



COMUNE di EMPOLI

VARIANTE AL
PIANO STRUTTURALE (PS)
E AL **REGOLAMENTO**
URBANISTICO (RU)

Programma delle attività
di informazione e partecipazione

LE INTERVISTE IN PROFONDITA'

Giugno - Luglio 2023



INTRODUZIONE

Obiettivi delle interviste in profondità svolte sono stati:

- dare informazioni sul percorso partecipativo che accompagna la variante urbanistica e sulle 15 aree coinvolte nelle trasformazioni;
- verificare il grado di disponibilità dei soggetti a diventare parte attiva del processo stesso, partecipando agli incontri pubblici e facendo partecipare altri;
- indagare le aspettative in gioco e verificare la presenza di temi conflittuali di cui tener conto;
- raccogliere indicazioni, suggerimenti e informazioni sulle singole aree.

Ente/Associazione	Referente intervistato
Capogruppo PD	Simone Falorni
Capogruppo M5S	Anna Baldi
Capogruppo Fabbrica Comune per la Sinistra	Beatrice Cioni e Leonardo Masi
Capogruppo FdI	Andrea Poggianti
CGIL EMPOLESE VALDELSA	Gianluca Lacoppola
CONFINDUSTRIA EMPOLESE VALDELSA	Massimo Manzini
CNA EMPOLESE VALDELSA	Marco Goretti
CONFESERCENTI EMPOLESE VALDELSA	Gianluca D'Alessio e Eros Condelli
Consulta degli Studenti	Sofia Giaccaglia
UISP EMPOLESE VALDELSA	Arianna Poggi

Nonostante sia stato loro richiesto, non è stato possibile realizzare un'intervista con Andrea Faraoni (Capogruppo lista civica Questa è Empoli), Andrea Picchielli (Capogruppo Lega) e Vittorio Battini (Capogruppo Gruppo Misto).

Le interviste sono state svolte secondo una scaletta comune, che ha previsto una prima parte generale sull'approccio di variante, e una seconda parte in cui sono state passate in rassegna le varie aree nel dettaglio.

Di seguito si riassumono gli esiti raccolti.

OSSERVAZIONI GENERALI

Sulle tempistiche e la strategia di fondo

Siamo in dirittura d'arrivo con PSI e PO, era davvero necessario procedere con un'altra variante? Del PSI il Consiglio Comunale sa poco, ma l'impressione è che nasca con una pregiudiziale, perché il terreno è già occupato dalle previsioni di variante. Inoltre alcune previsioni non sono urgenti. Si dice che queste previsioni anticipano il PSI, ma con quale visione? Quali strategie? Qui non si vede la strategia.

Questa è una variante che anticipa la discussione sul PSI che sarà più sistemico, i giudizi su alcune questioni potrebbero cambiare in una logica più ampia.

Sul rapporto tra maggioranza e minoranza e sul rapporto tra democrazia rappresentativa e partecipativa

La maggioranza spesso lavora come se non esistessero le minoranze. Nel percorso partecipativo sul teatro si poteva indicare solo il nome ma poi non è stato scelto quello che era stato indicato. E' un dispiacere che vengano mortificati gli istituti rappresentativi e che i processi partecipativi sembrano inutili.

Sulle aree verdi

Nello spiegare questa variante, il Comune tratta le aree oggi verdi con destinazioni urbanistiche non realizzate come se fossero già realizzate, ma fino a che non vengono realizzate sono di fatto e svolgono spesso la funzione di aree verdi.

Sulle aree industriali

Le attività produttive sono fonte di ricchezza da tantissimi punti di vista per il territorio, non solo per loro stesse, perché l'azienda è anche luogo di vista e di socialità per i lavoratori.

E' però importante sottolineare alcuni aspetti generali.

Nella precedente variante al RU sulle aree produttive c'era una sovra-normazione, si entrava nel merito quasi dell'organizzazione d'impresa; la Legge Regionale prevede delle destinazioni d'uso, la variante quasi andava a dire dove fare produzione e dove uffici, ma questa scelta si è rivelata un boomerang. E' importante tenerlo presente per il prossimo Piano Operativo: **bisogna evitare di sovra-normare sulle aree produttive.**

Il disegno delle schede norma è un ottimo strumento perché flessibile, importante perché:

- L'economia oggi è schizofrenica, è difficile programmare un'azienda a 5 anni, oggi l'orizzonte temporale di un'azienda è di 6 mesi, le necessità cambiano velocemente. L'Italia non ci può fare molto, contano gli elementi esterni. Esempio: dalla fine degli anni 90 fino a prima del covid le aziende avevano "magazzino 0", durante e dopo la pandemia le aziende hanno ricominciato a "fare magazzino" per dare continuità alla produzione perché l'arrivo delle materie prime è diventata un'incognita.
- Le aree produttive a Empoli sono frammentate anche in aree non propriamente produttive, e in quei contesti non si possono applicare le stesse distanze e altezze che in aree omogenee.

E' importante coinvolgere le associazioni di categoria, perché a volte *l'azienda non parla la lingua dell'urbanistica e viceversa*: a volte capita che l'azienda sia convinta di aver chiesto una cosa, l'ufficio è convinto di aver adempiuto e poi invece, al momento della "messa a terra", gli interessi divergono. E' bene parlarsi e chiedere spiegazioni.

Spesso nei comuni più piccoli e nelle zone industriali frammentate o piccole (anche dei comuni grandi) c'è un problema di mobilità del personale: AT (ma prima anche l'altro gestore) non ritiene sostenibile attivare delle linee di trasporto pubblico per pochi lavoratori e questo è un problema. Lo stesso ragionamento vale anche per adsl, fibra, telefonia... per i servizi con costi d'impianto elevati serve una massa critica che permetta che l'investimento sia sostenibile. Quindi a volte quando mancano i servizi non è colpa né di chi dà i servizi né del sindaco, ma di programmazione del territorio: **le aree industriali devono avere una massa critica che renda gli investimenti sostenibili per i privati.** Non può essere che ogni comune abbia la sua piccola area industriale, oppure che in un Comune ce ne siano tante piccole.

In generale oggi si può essere favorevoli o contrari all'allargamento della Zignago, nel rispetto del contesto, un'azienda che investe è una garanzia che rimanga. Ma serve **una prospettiva di indirizzo**

pubblico degli sviluppi industriali: non aspettare che siano le aziende a fare delle proposte, ma provare a costruire una visione organica con soluzioni più adeguate per il territorio.

Servirebbe una visione d'insieme anche delle aree del Terrafino e delle altre zone industriali, che oggi sono zone degradate e inospitali per chi le vive. Serve un confronto con aziende e parti sociali per rendere vivibile l'area per i lavoratori.

Non c'è parcheggio, marciapiede, punto ristoro, tpl, pista ciclabile, si mangia sullo scalino dell'azienda. Allora gli spazi ancora disponibili andrebbero pensati per rimediare a queste mancanze. Le categorie sociali potrebbero essere ascoltate in commissione consiliare prima dell'approvazione delle variante.

Su logistica e movimentazione merci

Non è pensabile che ogni azienda faccia il proprio hub, serve una risposta complessiva che arrivi dalla pianificazione pubblica.

Sul commercio

Il commercio, a Empoli, soffre di un qualcosa che non dipende da nessuno ma è incentivato dalla mancanza di un sistema di regole precise. Il negozio di vicinato ed il piccolo commercio stanno soffrendo della concorrenza degli acquisti online e della grande distribuzione organizzata, che fino a qualche anno fa era la "pecora nera" del commercio tradizionale. Questa sofferenza caratterizza principalmente il centro storico. Le città come Empoli hanno la necessità di avere il più possibile funzioni e servizi che gravitino intorno al centro storico con la garanzia di avere una buona accessibilità e la possibilità di sosta; anche se queste indicazioni sono in controtendenza rispetto agli indirizzi di mobilità sostenibile, avere parcheggi auto a disposizione limitrofi al centro cittadino sarebbe opportuno. Al contempo è necessario limitare eventuali nuovi insediamenti di medie e grandi distribuzioni, che sono già presenti e anche in maniera importante, perché ulteriori insediamenti farebbero spostare i flussi verso la periferia danneggiando ulteriormente il centro storico.

Sullo sport

In generale è importante investire sulle piccole realtà, anche su sport minori, per ampliare l'offerta e la possibilità di scelta per i cittadini. Ci si chiede a volte se abbia senso costruire nuove aree sportive quando ce ne sono alcune esistenti che sono in sofferenza (per mancanza di investimento, non per scelte urbanistiche), comunque si capisce la logica che c'è dietro alla scelta urbanistica della variante.

1. AMPLIAMENTO DELLO STABILIMENTO ZIGNAGO VETRO PER NUOVA AREA DEPOSITO E STOCCAGGIO, IN LOCALITÀ CASTELLUCCIO

Le vicende pregresse, in particolare il conflitto sul gassificatore, rende questa situazione da osservare (*la ferita non è rimarginata*).

Quasi tutti sostengono il progetto di ampliamento della Zignago, ma alcuni esprimono cautele o perplessità.

C'è il timore che la costruzione del gassificatore non sia completamente esclusa (*la questione del gassificatore non è chiusa*) soprattutto a causa della posizione del PD regionale e del conflitto tra

Enti che c'è stato (che *non fa mai bene a nessuno*): per il Comune far fare i magazzini impedirà la realizzazione del gassificatore, ma qualcuno non ci crede (*la storia del terzo forno non convince, i terreni sono tanti lì intorno*).

Riunire i magazzini è una scelta vincente ed opportuna dal punto di vista ambientale perché diminuisce il trasporto su gomma, ma ci sono perplessità sulle dimensioni dell'ampliamento richiesto, ci si chiede se il raddoppio dei volumi comporterà un'eccessiva diminuzione delle aree verdi, o aumenterà le condizioni di rischio idrogeologico, se il cuscinetto di protezione della frazione di Marcignana verrà messo in discussione. *Bisogna trovare una soluzione che tuteli sia la Zignago che Marcignana, servono intorno dei servizi, la frazione deve rimanere in una "campana di vetro".* Se un'azienda investe, deve essere favorita, ma si deve andare incontro alle esigenze del territorio: *non ci deve essere conflittualità tra sito produttivo e insediamento abitativo.*

Qualcuno fa notare che oggi le aziende, soprattutto le multinazionali, sono molto attente all'inserimento paesaggistico e all'abbattimento degli inquinanti, quindi anche in questo caso ci sarà una qualità progettuale tale che non si arriverà al conflitto con la parte residenziale. Servono meno norme e più responsabilità dei professionisti e qualità progettuale.

Qualcuno esprime dubbi sull'utilità della previsione della nuova strada: forse serve alla Zignago, non ai marcignanesi. Se la nuova strada non serve all'azienda, va discussa col territorio.

Qualcuno cita il ponte di Isola: l'auspicio è che venga rifatto, ma non per farci passare i camion.

Per alcuni sarebbe stato meglio aspettare il nuovo Piano Strutturale Intercomunale il nuovo Piano Operativo; non importa se l'azienda ha fretta, prima vengono gli interessi della città.

2. MODIFICA DEL PERIMETRO DEL PUA 12.11, A NORD DI CASTELLUCCIO IN FREGIO A VIA LUCCHESE

Non sono state raccolte indicazioni significative.

3. MODIFICHE AL PUA 14.3, COMPRESO TRA L'AREA PRODUTTIVA ESISTENTE LUNGO VIA DELLA PIOVOLA ED IL RIO DELLA PIOVOLA

Alcuni degli intervistati ci tengono a rimarcare le perplessità o contrarietà sulla localizzazione dell'area produttiva di Via della Piovola in generale, prevista dalla precedente variante del 2018: sarebbe stato meglio completare l'area del Terrafino piuttosto che espandersi ulteriormente in un'area che era a destinazione agricola; per qualcuno si è trattato di una grande speculazione edilizia.

Altri intervistati invece esprimono l'auspicio che si vada avanti il più velocemente possibile, perché l'azienda è molto rilevante per il territorio (*tutto ciò che si può fare va fatto*).

Nello specifico sulle previsioni della variante 2023, sono state espresse alcune domande:

- il vincolo paesaggistico nei 150 m intorno al Rio della Piovola: verrà rispettata questa distanza?
- la tutela idraulica del territorio e in particolare di alcune residenze lungo via del Pino: la non realizzazione della Cassa di espansione diminuirà la sicurezza?

Infine alcuni hanno tenuto a sottolineare che *più si estende la zona industriale, più serviranno servizi al sito produttivo*; già oggi c'è un problema di accessibilità, dovuta a scarso collegamento tpl e mancanza di pista ciclabile, e di parcheggi. Si spera che dentro la discussione generale del PSI si ripensi l'accessibilità al sito.

4. NUOVA PREVISIONE NELL'AREA DELL'EX PUC 3.7, LOCALITÀ CARRAIA

Siamo nella terza area artigianale-industriale della città, che però è caratterizzata dalla compresenza di interi isolati residenziali. Questa commistione genera diversi atteggiamenti negli intervistati.

Alcuni sono favorevoli a modificare la destinazione d'uso residenziale in artigianale, ma l'auspicio è che si trasformi più in area commerciale che produttiva, e che siano date compensazioni verdi anche per tutelare le residenze che già ci sono. In particolare il verde dovrebbe essere connesso al parco esistente di Carraia. L'obiettivo dell'intervento deve essere rendere frequentata l'area, evitare che si crei un dormitorio, creare un punto di aggregazione che oggi non c'è, dare identità all'area urbana. Il modello potrebbe essere piazza dell'unione europea a Montelupo, dove c'è una commissione di residenziale terziario e commerciale.

Alcuni invece ritengono che l'area sia già molto urbanizzata e che l'area sia un cuscinetto che dovrebbe restare verde e tener separate aziende e residenze.

Dicono "l'area serve per riunire"... ma unire cosa? Aziende e abitazioni non vanno riunite, vanno tenute separate!

Anche a Carraia, più che al Terrafino, ci sono capannoni vuoti, quindi ha poco senso costruirne altri. L'area dovrebbe restare verde e diventare accessibile e ben arredata, connettendosi al parco a nord.

5. COMPLETAMENTO DI AREA IN LOCALITÀ TERRAFINO

Il dibattito sull'area si è sviluppato in due direzioni, una relativa all'intera area del Terrafino e una più riferita al lotto specifico.

L'area del Terrafino è stata definita *figlia di un dio minore*: è una zona di natura artigianale-industriale percepita come degradata, ci sono rotonde e verde abbandonato, le strade sono piene di buche e dissestate, ci sono pochi servizi (mancano le banche, le poste, palestra, servizi vari etc). Si dice che Autolinee Toscane voglia tagliare in quella zona diverse linee in alcune fasce orarie, diminuendo ancora di più l'accessibilità non con mezzo privato, non ci sono collegamenti ciclabili. Inoltre, una volta concluso il ciclo lavorativo (alle 17.00), la zona rimane deserta e quindi destinata al degrado urbano e sociale, che va ostacolato attraverso la riqualificazione commerciale e sociale. L'auspicio è quindi quello di una riqualificazione generale dell'area: strade e verde sistemato, maggiori servizi, maggiori collegamenti con tpl e ciclopiste; per qualcuno è necessario rendere la zona più promiscua con altre varianti.

Nello specifico del lotto da trasformare, per alcuni non ci sono perplessità di alcun tipo, mentre per altri i problemi ci sono.

- L'area è verde, dovrebbe restare verde. *L'ossigeno viene dal verde, non dal cemento.*

- Intorno ci sono volumi dismessi, vuoti e degradati, altri in costruzione che si sono fermati; prima di costruire nuovi capannoni andrebbero riutilizzati quelli, non ha senso levare quel poco di verde che c'è rimasto, si tratta di consumo di suolo immotivato.
- Qualcuno sottolinea che oggi l'area non è recintata e percepita come privata, i residenti (che al Terrafino ci sono sia sulla statale che dentro al triangolo) la usano per portare i cani e per far giocare i bambini, è un'area di servizio.

Ma ce n'è bisogno? Il proprietario pensa di sì, ma come pubblico si dovrebbe ragionare diversamente.

6. RIQUALIFICAZIONE DI CENTRO IPPICO, ZONA PIOVOLA – VILLANUOVA

Quasi tutti sono favorevoli all'intervento: si tratta di un'area consolidata, non ci sono aspetti preoccupanti, anzi è giusto creare una varietà di offerta sportiva qualificata sul territorio.

Qualcuno però sottolinea che bisogna fare attenzione alle strade vicinali ad uso pubblico, perché alcune sono senza consorzio e senza servizi in comune, e questo crea grossi problemi di manutenzione; il raddoppio del centro ippico potrebbe contribuire a migliorare le strade intorno?

Raccogliamo una sola espressione contraria all'intervento da parte di una persona vegana e animalista, che esprime quindi contrarietà in generale al mondo dell'ippica.

7. POTENZIAMENTO E AMPLIAMENTO DELL'AREA SPORTIVA DI MONTEBORO

Il fatto che l'area sia poco urbanizzata e a carattere rurale è stata interpretata in due sensi: per qualcuno è adatta a dare una risposta doverosa ad un bisogno espresso da tempo, per altri invece si tratta di occupazione eccessiva di suolo in area agricola (è vero che verranno costruiti campi di calcio, ma si deve comunque spianare, irrigare etc...)

Sono stati espressi anche dubbi su:

- la costruzione di troppi servizi accessori: foresteria, ristorante e tutti quei volumi che hanno poco a che vedere con lo sport – per qualcuno si tratta di troppo cemento;
- la viabilità di accesso problematica che andrebbe migliorata;
- il collegamento dell'operazione con quella dello stadio;
- la polemica sulla proprietà dell'area (della società o di una persona?).

Chi esprime contrarietà assoluta vede l'operazione come uno sventramento di una collina: *l'Empoli Calcio non è un valore stabile della città, è il bosco il vero valore.*

Qualcuno sottolinea che in città ci sono tante aree sportive in decadimento, e quindi, anche se si capisce l'esigenza di impianti omologati e collocati lì, ci si chiede se non avrebbe avuto senso riqualificare altrove.

Viene citato anche il problema della zona della Viaccia che è lì adiacente: perché non chiedere delle opere anche lì e mettere a sistema l'area sportiva pubblica con quella privata?

Qualcuno afferma che non si tratta di un'operazione urgente e che sarebbe stato meglio aspettare il PSI.

8. NUOVA PREVISIONE NELL'AREA EX MONTEVIVO (EX PUA 3.1), STUDENTATO E AREE COMMERCIALI IN LOCALITÀ PONZANO.

L'area è vasta e abbandonata, una nota dolente di ingresso alla città, e va bene qualsiasi intervento pur di vederla riqualificata. Si tratta di una operazione utile e interessante anche perché *tutto ciò che è recupero di aree dismesse è meglio che costruire da zero.*

Qualcuno invece esprime dubbi e perplessità, altri dei suggerimenti.

Sullo studentato

Per alcuni lo studentato vicino alla stazione è un'ottima idea, interessante e utile, una sfida complicata, *chissà quando arriverà ma intanto va bene prevederlo.*

A Firenze gli studenti ormai sono marginalizzati, stanno in periferia; prima stavano in centro storico, poi nella media città, ormai ai margini. Lo *student hotel* di lusso sul modello fiorentino non avrebbe senso, se a Empoli i prezzi saranno calmierati come alternativa al modello Firenze va bene, ma l'operazione va accompagnata, va comunicata bene. Serve una visione di area metropolitana.

Lo studentato porterebbe anche un flusso nuovo di persone, che va necessariamente legato anche al commercio e ad un rilancio funzionale importante di servizi e destinazioni nuove per i giovani che risiederanno lì. La struttura dovrebbe essere dotata di una mensa interna e di aree comuni che favoriscano la socializzazione.

Lo studentato non deve diventare un "ghetto", deve essere ben collegato al centro oltre che alla stazione: gli studenti devono comunque avere la possibilità di spostarsi e di raggiungere il centro in modo agevole. A questo proposito, parlando di mobilità, le richieste generali sono due: biglietto unico e valido per tutti i mezzi (autobus e treno) e incremento le linee del trasporto pubblico perché alcune frazioni sono tagliate fuori da questo tipo di servizio (i mezzi di trasporto pubblico, in alcune frazioni di Empoli, entrano ed escono – direzione centro - solo ed esclusivamente in orari sensibili come la mattina presto e sull'ora del pranzo, giusto per andare a scuola e tornare a casa dopo la fine della scuola).

Sarebbe positivo per gli studenti universitari che ancora ci sono a Empoli e che frequentano i corsi rimasti.

Qualcuno sottolinea che non è contrario allo studentato, ma alcune facoltà dell'Università di Firenze sono state mandate via da Empoli per motivazioni non condivisibili, e ora ha poco senso attrarre di nuovo gli studenti.

Ci sono dubbi anche sull'attrattiva dell'operazione: *perché uno studente dovrebbe vivere a Empoli? Si perderebbe l'esperienza della vita universitaria.*

Qualcuno invece esprime vera contrarietà. La pianificazione si deve fare a partire dalla lettura dei bisogni del territorio: *la città non ha bisogno di uno studentato, di cosa ha bisogno la città?* Ci sono tanti appartamenti vuoti e non è disponibile il dato, c'è l'emergenza abitativa... servirebbe altro.

Sul collegamento ferroviario

Oggi la ferrovia non funziona bene come collegamento veloce: se Empoli viene considerata città metropolitana di Firenze, allora si deve chiedere la tramvia e il biglietto unico.

Su viabilità e mobilità

In città ci sono 5 sottopassi ferroviari importanti e vetusti di cui tre da rifare: Pratignone, Carraia e Via Bonistallo. Chi realizza l'operazione Montevideo deve farsi carico di ampliare il sottopasso di Pratignone.

Va allargata anche Via Bellini (*altrimenti si fa un imbuto*) e bisogna ripensare anche incrocio con Via XI febbraio.

Si suggerisce di utilizzare l'area di Via Nobile per un parcheggio sul modello Kiss and go per la stazione.

Sulle previsioni commerciali

Le associazioni di categoria chiedono di essere coinvolte anche durante la fase di progettazione e ideazione dei servizi commerciali e delle destinazioni che andranno a svilupparsi in questa zona.

Il rischio è di far nascere un luogo *bellissimo e scintillante* ma creare *una mazzata sul groppone dei commercianti*.

Per alcuni, in modo netto, Empoli non ha bisogno di nuovi supermercati, 1500 mq previsti sono una enormità (*ci sono già troppe Coop*). Se si deve rendere redditizia l'operazione, meglio prevedere piccole botteghe, un centro commerciale naturale ex novo. Intorno c'è un bel tessuto residenziale, tranquillo, che non si può snaturare.

Sarebbe interessante valutare non solo insediamenti commerciali ma anche dell'artigianato storico empolesse.

Sugli aspetti ambientali

La Montevivo va bonificata, ci passa anche un corso d'acqua che viene percepito come inquinato e portatore di inquinamento anche nelle aree limitrofe, anche nel parco pubblico.

Qualcuno esprime preoccupazione che sia l'ennesima promessa non mantenuta: ci vuole visione ma non si può volare alto senza basi realistiche.

9. AMPLIAMENTO DEL POLO SCOLASTICO IN VIA SANZIO PER REALIZZAZIONE DI NUOVO LICEO VIRGILIO

Qualcuno è completamente favorevole all'iniziativa: il liceo starà bene all'interno del polo scolastico, per fortuna nel 2019 è stata inaugurata la nuova viabilità, in questo modo l'area dovrebbe farcela a sostenere anche questa nuova previsione, insieme a quella della pista di atletica. Ci troviamo in un punto strategico e molto ben collegato della città, vicino alla FI PI LI e alla stazione degli autobus.

Qualcuno invece riconosce che attualmente il Virgilio è in condizioni pietose e bisogna far qualcosa, accetta anche la vocazione scolastica dell'area di Via Sanzio, ma esprime delle perplessità.

Sulla mobilità/viabilità

In via Sanzio sono già presenti altre quattro scuole con un totale di circa 5.000 studenti, che nei momenti di entrata e uscita da scuola, intasano completamente il traffico. Ci sarà la pista di atletica, davanti un condominio, c'è già "il coppone"... Tra i mezzi privati (auto, moto, motorini e bici) e quelli pubblici, in quei due particolari momenti, la situazione è davvero congestionata creando disagi

notevoli anche per chi si sposta per andare al lavoro che si trova ad entrare tardi al lavoro. Via Sanzio è già congestionata adesso, cosa succederà dopo?

Qualcuno suggerisce di costruire una nuova strada sul retro lungo la ferrovia con entrata dal retro fino alla rotonda fino al centro commerciale, che crei un percorso circolare per macchine e mezzi pubblici. Altri invece sono contrari a nuove strade e vorrebbero puntare su

- una migliore organizzazione del tpl: gli orari oggi non coincidono con entrate e uscita da scuola, le fermate sono in carreggiata e invece dovrebbero essere costruite fuori così da non creare ingorghi;
- lo scaglionamento degli orari di entrata e uscita, che però non può essere esteso che per pochi minuti per motivi di organizzazione del personale.

Qualcuno esprime addirittura contrarietà a tutta l'operazione perché ritiene i problemi di mobilità irrisolvibili. L'alternativa è che il liceo Virgili resti dove è adesso o che si trovi un'altra localizzazione.

Compatibilità tra polo scolastico e altre funzioni

- Nell'area oggi non ci sono tanti servizi, due bar e un alimentari, poi la coop; i nuovi spazi costruiti dovranno essere idonei come dimensionamento e servizi, è importante coinvolgere anche la comunità scolastica per questo.
- L'"operazione stadio" si è modificata, lo stadio non verrà più venduto ma verrà realizzato un project financing, allora come si finanzieranno gli impianti per gli sport minori?
- La commistione di sport e scuola renderà l'area molto attrattiva dal punto di vista commerciale.

Tutela dell'area dell'attuale localizzazione

Qualcuno chiede cosa ne sarà dell'attuale liceo Virgilio e del complesso delle Suore Giuseppine: anche quello era un isolato a vocazione scolastica. Inoltre lì intorno nel tempo si sono insediate delle realtà commerciali che garantivano servizi agli studenti e alle loro famiglie (bar, edicole, etc). Sarà necessario far sì che queste attività non risentano troppo dello spostamento, immaginando l'insediamento di nuove funzioni (uffici, Casa della Salute, etc). E' importante che il trasferimento nella nuova area non incida negativamente sull'attuale localizzazione.

Le categorie sottolineano che, in generale, il tema della formazione è per loro centrale: c'è una difficoltà nella formazione superiore e universitaria a livello metropolitano, il tema delle scuole è rilevante soprattutto per i prossimi anni, perché le aziende non trovano nuovi assunti formati come vorrebbero, e con la bassa natalità il problema può solo aumentare.

10. MODIFICA DELLA DESTINAZIONE URBANISTICA DI IMMOBILE IN ZONA INDUSTRIALE DI PONTORME

La maggior parte degli intervistati sono favorevoli all'uso sanitario definitivo dell'edificio di proprietà Sesa che è stato già "prestato" sia per il cento vaccinale che per la distribuzione dei bidoni intelligenti della spazzatura.

La scelta deve essere inquadrata nel panorama cittadino delle strutture socio-sanitarie: l'ospedale con i suoi problemi, il Rozzalupi senza parcheggio, il nuovo centro ASL in Via dei Cappuccini (all'inizio senza parcheggio)... L'edificio di Pontorme dovrebbe coprire la zona est, questo è positivo.

Va bene diffondere quanto più possibile la sanità territoriale e fare altre case della salute/ case di comunità.

Una criticità segnalata è legata all'assenza di servizi nell'area, che è artigianale e non è accogliente neanche come luogo di lavoro, non ci sono pista ciclabile, alberi, servizi...autobus anche per disabili...

Qualcuno aveva proposto di inserire un distaccamento di ASL e Comune all'Ecopark di ponte a Elsa.

11. AMPLIAMENTO DEL CAMPO SPORTIVO COMUNALE DI AVANE

L'intervento è positivo per tutti: la Polisportiva (con il prete Don Renzo e il centro giovani) ha fatto tanto per il quartiere, è una buona possibilità per i ragazzini. Nell'area c'è una concentrazione importante di case popolari, negli anni 90 c'era una vera e propria criminalità, il calcio serve a tirare via i ragazzi dalla strada. Sicuramente anche questa operazione va fatta con rispetto dell'ambiente.

12. RIQUALIFICAZIONE DELL'IMPIANTO DI PESCA SPORTIVA A CASTELLUCCIO

Gli intervistati sono quasi tutti sono favorevoli all'intervento: si tratta di un'area consolidata che non desta preoccupazioni; come per l'ippica, è giusto creare una varietà di offerta sportiva qualificata sul territorio.

Raccogliamo una sola espressione contraria all'intervento da parte di una persona vegana e animalista, che esprime quindi contrarietà in generale al mondo della pesca.

13. AMPLIAMENTO DELL'AREA OSPEDALIERA DEL SAN GIUSEPPE

Il dibattito sulla situazione dell'ospedale non si è quasi mai limitato all'intervento oggetto di variante, ma si è invece esteso alla situazione problematica di funzionamento dell'ospedale e del pronto soccorso in particolare, che riguarda sia gli edifici (e il costo dell'ampliamento del PS) che i posti letto e il personale, oltre che all'approccio dell'ASL e ai suoi rapporti con il Comune e alle altre sedi sanitarie della città.

Per quanto riguarda invece le indicazioni puntuali, gli intervistati hanno evidenziato una situazione di congestione dal punto di vista di viabilità e parcheggi (*quella zona è potenzialmente prossima ad esplodere*).

Si riconosce che è giusto avvicinare il parcheggio dipendenti, quello attuale è distante, spesso vuoto e pericoloso di notte, alcuni preferiscono pagare parcheggiando nelle strade limitrofe piuttosto che rischiare di andare lì dentro.

Una proposta è stata quella di superare la ciclabile sul fiume asfaltando via alzaia ad uso esclusivo ospedaliero e alleggerendo la viabilità su viale Boccaccio, in questo modo i due parcheggi, quello esistente e quello nuovo, sarebbero collegati.

C'è preoccupazione per possibili problemi idrogeologici dovuti alla vicinanza col fiume.

14. PARCHEGGIO PUBBLICO IN LOCALITÀ SERRAVALLE

Gli intervistati sono tutti favorevoli all'intervento, per qualcuno è anche doveroso, va bene asfaltare in parte l'area e realizzare delle urbanizzazioni, ma vengono date alcune indicazioni.

- Bisogna recuperare il verde altrove; il verde viene ridotto in tre modi: dal punto di vista formale, per la realizzazione della bretella, per la realizzazione della nuova scuola di Pontorme. Serve un ampliamento del verde verso Tinaia.
- Bisogna fare attenzione anche per il deflusso delle acque, l'area deve essere drenante.
- Ci vogliono alberi, non nel mezzo dell'area perché impedirebbero l'uso, ma intorno sì, perché non si trasformi in un'isola di calore, serve un po' di ombra.

Qualcuno suggerisce di collegare il parcheggio ad un sistema di accessibilità e viabilità che agevolerebbe la nuova bretella che collega la Provinciale alla Statale, che sarà collegata in direzione stadio. Durante le partite in casa di serie A, la città si congestiona, quindi questo parcheggio sarebbe perfetto.

15. NUOVA VIABILITÀ A SERVIZIO DELLA SCUOLA DI PONZANO

Alcuni degli intervistati si sono dichiarati assolutamente contrari perché temono che la strada non sia solo di servizio e diventi un accesso alternativo per i bambini e le famiglie. La scuola crea già molto traffico e già sul davanti si creano ingorghi, non si può spostare il traffico nella strada chiusa. Non si può intasare via Righi con un nuovo accesso scolastico, semmai meglio passare da dietro dall'area ferroviaria.

Inoltre c'è il timore che la strada sciupi l'accesso al parco di Ponzano. Il parco ha già accessi molto difficili da via Enea Galletti (a causa della concessione alla Polisportiva), da via di Pratignone (ma è un "accesso ufficioso"), da via Magellano (ma è poco utilizzato). L'accesso da Via Righi è l'unico che funziona e non va eliminato.

In generale Ponzano viene descritto come un quartiere congestionato, senza sbocchi, chiuso tra la FI-PI-LI e la ferrovia, con strade sono quasi chiuse; il sottopasso di Pratignone e il "ponticino" sul fiume non costituiscono sbocchi significativi verso l'esterno; tutto ciò che aiuta la viabilità va bene, in attesa di una nuova viabilità nel PUA bloccato da problemi idrogeologici.