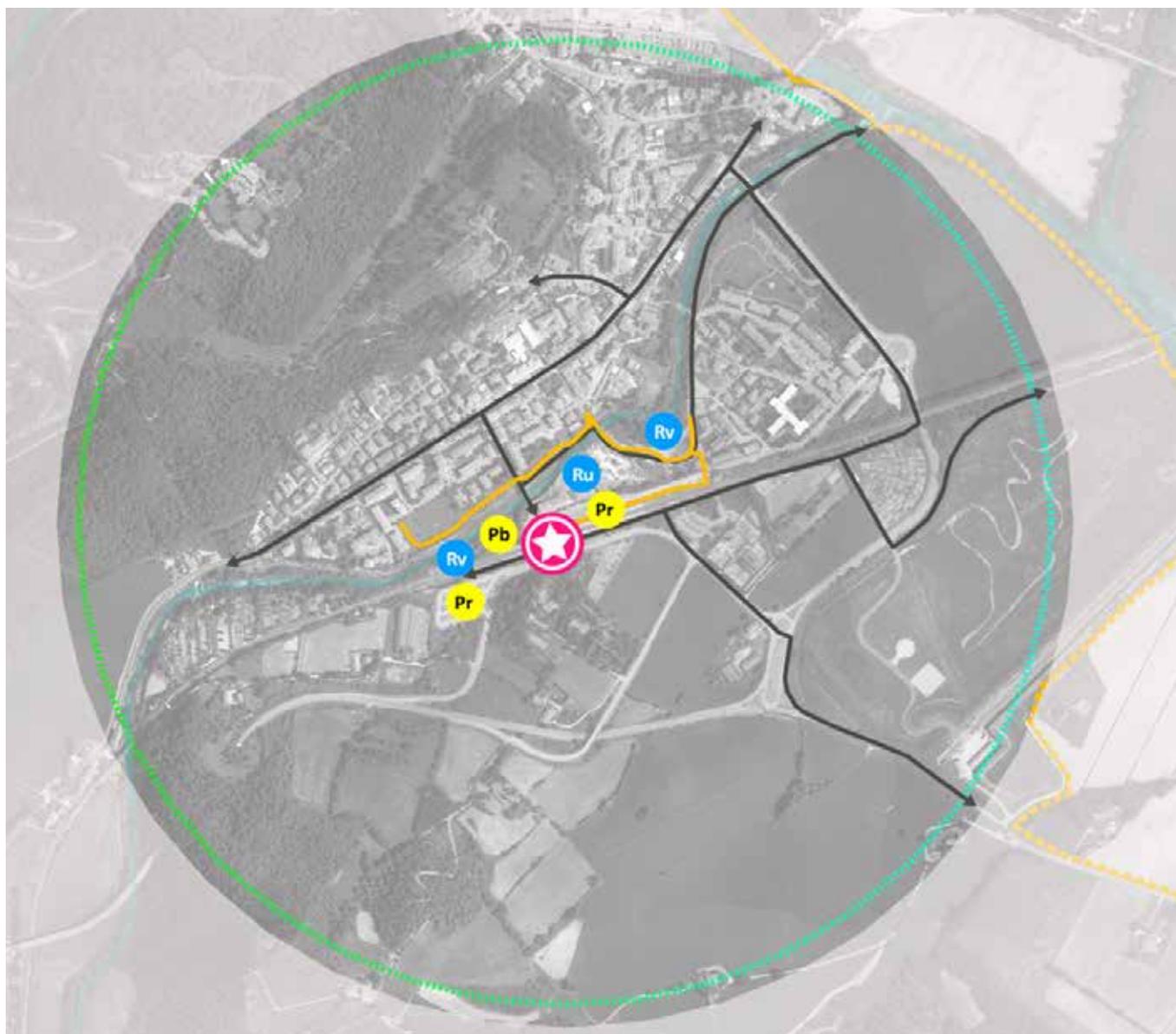
BIKE SHARING

E-MOB

PARK AND DRIVE (AUTO)

PARCHEGGI MOTOCICLI

POSTI BICI



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



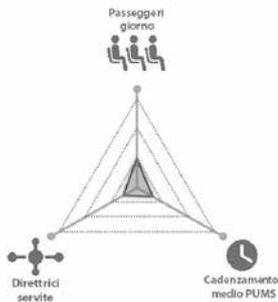
Nuove aree sosta park and ride



Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

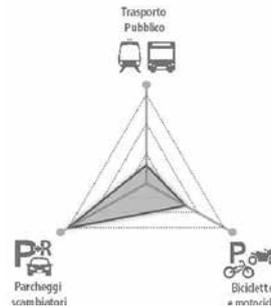
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passeggeri/giorno  
++  
Cadenzamento medio  
+  
Direttrici servite  
+

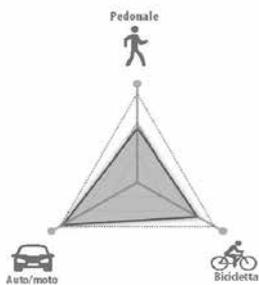
### INTERMODALITÀ



TPL  
+  
Biclette/motocicli  
++  
Parcheggi scambiatori  
++++

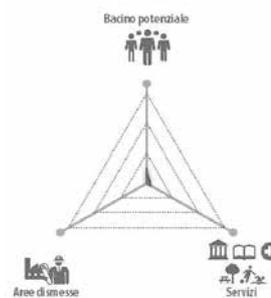
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
+++  
Biciletta  
+++  
Auto/moto  
++++

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
+  
Servizi  
+  
Aree dismesse  
/

## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;
- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- l'innalzamento della qualità ambientale degli spazi aperti e delle aree verdi limitrofe alla stazione ferroviaria;
- il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi

## POTENZIALITÀ NODO

### MEDIA



alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali

- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.

# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

### Barberino del Mugello

AB 3.0.1 Riquilificazione Villa Cafaggiolo

### Scarperia e San Piero

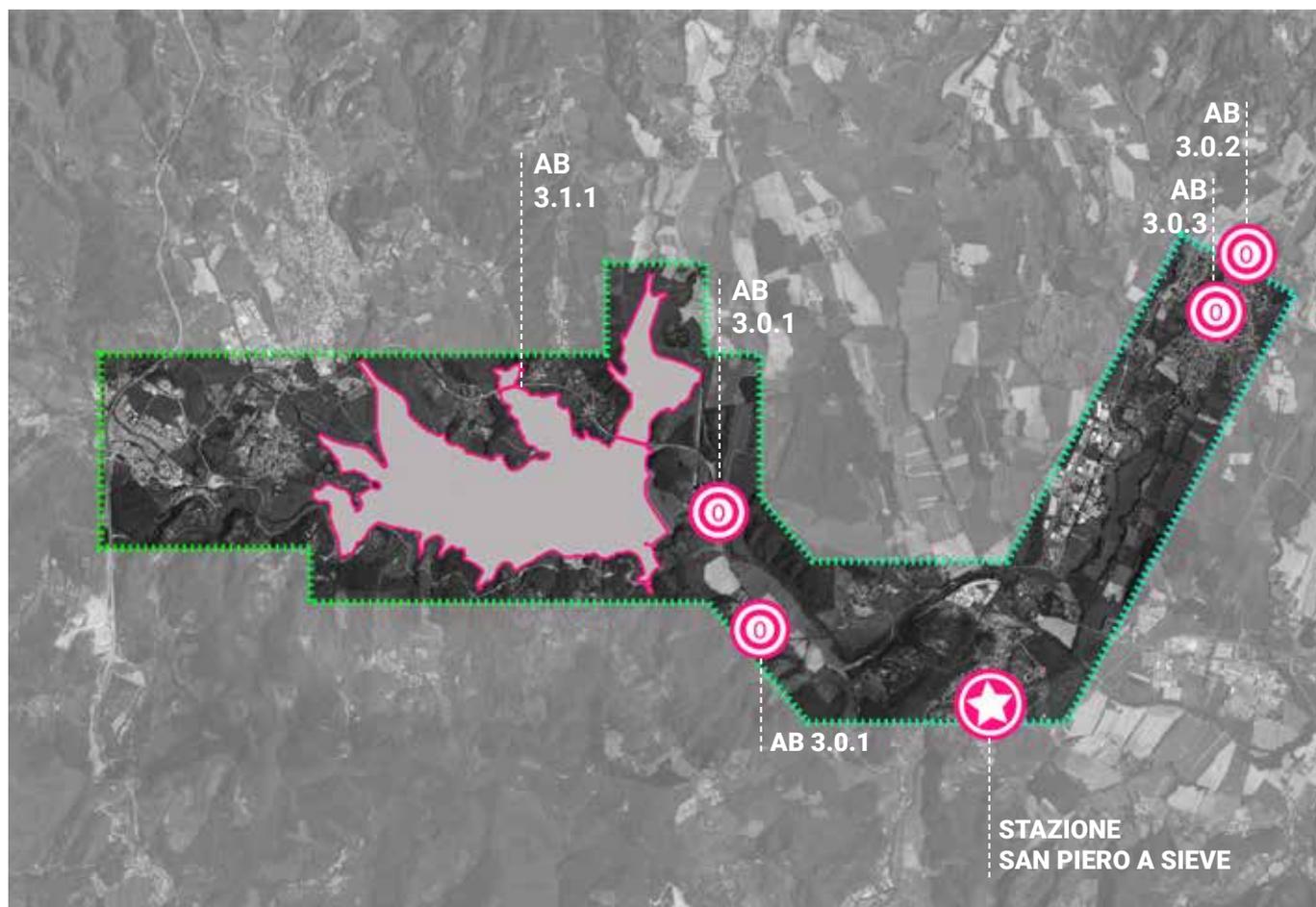
AB 3.0.2 Ex H2 - Largo De Andrè: polo sanitario e housing sociale

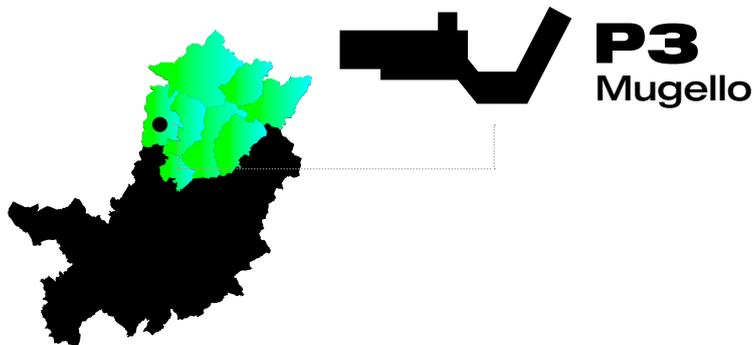
AB 3.0.3 Realizzazione polo culturale

## SCENARIO 1

### Barberino del Mugello

AB 3.1.1 Lago di Bilancino





## Zona Omogenea Z03 MUGELLO E ROMAGNA TOSCANA

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 4 assi prioritari: mettere a disposizione luoghi e spazi per il tessuto associativo e per l'erogazione dei servizi di prossimità; stimolare l'innovazione, in primis tecnologica, i centri di ricerca del territorio e incubatori di start-up giovanili innovative; consolidare gli investimenti nelle infrastrutture e nelle competenze per la connettività digitale per tutti i cittadini e le organizzazioni del sistema territoriale, con particolare riferimento all'Alto Mugello; valorizzare i servizi eco-sistemici del territorio a servizio della comunità locale e metropolitana, salvaguardando le risorse naturali e il paesaggio.

## indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z03 Romagna Toscana

#### AB 3.1.1

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

# AB 3.1.1

## Lago di Bilancino

COMUNE  
**BARBERINO DEL MUGELLO**

LOCALITÀ  
**BILANCINO**

TESSUTO URBANO: -

SUPERFICIE: -

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

Ciclovia

#### Legatura blu

Fiume Sieve

Corridoio Ripariale

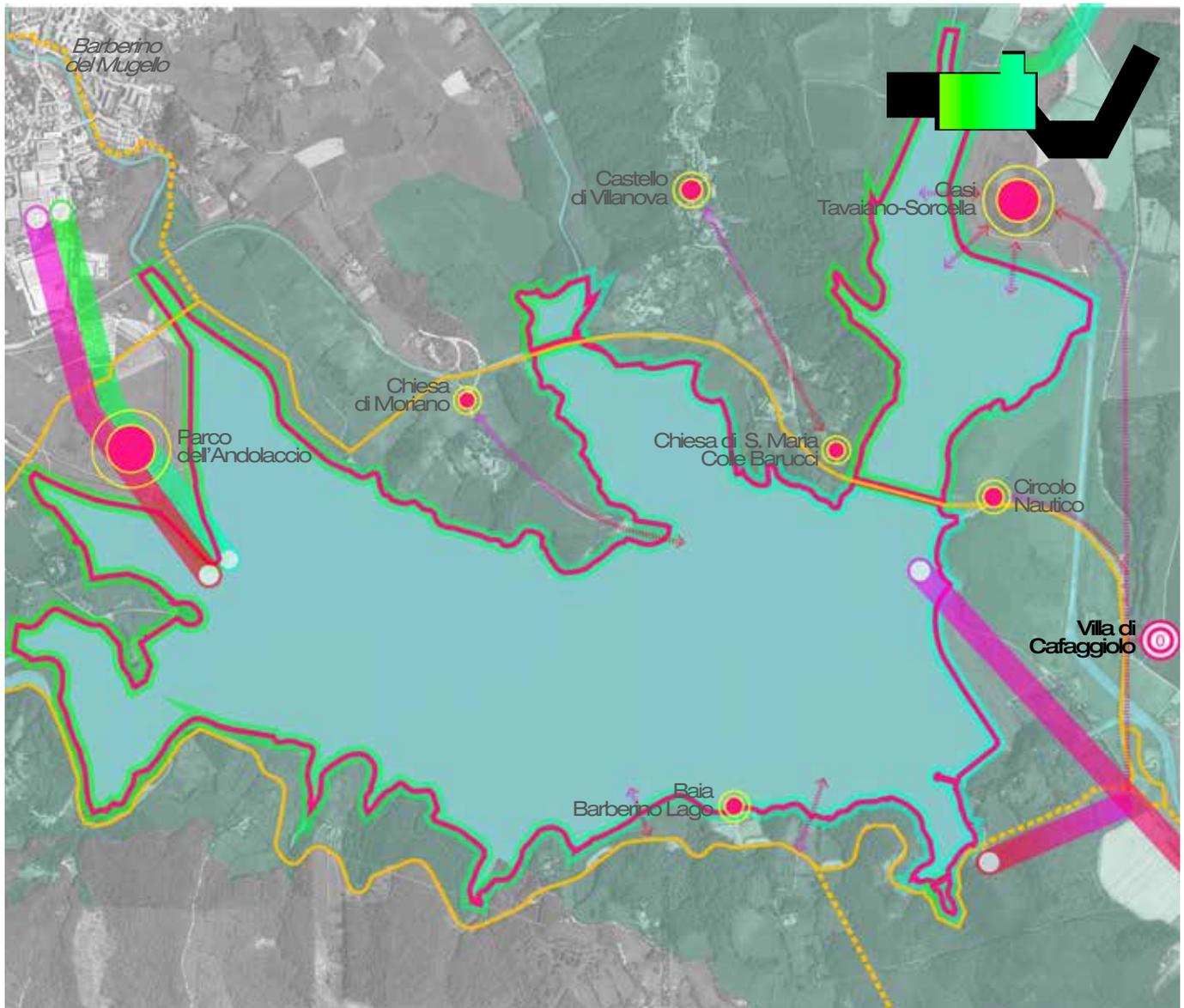
#### Legatura verde

Corridoio ripariale

### ELEMENTI DI INTERESSE

Villa Cafaggiolo

Oasi di Gabbianello



- area bersaglio
- aree bersaglio
- ★ HUB intermodali

- centralità urbane/elementi d'interesse
- assi di potenziamento del verde connettivo
- assi di connessione spaziale, visiva e funzionale

- assi urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/
- piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/
- tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

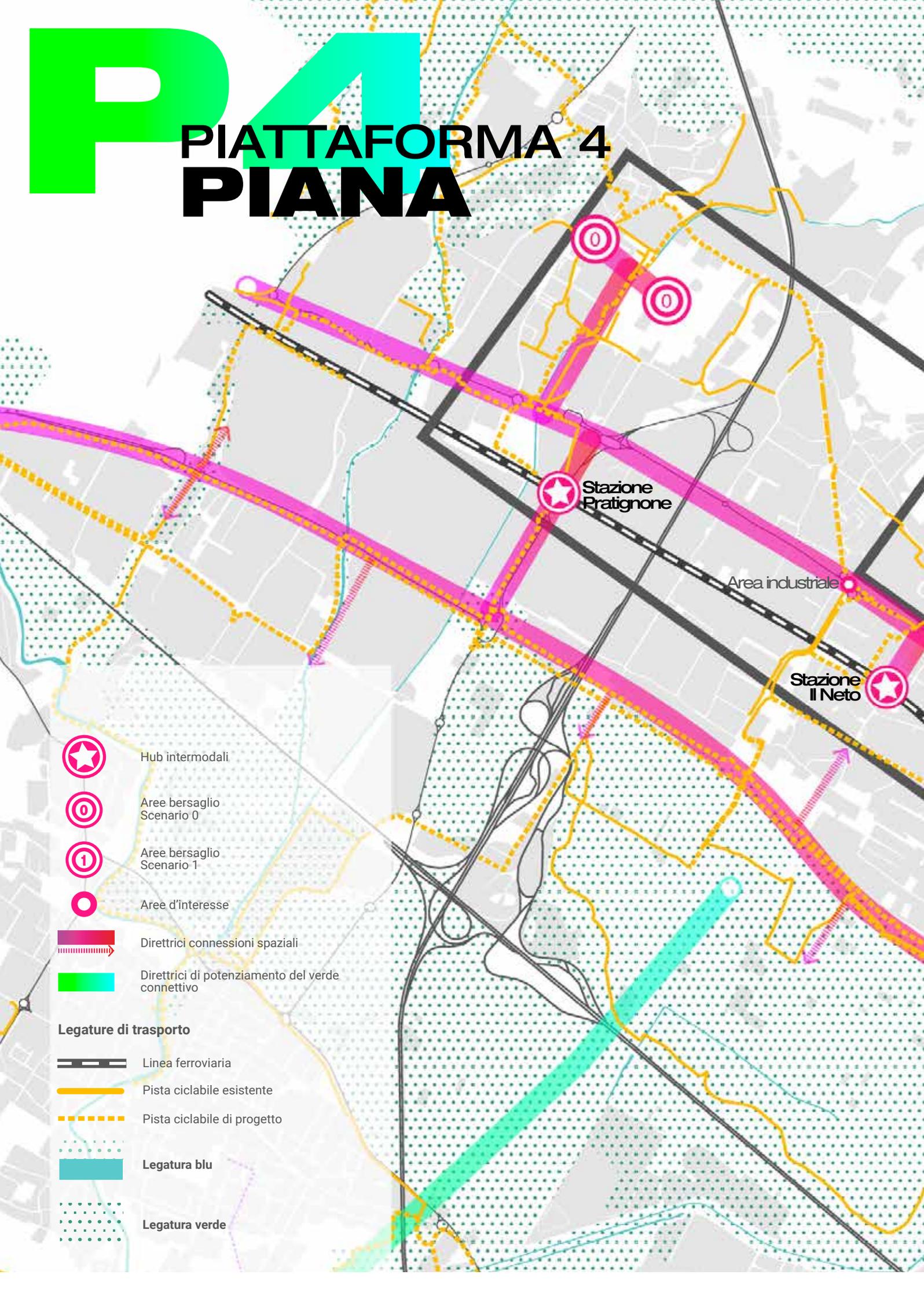
Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- una maggiore fruibilità del Parco del Lago in un'ottica di progetto paesaggistico integrato con il contesto di riferimento territoriale e d'area metropolitana;
- una migliore accessibilità alle sponde del lago incrementando la dotazione e i servizi pedo-ciclabili lungo il perimetro e rafforzando la rete di connessione tra il lago e gli insediamenti urbani ad esso più prossimi (Barberino del Mugello, Cavallina, Andolaccio, Bellavalle/Casello);
- una migliore accessibilità implementando la segnaletica, la percezione e riconoscibilità delle aree d'ingresso, la dotazione dei parcheggi e dei servizi di intermodalità per l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità attorno al lago;
- una maggiore fruizione del parco con l'incremento di funzioni attrattive (parchi urbani, centri sportivo-culturali, aree attrezzate, ecc.) volte a valorizzare la progettualità del parco territoriale;
- una migliore ricettività integrata al territorio incrementando la rete escursionistica e sentieristica, la connessione con gli elementi di valore culturale, architettonico e ambientale, l'accoglienza diffusa con il recupero del patrimonio edilizio dismesso (Galliano e centri abitati minori), i servizi socio-culturali in diretta correlazione con il lago;
- una maggiore fruizione delle sponde del lago implementando il sistema delle spiagge e dei servizi connessi allo sport e alla nautica;
- continuità ecologica di connessione ambientale con il potenziamento della vegetazione ripariale delle sponde del lago e del sistema fluviale territoriale in particolare del torrente Stura, quale asse di penetrazione verde al centro abitato;
- continuità ecologica di connessione tra il lago e i sistemi ambientali d'area vasta scala metropolitana (oasi di Gabbianello, sistema fluviale della Sieve);
- un'adeguata dotazione di servizi e di spazi pubblici a supporto della comunità locale e dell'area vasta al fine di creare una nuova polarità aggregativa territoriale;
- varchi di intervisibilità tra lago, i percorsi storici e le aree panoramiche circostanti;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di consolidare il ruolo territoriale di polarità metropolitana;

# P4

## PIATTAFORMA 4

### PIANA



Hub intermodali



Aree bersaglio Scenario 0



Aree bersaglio Scenario 1



Aree d'interesse



Diretrici connessioni spaziali



Diretrici di potenziamento del verde connettivo

#### Legature di trasporto



Linea ferroviaria



Pista ciclabile esistente



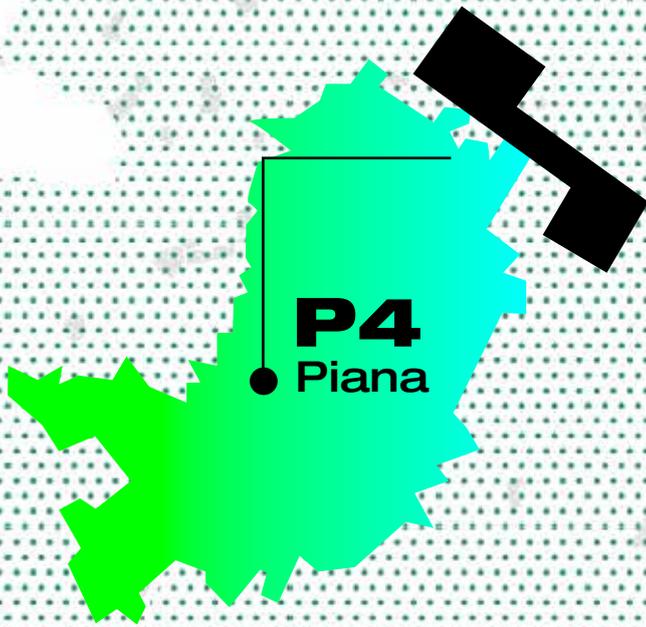
Pista ciclabile di progetto



Legatura blu



Legatura verde



**P4**

● Piana

○ Ginori

★ Stazione Sesto Fiorentino

★ Stazione Zambra

① Campus universitario

★ Stazione Castello

○ Sito Archeologico Etrusco

○ Oasi di Focognano

# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

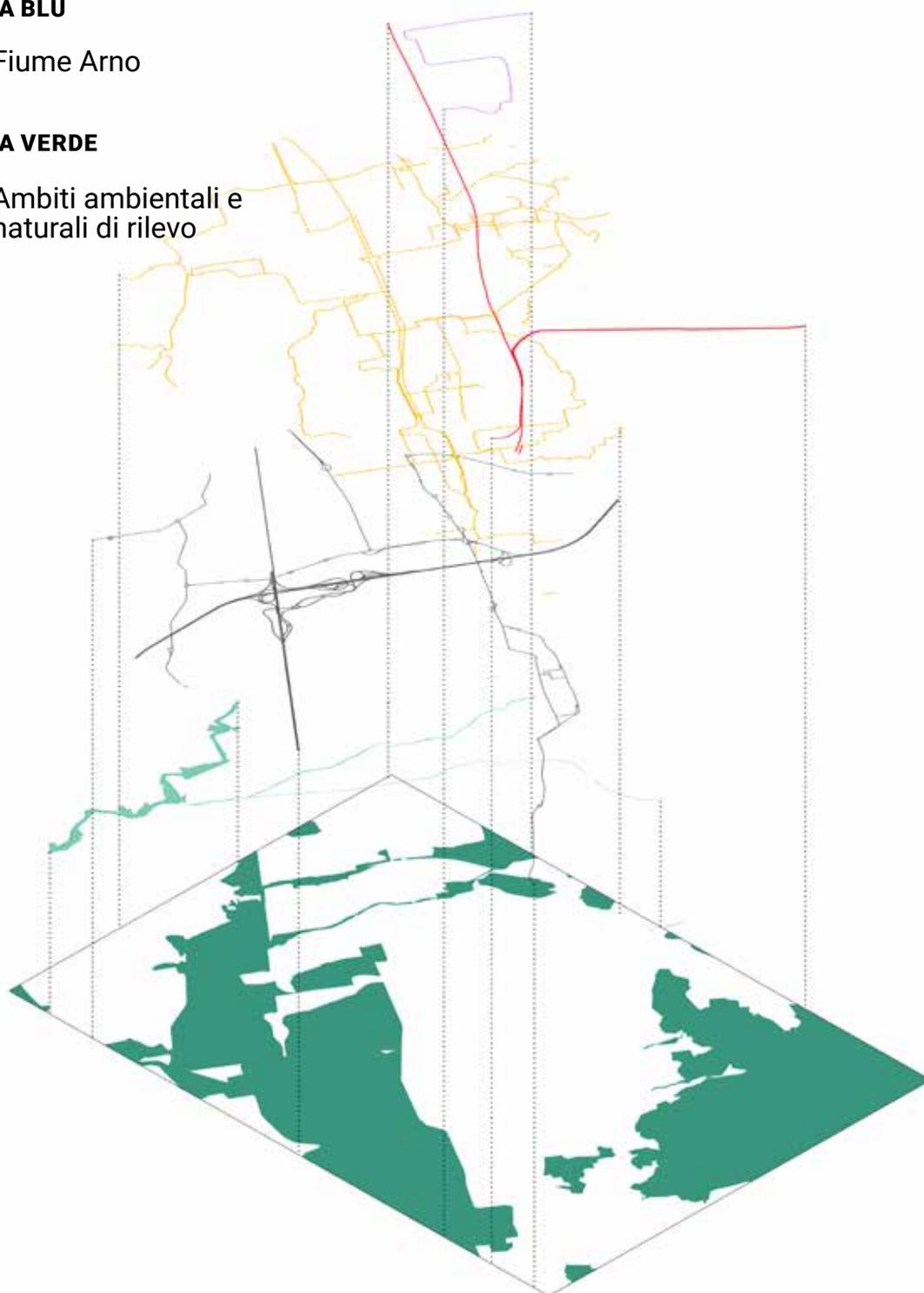
- Linea Ferroviaria
- Linea Tramviaria
- Strade principali
- Ciclovìa dell'Arno

## LEGATURA BLU

- Fiume Arno

## LEGATURA VERDE

- Ambiti ambientali e naturali di rilievo



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

l'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano indotta dai percorsi di attraversamento della linea tramviaria esistente e di futura realizzazione;

l'estensione della rete tramviaria a un sistema d'area vasta incentivando la realizzazione di una struttura metrotramviaria sull'asse Firenze-Prato integrata con i servizi di mobilità locale;

collegamenti tra la super pista ciclabile Firenze-Prato con il sistema capillare di ciclabilità locale, con le stazioni ferroviarie e gli spazi pubblici di maggior aggregazione;

servizi adeguati al percorso della super pista ciclabile Firenze-Prato mediante spazi pubblici di sosta e ristoro, parcheggi per bici e attrezzature a servizio dell'utenza ciclistica;

la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria in ambiente urbano;

la valorizzazione dei percorsi escursionistici e di trekking esistenti di collegamento tra gli ambiti collinari e la piana;

l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;

la riduzione delle problematiche riconducibili al traffico di transito veicolare interno ai centri abitati;

la conservazione e valorizzazione attiva delle risorse degli ambiti di rilievo ambientale e naturale;

la mitigazione dell'impatto paesaggistico e ambientale e dell'effetto barriera determinati dal passaggio dell'infrastruttura stradale di grande comunicazione;

l'incremento dell'impronta verde ed ecologica in ambiente urbano volta a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici;

la permeabilità in ambito urbano delle direttrici verdi di livello territoriale accrescendo le connessioni ecologiche tra città e territorio aperto (piana/collina);

il consolidamento e l'integrazione a scala d'area vasta del sistema di strutture di rango metropolitano nel campo della cultura, della formazione, dello sport e della produzione;

la valorizzazione ecologica e di servizio alla comunità del parco della piana, il parco delle colline e i parchi/ambiti periurbani implementando le connessioni materiali ed immateriali a scala metropolitana;

la mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico della struttura aeroportuale.

# ASPETTI AMBIENTALI

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
<b>SUOLO E SOTTOSUOLO</b>	<p>L'area di interesse si colloca in una porzione di territorio del tutto pianeggiante comprensiva dei contesti urbani produttivi di Calenzano e Sesto Fiorentino. Per quanto riguarda le perimetrazioni di pericolosità idraulica secondo quanto previsto dal PGRA dell'Autorità di Bacino distrettuale, la maggior parte del territorio ricade in una classe di pericolosità P1 definita come "pericolosità da alluvione bassa corrispondente ad aree inondabili da eventi con tempo di ritorno superiore a 200 anni e comunque corrispondenti al fondovalle alluvionale. Si riscontra tuttavia la presenza di isolate porzioni di territorio classificate in pericolosità idraulica media (P2) ed elevata (P3). In egual per quanto riguarda gli aspetti legati al Rischio Idraulico, la maggior parte del territorio ricade in una classe di rischio idraulico medio R2 seppur con isolate porzioni ricomprese nelle classi maggiori (R3-R4). Per quanto riguarda la pericolosità geomorfologica, così come definita dal Piano di Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino distrettuale, l'area in esame non risulta essere esterna a ciascun elemento di pericolosità.</p> <p>Si segnala inoltre la presenza di 50 siti sottoposti a procedimento di bonifica di cui 17 con iter valutativo in atto ma non regolarmente inserite nell'anagrafe di censimento toscana SISBON. Le porzioni di aree agricole in cui sussiste l'agricoltura biologica sono estremamente limitate e localizzate sulle primi pendici di Poggio Bati a nordest</p>
<b>ARIA (INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)</b>	<p>La Piattaforma Urbana analizzata si inserisce in un'area densamente urbanizzata con prevalenza di aree ricadenti nelle classi acustiche IV e V (secondo i Piani di classificazione acustica comunali). A livello infrastrutturale si possono certamente individuare due direttrici importanti che contribuiscono all'innalzamento dei livelli di rumore ambientale, quali a livello ferroviario la linea Firenze - Prato mentre a livello stradale l'autostrada A1 Milano-Napoli. L'area risulta inoltre densamente ricca di aree industriali in cui gravitano notevoli afflussi veicolari e movimenti. Analizzando difatti i livelli di rumore in corrispondenza degli edifici elaborati in ambito di redazione del PUMS e quelli derivanti dalle mappature delle infrastrutture ferroviarie e stradali principali si può notare una netta distinzione tra la parte nord ovest della piattaforma (area di Calenzano e casello autostradale A1) e quella a sud /est (area polo universitario di Sesto Fiorentino)</p>
<b>RISORSA IDRICA</b>	<p>L'area in esame è interessata dalla presenza di vari corsi idrici, per lo più fossi e torrenti, affluenti minori del limitrofo Fiume Bisenzio. Tra i principali riscontrati nell'area si cita la presenza del Torrente Garille, Torrente Rimaggio, Torrente Zambra, Fosso Alberaccio ed il Canale di Cinta Occidentale il quale funge da collettore dei suddetti corsi idrici verso il limitrofo Fosso Reale distante circa 930 metri verso sud dall'area interessata.</p> <p>Dal punto di vista dello stato qualitativo della risorsa idrica superficiale, valutato tramite lo Stato Ecologico così come espresso dalla carta tematiche dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno, si segnala la presenza del Torrente Rimaggio (affluente del Fosso Reale) caratterizzato da uno Stato Ecologico "Pessimo" allo stesso modo del Canale di Cinta Occidentale. Per quanto riguarda il Torrente Garille risulta essere caratterizzato da uno Stato Ecologico "Buono". Dal punto di vista dello stato qualitativo della risorsa idrica sotterranea, l'area è caratterizzata da uno Stato Chimico classificato come "Non Buono" così come riportato dalle carte tematiche dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno. Per quanto riguarda la rete di monitoraggio e controllo regionale MAS/MAT, non si segnala la presenza di stazioni all'interno dell'area di interesse se non la MAT-P042 a circa 800 metri di distanza verso nord ovest. Si tratta del Pozzo Zoppi 4 il quale insiste sull'acquifero "Piana di Firenze, Prato, Pistoia - Zona Firenze" caratterizzato localmente come "Buono" con fondo naturale per la presenza di triclorometano. Non si segnala la presenza di captazioni idropotabili.</p>
<b>BIODIVERSITÀ</b>	<p>L'area di interesse si colloca su una fascia ai piedi del Monte Morello all'inizio della Piana e si sviluppa in senso longitudinale attraversando i centri di Sesto Fiorentino e Calenzano. L'area risulta particolarmente urbanizzata sia per i centri residenziali che produttivi, sia per le infrastrutture che creano insularizzazioni nelle poche aree libere e non artificializzate della zona. Nonostante la situazione descritta nelle immediate vicinanze risultano esserci numerose segnalazioni di specie di interesse conservazionistico, in particolare avifauna e anfibi. Ambedue i gruppi sono legati alla presenza dei corpi idrici della piana che diventano importanti stazioni di passo per gli uccelli migratori e zone di riproduzione per gli anfibi.</p> <p>Da segnalare inoltre l'area ZSC/ZPS "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese" a sud che rientrano in parte nell'area individuata dalla piattaforma ed il ZSC (ex SIC) di "Monte Morello" a circa 1000 m di distanza a nord dell'area. Da riportare inoltre due ANPIL (Stagni di Focognano e Podere La Querciola) che corrispondono a due aree della ZSC/ZPS degli Stagni della piana.</p>
<b>PAE-SAGGIO</b>	<p>Le tipologie di strutture ricettive ricalcano quello che è il contesto particolarmente urbanizzato con prevalenza di alberghi, affittacamere o alloggi privati.</p>
<b>FATTORI CLIMATICI</b>	<p>Dal punto di vista climatico la piattaforma risulta pressoché in linea con il trend riscontrato a livello metropolitano. In linea generale si registra temperature medie estive per l'anno 2021 maggiori rispetto alla media estiva storica, seppur con valori di delta prossimi allo 0 segno dunque di una certa staticità dell'evento anomalo. Gli eventi siccitosi estivi estremi e severi hanno interessato con 4 anni la zona ovest e con 3 quella est della piattaforma. Gli anni 2004, 2010 e 2017 hanno interessato tutto il territorio della piattaforma, mentre il 2010 ha visto l'evento siccitoso concentrarsi nella sola zona ovest. Le siccità invernali in tutta la piattaforma si sono verificate nel solo anno 2011.</p>
<b>ENERGIA</b>	<p>A Calenzano ad ovest della piattaforma, risulta essere presente una stazione primaria molto estesa su cui confluiscono 10 linee di elettrodotti a 132 kV. Attraversa la zona in senso trasversale all'altezza della cabina primaria anche una linea a 220 kV.</p> <p>La piattaforma della Piana, sia in numero di impianti che di potenza prodotta, presenta uno stato generalmente buono. Anche se la maggior parte degli impianti sono a carattere residenziale spiccano tra quelli presenti anche impianti a servizio di attività industriali con una buona potenza nominale installata.</p>
<b>INFRASTRUTTURE DI RETE</b>	<p>In questa piattaforma si nota una concentrazione TPL tipica di un'area densamente urbanizzata con una folta e omogenea presenza di tratte urbane. Ben visibile bene servita la linea ferroviaria Firenze-Prato che scorre al centro dell'intera piattaforma con 4 stazioni ferroviarie (Zambra, Sesto Fiorentino, Il Neto e Pratignone). La Piattaforma, vista la sua centralità nel contesto urbano comunale, presenta un'ottima copertura infrastrutturale sia per quanto riguarda la rete acquedottistica sia per quanto riguarda la rete fognaria. L'area, vista il contesto urbano, risulta essere completamente coperta da servizio mobile 4G. Si riscontrano buone percentuali di copertura anche per il servizio cablatto di fibra a banda larga FTTC seppur con locali criticità del tutto circoscritte.</p>

# indirizzi prestazionali

	elementi di attenzione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare gli impatti acustici derivanti dalle nuove trasformazioni ricadenti in un'area già densamente urbanizzata;</li> <li>Privilegiare interventi di riduzione delle criticità generate dalle infrastrutture principali;</li> <li>Evitare interventi di trasformazione urbanistica che implicino edifici a destinazione sensibile (scuole, ospedali) in aree con presenza di criticità acustiche;</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire il rispetto delle Distanze di Prima Approssimazione relative agli elettrodotti presenti nell'area;</li> </ul>	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estendere alle zone periferiche il servizio internet a banda larga FTTC;</li> </ul>	ACCESSIBILITÀ WEB
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitare ulteriore infrastrutturazioni che possono portare a fenomeni di insularizzazione ecologica</li> <li>Mantenere liberi i varchi ineditati tra gli insediamenti o in caso di interventi adottare le opportune misure di mitigazione/compensazione</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano</li> <li>Prevedere in caso di intensivizzazione agricola opportuni interventi di infrastrutturazione ecologica</li> </ul>	VARCHI ECOLOGICI

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA	■	■	■			
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA	■					
QUALITÀ RISORSA IDRICA	■	■	■	■	■	
GESTIONE AREE IN BONIFICA	■	■	■	■	■	■
INQUINAMENTO ACUSTICO	■	■	■	■	■	■
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	■	■	■	■		
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI	■	■				
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO	■	■	■	■	■	
RESILIENZA CLIMATICA	■	■	■	■		
INFRASTRUTTURA STRADALE	■					
ACCESSIBILITÀ WEB	■					
VARCHI ECOLOGICI	■	■	■	■		

# STAZIONE FERROVIARIA ZAMBRA

COMUNE: **BARBERINO VAL D'ELSA**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-PRATO**

N° TRENI: **59**

CADENZAMENTO MEDIO: **49 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **416**

FERMATA BUS URBANI



FERMATA BUS EXTRA-URBANI



AREA TAXI



BIKE SHARING



E-MOB



PARK AND DRIVE (AUTO)



PARCHEGGI MOTOCICLI



POSTI BICI



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



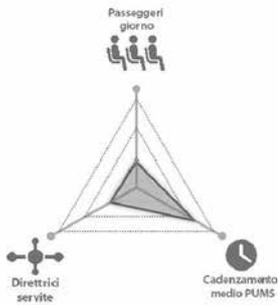
Nuove aree sosta park and ride



Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

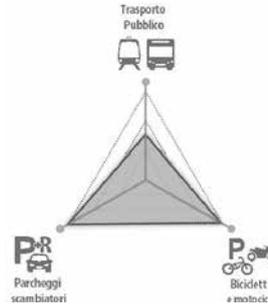
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passeggeri/giorno  
++  
Cadenzamento medio  
+++  
Direttrici servite  
++

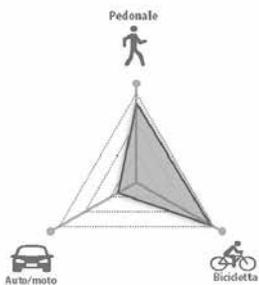
### INTERMODALITÀ



TPL  
++  
Biciclette/motocicli  
++++  
Parcheggi scambiatori  
++++

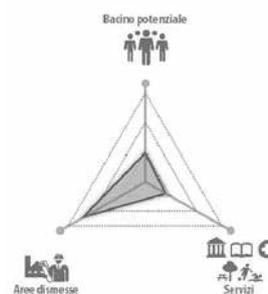
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
+++  
Bicicletta  
++++  
Auto/moto  
+

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
++  
Servizi  
++  
Aree dismesse  
+++

## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione dei parcheggi scambiatori e dei park and ride in rapporto adeguato ai passeggeri giorno;
- un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.
- in seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.
- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi ur-

bani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.

# STAZIONE FERROVIARIA SESTO FIORENTINO

COMUNE: **SESTO FIORENTINO**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-PRATO**

N° TRENI: **129**

CADENZAMENTO MEDIO: **23 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **2746**

FERMATA BUS URBANI

FERMATA BUS EXTRA-URBANI

AREA TAXI

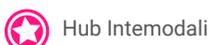
BIKE SHARING

E-MOB

PARK AND DRIVE (AUTO)

PARCHEGGI MOTOCICLI

POSTI BICI



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



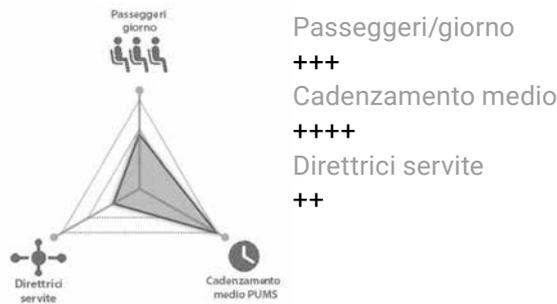
Nuove aree sosta park and ride



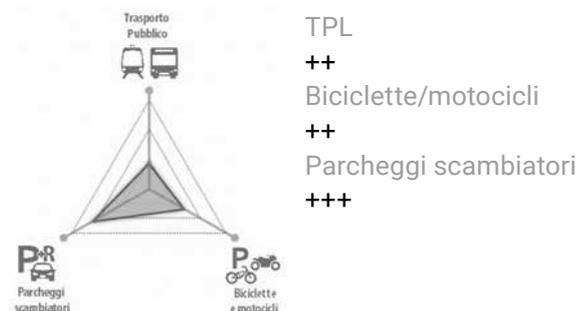
Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI

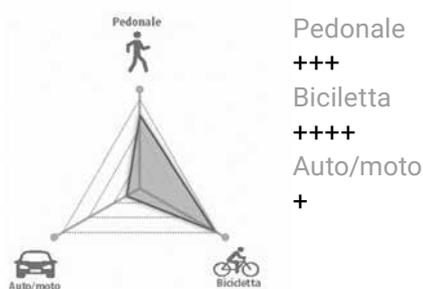


### INTERMODALITÀ

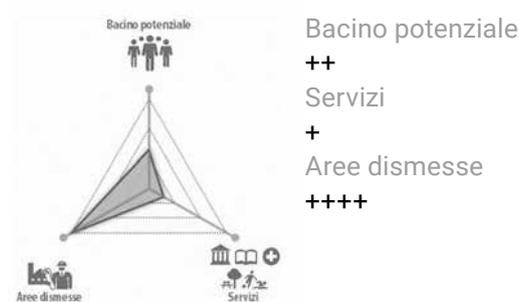


## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



### INTORNO URBANO



## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione dei parcheggi scambiatori e dei park and ride in rapporto adeguato ai passeggeri giorno;
- un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.
- in seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.
- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana delle fermate TPL;
- un miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbattimento di barriere architettoniche, dotazione di pensiline coperte);
- un miglioramento funzionale degli

spazi dedicati ad esempio al transito degli autobus (corsie e spazi di manovra riservati).

- il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.

# STAZIONE FERROVIARIA IL NETO

COMUNE: **SESTO FIORENTINO**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-PRATO**

N° TRENI: **64**

CADENZAMENTO MEDIO: **45 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **108**

FERMATA BUS URBANI



FERMATA BUS EXTRA-URBANI



AREA TAXI



BIKE SHARING



E-MOB



PARK AND DRIVE (AUTO)



PARCHEGGI MOTOCICLI



POSTI BICI



PIATTAFORMA 4 PIANA



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



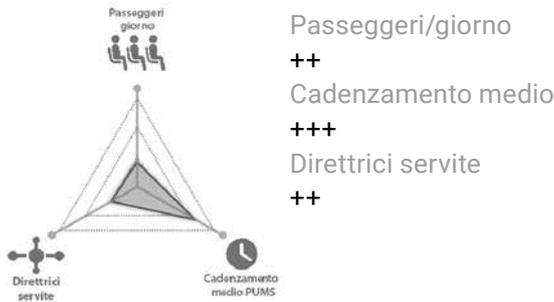
Nuove aree sosta park and ride



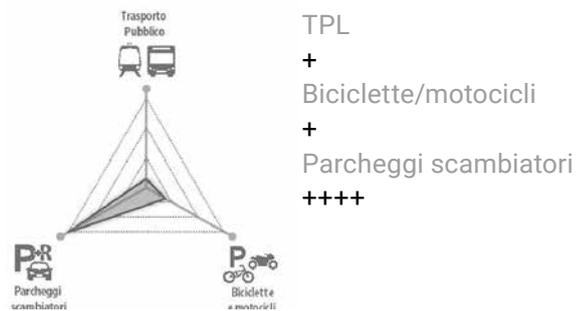
Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI

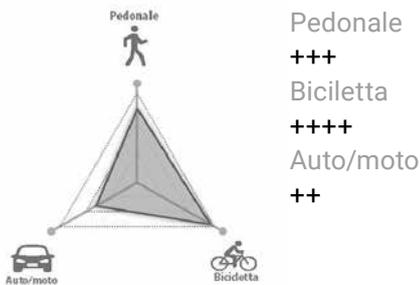


### INTERMODALITÀ

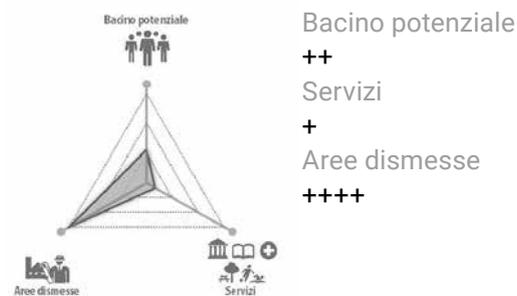


## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



### INTORNO URBANO



## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.
- l'innalzamento della fruibilità tra le diverse parti di città separate dalle linee ferroviarie, sia mediante interventi di riqualificazione dei sottopassi esistenti, sia attraverso la creazione di nuovi attraversamenti.

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



# STAZIONE FERROVIARIA PRATIGNONE

COMUNE SESTO FIORENTINO

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **FIRENZE-PRATO**

N° TRENI: **64**

CADENZAMENTO MEDIO: **45 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **408**

FERMATA BUS URBANI

FERMATA BUS EXTRA-URBANI

AREA TAXI

BIKE SHARING

E-MOB

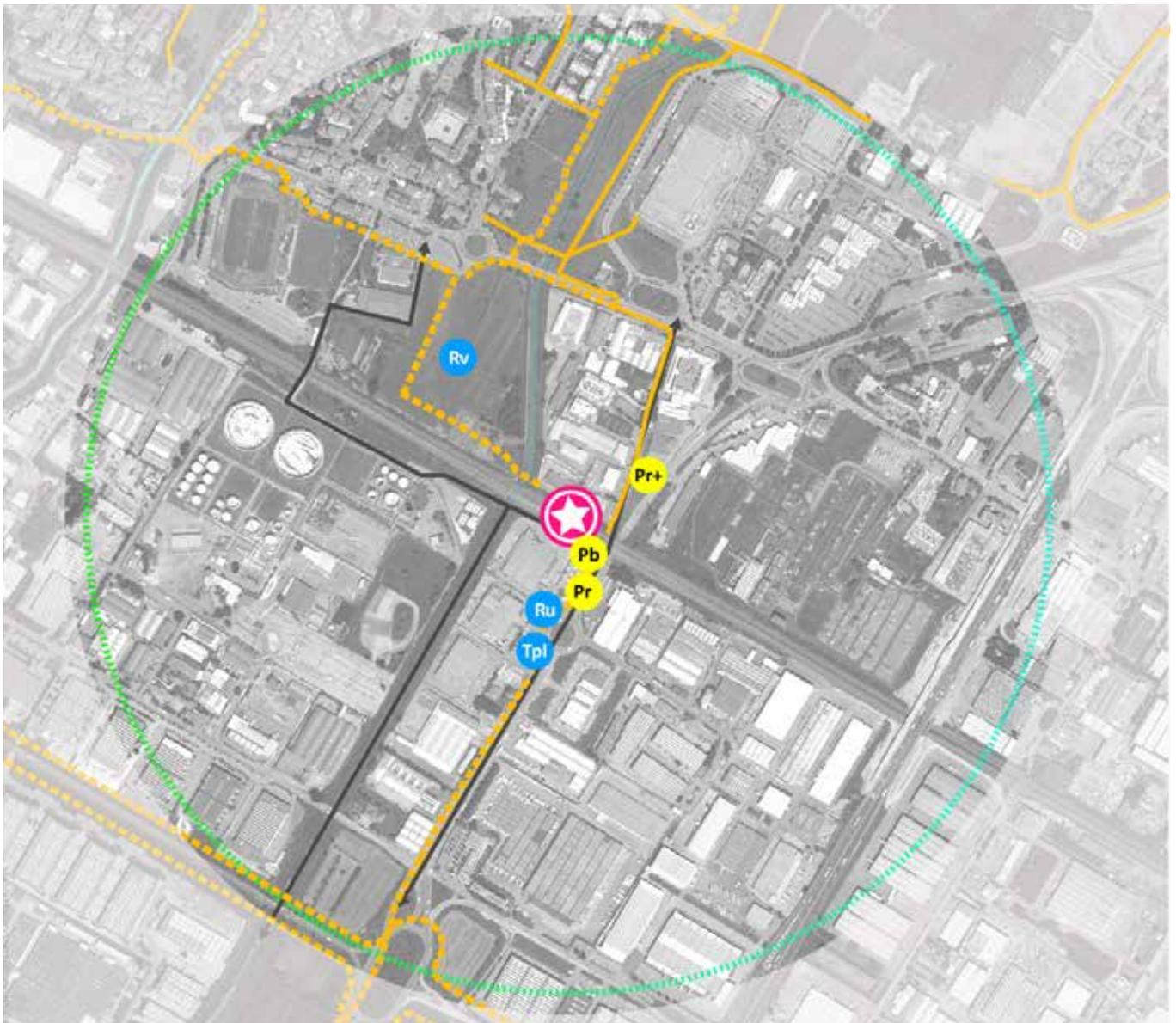
PARK AND DRIVE (AUTO)

PARCHEGGI MOTOCICLI

POSTI BICI



PIATTAFORMA 4 PIANA



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualficazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualficazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualficazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



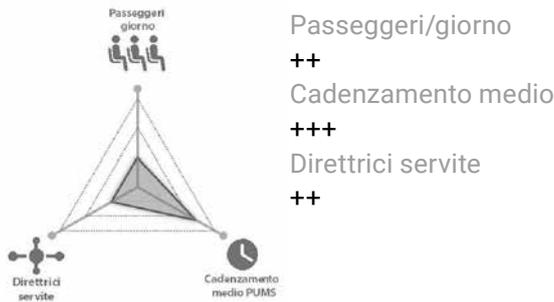
Nuove aree sosta park and ride



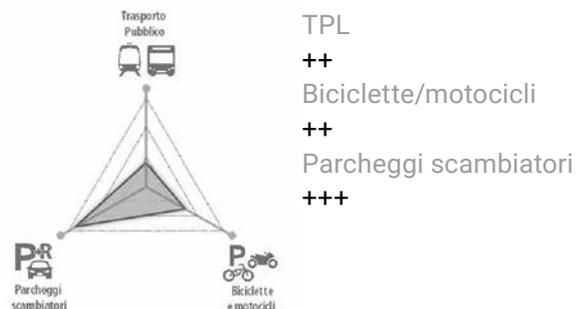
Riqualficazione tessuto urbano limitrofo a stazione

## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI

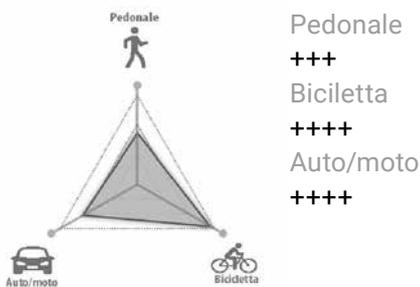


### INTERMODALITÀ



## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



### INTORNO URBANO



## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione dei parcheggi scambiatori e dei park and ride in rapporto adeguato ai passeggeri giorno;
- un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.
- in seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.
- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;

## POTENZIALITÀ NODO

### MEDIA



- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana delle fermate TPL;
- un miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbattimento di barriere architettoniche, dotazione di pensiline coperte);
- un miglioramento funzionale degli

spazi dedicati ad esempio al transito degli autobus (corsie e spazi di manovra riservati).

- l'innalzamento della qualità ambientale dei degli spazi aperti e delle aree verdi limitrofe alla stazione ferroviaria;
- il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali

# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

### Calenzano

AB 4.0.1 Parco Carpugnane

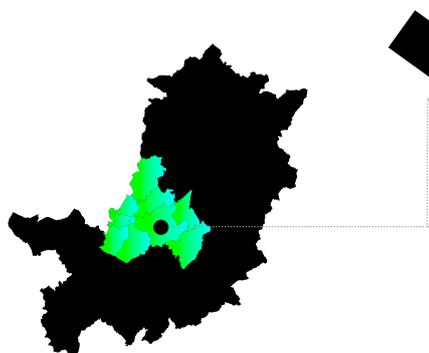
AB 4.0.2 ERP di Via del Pino

## SCENARIO 1

### Sesto Fiorentino

AB 4.1.1 Campus universitario





## P4 Piana

### Zona Omogenea Z02 AREA FIORENTINA

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 4 assi prioritari: promuovere un upgrade del sistema produttivo finalizzato ad aumentare la qualità e stabilità del lavoro in tutte le sue dimensioni; creare nuovi spazi e iniziative volti al contrasto dell'abbandono scolastico e alla promozione della partecipazione attiva dei giovani; investire in infrastrutture e servizi per la promozione della qualità dell'abitare; investire nella tutela dell'ambiente e nella manutenzione ed ampliamento delle aree verdi.

### indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z02 Area Fiorentina

#### AB 4.1.1

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

# AB 4.1.1

## Polo Scientifico Sesto

COMUNE  
**SESTO FIORENTINO**

LOCALITÀ  
**PIAN DI QUINTO**

TESSUTO URBANO: -

SUPERFICIE: -

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

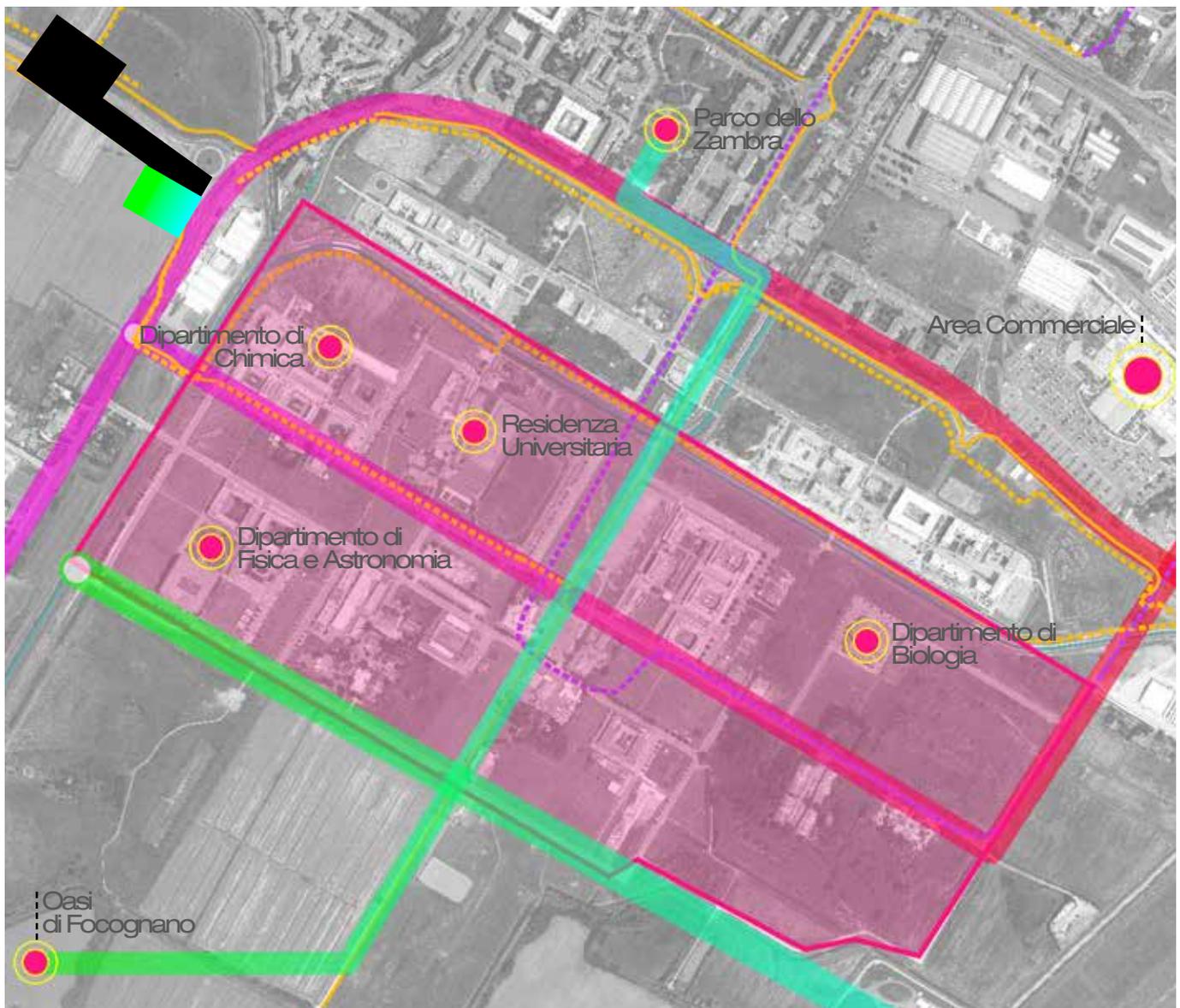
Linea ferroviaria (prog.)  
Superpista ciclabile (prog.)

#### Legatura verde

Parco della Piana

### ELEMENTI DI INTERESSE

Oasi di Focognano  
Parco della Piana  
Strada statale SR69



-  area bersaglio
-  aree bersaglio
-  HUB intermodali

-  centralità urbane/elementi d'interesse
-  assi di potenziamento del verde connettivo
-  assi di connessione spaziale, visiva e funzionale

-  assi urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
-  piste ciclabili esistenti/piste ciclabili di progetto
-  tramvia esistente/tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità mediante il miglioramento dei collegamenti alla rete viaria esterna anche in termini di visibilità e di riferimento spaziale percettivo e mediante l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra l'area, il tracciato ciclabile esistente, la rete dei percorsi urbani limitrofi in particolare rispetto all'asse di collegamento con la stazione, il tracciato della super-pista ciclabile e i percorsi d'interazione verso il parco della Piana;
- un'interazione sinergica con l'attraversamento tramviario di progetto sia in funzione all'infrastruttura e al servizio di mobilità sia in funzione all'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano e dello spazio pubblico indotta dalla realizzazione del percorso tramviario;
- una connessione funzionale e spaziale tra l'area e la stazione ferroviaria (Stazione Zambra) rafforzandone il rapporto di prossimità urbana e le modalità di collegamento esistenti;
- una relazione virtuosa con l'ambiente rurale/territorio aperto di prossimità e il parco della Piana in considerazione della posizione di margine urbano dell'area
- continuità ecologica tra l'area e il parco della Piana definendo elementi di penetrazione verde tra l'ambiente rurale e l'ambiente urbano;
- la valorizzazione degli elementi funzionali della rete ecologica preservando e rinforzando direttrici di connessione verde tra l'area e i sistemi naturali limitrofi in particolare con i corsi d'acqua (Torrente Zambra e Rimaggio);
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di consolidare il ruolo territoriale di polarità metropolitana;
- un rapporto equilibrato tra fruizione/attività pubbliche di rango elevato/specializzato e servizi/spazi pubblici a supporto della comunità locale al fine di favorire una capillare e continuativa fruizione;
- un'interazione spaziale e funzionale dialogante con gli ambiti urbani di recente costruzione posti a nord dell'area;
- un riordino spaziale e ambientale delle aree abbandonate e sottoutilizzate circostanti;

# P5

## PIATTAFORMA 5

# FIRENZE OVEST

Aeroporto di Peretola



Parcheggio scambiatore

Ex Gover

Stazione Le Piagge

Parco dell'Isolotto



Hub intermodali



Aree bersaglio Scenario 0



Aree bersaglio Scenario 1



Aree d'interesse



Direttrici connessioni spaziali



Direttrici di potenziamento del verde connettivo

### Legature di trasporto



Linea ferroviaria



Pista ciclabile esistente



Pista ciclabile di progetto

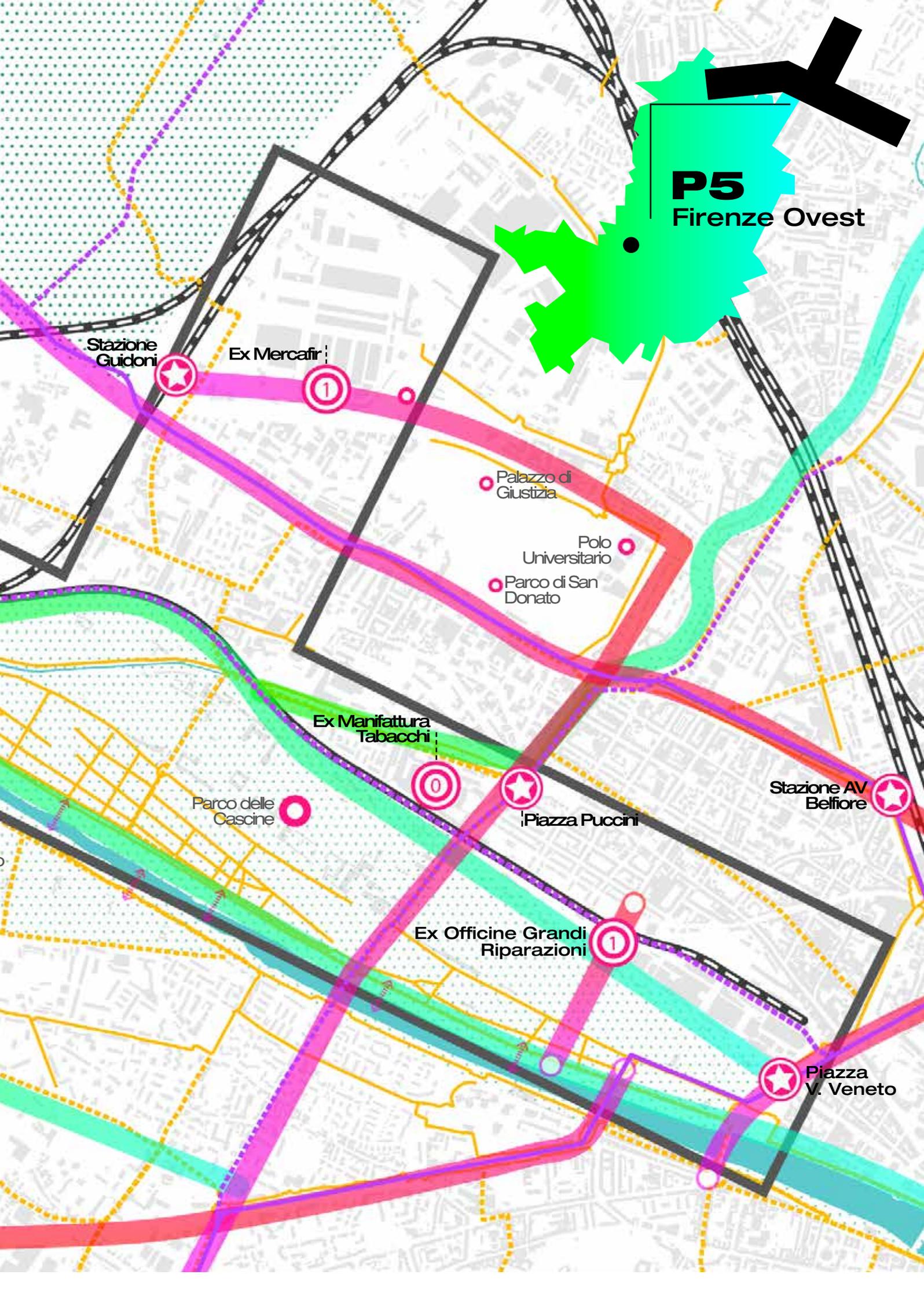


Legatura blu



Legatura verde

# P5 Firenze Ovest



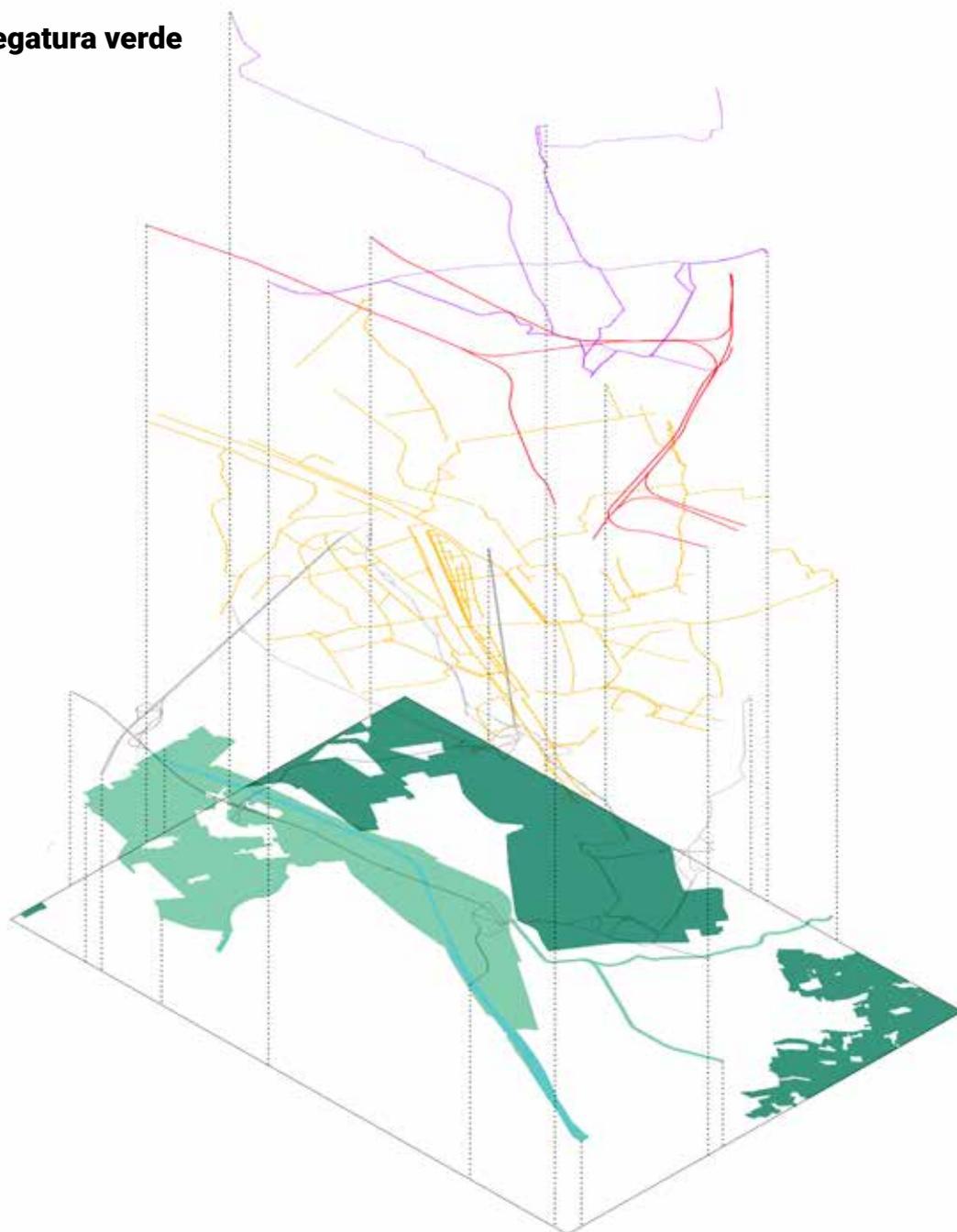
# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

- Linea Ferroviaria
- Linea Tramviaria
- Strade principali
- Rete ciclabile/Ciclovia dell'Arno

■ Legatura blu/Fiume Arno

■ Legatura verde



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

l'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano indotta dai percorsi di attraversamento della linea tramviaria esistente e di futura realizzazione;

collegamenti tra la super pista ciclabile Firenze-Prato con il sistema capillare di ciclabilità locale, con le stazioni ferroviarie e gli spazi pubblici di maggior aggregazione;

collegamenti tra la rete ciclabile urbana e il percorso della Ciclovia, in particolare connettendo alla rete ciclabile la stazione ferroviaria e gli spazi pubblici di maggior aggregazione;

servizi adeguati al percorso della ciclovia mediante spazi pubblici di sosta e ristoro, parcheggi per bici e attrezzature a servizio del cicloturismo sostenibile;

la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria in ambiente urbano;

l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;

il potenziamento degli hub intermodali e dei servizi di mobilità sostenibile a corona dell'area urbana al fine di ridurre il congestionamento determinato dai flussi di traffico veicolare di tipo pendolare e al fine di implementare l'accessibilità alle grandi infrastrutture/snodi di trasporto (aeroporto, autostrada);

un incremento dei collegamenti ecologici trasversali in corrispondenza

della fascia ferroviaria;

la mitigazione dell'impatto paesaggistico e ambientale e dell'effetto barriera determinati dal passaggio dell'infrastruttura stradale di grande comunicazione;

l'incremento dell'impronta verde ed ecologica in ambiente urbano volta a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici anche mediante azioni di forestazione urbana;

la permeabilità in ambito urbano delle direttrici verdi di livello territoriale accrescendo le connessioni ecologiche tra città e territorio aperto;

il potenziamento della connessione ecologica tra gli ambiti territoriali separati dal corso fluviale e la valorizzazione della riviera fluviale preservando i varchi ambientali esistenti lungo fiume;

l'interazione tra l'ambiente fluviale e gli ambiti urbani che si affacciano direttamente sul corso d'acqua;

un alto livello di intervisibilità dello specchio d'acqua fluviale per preservare le visuali di riconnessione e la percezione della presenza dell'elemento naturale nell'ambiente urbano;

la valorizzazione dei caratteri naturali e ambientali del fiume Arno volta a realizzare un sistema di "parco fluviale" quale elemento di connessione territoriale;

un consolidamento della implementazione delle modalità d'interazione lungo le sponde del fiume con attrezzature/servizi di tipo ricreativo, sportivo e culturale;

il rafforzamento del collegamento tra i parchi urbani e le aree verdi (parco delle cascate, San Donato, parco dell'Argingrosso, aree verdi fluviali, ...), gli ambiti periurbani e i parchi agricoli volto a costituire un sistema integrato di servizi verdi;

la mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico della struttura aeroportuale.

# ASPETTI AMBIENTALI

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
SUOLO E SOTTOSUOLO	<p>La Piattaforma in questione si articola nella porzione ovest del territorio comunale di Firenze in un contesto urbano pianeggiante, quasi interamente seguendo la direttrice del Fiume Arno. All'interno non si riconosce la presenza di alcun tipo di area caratterizzata da pericolosità geomorfologica PAI. Dal punto di vista idraulico, vista la vicinanza con il Fiume Arno, l'area risulta interessata quasi interamente da un'estesa pericolosità idraulica media (P2) con tuttavia porzioni di territorio sia in destra che in sinistra idraulica nella massima classe di pericolosità (P3). Ne deriva un rischio idraulico elevato (R3) per la quasi totalità dell'area in esame con locali raggiungimenti della classe massima (R4).</p> <p>Si segnala inoltre la presenza di 53 siti sottoposti a procedimento di bonifica di cui 4 con iter valutativo in atto ma non regolarmente inserite nell'anagrafe di censimento toscana SISBON.</p>
ARIA (INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)	<p>La piattaforma si inserisce totalmente nel contesto urbano di Firenze comprendendo sia aree densamente urbanizzate (zona centrale della piattaforma dove si articolano via Baracca e via di Novoli) aree industriali (zona Ex-Mercafir) e zone a verde Parco delle cascine e lungarno. Dall'analisi del PCCA del comune di Firenze si evidenzia come l'area ricada tutta all'interno delle classi acustiche III e IV, con piccole porzioni in classe V in corrispondenza di aree industriali. I livelli di rumore ambientali situati nell'ambito della redazione del PUMS e della mappatura acustica dell'agglomerato di Firenze mostrano una evidente disomogeneità dell'area con valori più elevati in corrispondenza delle infrastrutture stradali importanti quali via Pistoiese, via Baracca, via di Novoli, via Guidoni e il ponte all'indiano.</p>
RISORSA IDRICA	<p>Il reticolo idrografico dell'area si compone principalmente del Fiume Arno e del Torrente Mugnone, affluente destro; si segnala inoltre la presenza del Canale Macinante quale elemento di regimazione e collettore acque superficiali. Lo stato qualitativo della risorsa idrica superficiale, tenuto conto il contesto fortemente urbanizzato, presenta uno Stato Ecologico "Scadente" per quanto riguarda il Torrente Mugnone ed il Fiume Arno denominato "tratto di monte" mentre il "tratto di valle" relativo al Fiume Arno assume uno Stato Ecologico "Pessimo" così come il suo affluente sinistro Fiume Greve nel suo tratto di valle. Aspetto qualitativo avvalorato dalla presenza della stazione di monitoraggio e campionamento acque superficiali MAS-127, relativa al Torrente Mugnone. Lo stato della risorsa idrica sotterranea viene classificato dal punto di vista dello Stato Chimico come "Nuon Buono", non si riscontra tuttavia la presenza di stazioni MAT per le acque sotterranee interessanti l'area in esame.</p> <p>Presenza di 14 punti di captazione idrica potabile in uso al gestore Publicacqua.</p>
BIODIVERSITÀ	<p>La piattaforma si colloca in senso longitudinale rispetto al corso dell'Arno ed interessa importanti aree verdi della città quali il Parco delle Cascine. Sussistono nell'ampia area anche aree libere non ancora artificializzate e l'ultimo tratto del Torrente Mugnone prima di sfociare nell'Arno. Vista la presenza di ampie aree verdi e di fiumi gli animali di interesse conservazionistico sono ben rappresentati in particolare nel gruppo degli uccelli con specie acquatiche quali l'oca selvatica (<i>Anser anser</i>), il martin pescatore (<i>Alcedo attis</i>), la nitticora (<i>Nycticorax nycticorax</i>), la sgarza ciuffetto (<i>Ardeola ralloides</i>), la garzetta (<i>Egretta garzetta</i>) ed il tarabusino (<i>Ixobrychus minutus</i>). Sono inoltre presenti chiroteri come il pipistrello di Savio (<i>Hypsugo savii</i>), che frequenta ambiente anche fortemente antropizzati per le sue capacità adattative.</p>
PAESAGGIO	<p>La piattaforma si colloca in un contesto piuttosto variegato in cui sussistono importanti superfici a verde pubblico ed ad uso sportivo insieme alla matrice urbana continua. La riva sinistra dell'Arno si caratterizza per avere un contesto periurbano con insediamenti piccoli e sparsi e aree agricole in cui sussistono usi quali orti. Per quanto riguarda le strutture ricettive la maggioranza è costituita hotel, alberghi e affittacamere concentrate nella zona prettamente urbanizzata.</p>
FATTORI CLIMATICI	<p>Dal punto di vista climatico si segnala la presenza di un diffuso aumento delle temperature medie estive, valutate per l'anno 2021, rispetto alle medie estive storiche valutate nel periodo di riferimento 2010-2020. Le variazioni riscontrate restano tuttavia modeste, comprese tra +0.X e +1.X gradi Celsius. L'area risulta aver sofferto di un solo anno con siccità invernale severa ed estrema nel 2011, mentre per gli eventi estivi, questi risultano essersi verificati ripetutamente per 4 anni in tutta la zona (2004, 2009, 2010, 2017).</p>
ENERGIA	<p>Risulta esserci nella piattaforma una sola stazione elettrica nel retro della facoltà di Agraria in cui confluisce un elettrodotto di 132 kV. Tutta la zona centrale e ovest della piattaforma risulta attraversata da più linee di elettrodotti di 132 kV che interessano prevalentemente le aree urbanizzate.</p> <p>Lo stato delle energie rinnovabile in questa piattaforma si allinea con quelle delle altre piattaforme metropolitane con alta densità di edifici e aree urbanizzate. Tale scenario mette in mostra una scarsa presenza di impianti a energia rinnovabile, consistenti in pochi sistemi a energia solare.</p>
INFRASTRUTTURE DI RETE	<p>La conformazione geometrica della piattaforma, con l'Arno e il parco delle cascine nella parte bassa, rende quest'ultima disomogenea nella concentrazione della rete TPL. La parte di territorio urbanizzata a nord risulta densamente popolata da reti stradali di trasporto pubblico ma anche tram-ferroviarie con la presenza di entrambe le linee traviere e diverse stazioni. Fondamentale per il trasporto pubblico e per lo scambio con la cintura esterna le direttrici di Via Pistoiese/baracca e via del ponte all'indiano. Le antenne di telefonia mobile risultano essere numerose nella zona urbanizzata e solo limitatamente nelle zone a parco.</p> <p>La Piattaforma si inserisce in un contesto molto denso dal punto di vista urbano, seppur comprendendo una porzione del Fiume Arno. Ne consegue un'ottima copertura sia per quanto riguarda la rete acquedottistica che per la rete fognaria.</p> <p>Per quanto riguarda lo stato di avanzamento relativo alle infrastrutture digitali si segnala per la piattaforma in esame, una totale copertura del servizio mobile 4G così come una ottima copertura del servizio di fibra a banda larga FTTC.</p>

# indirizzi prestazionali

	elementi di attenzione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la fascia di rispetto per le captazioni idropotabili presenti nell'area della piattaforma;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare gli impatti derivanti dalle trasformazioni urbanistiche;</li> <li>Tutelare le aree verdi e silenziose presenti nell'area evitando interventi che portino contributi acustici importanti;</li> <li>Privilegiare la mobilità sostenibile e a basso impatto;</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire il rispetto delle Distanze di Prima Approssimazione relative agli elettrodotti presenti nell'area;</li> </ul>	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Privilegiare la mobilità sostenibile e a basso impatto;</li> <li>Omogeneizzare quanto più possibile la rete del TPL;</li> </ul>	INFRASTRUTTURA STRADALE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estendere alle zone periferiche il servizio internet a banda larga FTTC;</li> </ul>	ACCESSIBILITÀ WEB
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitare ulteriori infrastrutturazioni che possono portare a fenomeni di insularizzazione ecologica</li> <li>Mantenere liberi i varchi ineditati tra gli insediamenti o in caso di interventi adottare le opportune misure di mitigazione/compensazione</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano</li> <li>Prevedere in caso di intensivizzazione agricola opportuni interventi di infrastrutturazione ecologica.</li> </ul>	VARCHI ECOLOGICI

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA	1	2	3	4	5	6
QUALITÀ RISORSA IDRICA	1	2	3	4	5	6
GESTIONE AREE IN BONIFICA	1	2	3	4	5	6
INQUINAMENTO ACUSTICO	1	2	3	4	5	6
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	1	2	3	4	5	6
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI	1	2	3	4	5	6
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO	1	2	3	4	5	6
RESILIENZA CLIMATICA	1	2	3	4	5	6
INFRASTRUTTURA STRADALE	1	2	3	4	5	6
ACCESSIBILITÀ WEB	1	2	3	4	5	6
VARCHI ECOLOGICI	1	2	3	4	5	6

# STAZIONE FERROVIARIA LE PIAGGE

COMUNE: **FIRENZE**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **PISA-FIRENZE**

N° TRENI: **50**

CADENZAMENTO MEDIO: **58 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **713**

FERMATA BUS URBANI



FERMATA BUS EXTRA-URBANI



AREA TAXI



BIKE SHARING



E-MOB



PARK AND DRIVE (AUTO)



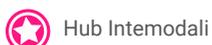
PARCHEGGI MOTOCICLI



POSTI BICI



PIATTAFORMA 5 FIRENZE OVEST



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualficazione  
assi urbani



Park and ride  
esistenti



Riqualficazione o nuove  
aree interscambio TPL



Aree Bersaglio  
scenario 0



Direttrici verde  
connettivo



Piste ciclabili  
esistenti



Nuovi bicipark o servizi a  
supporto della ciclabilità



Riqualficazione  
degli spazi aperti



Aree Bersaglio  
scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili  
di progetto



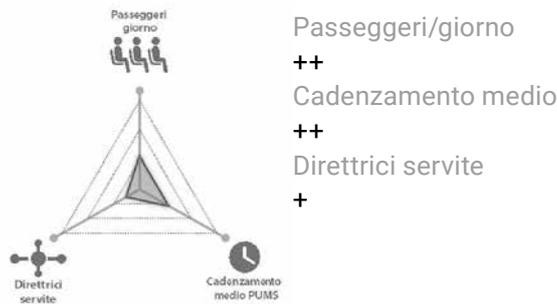
Nuove aree sosta  
park and ride



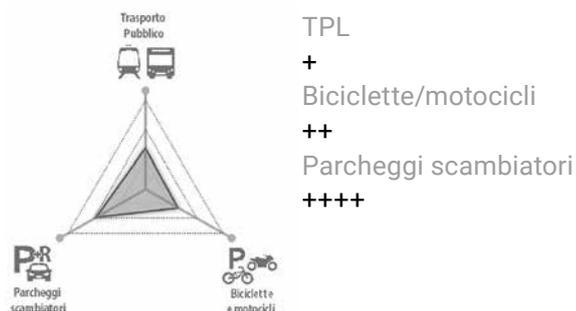
Riqualficazione tessuto  
urbano limitrofo a stazione

## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI

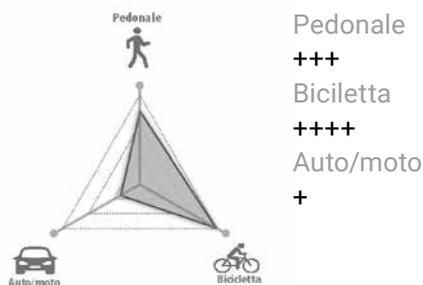


### INTERMODALITÀ

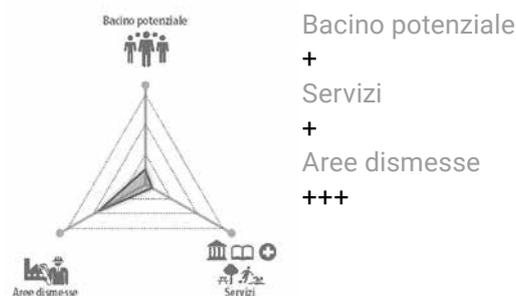


## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



### INTORNO URBANO



## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione dei parcheggi scambiatori e dei park and ride in rapporto adeguato ai passeggeri giorno;
- un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.
- in seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.
- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;

## POTENZIALITÀ NODO

### MEDIA



- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana delle fermate TPL;
- un miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbattimento di barriere architettoniche, dotazione di pensiline coperte);
- un miglioramento funzionale degli

spazi dedicati ad esempio al transito degli autobus (corsie e spazi di manovra riservati).

- l'innalzamento della qualità ambientale dei degli spazi aperti e delle aree verdi limitrofe alla stazione ferroviaria;
- il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali

# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

Firenze

AB 5.0.1 Ex Manifattura Tabacchi

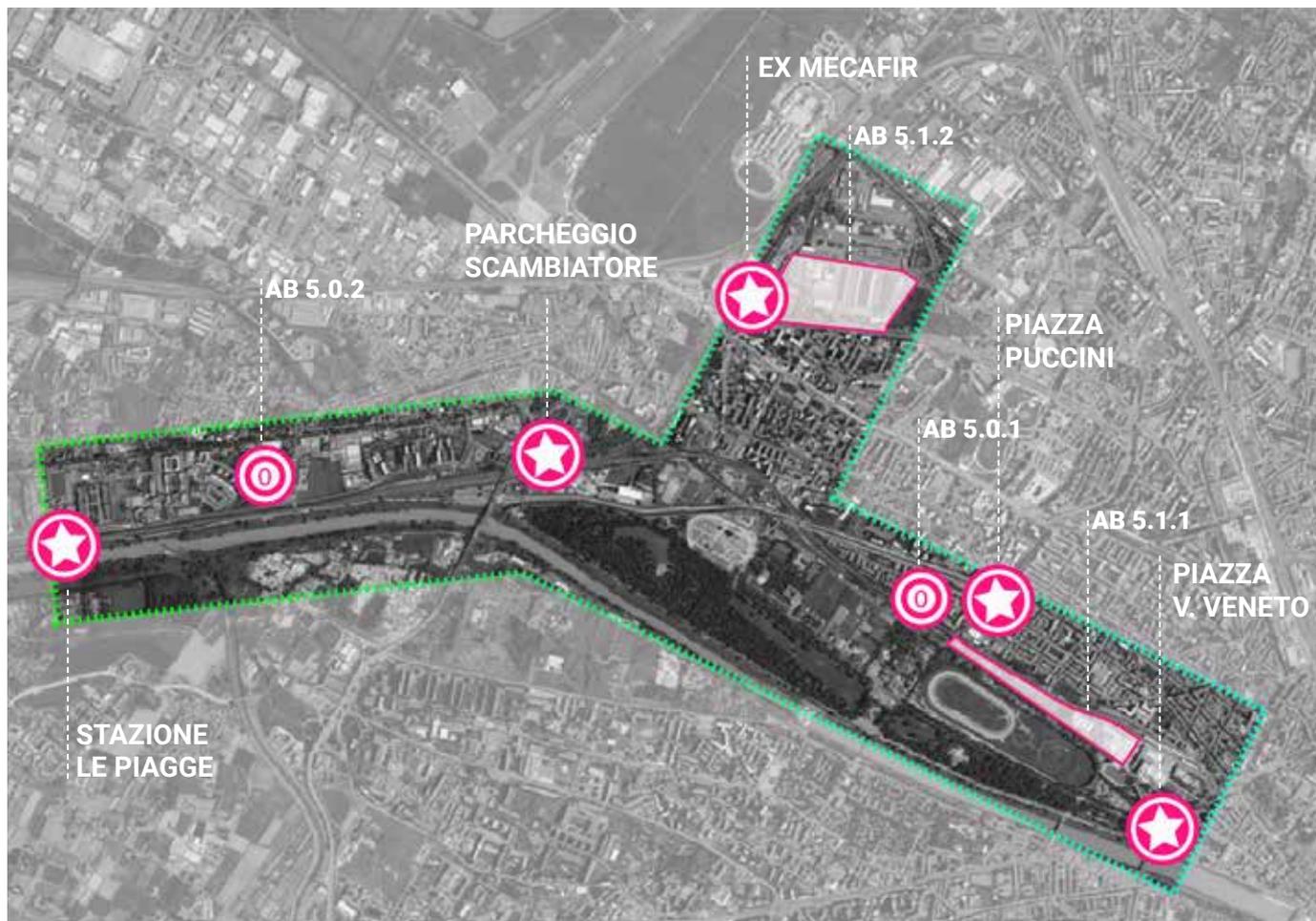
AB 5.0.2 Ex Gover

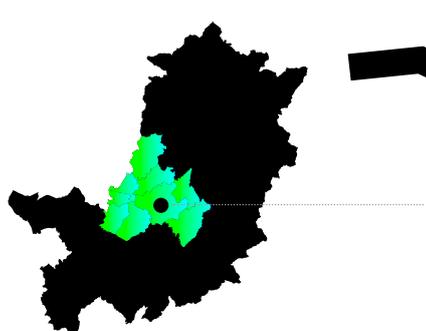
## SCENARIO 1

Firenze

AB 5.1.1 Ex Officine Grandi Riparazioni

AB 5.1.2 Ex Mercafir





## P5 Firenze Ovest

### Zona Omogenea Z02 AREA FIORENTINA

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 4 assi prioritari: promuovere un upgrade del sistema produttivo finalizzato ad aumentare la qualità e stabilità del lavoro in tutte le sue dimensioni; creare nuovi spazi e iniziative volti al contrasto dell'abbandono scolastico e alla promozione della partecipazione attiva dei giovani; investire in infrastrutture e servizi per la promozione della qualità dell'abitare per tutta la cittadinanza, con particolare riferimento ai soggetti più fragili e vulnerabili; investire nella tutela dell'ambiente e nella manutenzione ed ampliamento delle aree verdi.

### indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z02 Area Fiorentina

	AB 5.1.1	AB 5.1.2
SERVIZI SANITARI	■	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■	■
TURISMO SOSTENIBILE	■	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■	■

# AB 5.1.1

## Ex Officine Grandi Riparazioni

COMUNE  
**FIRENZE**

LOCALITÀ  
**CASCINE**

TESSUTO URBANO: TR

SUPERFICIE: 30.890 MQ

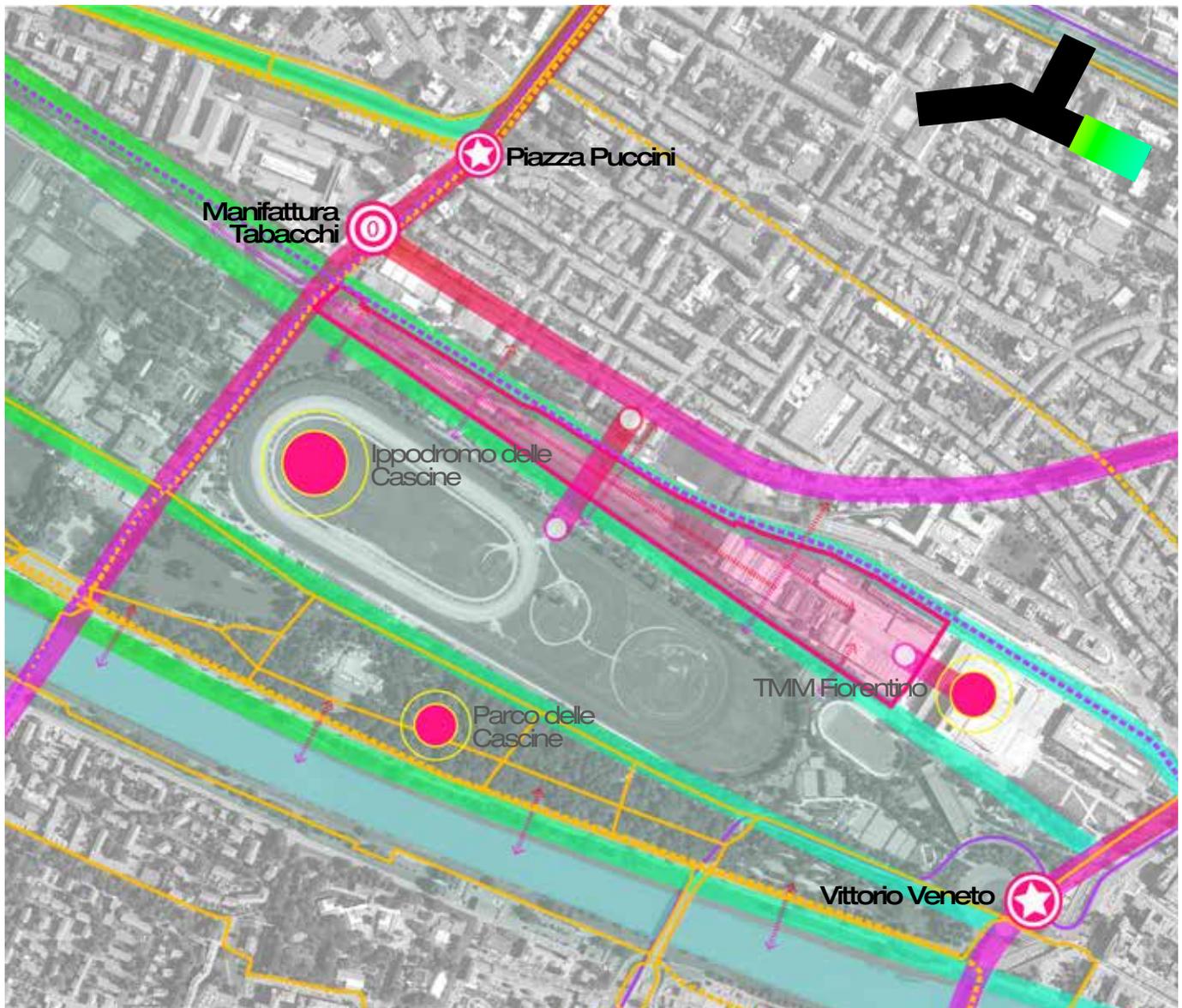
### ELEMENTI DI LEGATURA

**Legatura di trasporto**  
Linea tramviaria (prog.)  
Ciclopista sull'Arno

**Legatura blu**  
Fiume Arno

### ELEMENTI DI INTERESSE

Parco delle Cascine  
Stazione Belfiore  
Teatro del Maggio Musicale Fiorentino  
Teatro Puccini



- area bersaglio
- ① aree bersaglio
- ★ HUB intermodali

- centralità urbane/  
elementi d'interesse
- assi di potenziamento  
del verde connettivo
- assi di connessione  
spaziale, visiva e funzionale

- assi urbani strutturanti da  
valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/  
piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/  
tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità con la predisposizione di opere di raccordo tra l'area e le infrastrutture della mobilità esistenti, con il posizionamento dei punti di accesso funzionali rispetto alle attività insediate, con un'adeguata dotazione di aree di sosta rispondenti alle esigenze di automobilisti e ciclisti, con servizi volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra l'area, il tracciato ciclabile esistente e la rete dei percorsi urbani funzionali alla connessione con aree d'interesse pubblico limitrofe (Stazione Leopolda, Stazione Belfiore, Parco delle Casine, Nuovo Teatro dell'Opera, Teatro Puccini, ecc.);
- un'interazione sinergica con l'attraversamento tramviario di progetto sia in funzione all'infrastruttura e al servizio di mobilità sia in funzione all'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano e dello spazio pubblico indotta dalla realizzazione del percorso tramviario;
- una connessione funzionale e spaziale tra l'area e le stazioni ferroviarie limitrofe (Stazione Leopolda e Stazione Belfiore) volta a favorirne e agevolarne le modalità di collegamento urbano;
- continuità ecologica di connessione tra l'area e il verde urbano limitrofo sull'asse longitudinale lungo il tracciato ferroviario, sull'asse trasversale mediante la disposizione di elementi verdi di penetrazione con il Parco delle Casine e mediante la riqualificazione ambientale del canale Macinante;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici di interesse strategico a supporto dell'area vasta e della comunità locale;
- la preservazione della memoria del luogo anche mediante l'inserimento di elementi simbolici/evocativi quale attestazione del valore storico testimoniale e del precedente uso;
- la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria mediante una connessione materiale/immateriale con gli ambiti urbani di prossimità;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;
- un rapporto dimensionale e spaziale (pieni e vuoti) dialogante in continuità con i principi insediativi dell'ambito urbano posto a nord dell'area;

# AB 5.1.2

## Ex Mercafir

COMUNE  
**FIRENZE**

LOCALITÀ  
**NOVOLI**

TESSUTO URBANO: TPS

SUPERFICIE: 30.890 MQ

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

Linea Tramviaria (prog.)

Superpista ciclabile (prog.)

#### Legatura verde

Parco della Piana

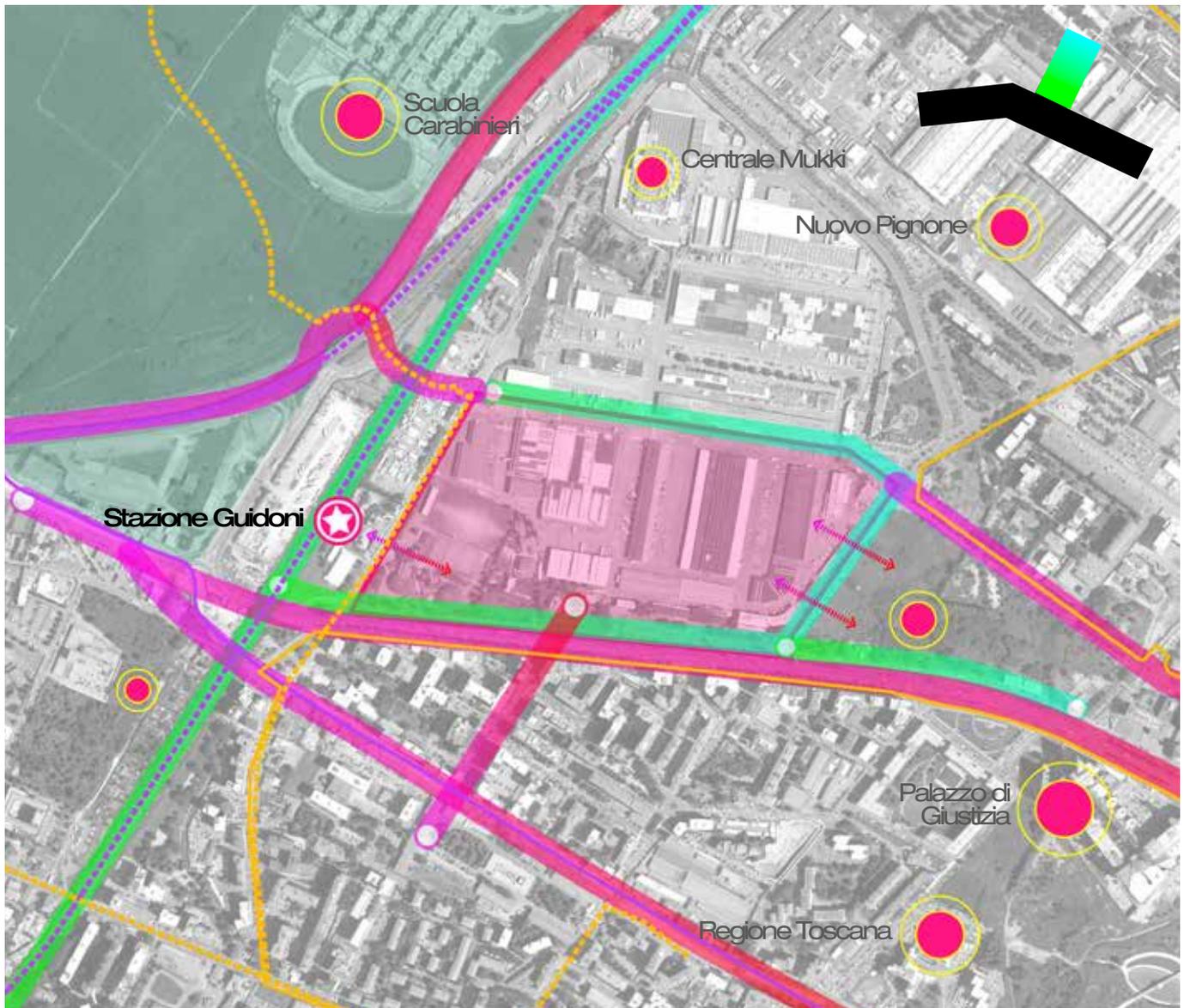
### ELEMENTI DI INTERESSE

Aeroporto Peretola

Palazzo di Giustizia

Polo Universitario Novoli

Parco San Donato



- area bersaglio
- aree bersaglio
- ★ HUB intermodali

- centralità urbane/  
elementi d'interesse
- assi di potenziamento  
del verde connettivo
- assi di connessione  
spaziale, visiva e funzionale

- assi urbani strutturanti da  
valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/  
 piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/  
 tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

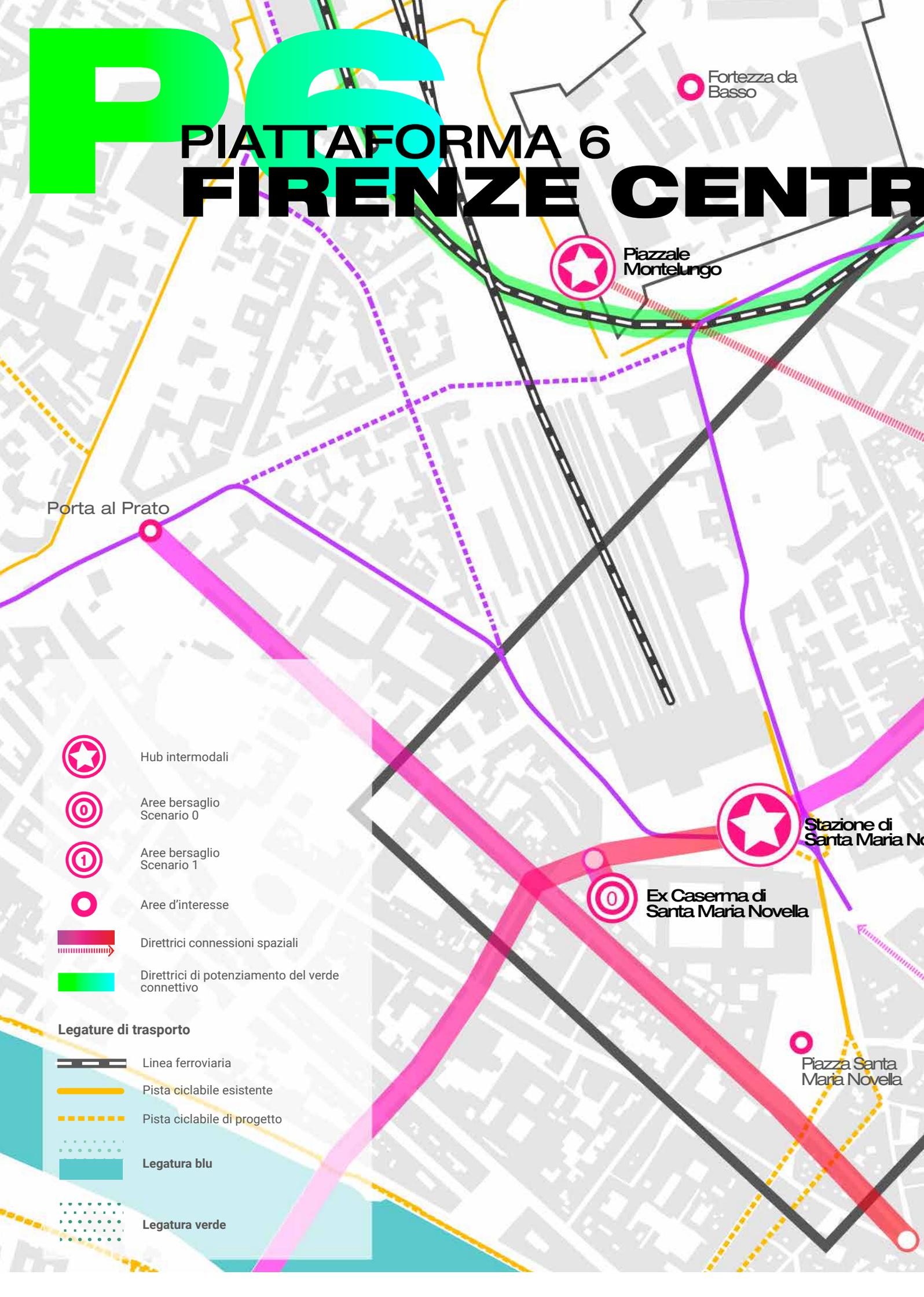
Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità mediante la localizzazione ottimale delle opere di raccordo con la rete viaria esistente, la creazione di tracciati interni e l'individuazione di aree di sosta al fine di assicurare un sistema infrastrutturale di mobilità adeguato all'incremento e alle esigenze dei flussi veicolari;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra l'area e il tracciato ciclabile esistente e di progetto funzionali alla connessione con aree d'interesse pubblico limitrofe (Parco San Donato, Polo universitario Novoli, Piana, ecc.) e stazione ferroviaria (di progetto);
- una connessione funzionale e spaziale diretta tra l'area e la stazione ferroviaria di progetto (Stazione Guidoni) volta a favorirne e agevolarne le modalità di collegamento urbano;
- il rafforzamento dell'impronta verde con l'inserimento di spazi verde ed alberature poste in continuità con quelle limitrofe esistenti (giardino ex Caterina dei Medici, giardino Lando Conti) in una prospettiva di riqualificazione del controviale di viale Guidoni da concepirsi al pari di un parco/giardino lineare;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di creare una nuova polarità urbana;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;
- un rapporto dimensionale e spaziale (pieni e vuoti) che si interfacci in coerenza formale con gli ambiti urbani limitrofi tra loro diversificati;
- un'interazione spaziale dialogante con le progettualità in sviluppo nell'area abbandonata posta a est;
- un rapporto di cesura spaziale e percettiva con l'ambito urbano posto a nord, se reso necessario, in funzione alle potenziali incompatibilità d'uso;
- un'interazione spaziale e visiva tra l'area e l'ambiente urbano esterno al fine d'incrementare i rapporti di integrazione/connessione con il tessuto urbano limitrofo, aprire idealmente l'area alla città e favorire il senso di appartenenza da parte della comunità locale.

# PS

## PIATTAFORMA 6

# FIRENZE CENTR



Fortezza da Basso

Piazzale Montelungo

Porta al Prato

Stazione di Santa Maria Novella

Ex Caserma di Santa Maria Novella

Piazza Santa Maria Novella



Hub intermodali



Aree bersaglio Scenario 0



Aree bersaglio Scenario 1



Aree d'interesse



Direttrici connessioni spaziali



Direttrici di potenziamento del verde connettivo

### Legature di trasporto



Linea ferroviaria



Pista ciclabile esistente



Pista ciclabile di progetto



Legatura blu

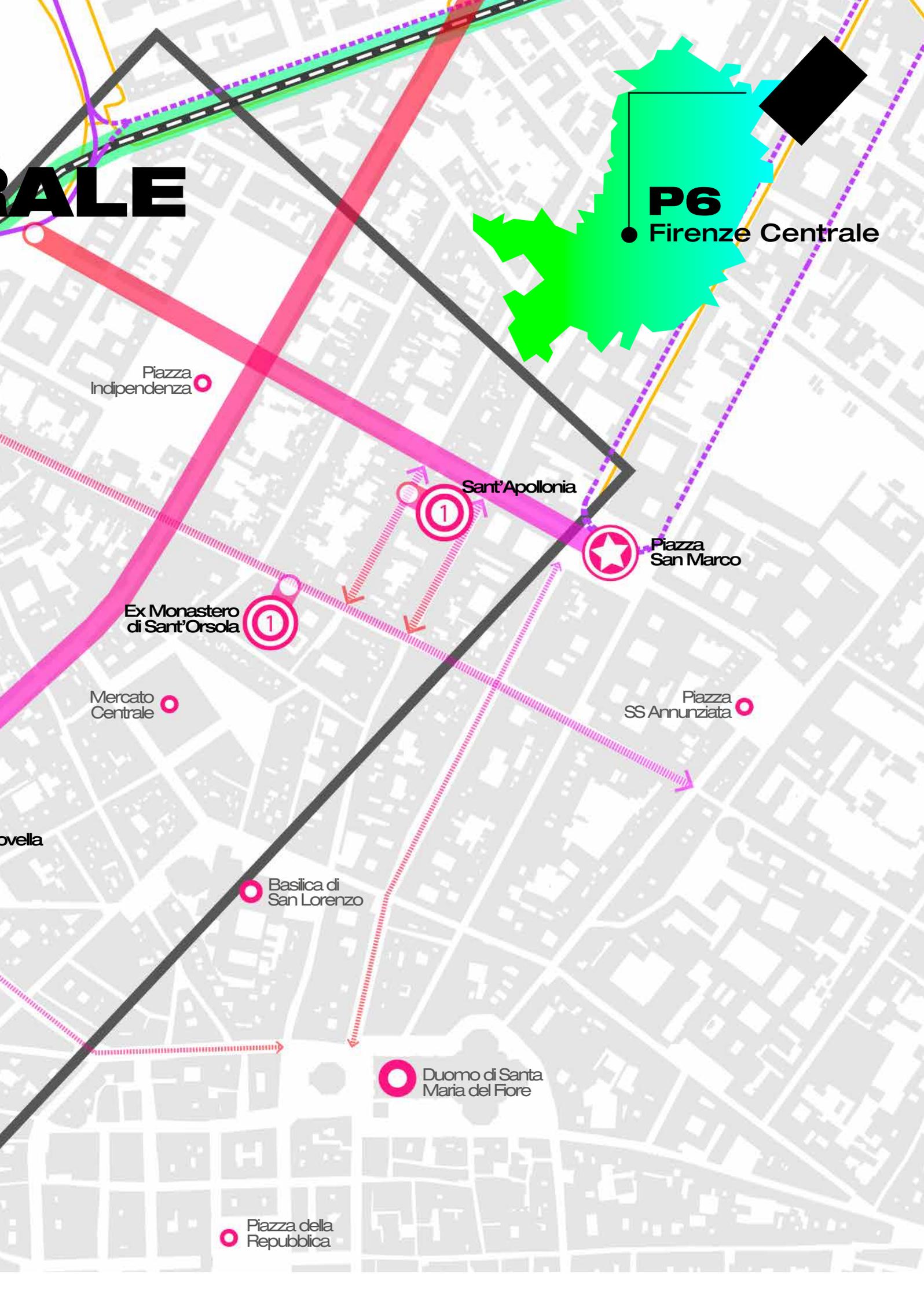


Legatura verde

**RALE**

**P6**

● Firenze Centrale



Piazza Indipendenza

Ex Monastero di Sant'Orsola

Mercato Centrale

ovella

Basilica di San Lorenzo

Duomo di Santa Maria del Fiore

Piazza della Repubblica

Sant'Apollonia

Piazza San Marco

Piazza SS Annunziata



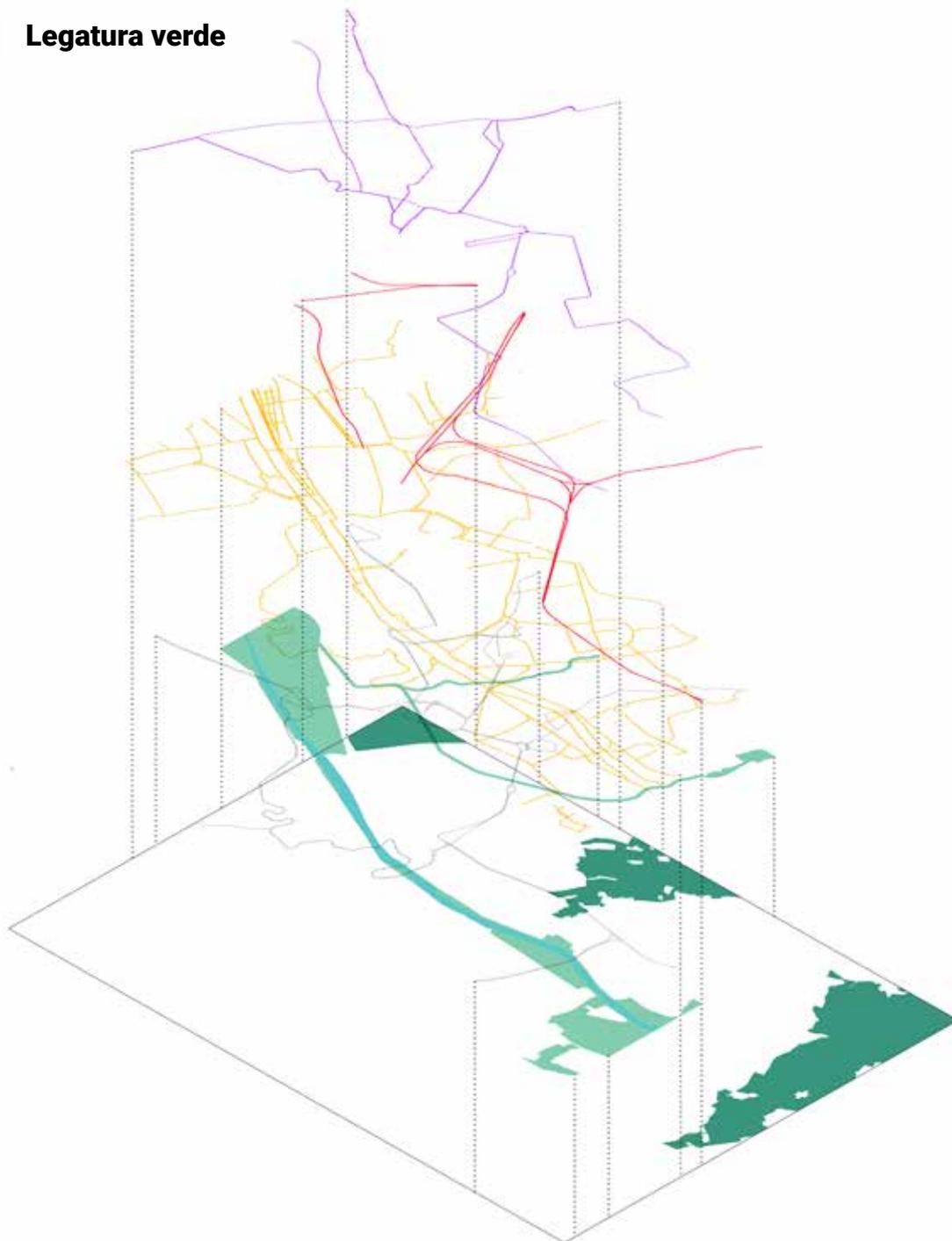
# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

- Linea Ferroviaria
- Linea Tramviaria
- Strade principali
- Rete ciclabile/Ciclovia dell'Arno

■ Legatura blu/Fiume Arno

■ Legatura verde



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

l'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano indotta dai percorsi di attraversamento della linea tramviaria esistente e di futura realizzazione;

servizi adeguati ai percorsi ciclabili e pedo-ciclabili mediante spazi pubblici di sosta e ristoro, parcheggi per bici e attrezzature a servizio del ciclista urbano;

la connessione rapida tra la stazione di Santa Maria Novella e la nuova stazione dell'alta velocità al fine di realizzare un sistema ferroviario integrato;

l'accessibilità alla stazione centrale mediante il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture di mobilità sostenibile;

la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria in ambiente urbano;

l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;

l'incremento dell'impronta verde ed ecologica in ambiente urbano volta a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici;

la messa a sistema delle risorse d'interesse storico-culturale, dei servizi metropolitani alla comunità e delle infrastrutture di trasporto al fine di potenziare l'accessibilità all'ambito urbano centrale che si configura come un distretto multifunzionale metropolitano.

# ASPETTI AMBIENTALI

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
SUOLO E SOTTOSUOLO	La Piattaforma "Firenze Centrale" interessa parzialmente il Centro Storico della Città di Firenze, l'assetto morfologico esclude la presenza di aree in pericolosità geomorfologica secondo quanto riportato dall'Autorità di Bacino competente. Dal punto di vista idraulico l'area risulta essere compresa, per la grande maggioranza, all'interno di una classe di pericolosità idraulica media (P2). La porzione nord è invece interessata da una classe di pericolosità idraulica bassa (P1). Dal punto di vista del Rischio Idraulico l'area è interessata per la quasi totalità da un rischio elevato (R3) eccetto per la porzione nord della Piattaforma, caratterizzata da una classe di rischio idraulico media (R2).
ARIA (INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)	La piattaforma, calata all'interno del centro urbanizzato di Firenze, presenta sostanzialmente una rappresentazione omogenea del territorio per quanto riguarda l'aspetto acustico e qualità dell'aria. Dall'analisi del PCCA è infatti possibile evidenziare come la piattaforma ricada totalmente in classe IV (Aree di intensa attività umana). I livelli acustici elaborati in ambito della mappatura strategica dell'agglomerato di Firenze, ma anche quelli in abito di redazione del PUMs, mostrano difatti livelli di rumore in facciata degli edifici in linea con quanto definito dal PCCA. Un leggero aumento dei livelli si evidenzia nella parte sud dell'area a causa della presenza dell'importante nodo ferroviario di Santa Maria Novella e l'alta concentrazione di traffico veicolare, mezzi TPL richiamati dal polo attrattore.
RISORSA IDRICA	La Piattaforma in esame non risulta interessata dalla presenza di risorsa idrica superficiale, ne deriva l'assenza di alcuna stazione di monitoraggio e campionamento acque superficiali e sotterranee MAS/MAT. In termini di area vasta, l'area insiste sul Corpo idrico della Piana Firenze, Prato, Pistoia - Zona Firenze il quale assume uno Stato Chimico classificato come "Non Buono". Non si segnala la presenza di punti di captazione idropotabile.
BIODIVERSITÀ	L'area risulta in prevalenza costituita da superfici di origine artificiale con pochi e sporadici casi di suoli permeabili e/o caratterizzati da elementi verdi quali Piazza Indipendenza, il centro Congressi della stazione e Piazza Santa Maria Novella e sparsi alcuni giardini interni privati di dimensioni ridotte. La piattaforma risulta da animali di interesse conservazionistico quali i chiroterri come il pipistrello di Savii ( <i>Hypsugo savii</i> ) che frequenta zone urbane per la sua capacità di adattamento.
PAESAGGIO	Poichè la piattaforma si colloca in posizione centrale rispetto al capoluogo fiorentino, moltissime risultano essere le strutture ricettive che insistono nella zona fra tutte le tipologie con una prevalenza di alberghi-hotel e affittacamere
FATTORI CLIMATICI	La piccola area interessata dalla piattaforma denominata "Firenze Centrale", dal punto di vista climatico, conferma il trend registrato nelle piattaforme contermini. Lo studio condotto sulle temperature medie estive per l'anno 2021 ha messo in evidenza come quest'ultime siano lievemente superiori alla media estiva di riferimento (2010-2020) seppur con delta del tutto minimali dell'ordine di +0.X grandi Celsius. L'area limitrofa alla stazione ferroviaria di Santa Maria Novella presenta anomalie negative, indice quindi di un raffrescamento rispetto alla media estiva storica. Si tiene a precisare come le variazioni riscontrate siano del tutto minimali e che la percezione del "calore" nell'area di studio sia potuta essere diversa dalla rappresentazione del dato strumentale. Per quanto riguarda gli anni con eventi di siccità estivi estremi e severi, questi si sono avuti per 4 volte negli anni 2001, 2004, 2010, 2017, mentre quelli invernali si sono verificati solo nel 2011.
ENERGIA	La piattaforma, essendo situata in un contesto totalmente urbanizzato non presenta impianti di rilievo per la produzione di energia rinnovabile. La densità abitati, la vincolistica e la scarsa presenza di aree sfruttabili non consente l'installazione di impianti per l'energia rinnovabile. La zona non risulta attraversata da nessun elettrodotto.
INFRASTRUTTURE DI RETE	In questa piattaforma la concentrazione della rete TPL risulta molto importante, non molto per la densità di linee rispetto alla superficie territorio ma per la quantità di passaggi sulle linee interessate. In questa porzione di territorio il fulcro centrale è quello della stazione di Santa Maria Novella con tutti i servizi di trasporti presenti (Treni regionali, treni alta velocità, autobus extraurbani, autobus urbani e linee tramviarie). Per quanto riguarda le antenne di telefonia mobile queste risultano essere piuttosto numerose e localizzate in prossimità della stazione di S.ta Maria Novella o delle piazze verdi. La Piattaforma "Firenze Centrale" comprende alcune porzioni del Centro Storico comunale, caratterizzato quindi da una fitta rete capillare di connessioni acquedottistiche e fognarie. Il contesto del tutto centrale al contesto urbano di Firenze fa sì che si abbia sia una totale copertura del servizio mobile 4G che un'elevata copertura del servizio di fibra ottica in banda larga FTTC.

# indirizzi prestazionali

	elementi di attenzione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la fascia di rispetto per le captazioni idropotabili presenti nell'area della piattaforma;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Privilegiare l'utilizzo della mobilità sostenibile e dei mezzi TPL a bassa emissione (tramvia);</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Privilegiare l'utilizzo della mobilità sostenibile e dei mezzi TPL a bassa emissione (tramvia);</li> </ul>	INFRASTRUTTURA STRADALE

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA	■					
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA	■					
QUALITÀ RISORSA IDRICA	■					
GESTIONE AREE IN BONIFICA	■	■				
INQUINAMENTO ACUSTICO	■	■				
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	■					
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI	■	■	■	■	■	
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO	■	■	■	■	■	■
RESILIENZA CLIMATICA	■	■	■	■	■	■
INFRASTRUTTURA STRADALE	■					
ACCESSIBILITÀ WEB	■					
VARCHI ECOLOGICI	■					

# STAZIONE FERROVIARIA SANTA MARIA NOVELLA

COMUNE: **FIRENZE**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **NODO FIRENZE**

N° TRENI: **378**

CADENZAMENTO MEDIO: **7,6 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **39902**

FERMATA BUS URBANI

FERMATA BUS EXTRA-URBANI

AREA TAXI

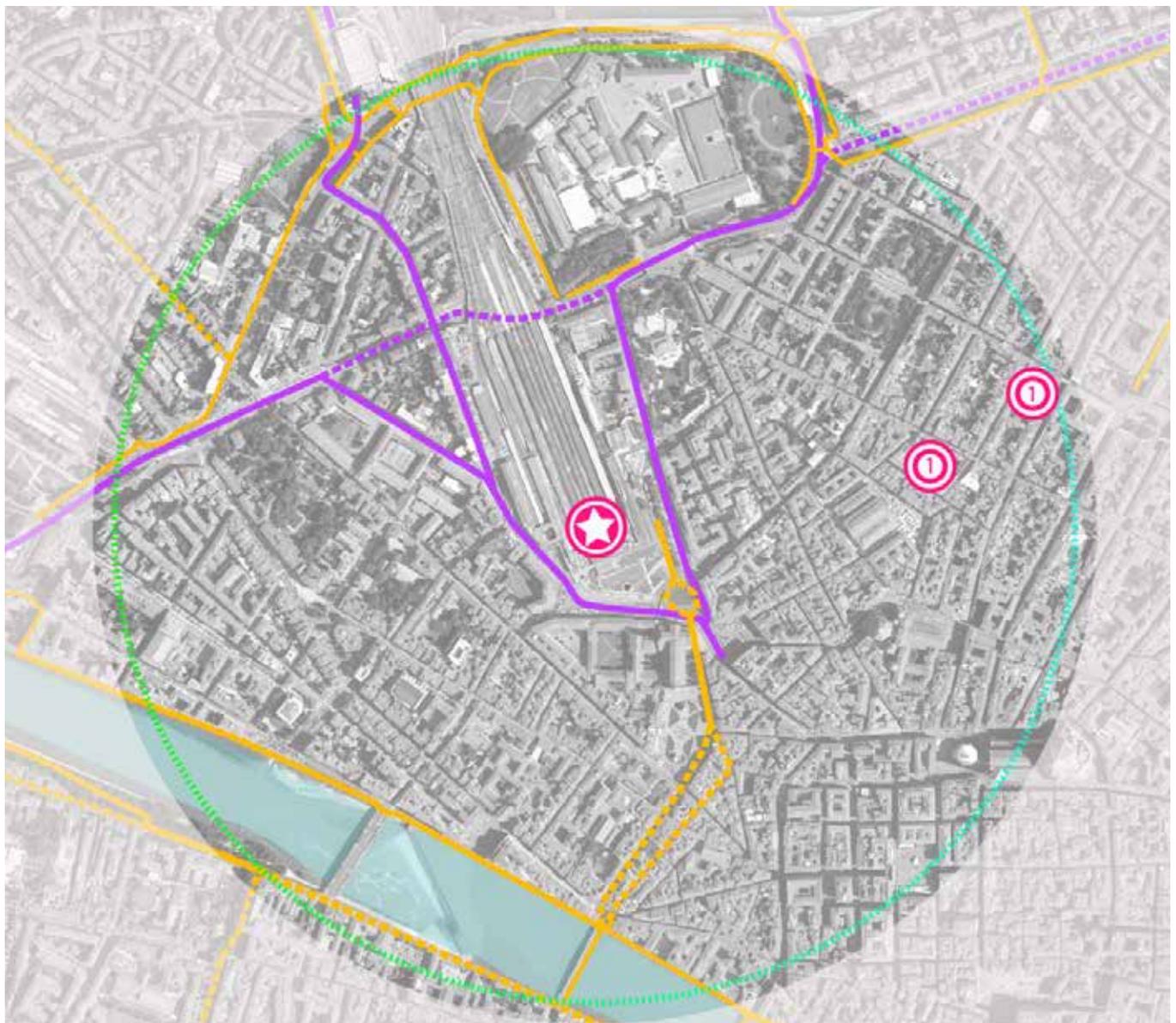
BIKE SHARING

E-MOB

PARK AND DRIVE (AUTO)

PARCHEGGI MOTOCICLI

POSTI BICI



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



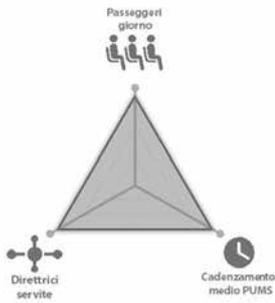
Nuove aree sosta park and ride



Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

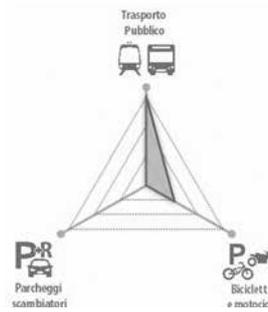
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passeggeri/giorno  
++++  
Cadenzamento medio  
++++  
Direttrici servite  
++++

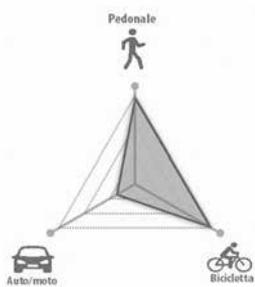
### INTERMODALITÀ



TPL  
++++  
Biciclette/motorcicli  
++  
Parcheggi scambiatori  
/

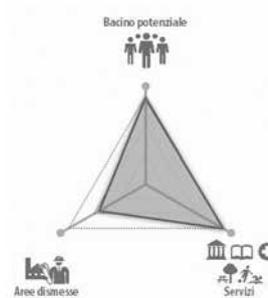
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
++++  
Bicicletta  
++++  
Auto/moto  
+

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
++++  
Servizi  
++++  
Aree dismesse  
+++

## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

Firenze

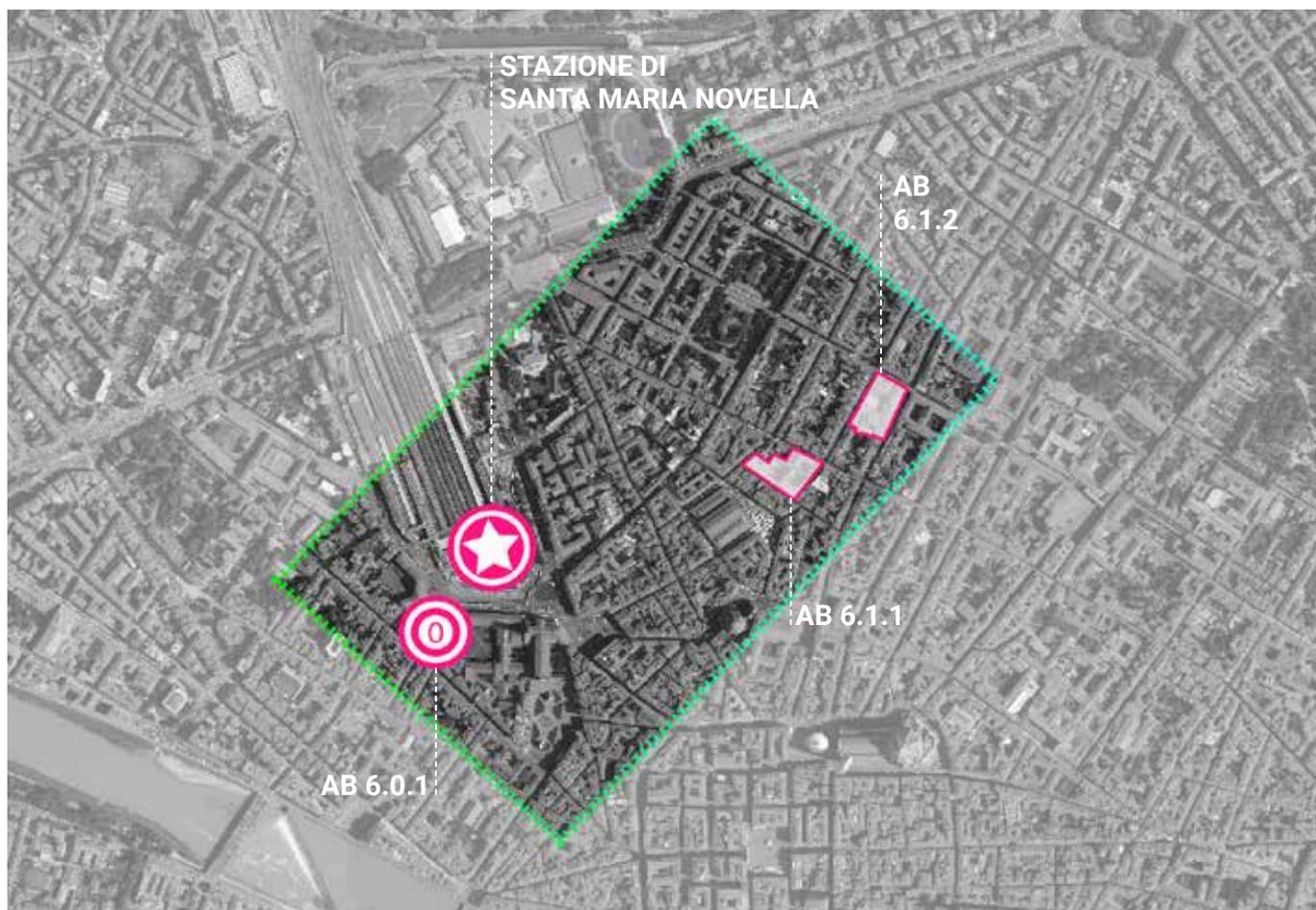
AB 6.0.1 Ex Caserma di Santa Maria Novella

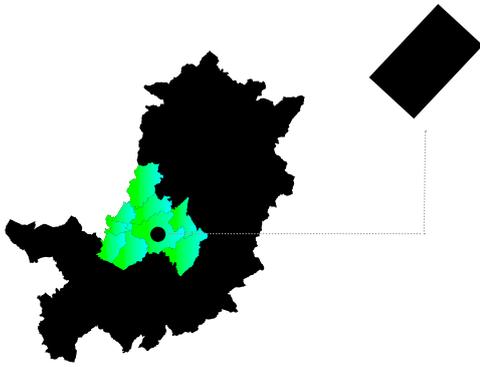
## SCENARIO 1

Firenze

AB 6.1.1 Sant'Orsola

AB 6.1.2 Ex monastero di Sant'Apollonia





## P6 Firenze Centrale

### Zona Omogenea Z02 AREA FIORENTINA

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 4 assi prioritari: promuovere un upgrade del sistema produttivo finalizzato ad aumentare la qualità e stabilità del lavoro in tutte le sue dimensioni; creare nuovi spazi e iniziative volti al contrasto dell'abbandono scolastico e alla promozione della partecipazione attiva dei giovani; investire in infrastrutture e servizi per la promozione della qualità dell'abitare per tutta la cittadinanza, con particolare riferimento ai soggetti più fragili e vulnerabili; investire nella tutela dell'ambiente e nella manutenzione ed ampliamento delle aree verdi.

### indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z02 Area Fiorentina

	AB 6.1.1	AB 6.1.2
SERVIZI SANITARI	■	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■	■
TURISMO SOSTENIBILE	■	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■	■

# AB 6.1.1 - AB 6.1.2

## Sant'Orsola - Santa Apollonia

COMUNE  
**FIRENZE**

LOCALITÀ  
**CENTRO STORICO**

TESSUTO URBANO: **TR**

SUPERFICIE: **30.890 MQ**

**ELEMENTI DI LEGATURA**

**Legatura di trasporto**

Linea Tramviaria

**ELEMENTI DI INTERESSE**

Mercato Centrale di San Lorenzo

Stazione di San Lorenzo

Stazione di S. M. N.

Piazza San Marco



-  area bersaglio
-  aree bersaglio
-  HUB intermodali

-  centralità urbane/  
elementi d'interesse
-  assi di potenziamento  
del verde connettivo
-  assi di connessione  
spaziale, visiva e funzionale

-  assi urbani strutturanti da  
valorizzare o riqualificare
-  piste ciclabili esistenti/  
piste ciclabili di progetto
-  tramvia esistente/  
tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità universale mediante raccordi funzionali alla rete pedonale e ciclabile esistente e l'eliminazione di barriere spaziali per tutti gli utenti della strada in particolare per i soggetti deboli;
- il potenziamento dei collegamenti al sistema della mobilità pubblica ottimizzando e rafforzando la condizione di prossimità urbana tra le aree, la stazione ferroviaria (Santa Maria Novella) e le fermate dei servizi di mobilità pubblica (autobus e tramvia);
- il miglioramento delle strade di accesso e degli spazi pubblici limitrofi in un'ottica di azione rigenerativa dell'ambiente urbano;
- la preservazione della memoria dei luoghi in considerazione del valore storico e testimoniale ed architettonico delle aree poste, inoltre, all'interno dell'area UNESCO;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di creare una nuova polarità urbana;
- un'interazione spaziale e visiva tra le aree e l'ambiente urbano esterno al fine d'incrementare i rapporti di integrazione/connessione con il tessuto urbano limitrofo, aprire idealmente le aree alla città e favorire il senso di appartenenza da parte della comunità locale;

# P7

# PIATTAFORMA 7 SCANDICCI FIRENZE



**P7**  
● Scandicci Firenze

Fi-Pi-Li

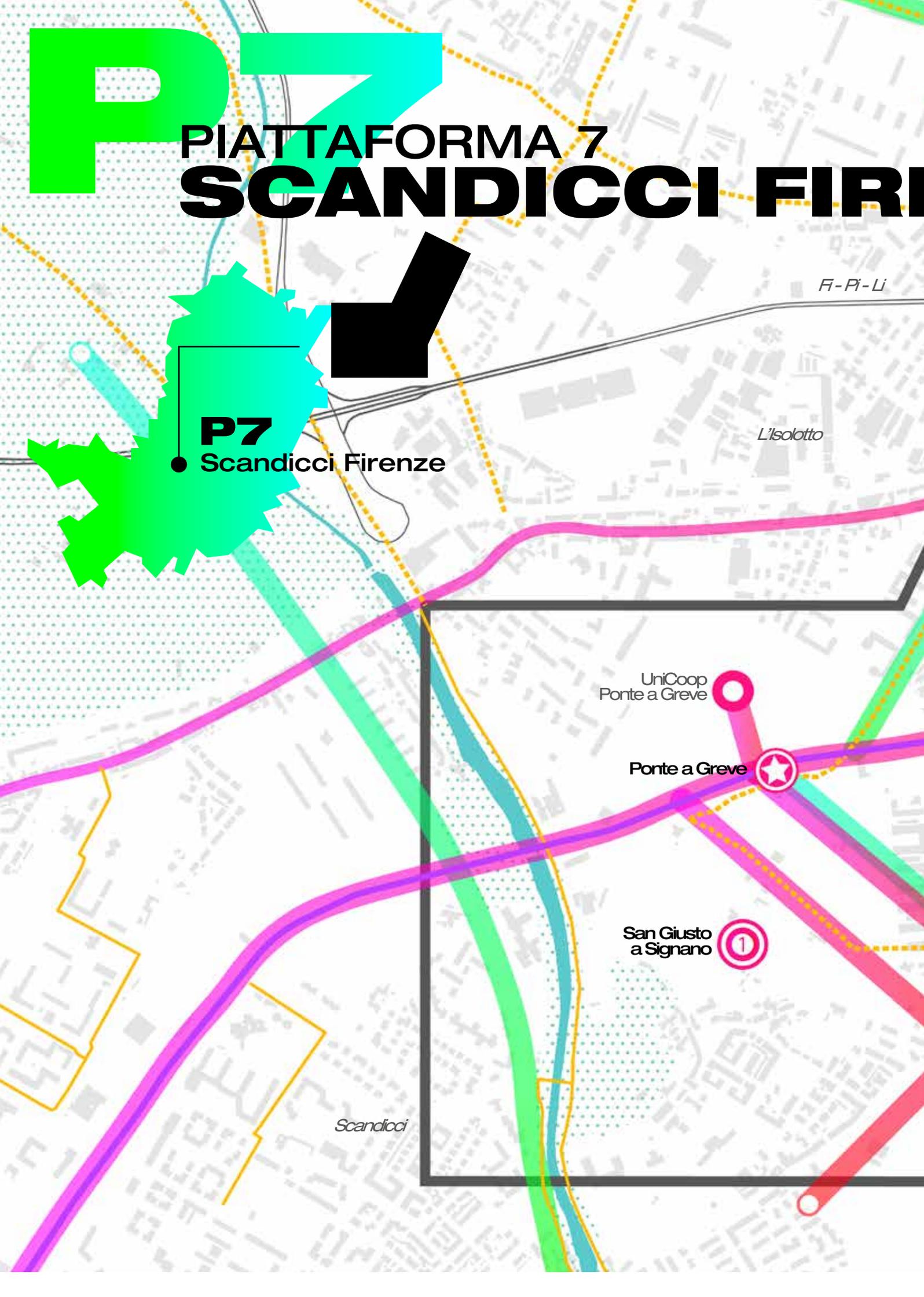
L'Isolotto

UniCoop  
Ponte a Greve

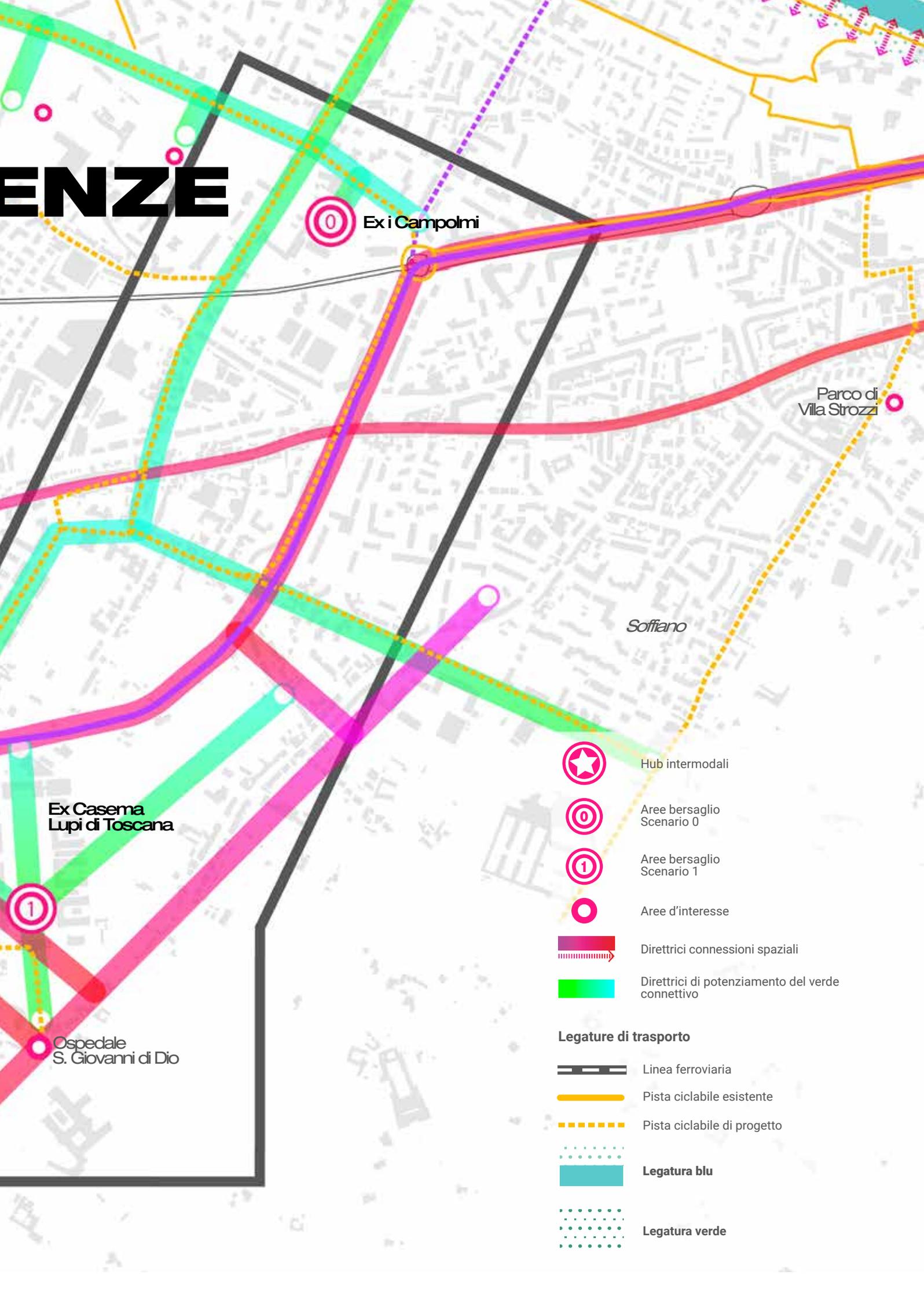
Ponte a Greve

San Giusto  
a Signano

Scandicci



# ENZE



Hub intermodali



Aree bersaglio Scenario 0



Aree bersaglio Scenario 1



Aree d'interesse



Diretrici connessioni spaziali



Diretrici di potenziamento del verde connettivo

### Legature di trasporto



Linea ferroviaria



Pista ciclabile esistente



Pista ciclabile di progetto



Legatura blu



Legatura verde

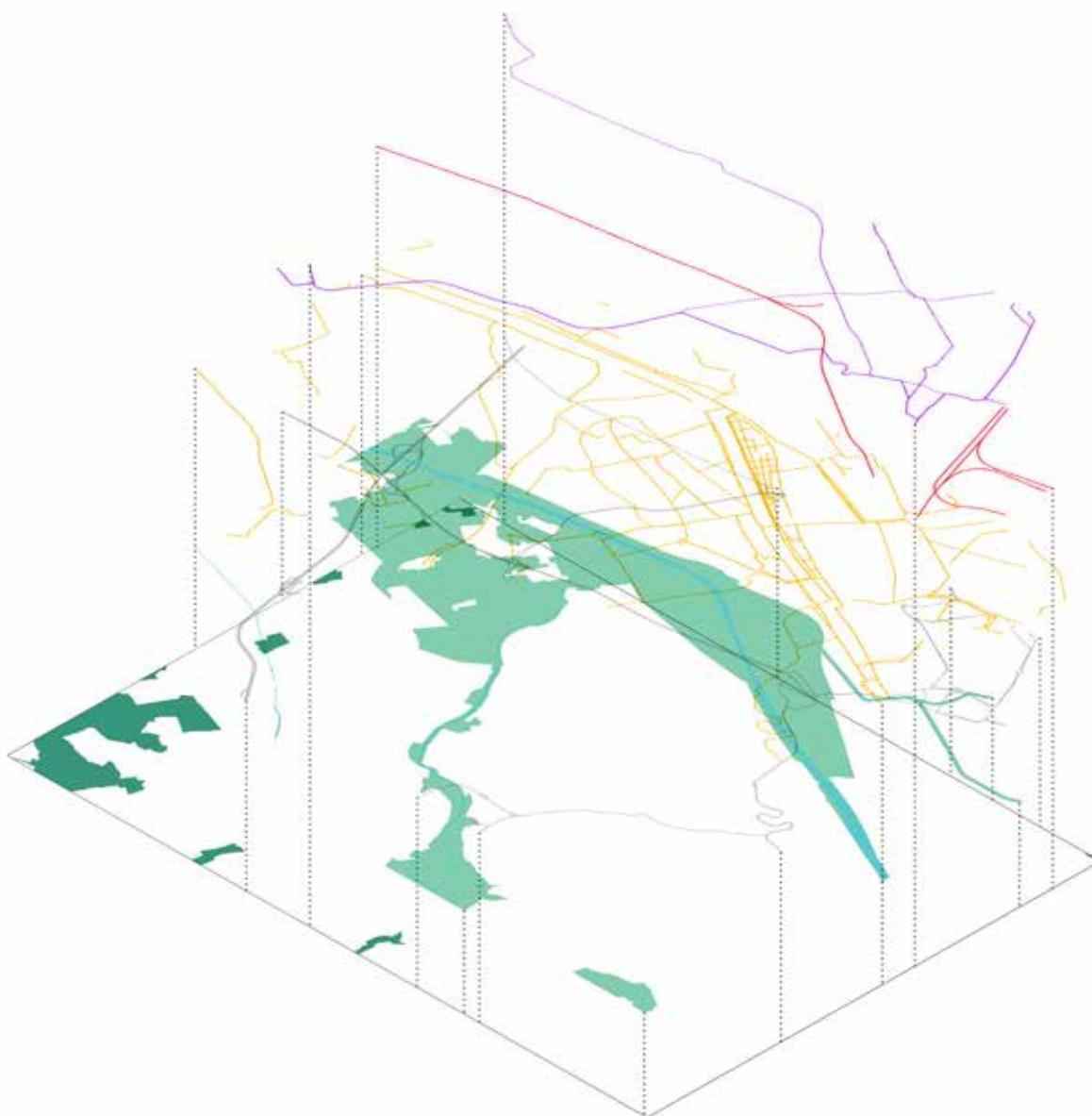
# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

- Linea Ferroviaria
- Linea Tramviaria
- Strade principali
- Rete ciclabile/Ciclovia dell'Arno

■ Legatura blu/Fiume Arno

■ Legatura verde



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

l'azione rigenerativa e riqualificante dell'ambiente urbano indotta dai percorsi di attraversamento della linea tramviaria esistente e di futura realizzazione;

il potenziamento ciclabile dell'asse di collegamento Firenze/Scandicci;

servizi adeguati ai percorsi ciclabili intercomunali mediante spazi pubblici di sosta e ristoro, parcheggi per bici e attrezzature a servizio del cicloturismo sostenibile;

l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;

la riduzione delle problematiche riconducibili al traffico di transito veicolare interno ai centri abitati;

il potenziamento degli hub intermodali e dei parcheggi scambiatori (asse viale Nenni) a corona dell'area urbana al fine di ridurre il transito e il congestionamento determinato dai flussi di traffico veicolare di tipo pendolare;

la mitigazione dell'impatto paesaggistico e ambientale e dell'effetto barriera determinati dal passaggio dell'infrastruttura stradale di grande comunicazione;

l'incremento dell'impronta verde ed ecologica in ambiente urbano volta a mitigare gli impatti dei cambiamenti climatici anche mediante azioni di forestazione urbana;

la permeabilità in ambito urbano delle direttrici verdi di livello territoriale accrescendo le connessioni ecologiche

tra città e territorio aperto;

il potenziamento della connessione ecologica tra gli ambiti territoriali separati dal corso fluviale e la valorizzazione della riviera fluviale preservando i varchi ambientali esistenti lungo fiume;

l'interazione tra l'ambiente fluviale e gli ambiti urbani che si affacciano direttamente sul corso d'acqua;

il rafforzamento sinergico e cooperativo dell'interscambio dei servizi metropolitani rivolti alla comunità tra i centri urbani di Firenze e Scandicci per ottimizzare l'interazione spaziale determinata dalla continuità dello sviluppo urbana;

# ASPETTI AMBIENTALI

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
SUOLO E SOTTOSUOLO	<p>La Piattaforma si colloca in un'area pianeggiante urbana nella porzione sud del Comune di Firenze a cavallo con il Comune di Scandicci. Secondo quanto riportato dall'Autorità di Bacino competente, non si riscontra la presenza di aree interessate da pericolosità geomorfologica PAI. Dal punto di vista della sicurezza idraulica l'intera area risulta interessata da una pericolosità idraulica media (P2) e marginalmente da una pericolosità idraulica bassa (P1); ne deriva un rischio idraulico prevalente elevato (R3) con marginali aree a rischio idraulico medio (R2).</p> <p>Si segnala inoltre la presenza di 20 siti interessati da procedimento di bonifica, di cui 2 con iter valutativo in corso seppur non regolarmente inseriti all'interno dell'anagrafe toscana SISBON.</p>
ARIA (INQUINIMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)	<p>Questa piattaforma situata nella parte sud/ovest del capoluogo Fiorentino e nella parte nord del comune di Scandicci si presenta come un'area densamente urbanizzata collocata di viginti piani di classificazione acustica nella classe IV. Piccole porzioni centrali, distanti dalle infrastrutture stradali ad importante flusso veicolare (vi Pietro Nenni, via Baccio da Montelupo e viale Etruria) ricadono nella classe acustica immediatamente inferiore. (classe III). A ridosso di queste infrastrutture è possibile notare, sia consultando i dati delle mappature che il PUMs un aumento dei livelli simulati in facciata degli edifici.</p>
RISORSA IDRICA	<p>Il reticolo idrografico della Piattaforma in esame si compone della presenza del Fiume Greve, caratterizzato secondo quanto riportato dall'Autorità di Bacino competente da uno Stato Ecologico "Pessimo". Dal punto di vista qualitativo della risorsa idrica sotterranea, l'area insiste sul Corpo idrico della Piana Firenze, Prato, Pistoia - Zona Firenze il quale assume uno Stato Chimico classificato come "Non Buono". Non si segnala la presenza di stazioni di monitoraggio e campionamento MAS/MAT rispettivamente per le acque superficiali e sotterranee. Presenza di 9 punti di captazione idropotabile in uso al gestore Publicacqua.</p>
BIODIVERSITÀ	<p>L'area risulta collocarsi a cavallo tra i comuni di Scandicci e Firenze ed è prevalentemente urbanizzata, anche se insistono certe zone ancora libere ad uso agricolo in particolare intorno all'ex caserma dei Lupi di Toscana e a nord di San Giusto, ma risultano essere zone inteclose completamente immerse in una matrice urbanizzata. La presenza del Fiume Greve nella zona ovest della piattaforma favorisce la frequentazione di avifauna acquatica di interesse conservazionistico come la nitticora (<i>Nycticorax nycticorax</i>), mentre nelle zone prettamente urbanizzate prevalgono i chirotteri come il pipistrello albolimbato (<i>Pipistrellus kuhlii</i>). Le zone di margine degli insediamenti segnalano la presenza dell'averla piccola (<i>Lanius collurio</i>) che predilige zone ecotonali.</p>
PAESAGGIO	
FATTORI CLIMATICI	<p>Secondo quanto emerso dal confronto tra le temperature medie estive, relative all'anno 2021, e quelle medie estive relative al periodo storico di riferimento (2010-2020) si nota come l'area in esame sia interessata da valori di delta positivi dell'ordine di +0.X gradi Celsius. Tale aspetto si traduce in una temperatura media estiva per l'anno 2021 lievemente maggiore rispetto alla media storica registrata. L'analisi degli eventi stagionali di siccità estrema e severa ha evidenziato per la zona un solo evento invernale avuto nell'estate del 2011. Per quanto riguarda l'estate l'intera piattaforma ha interessato fenomeni che si sono ripetuti negli anni 2004, 2009, 2010, 2017.</p>
ENERGIA	<p>La piattaforma è attraversata da due linee di 132 kV ad andamento parallelo nella zona ovest.</p>
INFRASTRUTTURE DI RETE	<p>In questa piattaforma la rete TPL è ben rappresentata dai due assi verticali (Via di Scandicci e Via Pietro Nenni) e due assi orizzontali (Viale Etruria e SS67). Su via Nenni scorre anche la linea tramviaria T1 (Villa Costanza) con numerose fermate intermedie. La rete TPL è sostanzialmente ben densa, sia per numero di linee presenti che per numero di transiti. Le antenne per la telefonia mobile sono scarsamente rappresentate con meno di 10 elementi.</p> <p>La Piattaforma comprende alcuni contesti urbani a sud del Comune di Firenze, infrastrutturati sia dal punto di vista acquedottistico che fognario. Dal punto di vista della copertura dei servizi digitabili mobili e cablati, la piattaforma in esame mostra una totale copertura per quanto riguarda il servizio mobile 4G. In egual modo, in merito al servizio di fibra ottica in banda larga con tecnologia FTTC, l'area in esame mostra un elevato quantitativo di connessioni segno di una buona copertura territoriale del servizio stesso.</p>

# indirizzi prestazionali

	elementi di attenzione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la fascia di rispetto per le captazioni idropotabili presenti nell'area della piattaforma;</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Privilegiare l'utilizzo dei mezzi a bassa emissione (tramvia o mezzi elettrici/ibridi);</li> <li>Ridurre al minimo gli impatti generati dalle trasformazioni previste nell'area e in particolare da quelli derivanti dalla riquadratura della grande area Ex caserma Lupi di Toscana;</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire il rispetto delle Distanze di Prima Approssimazione relative agli elettrodotti presenti nell'area;</li> </ul>	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> <li>Garantire la corretta gestione della risorsa idrica per fronteggiare periodi siccitosi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Privilegiare l'utilizzo dei mezzi a bassa emissione (tramvia o mezzi elettrici/ibridi);</li> </ul>	INFRASTRUTTURA STRADALE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitare ulteriori infrastrutturazioni che possono portare a fenomeni di insularizzazione ecologica;</li> <li>Mantenere liberi i varchi ineditati tra gli insediamenti o in caso di interventi adottare le opportune misure di mitigazione/compensazione;</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> <li>Prevedere in caso di intensivizzazione agricola opportuni interventi di infrastrutturazione ecologica.</li> </ul>	VARCHI ECOLOGICI

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA	■	■	■	■		
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA	■					
QUALITÀ RISORSA IDRICA	■	■	■	■	■	■
GESTIONE AREE IN BONIFICA	■	■	■			
INQUINAMENTO ACUSTICO	■	■	■	■	■	
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	■	■	■			
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI	■	■	■			
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO	■	■	■			
RESILIENZA CLIMATICA	■	■	■			
INFRASTRUTTURA STRADALE	■	■				
ACCESSIBILITÀ WEB	■					
VARCHI ECOLOGICI	■	■	■	■		

# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

Firenze

AB 7.0.1 Ex i Campolmi

## SCENARIO 1

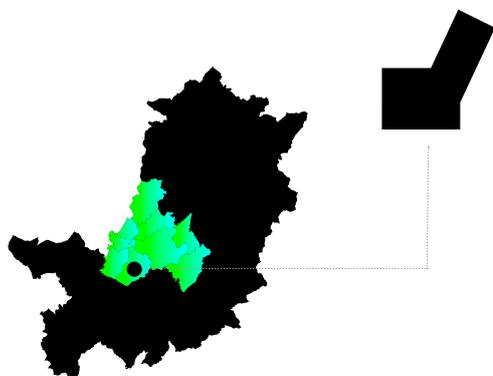
Firenze

AB 7.1.1 Lupi di Toscana

Scandicci

AB 7.1.2 San Giusto a Signano





## P7 Scandicci-Firenze

### Zona Omogenea Z02 AREA FIORENTINA

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 4 assi prioritari: promuovere un upgrade del sistema produttivo finalizzato ad aumentare la qualità e stabilità del lavoro in tutte le sue dimensioni; creare nuovi spazi e iniziative volti al contrasto dell'abbandono scolastico e alla promozione della partecipazione attiva dei giovani; investire in infrastrutture e servizi per la promozione della qualità dell'abitare per tutta la cittadinanza, con particolare riferimento ai soggetti più fragili e vulnerabili; investire nella tutela dell'ambiente e nella manutenzione ed ampliamento delle aree verdi.

### indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z02 Area Fiorentina

	AB 7.1.1	AB 7.1.2
SERVIZI SANITARI	■	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■	■
TURISMO SOSTENIBILE	■	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■	■

# AB 7.1.1

## Ex Caserma Lupi di Toscana

COMUNE  
**FIRENZE**

LOCALITÀ  
**ISOLOTTO**

TESSUTO URBANO: **TPS**

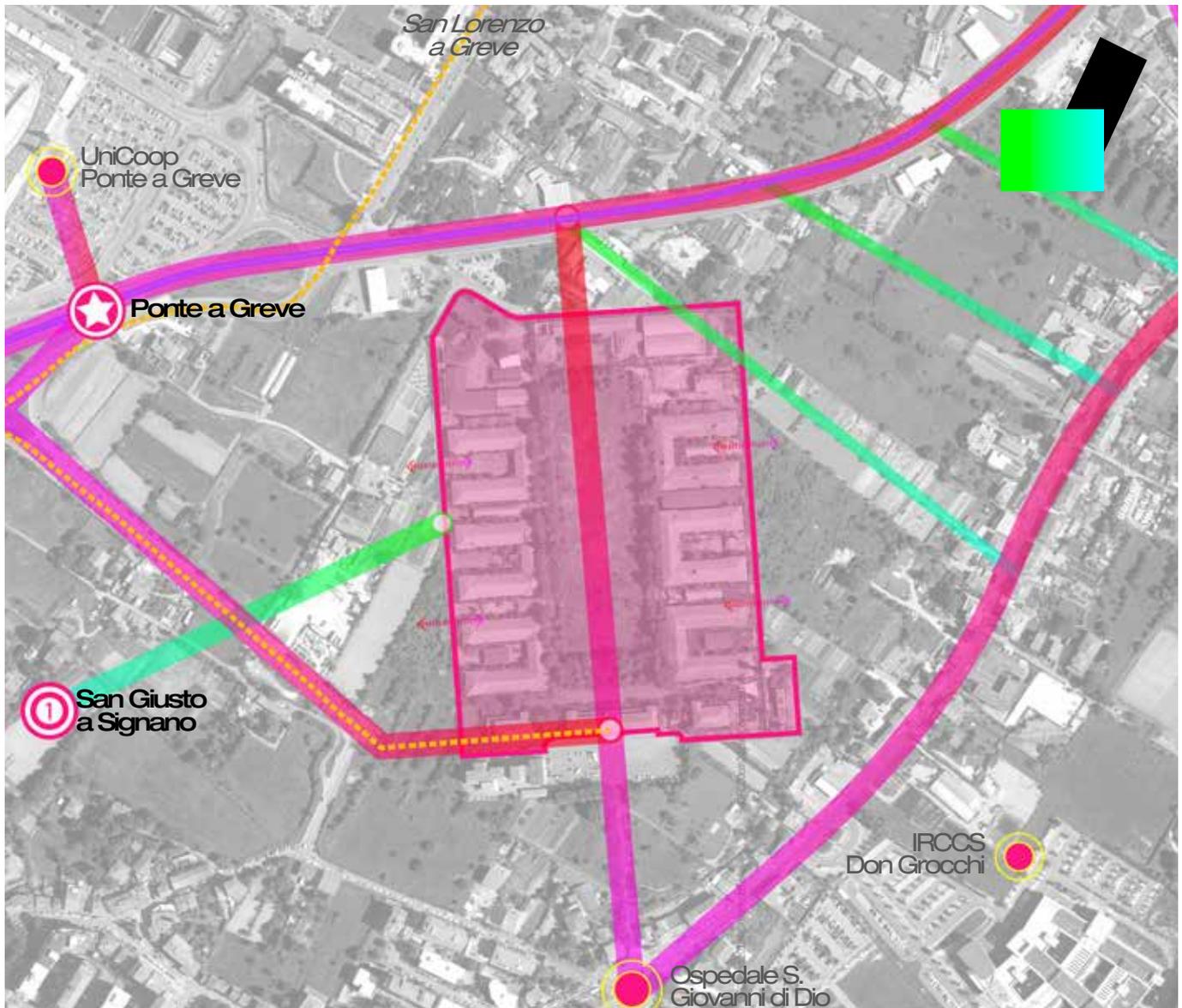
SUPERFICIE: **30.890 MQ**

**ELEMENTI DI LEGATURA**

**Legatura di trasporto**  
Linea tramviaria

**ELEMENTI DI INTERESSE**

Polo sanitario  
Polo commerciale



- |   |  |  |
|---|--|--|
|  area bersaglio  |  centralità urbane/<br>elementi d'interesse           |  assi urbani strutturanti da<br>valorizzare o riqualificare |
|  aree bersaglio  |  assi di potenziamento<br>del verde connettivo        |  piste ciclabili esistenti/<br>piste ciclabili di progetto  |
|  HUB intermodali |  assi di connessione<br>spaziale, visiva e funzionale |  tramvia esistente/<br>tramvia di progetto                  |

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità con la predisposizione di opere di raccordo tra l'area e le infrastrutture della mobilità esistenti, con il posizionamento dei punti di accesso funzionali rispetto alle attività insediate, con un'adeguata dotazione di aree di sosta rispondenti alle esigenze di automobilisti e ciclisti, con servizi volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;
- il potenziamento del collegamento tra la stazione della tramvia di viale Nenni e il polo sanitario;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra l'area e il tracciato ciclabile esistente e di progetto funzionali alla connessione con aree d'interesse pubblico limitrofe (polo sanitario, centro commerciale, ecc.) e la fermata tramviaria (Nenni-Torregalli);
- una relazione virtuosa tra l'ambito urbano e l'ambiente rurale/territorio aperto di prossimità;
- continuità degli spazi verdi e degli elementi funzionali della rete ecologica al fine di rendere permeabile e connettere ecologicamente e paesaggisticamente l'area con gli ambiti aperti limitrofi;
- un rapporto spaziale e visivo/percettivo di connessione trasversale tra viale Nenni e via di Scandicci;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di creare una nuova polarità metropolitana;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixité funzionale;
- la preservazione della memoria del luogo mediante la conservazione e la valorizzazione delle strutture urbane di valore storico testimoniale e assoggettate a tutela;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile dal tracciato tramviario e area d'ingresso a Firenze;
- un rapporto dimensionale, spaziale e funzionale in coerenza e complementarietà con la progettualità dell'area San Giusto a Signano in un'ottica di coordinamento intercomunale;
- un'interazione spaziale e visiva tra l'area e l'ambiente urbano esterno al fine d'incrementare i rapporti di integrazione/connessione con il tessuto urbano limitrofo, aprire idealmente l'area alla città e favorire il senso di appartenenza da parte della comunità locale.

# AB 7.1.2

## San Giusto a Signano

COMUNE  
**FIRENZE**

LOCALITÀ  
**SIGNANO**

TESSUTO URBANO: TR

SUPERFICIE: 30.890 MQ

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

Linea tramviaria

#### Legatura blu

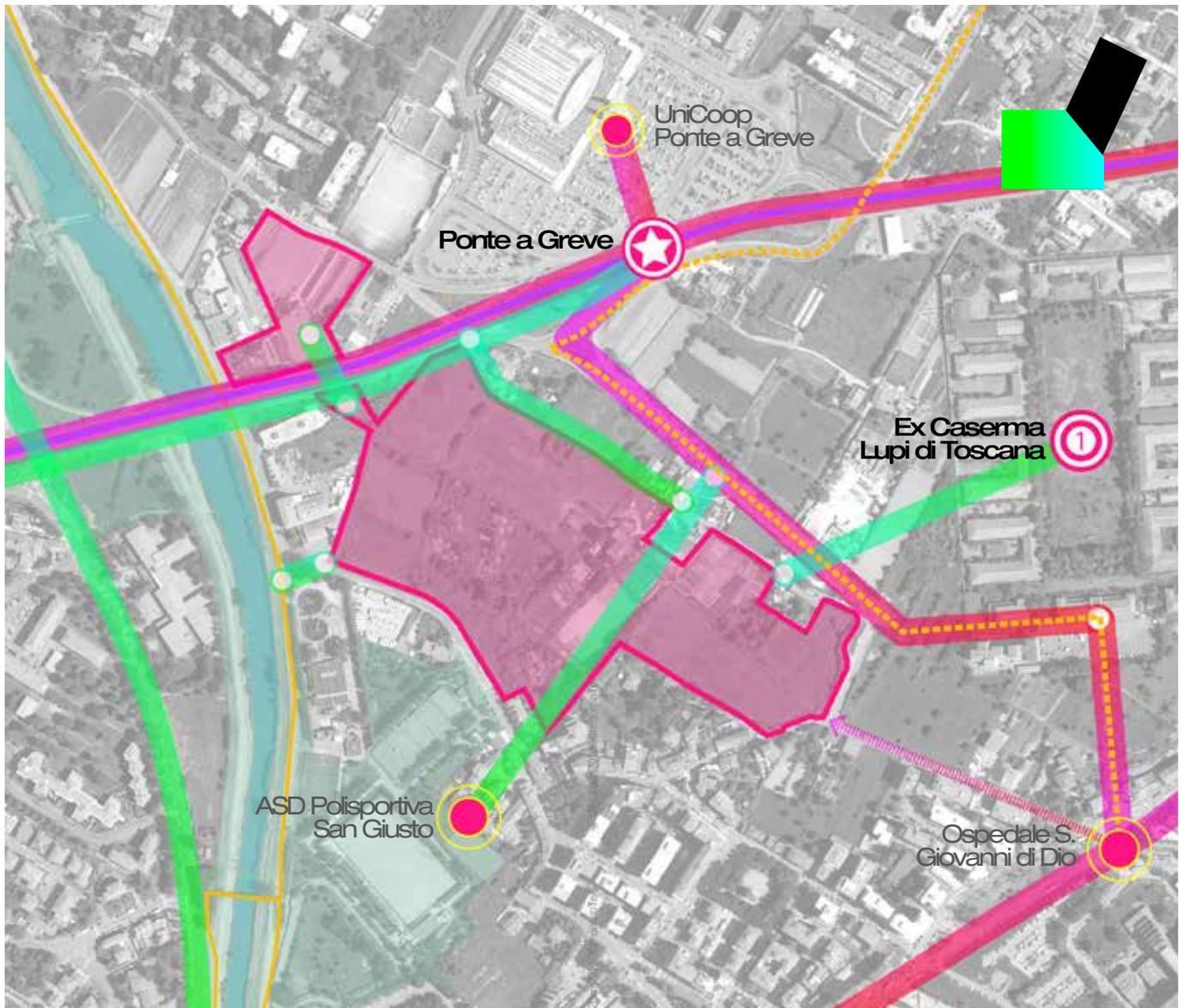
Fiume Greve

### ELEMENTI DI INTERESSE

Polo sanitario

Polo commerciale

Area polisportiva



- area bersaglio
- aree bersaglio
- ★ HUB intermodali

- centralità urbane/elementi d'interesse
- assi di potenziamento del verde connettivo
- assi di connessione spaziale, visiva e funzionale

- assi urbani strutturali da valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/ piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/ tramvia di progetto

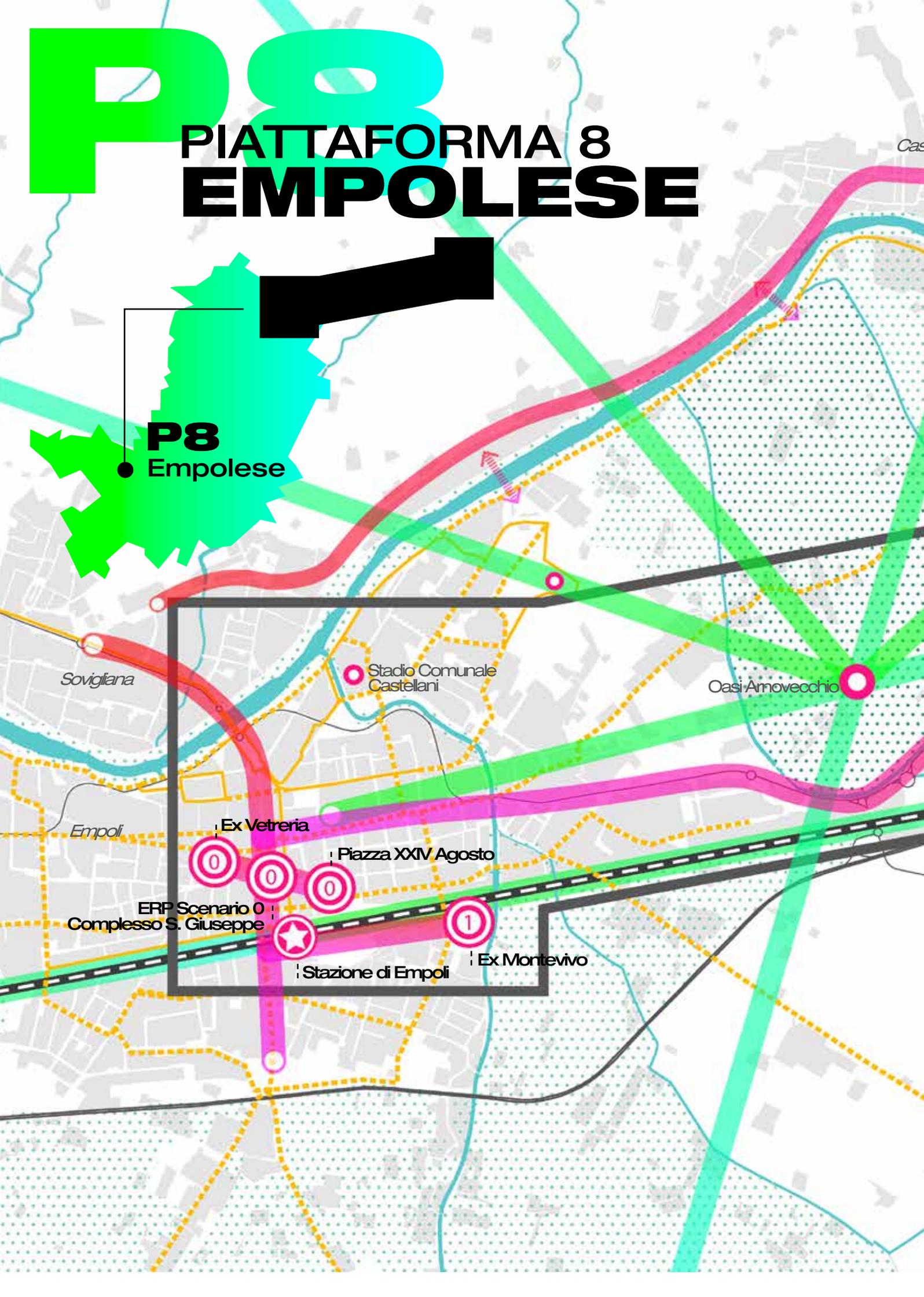
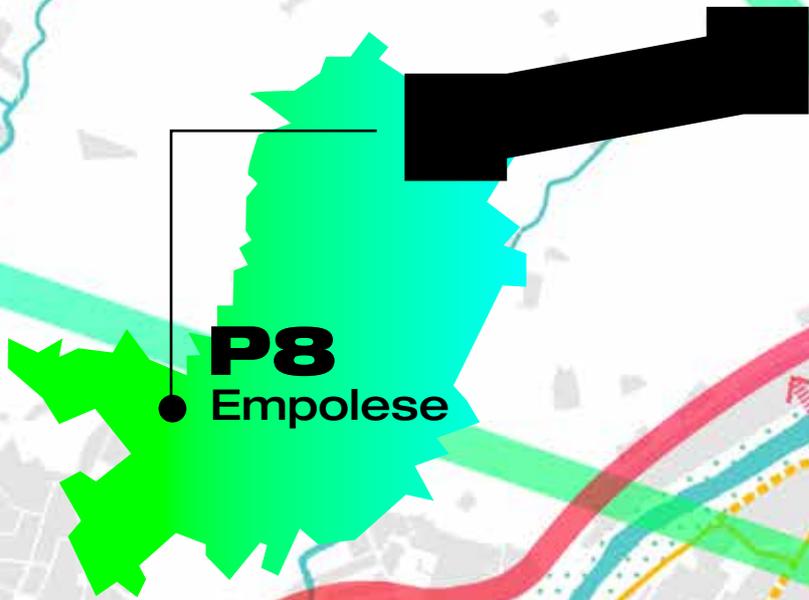
## indirizzi prestazionali

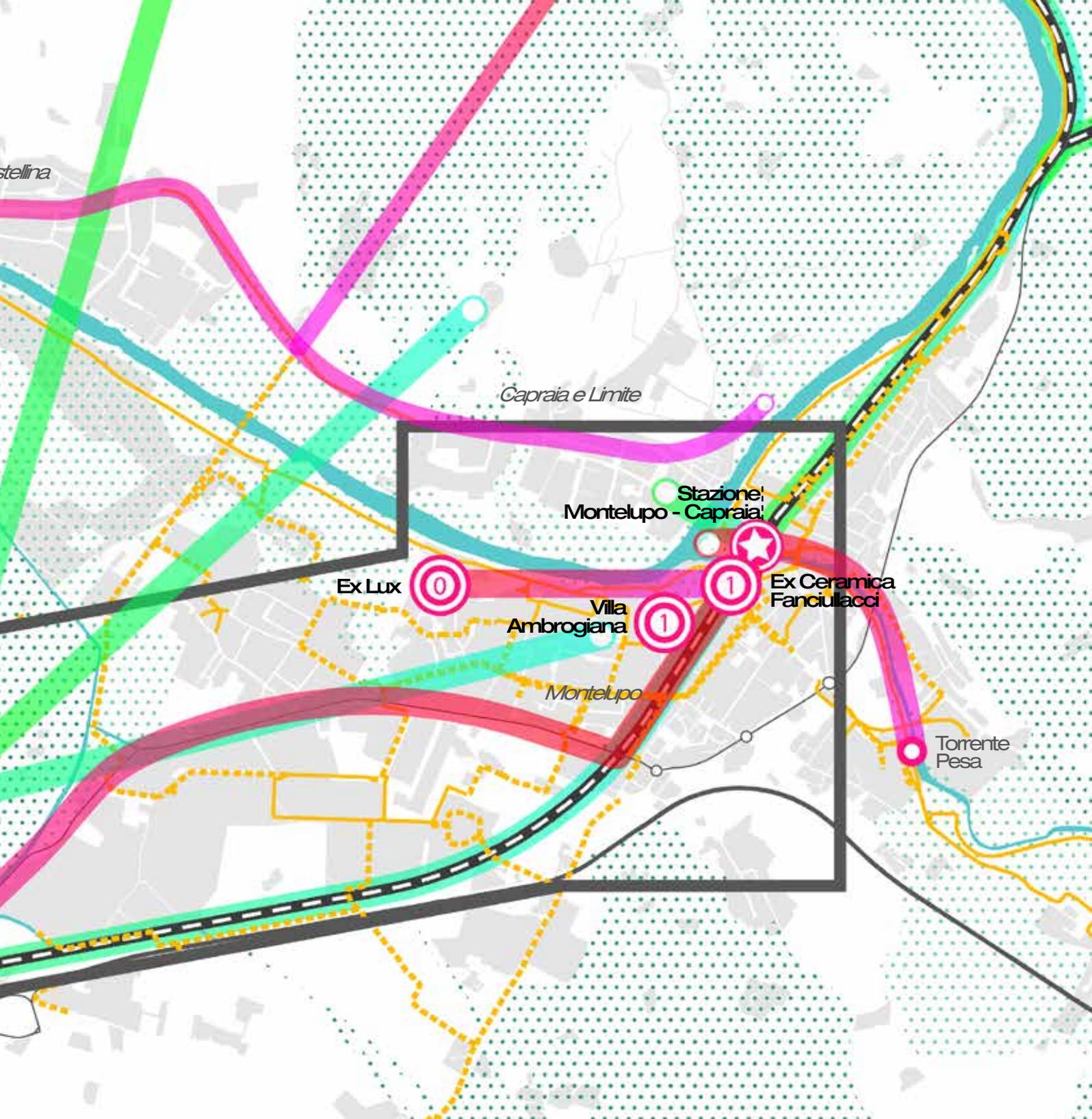
Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità veicolare e pedo-ciclabile mediante il posizionamento funzionale delle opere di connessione con le infrastrutture esistenti secondo un rapporto ponderato ai flussi di transito attuali e potenziali e mediante un'adeguata dotazione di aree di sosta rispondenti alle esigenze di automobilisti e ciclisti;
- la valorizzazione degli elementi funzionali della rete ecologica preservando e rinforzando le direttrici di connessione verde tra l'area, gli spazi limitrofi aperti e il corridoio fluviale del Greve;
- un rapporto spaziale e visivo/percettivo di connessione con viale Nenni, il tracciato tramviario e il Polo Sanitario;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici a supporto della comunità locale;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile dal tracciato tramviario e area d'ingresso a Scandicci;
- un rapporto dimensionale, spaziale e funzionale in coerenza e complementarità con la progettualità dell'ex Caserma dei Lupi di Toscana in un'ottica di coordinamento intercomunale;

# P8

## PIATTAFORMA 8 EMPOLESE





-  Hub intermodali
-  Aree bersaglio Scenario 0
-  Aree bersaglio Scenario 1
-  Aree d'interesse
-  Diretrici connessioni spaziali
-  Diretrici di potenziamento del verde connettivo

- Legature di trasporto**
-  Linea ferroviaria
  -  Pista ciclabile esistente
  -  Pista ciclabile di progetto
  -  Legatura blu
  -  Legatura verde

# ELEMENTI DI LEGATURA

## LEGATURA DI TRASPORTO

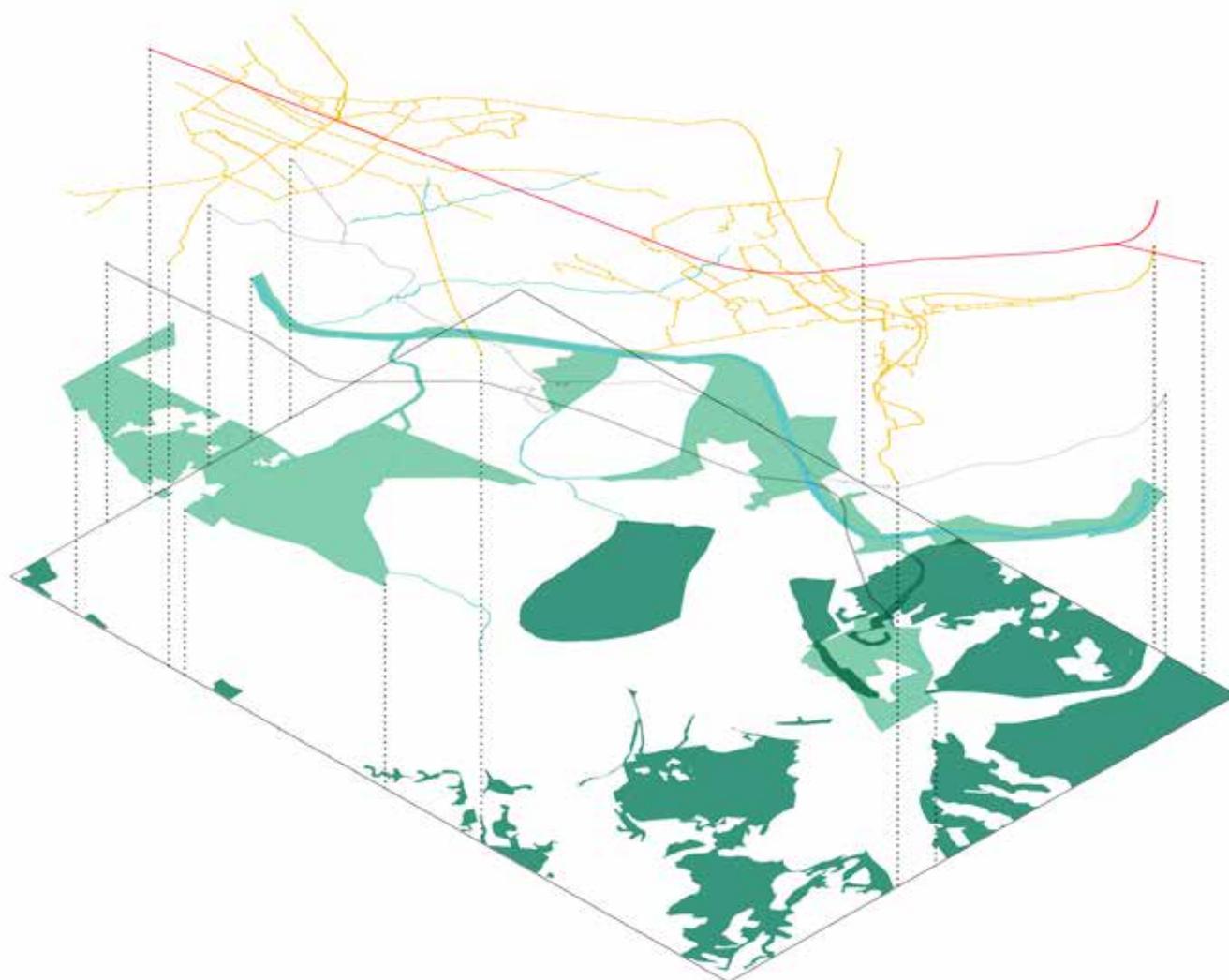
- Linea Ferroviaria
- Linea Tramviaria
- Strade principali
- Ciclovía dell'Arno

## LEGATURA BLU

- Fiume Arno

## LEGATURA VERDE

- Ambiti ambientali e naturali di rilievo



## indirizzi prestazionali

Le azioni territoriali sono indirizzate a garantire:

collegamenti tra la rete ciclabile urbana e il percorso della Ciclovia, in particolare connettendo alla rete ciclabile la stazione ferroviaria e gli spazi pubblici di maggior aggregazione;

servizi adeguati al percorso della ciclovia mediante spazi pubblici di sosta e ristoro, parcheggi per bici e attrezzature a servizio del cicloturismo sostenibile;

la valorizzazione dei percorsi escursionistici e di trekking esistenti di collegamento tra gli ambiti collinari e la piana in un'ottica di rete ricettivo-turistica integrata;

il potenziamento dei nodi ferroviari di Empoli e Montelupo Fiorentino integrati all'implementazione di una rete di mobilità lenta (ciclabile, percorsi pedonali, sentieri) volto a delineare un sistema di mobilità sostenibile sovraumunale d'area vasta e metropolitana;

la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria in ambiente urbano;

l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a favorire l'uso della micromobilità in ambito urbano;

la mitigazione dell'impatto paesaggistico e ambientale e dell'effetto barriera determinati dal passaggio dell'infrastruttura stradale di grande comunicazione;

l'incremento dell'impronta verde ed ecologica in ambiente urbano volta a mitigare gli impatti dei cambiamenti

climatici;

la permeabilità in ambito urbano delle direttrici verdi di livello territoriale accrescendo le connessioni ecologiche tra città e territorio aperto;

il potenziamento della connessione ecologica tra gli ambiti territoriali separati dal corso fluviale e la valorizzazione della riviera fluviale preservando i varchi ambientali esistenti lungo fiume;

un adeguato livello di sicurezza del fiume in particolare in corrispondenza dell'ambito urbano;

l'interazione tra l'ambiente fluviale e gli ambiti urbani che si affacciano direttamente sul corso d'acqua;

un alto livello di intervisibilità dello specchio d'acqua fluviale per preservare le visuali di riconnessione e la percezione della presenza dell'elemento naturale nell'ambiente urbano;

la valorizzazione dei caratteri naturali e ambientali del fiume Arno (in particolare nella zona dell'Arno Vecchio) volta a realizzare un sistema di "parco fluviale" quale elemento di connessione territoriale;

il consolidamento della connessione ambientale ed ecologica tra il fiume Arno e i suoi affluenti, in particolare il Torrente Pesa e Orme;

l'implementazione delle modalità d'interazione lungo le sponde del fiume con attrezzature/servizi di tipo ricreativo, sportivo e culturale;

il rafforzamento sinergico e cooperativo dell'interscambio dei servizi metropolitani rivolti alla comunità tra

i centri urbani separati dal fiume Empoli/ Spicchio-Sovigliana e Montelupo Fiorentino/Capraia

il consolidamento e l'integrazione a scala d'area vasta del sistema di strutture di rango metropolitano nel campo della cultura, della formazione, dello sport e della produzione favorendo l'interazione tra gli ambiti territoriali di piana e di collina;

# ASPETTI AMBIENTALI

## quadro delle conoscenze (indicatori di II livello)

RISORSA	STATO ATTUALE
<b>SUOLO E SOTTOSUOLO</b>	<p>La Piattaforma in questione interessa gli abitati di Empoli e Montelupo Fiorentino, in un'area pianeggiante a cavallo fra i due confini comunali. Dal punto di vista della pericolosità geomorfologica, non si riscontrano interferenze con le perimetrazioni di pericolosità eccetto per la porzione est per la quale si riscontra la presenza di marginali aree a pericolosità geomorfologica molto elevata (P4). Dal punto di vista idraulico l'area è interessata da ampie porzioni di territorio in pericolosità idraulica media (P2) e bassa (P1); la porzione centrale della Piattaforma, interessata dal Fosso Maestro di Cortenuova, è caratterizzata da una classe di pericolosità idraulica elevata (P3). Per quanto riguarda il tema legato al rischio idraulico si sottolinea come gran parte dell'area ovest sia caratterizzata in generale da una classe di rischio medio (R2) mentre la porzione di Piattaforma ad est è interessata da una classe di rischio prevalentemente elevato (R3); si riscontrano locali e circoscritte situazioni di criticità con classi di rischio idraulico molto elevate (R4).</p> <p>L'area è interessata da 53 siti per i quali è previsto un procedimento di bonifica, di questi 12 risultano avere un iter valutativo attivo pur non essendo regolarmente censiti all'interno dell'anagrafe toscana SISBON. Le superfici agricole in cui si esercita il biologico sono molto ridotte e disperse in zone marginali e lontane dai maggiori insediamenti.</p>
<b>ARIA (INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO)</b>	<p>La piattaforma territoriale Empolese presenta una geometria che si sviluppa sostanzialmente lungo l'asse ferroviario Firenze - Empoli. Le due infrastrutture principali, maggiormente rappresentative che condizionano il clima acustico dell'area sono rappresentate appunto dall'asse ferroviario Firenze-Empoli e dalla superstrada di grande comunicazione Firenze- Pisa - Livorno. Dall'analisi dei PCCA comunali è possibile notare come il territorio sia caratterizzato da un'alta variabilità di classi acustiche con una netta preponderanza delle classi acustiche III e IV. Al centro della piattaforma spicca una consistente area in classe VI (aree esclusivamente industriali). A completare la variabilità dell'area si notano piccole aree di tutela acustica in classe II, poste principalmente a ridosso del fiume Arno dove i livelli ambientali sono più bassi.</p>
<b>RISORSA IDRICA</b>	<p>Il reticolo idrografico dell'area esaminata consiste nella presenza del Fiume Bisenzio e di alcuni suoi affluenti sinistri quali ad esempio il Fiume Pesa, il Fosso Maestro di Cortenuova ed il Torrente Orme; il reticolo si completa con una serie di Fossi e Rii minori. Dal punto di vista qualitativo si riscontrano evidenti criticità legate al contesto fortemente urbanizzato: nello specifico l'Autorità di Bacino competente riporta uno Stato Ecologico "Pessimo" per quanto riguarda il Fiume Bisenzio e "Scadente" per quanto riguarda il Fiume Pesa. Il Torrente Orme ed il Fosso Maestro di Cortenuova presentano invece uno Stato Ecologico valutato come "Sufficiente". Aspetto qualitativo in linea con quanto evidenziato dalla stazione di campionamento e monitoraggio acque superficiali MAS-132, di pertinenza del Fiume Pesa, la quale seppur come elemento puntuale mostra livelli qualitativi assimilabili a pressioni antropiche. Per quanto riguarda lo stato qualitativo della risorsa idrica sotterranea, l'area insiste sul Corpo idrico del Valdarno Inferiore e Piana Costiera Pisana - Zona Empoli il quale assunto uno Stato Chimico valutato dall'Autorità di Bacino come "Buono". Aspetto in accordo con la rete di monitoraggio e campionamento acque sotterranee MAT la quale identifica la stazione MAT-P055 denominata "Pozzo Lago zona sportiva" ad uso potabile. Si segnala inoltre la presenza di 26 punti di captazione idropotabile.</p>
<b>BIODIVERSITÀ</b>	<p>La piattaforma si sviluppa sull'asse che unisce Montelupo a Empoli che costituiscono i due poli estremi in cui la componente urbanizzata è più concentrata, mentre la parte centrale risulta più rappresentata da superfici agricole anche se una certa continuità del tessuto urbano si ha lungo la FIPILI. Le segnalazioni di specie di interesse conservazionistico risultano essere molto limitate e riguardano in prevalenza il gruppo dell'avifauna con il piviere dorato (<i>Pluvialis apricaria</i>) che frequenta i laghetti sulla vecchia asa dell'Arno, habitat che predilige per lo svernamento. Importante in questo contesto risulta essere il varco in corrispondenza della vecchia ansa dell'Arno che non deve essere ulteriormente caricato urbanisticamente.</p>
<b>PAE-SAGGIO</b>	<p>Le strutture ricettive risultano essere concentrate nelle aree più densamente urbanizzate e sono rappresentate principalmente da affittacamere e case per vacanze</p>
<b>FATTORI CLIMATICI</b>	<p>La piattaforma "Empolese" dal punto di vista climatico presenta anomalie termiche estive tra le più rimarcate di tutta l'area metropolitana. Si notano infatti valori di delta oltre +1.X gradi Celsius segno dunque di una temperatura media estiva relativa all'anno 2021 maggiore di circa +1.X gradi Celsius rispetto alla temperatura media estiva di riferimento (periodo 2010-2020). I fenomeni di aridità estiva estrema e severa risultano aver interessato l'intera piattaforma per ben 3 anni (2004, 2009, 2017), mentre gli eventi invernali si sono ripetuti per 2 anni uno nel 2011 che ha interessato tutta la piattaforma ed uno nel 1986 che ha compreso solo la parte nord dell'area.</p>
<b>ENERGIA</b>	<p>La piattaforma presenta una notevole quantità di impianti per la produzione di energia rinnovabile, tutti del tipo solare. Una buona percentuale è rappresentata da impianti con un bassa produzione di energia (inferiore a 5 Kw) con qualche impianto sporadico, collegato ad attività industriali, a maggior potenza prodotta. L'area è attraversata in senso trasversale da un elettrodotto di 380 kV nella zona centrale. Insistono inoltre nella piattaforma due stazioni elettriche in cui confluiscono 3 linee di 132 kV</p>
<b>INFRASTRUTTURE DI RETE</b>	<p>La rete viaria di trasporto della piattaforma è caratterizzata sostanzialmente da due direttrici principali che scorrono longitudinalmente alla stessa. La prima direttrice è quella della linea ferroviaria Firenze-Empoli con la stazione di Empoli snodo fondamentale di trasporto. La seconda, di tipo stradale, è caratterizzata dall'asse SS67 che rappresenta ancora un'arteria con notevole mezzo di scambio (nonostante la presenza a sud dell'arteria di grande comunicazione FI-Pi-Li). Per il resto della piattaforma la densità della rete risulta ben distribuita con aumento importante nel centro urbano di Empoli. Le antenne per la telefonia mobile sono concentrate nelle zone urbane e principalmente nella zona di Empoli.</p> <p>La Piattaforma interessa principalmente i nuclei urbani di Empoli e Montelupo Fiorentino con relativi altri centri minori i quali risultano infrastrutturati dal punto di vista della rete acquedottistica e fognaria.</p> <p>Dal punto di vista delle infrastrutture digitali, cablate e non, l'area in esame mostra una totale copertura per quanto riguarda il servizio mobile 4G. Per quanto riguarda invece la fibra in banda larga FTTC, si sottolinea come le maggiori estensioni di copertura si verificano nei pressi del centro urbano di Empoli mentre sono tendenzialmente più carenti nei pressi dell'abitato di Montelupo Fiorentino.</p>

# indirizzi prestazionali

	elementi di attenzione
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adottare i dovuti accorgimenti per la riduzione del rischio idraulico e la relativa messa in sicurezza di aree potenzialmente interessate da fenomeni di allagamento;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ IDRAULICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Evitare interventi in aree interessate da pericolosità geomorfologiche elevate o molto elevate;</li> </ul>	PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimizzare quanto più possibile le eventuali interferenze sia con la risorsa idrica superficiale che con la risorsa idrica sotterranea al fine di preservarne gli stati qualitativi;</li> <li>Garantire la fascia di rispetto per le captazioni idropotabili presenti nell'area della piattaforma;</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> </ul>	QUALITÀ RISORSA IDRICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Valutare l'idoneità alla trasformazione dei siti interessati da procedimento di bonifica presenti;</li> </ul>	GESTIONE AREE IN BONIFICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tutelare le aree a verde e le aree silenziose presenti nella piattaforma;</li> <li>Incentivare interventi di riduzione delle criticità acustiche generate dalle due infrastrutture principali che attraversano l'area urbanizzata;</li> </ul>	INQUINAMENTO ACUSTICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantire il rispetto delle Distanze di Prima Approssimazione relative agli elettrodotti presenti nell'area;</li> </ul>	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> </ul>	SVILUPPO DELLE RINNOVABILI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> </ul>	IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare il ricorso ad energia prodotta da fonti rinnovabili;</li> <li>Incentivare la realizzazione ed il mantenimento di aree verdi ed ombreggiate per contrastare le ondate di calore nei periodi più caldi;</li> <li>Favorire la realizzazione di aree permeabili e verdi;</li> </ul>	RESILIENZA CLIMATICA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorire l'estensione del servizio TPL anche alle zone più periferiche;</li> </ul>	INFRASTRUTTURA STRADALE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estendere alle zone attualmente non coperte il servizio internet a banda larga FTTC;</li> </ul>	ACCESSIBILITÀ WEB
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitare ulteriori infrastrutturazioni che possono portare a fenomeni di insularizzazione ecologica;</li> <li>Mantenere liberi i varchi inedificati tra gli insediamenti o in caso di interventi adottare le opportune misure di mitigazione/compensazione;</li> <li>Salvaguardare la qualità ambientale dei corpi idrici e dei corsi d'acqua legati alla microfauna e agli animali che li frequentano;</li> <li>Prevedere in caso di intensivizzazione agricola opportuni interventi di infrastrutturazione ecologica;</li> </ul>	VARCHI ECOLOGICI

## gerarchie aree tematiche

AREE TEMATICHE	PRIORITÀ DI INTERVENTO					
	1	2	3	4	5	6
PERICOLOSITÀ IDRAULICA	■	■	■	■	■	■
PERICOLOSITÀ GEOMORFOLOGICA	■					
QUALITÀ RISORSA IDRICA	■	■	■	■		
GESTIONE AREE IN BONIFICA	■	■	■	■	■	■
INQUINAMENTO ACUSTICO	■	■				
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	■	■				
SVILUPPO DELLE RINNOVABILI	■	■	■			
IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO	■	■	■			
RESILIENZA CLIMATICA	■	■	■	■		
INFRASTRUTTURA STRADALE	■	■				
ACCESSIBILITÀ WEB	■	■	■			
VARCHI ECOLOGICI	■	■	■	■	■	■

# STAZIONE FERROVIARIA MONTELUPO CAPRAIA

COMUNE: **MONTELUPO**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZIONE FERROVIARIA PASSANTE**

DIRETTRICI SERVITE: **PISA-FIRENZE**

N° TRENI: **81**

CADENZAMENTO MEDIO: **28 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **1350**

FERMATA BUS URBANI



FERMATA BUS EXTRA-URBANI



AREA TAXI



BIKE SHARING



E-MOB



PARK AND DRIVE (AUTO)



PARCHEGGI MOTOCICLI



POSTI BICI



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualficazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualficazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualficazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



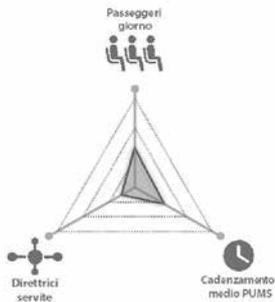
Nuove aree sosta park and ride



Riqualficazione tessuto urbano limitrofo a stazione

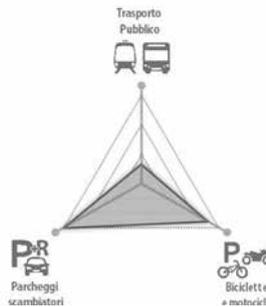
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passeggeri/giorno  
++  
Cadenzamento medio  
++  
Direttrici servite  
+

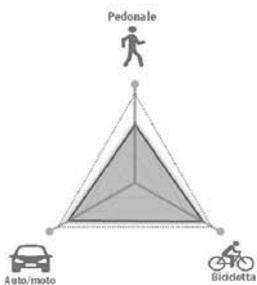
### INTERMODALITÀ



TPL  
+  
Biciclette/motocicli  
+++  
Parcheggi scambiatori  
++++

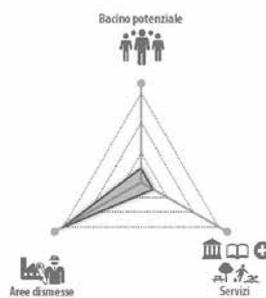
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
+++  
Bicicletta  
+++  
Auto/moto  
+++

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
+  
Servizi  
+  
Aree dismesse  
++++

## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione dei parcheggi scambiatori e dei park and ride in rapporto adeguato ai passeggeri giorno;
- un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.
- in seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.
- l'incremento della dotazione delle aree di sosta per le biciclette a servizio della stazione ferroviaria mediante l'individuazione di nuovi bicipark o servizi connessi alla mobilità ciclabile;

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



- un miglioramento dei servizi quali Bicipark e Ciclofficine "fai da te" (sicurezza ed autonomia ai ciclisti), aree riservate al Bikesharing, oltre ad una eventuale implementazione della rete ciclabile laddove questa non sia direttamente connessa al nodo.
- l'innalzamento della qualità ambientale dei degli spazi aperti e delle aree verdi limitrofe alla stazione ferroviaria;
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità

pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.

# STAZIONE FERROVIARIA EMPOLI

COMUNE: **EMPOLI**

TIPOLOGIA HUB:

**STAZ. FERROVIARIA DI COLLEGAMENTO**

DIRETTRICI SERVITE: **PISA-FIRENZE**

N° TRENI: **177**

CADENZAMENTO MEDIO: **16 MIN.**

PASSEGGERI GIORNO: **8791**

FERMATA BUS URBANI



FERMATA BUS EXTRA-URBANI



AREA TAXI



BIKE SHARING



E-MOB



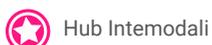
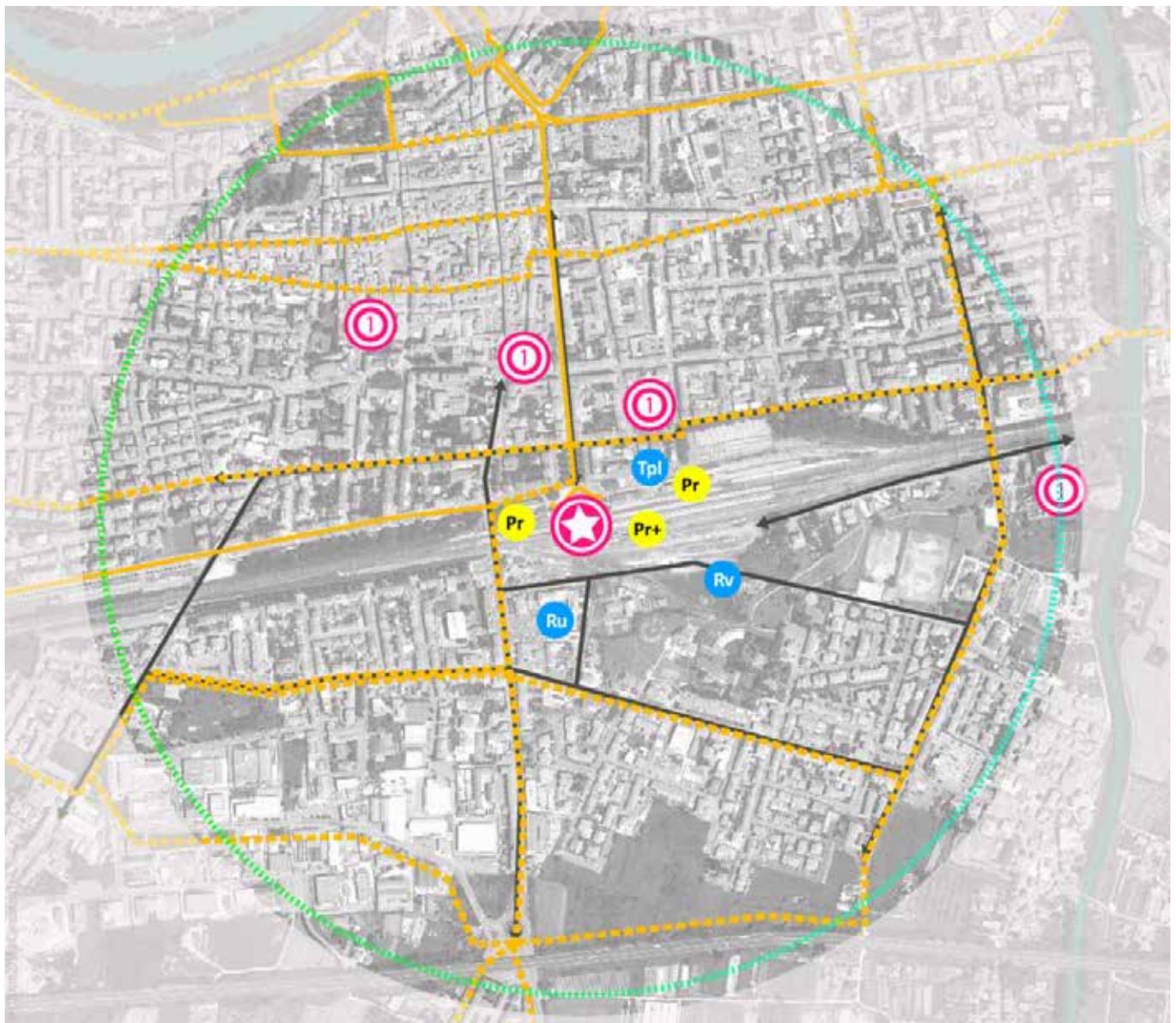
PARK AND DRIVE (AUTO)



PARCHEGGI MOTOCICLI



POSTI BICI



Hub Intemodali



Buffer 800 m



Riqualificazione assi urbani



Park and ride esistenti



Riqualificazione o nuove aree interscambio TPL



Aree Bersaglio scenario 0



Direttrici verde connettivo



Piste ciclabili esistenti



Nuovi bicipark o servizi a supporto della ciclabilità



Riqualificazione degli spazi aperti



Aree Bersaglio scenario 1



Centralità urbane



Piste ciclabili di progetto



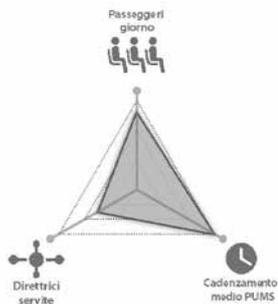
Nuove aree sosta park and ride



Riqualificazione tessuto urbano limitrofo a stazione

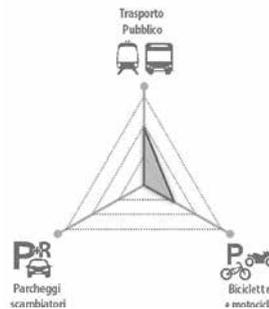
## CARATTERISTICHE DEL NODO

### SERVIZI FERROVIARI



Passeggeri/giorno  
++  
Cadenzamento medio  
+++  
Direttrici servite  
++++

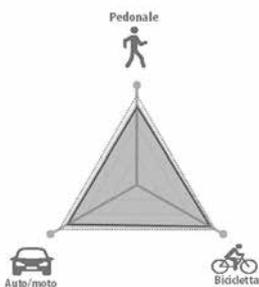
### INTERMODALITÀ



TPL  
+++  
Biciclette/motorcicli  
++  
Parcheggi scambiatori  
/

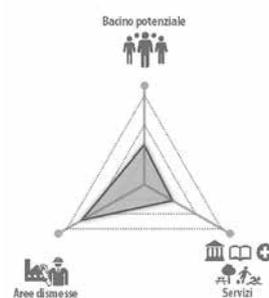
## CARATTERISTICHE DEL LUOGO

### ACCESSIBILITÀ



Pedonale  
+++  
Bicicletta  
+++  
Auto/moto  
+++

### INTORNO URBANO



Bacino potenziale  
++  
Servizi  
++  
Aree dismesse  
+++

## indirizzi prestazionali

Le politiche territoriali sono indirizzate a garantire:

- l'incremento della dotazione dei parcheggi scambiatori e dei park and ride in rapporto adeguato ai passeggeri giorno;
- un miglioramento e potenziamento dell'offerta di parcheggio, nonché nuove realizzazioni, con particolare attenzione alla qualità degli spazi pedonali di collegamento con la stazione.
- in seguito al crescente numero di auto elettriche, le aree a parcheggio dovrebbero essere dotate di apposite torri di ricarica.
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana delle fermate TPL;
- un miglioramento qualitativo e funzionale degli spazi pedonali e delle aree di attesa (es. abbatti-

## POTENZIALITÀ NODO

ALTA



- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.
- l'innalzamento della fruibilità tra le diverse parti di città separate dalle linee ferroviarie, sia mediante interventi di riqualificazione dei sottopassi esistenti, sia attraverso la creazione di nuovi attraversamenti.
- l'innalzamento della fruibilità e della qualità urbana degli assi urbani di accesso alla stazione ferroviaria mediante la predisposizione di spazi adeguati alla mobilità pedonale e mediante la cura del verde e delle alberature.
- un miglioramento funzionale degli spazi dedicati ad esempio al transito degli autobus (corsie e spazi di manovra riservati).
- l'innalzamento della qualità ambientale dei degli spazi aperti e delle aree verdi limitrofe alla stazione ferroviaria;
- il miglioramento della qualità del tessuto urbano e dei fronti limitrofi alla stazione mediante interventi di riqualificazione che possano prevedere la densificazione o la sostituzione edilizia, nuovi spazi pubblici e sociali

# AREE BERSAGLIO

## SCENARIO 0

### Montelupo

AB 8.0.1 Ex Lux

### Empoli

AB 8.0.1 Ex Vetreria Vitrum

AB 8.0.1 Complesso San Giuseppe

AB 8.0.1 Complesso Piazza XXIV Luglio

## SCENARIO 1

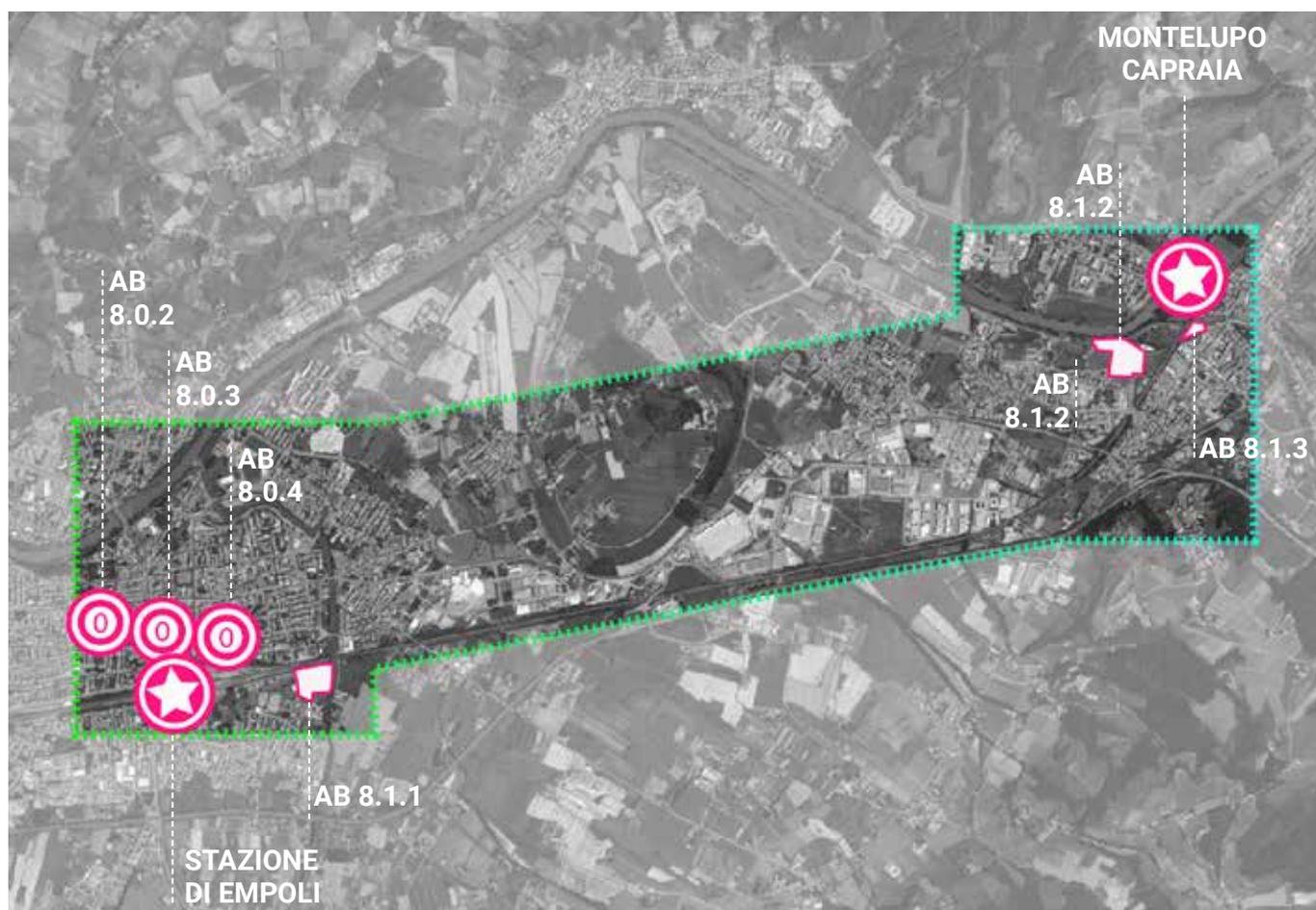
### Montelupo

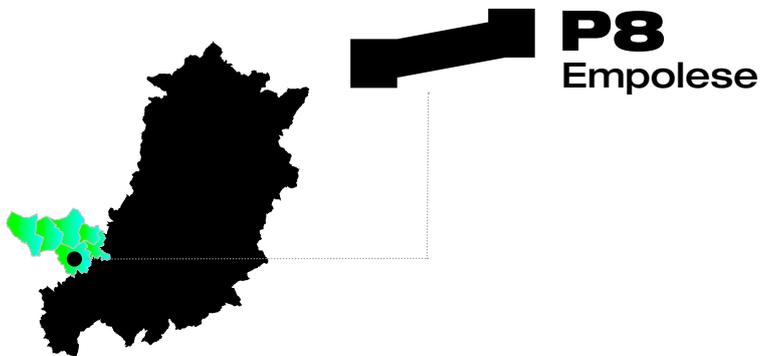
AB 8.1.1 Fanciullacci

AB 8.1.2 Villa Ambrogiana

### Empoli

AB 8.1.3 Ex Montevivo





## Zona Omogenea Z05 VALDARNO-EMPOLESE

L'analisi sui funzionamenti territoriali per lo sviluppo umano sostenibile ha fatto emergere la necessità di operare sinergicamente su 3 assi prioritari: assicurare l'accesso alla casa tramite infrastrutture e servizi per la promozione della qualità dell'abitare; rafforzare la capacità produttiva e l'innovatività delle imprese nei settori strategici per il territorio; mettere a disposizione nuovi spazi e servizi per l'inclusione sociale dei soggetti più fragili e vulnerabili; con particolare attenzione alle giovani generazioni e ai NEET. Gli assi sono stati identificati intrecciando i bisogni che il territorio ha espresso con il potenziale effetto "moltiplicatore" di questi possibili interventi sulle diverse dimensioni di sviluppo umano sostenibile.

## indicazioni per azioni di interesse metropolitano

Al fine di orientare le azioni territoriali verso lo sviluppo umano sostenibile sono da considerare di interesse metropolitano i seguenti assi prioritari:

SERVIZI SANITARI	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■
TURISMO SOSTENIBILE	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■

### RICOGNIZIONE ORIENTATIVA: interazione tra le politiche urbane locali e le indicazioni per le azioni di interesse metropolitano per la zona omogenea Z05 Valdarno Empolese

	AB 8.1.1	AB 8.1.2	AB 8.1.3
SERVIZI SANITARI	■	■	■
INCLUSIONE E COESIONE SOCIALE	■	■	■
SPORT, TEMPO LIBERO E CULTURA	■	■	■
SERVIZI EDUCATIVI E FORMATIVI	■	■	■
QUALITÀ DELL'ABITARE (SOCIAL HOUSING)	■	■	■
INNOVAZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI	■	■	■
TURISMO SOSTENIBILE	■	■	■
ECONOMIA CIRCOLARE	■	■	■

# AB 8.1.1

## Ex Ceramica Fanciullacci

COMUNE  
**MONTELUPO**

LOCALITÀ  
**MONTELUPO**

TESSUTO URBANO: TR

SUPERFICIE: 30.890 MQ

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

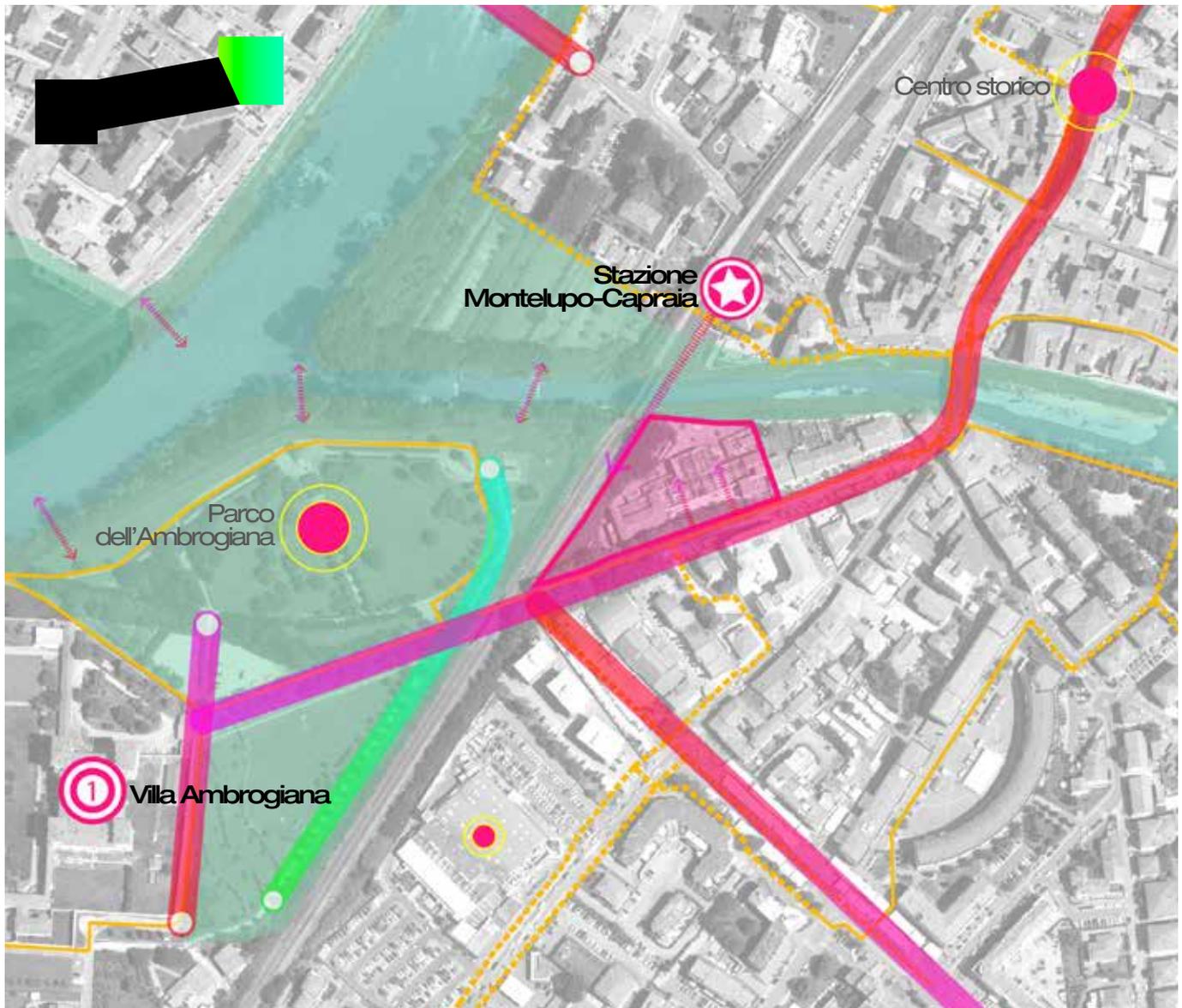
Linea ferroviaria  
Ciclopista sull'Arno

#### Legatura blu

Fiume Arno  
Torrente Pesa

### ELEMENTI DI INTERESSE

Stazione ferroviaria  
Parco dell'Ambrogiana  
Centro Storico



- area bersaglio
- aree bersaglio
- HUB intermodali

- centralità urbane/  
elementi d'interesse
- assi di potenziamento  
del verde connettivo
- assi di connessione  
spaziale, visiva e funzionale

- assi urbani strutturanti da  
valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/  
piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/  
tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità mediante il miglioramento dei collegamenti alla rete viaria esistente anche in termini di visibilità e di riferimento spaziale percettivo e mediante l'incremento dei servizi e delle infrastrutture volti a incentivare la mobilità ciclo-pedonale;
- un miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile in una prospettiva di riqualificazione urbana di viale Umberto I volta a valorizzare l'asse di connessione urbana centro storico/Villa dell'Ambrogiana;
- il rafforzamento del rapporto di prossimità tra l'area e la stazione ferroviaria (Stazione di Montelupo-Capraia) in termini d'interrelazione spaziale e di modalità di collegamento urbano;
- continuità ecologica di connessione tra l'area, il verde urbano limitrofo, le alberature poste lungo viale Umberto I e il corridoio ripariale del Torrente Pesa;
- una relazione visiva e spaziale diretta tra l'area e lo specchio d'acqua volto a definire un affaccio privilegiato verso il Torrente Pesa;
- un rapporto percettivo d'interazione tra il corso del fiume e l'ambito urbano riconducibile a viale Umberto I;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici a supporto della comunità locale;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;
- un rapporto dimensionale, spaziale e funzionale in coerenza e complementarità con la progettualità di Villa Ambrogiana in un'ottica di riqualificazione strategica dell'asse urbano di connessione tra la Villa Ambrogiana e il centro storico e dell'ambito fluviale;

# AB 8.1.2

## Villa Ambrogiana

COMUNE  
**MONTELUPO**

LOCALITÀ  
**MONTELUPO**

TESSUTO URBANO: TPS  
SUPERFICIE: 30.890 MQ

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

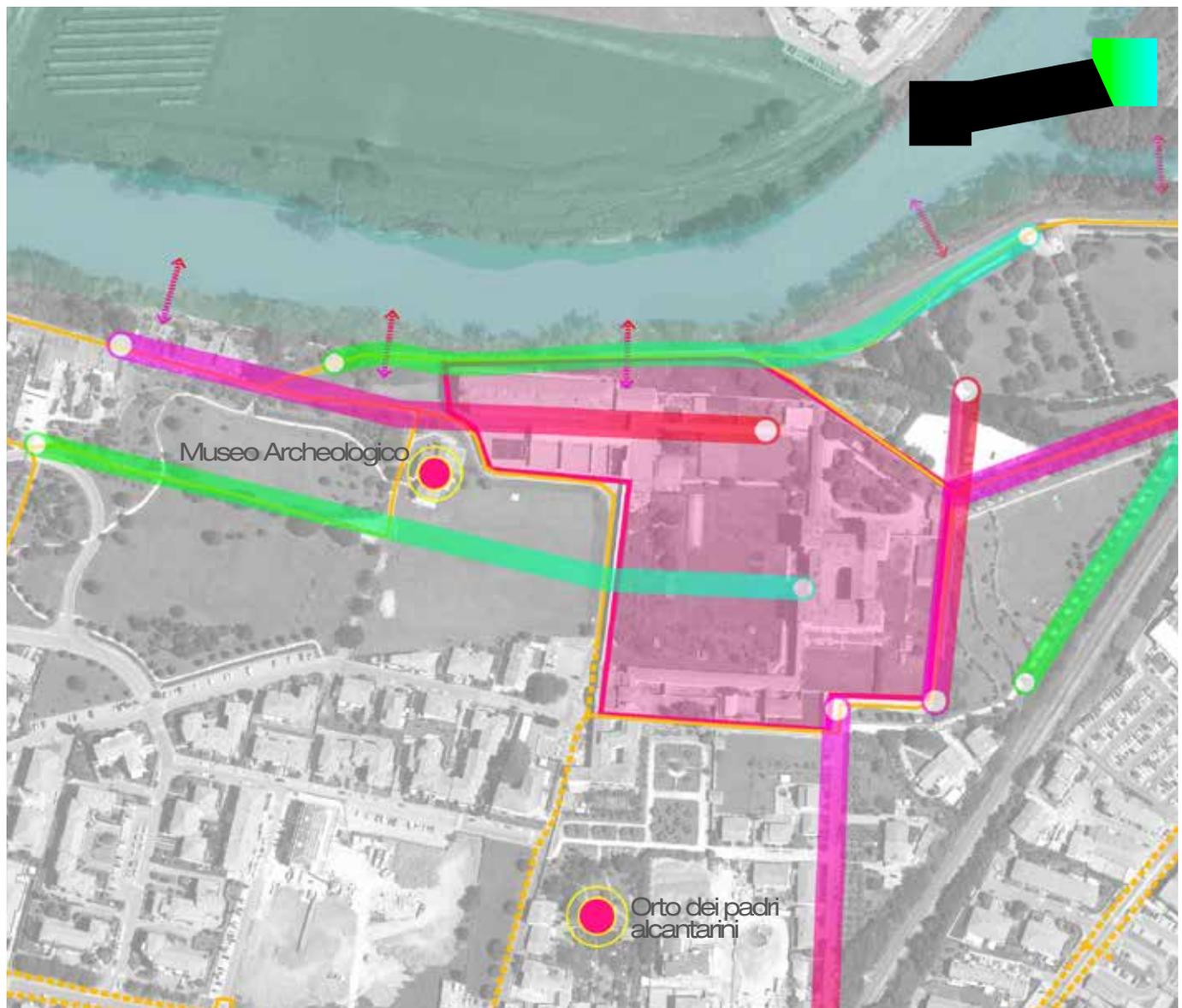
Linea ferroviaria  
Ciclopista sull'Arno

#### Legatura blu

Fiume Arno  
Torrente Pesa

### ELEMENTI DI INTERESSE

Stazione ferroviaria  
Parco dell'Ambrogiana  
Centro Storico



- area bersaglio
- aree bersaglio
- ★ HUB intermodali

- centralità urbane/elementi d'interesse
- assetti di potenziamento del verde connettivo
- assetti di connessione spaziale, visiva e funzionale

- assetti urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità mediante il miglioramento dei collegamenti alla rete viaria carrabile e pedo-ciclabile, l'implementazione dei servizi volti a favorire fruizione del trasporto pubblico e l'eliminazione di barriere per tutti gli utenti della strada in particolare per i soggetti deboli;
- il rafforzamento del rapporto di prossimità tra l'area e la stazione ferroviaria (Stazione di Montelupo-Capraia) in termini d'interrelazione spaziale e di modalità di collegamento urbano;
- un miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile in una prospettiva di riqualificazione urbana dell'asse di connessione urbana centro storico/Villa dell'Ambrogiana;
- continuità ecologica di connessione tra l'area, il sistema dei parchi urbani e il corridoio ripariale dell'Arno;
- un rapporto spaziale e visivo/percettivo di connessione diretta tra l'area e lo specchio d'acqua;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici a supporto dell'area vasta e di spazi pubblici e d'aggregazione a supporto della comunità locale al fine di creare una nuova polarità metropolitana;
- la preservazione della memoria del luogo in considerazione del valore storico e testimoniale ed architettonico, nonché dell'attestazione di bene architettonico e paesaggistico;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;
- un rapporto dimensionale, spaziale e funzionale in coerenza e complementarità con la progettualità dell'ex-Fanciullacci in un'ottica di riqualificazione strategica dell'asse urbano di connessione tra la Villa Ambrogiana e il centro storico e dell'ambito fluviale;
- un'interazione spaziale e visiva tra l'area e l'ambiente urbano esterno al fine d'incrementare i rapporti di integrazione/connessione con il tessuto urbano limitrofo, aprire idealmente l'area alla città e favorire il senso di appartenenza da parte della comunità locale.

# AB 8.1.3

## Ex Montevivo

COMUNE  
**EMPOLI**

LOCALITÀ  
**EMPOLI**

TESSUTO URBANO: **TPS**

SUPERFICIE: **30.890 MQ**

### ELEMENTI DI LEGATURA

#### Legatura di trasporto

Linea ferroviaria

#### Legatura blu

Fiume Orme

### ELEMENTI DI INTERESSE

Stazione ferroviaria

Parco pubblico



- area bersaglio
- centralità urbane/elementi d'interesse
- assi di potenziamento del verde connettivo
- assi di connessione spaziale, visiva e funzionale
- assi urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/tramvia di progetto

- centralità urbane/elementi d'interesse
- assi di potenziamento del verde connettivo
- assi di connessione spaziale, visiva e funzionale
- assi urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/tramvia di progetto

- assi urbani strutturanti da valorizzare o riqualificare
- piste ciclabili esistenti/piste ciclabili di progetto
- tramvia esistente/tramvia di progetto

## indirizzi prestazionali

Le politiche urbane sono indirizzate a garantire:

- un alto livello di accessibilità veicolare e pedo-ciclabile mediante il posizionamento funzionale delle opere di connessione con le infrastrutture esistenti secondo un rapporto ponderato ai flussi di transito attuali e potenziali e mediante un'adeguata dotazione di aree di sosta rispondenti alle esigenze di automobilisti e ciclisti;
- un miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile in una prospettiva di riqualificazione urbana dell'asse di connessione urbana centro storico/Villa dell'Ambrogiana;
- continuità dei percorsi pedo-ciclabili mediante collegamenti in sicurezza tra l'area, l'ambito urbano a nord del tracciato ferroviario e la stazione ferroviaria;
- una connessione funzionale e spaziale tra l'area e la stazioni ferroviaria (Stazione di Empoli) volta a favorirne e agevolarne le modalità di collegamento urbano;
- continuità ecologica di connessione tra l'area, gli spazi verdi urbani limitrofi, la fascia ferroviaria, il corridoio ripariale del Torrente Orme e l'ambito periurbano di prossimità;
- un'adeguata dotazione di servizi pubblici di interesse strategico a supporto dell'area vasta e della comunità locale;
- un rapporto equilibrato e idoneo tra fruizione/attività private e pubbliche al fine di favorire la fruizione e il recupero dell'area in un'ottica di mixità funzionale;
- la riduzione delle criticità indotte dalla cesura spaziale e visiva determinata dal passaggio della linea ferroviaria mediante una connessione materiale/immateriale con gli ambiti urbani di prossimità;
- una chiara riconoscibilità spaziale e simbolica al luogo, anche in termini di linguaggio architettonico, in quanto visibile da un punto di osservazione originale rappresentato dal tracciato ferroviario;
- un rapporto dimensionale e spaziale (pieni e vuoti) che si interfacci in coerenza formale con gli ambiti urbani limitrofi tra loro diversificati (parco pubblico, torrente Orme/territorio aperto, tracciato ferroviario);

