



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

Estensione delle ricerche di cui alla Convenzione tra DiDA e Città Metropolitana dal titolo: *Dal Piano Strategico alla Strategia del Piano Territoriale Metropolitano*, per conferire al PTM anche una valenza di strumento territoriale post-pandemico e per approfondire il ruolo dei poli attrattori nella riorganizzazione del sistema della mobilità e delle funzioni

Tra il Dipartimento di Architettura e la Città Metropolitana di Firenze è attiva una convenzione per una collaborazione di ricerca, in forma della terza missione che caratterizza l'Università, dal titolo "Dal Piano Strategico alla Strategia del Piano Territoriale Metropolitano". L'art. 1 della Convenzione stabilisce che: "Nel corso dello svolgimento della ricerca, in relazione all'evoluzione della stessa, potranno essere concordati tra i responsabili scientifici dell'Accordo, aggiornamenti alla pianificazione di dettagli delle attività, sempre nei limiti del Programma di ricerca".

L'emergenza pandemica legata al Covi-19 ha fatto emergere nuovi scenari non prevedibili prima che necessitano ulteriori approfondimenti che sono riportati nella seguente proposta di estensione delle ricerche in due direzioni:

- per far conferire al PTM anche una valenza di strumento territoriale post-pandemico e per approfondire il ruolo dei poli attrattori nella riorganizzazione del sistema della mobilità e delle funzioni
- per far conferire al PTM una valenza di indirizzo, relativamente ai Poli attrattori, quali elementi per la riorganizzazione del sistema della mobilità e delle funzioni per gli strumenti della pianificazione comunale.

1. ***Dal Piano Strategico alla Strategia del Piano Territoriale Metropolitano, per conferire al PTM anche una valenza di strumento territoriale post-pandemico***

La Città Metropolitana di Firenze ha intrapreso un percorso di sperimentazione istituzionale finalizzato a semplificare la pianificazione metropolitana, redigendo un *Piano Territoriale Metropolitano* (PTM) con forma e natura tali da renderlo più aderente alle condizioni sociali ed economiche della contemporaneità. Sebbene il piano sia stato avviato nel corso del 2019, le ripercussioni che la pandemia COVID-19 avrà sui territori metropolitani non possono essere trascurate e il PTM – insieme alla revisione annuale del *Piano Strategico metropolitano 2030*, già approvato il 5 aprile 2017, nonché dal suo aggiornamento annuale, approvato in via di definitiva (novembre 2018) – potrebbe diventare l'occasione per sperimentare strategie urbane post-pandemiche alla scala metropolitana.

I centri urbani e, in modo particolare, le aree metropolitane, sono stati i luoghi più colpiti dalla crisi pandemica. Le aree fortemente urbanizzate possono infatti promuovere una rapida diffusione delle malattie infettive. Alta densità di popolazione, ma anche forti disuguaglianze sociali e complessità del tracciamento dei contatti rappresentano le condizioni perfette per la diffusione epidemica, creando così una nuova sfida sia per i governi locali che per la comunità globale.

Seguendo le indicazioni dell'*International Health Regulation* (2005¹), *Public health preparedness and response* (2018²), pubblicato dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), il 18 marzo 2020 Icomos China, insieme ad altri le istituzioni hanno pubblicato un *Manuale* per una risposta strutturale ad attacchi pandemici, che riporta alcune misure di adattamento urbano all'emergenza COVID-19³. Questo Manuale propone un modello per l'organizzazione delle città basato sul concetto di *Epidemic Prevention Area* (EPA). Un EPA è inteso come un cluster urbano integrato, in grado di affrontare l'epidemia grazie alla razionalizzazione delle risorse presenti: spazi, funzioni, comunità. Su principi simili sono emerse numerose strategie urbane, che hanno trasposto il concetto dell'EPA nella "15 minutes city", in cui le esigenze di base dei cittadini, come lavoro, shopping, salute o cultura, dovrebbero essere disponibili entro 15 minuti dalla porta di casa. Queste proposte oltre che rispondere a una specifica situazione epidemica potrebbero preparare le città a

¹ <https://www.who.int/ihr/publications/9789241580496/en/>

² <https://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/action-plan-to-improve-public-health-preparedness-and-response-in-the-who-european-region-20182023>

³ <https://www.ovpm.org/wp-content/uploads/2020/03/covid-19icomos-china.pdf>. Il modello proposto viene fatto proprio da molte amministrazioni locali; in Italia dal Comune di Milano: <https://www.comune.milano.it/documents/20126/95930101/Milano+2020.+Strategia+di+adattamento.pdf/c96c1297-f8ad-5482-859c-90de1d2b76cb?t=1587723749501>

future calamità, contribuendo anche a migliorare la vita quotidiana dei loro cittadini.

In un'ottica simile, l'obiettivo del PTM della Città Metropolitana di Firenze è anche quello di inaugurare un modo nuovo di concepire la pianificazione territoriale ordinaria alla scala metropolitana, come un processo di costruzione di visioni e azioni di governance coordinate, integrate e dinamiche, fornendo soluzioni resilienti e flessibili in grado di fronteggiare future crisi, sia di tipo epidemico, che climatiche o ambientali.

Il Piano si fonda sulla individuazione di alcune aree di particolare densità metropolitana, definite piattaforme. Le piattaforme acquisiscono i caratteri di intercomunalità, facendo riferimento alle "tradizionali" (ma ancora innovative dal lato della costruzione delle politiche pubbliche di area vasta) zone "F" del DM 1444/68, cioè «le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale». L'impostazione è facilitata dal fatto che le piattaforme intercettano anche i più solidi campi d'azione della Città metropolitana come la programmazione scolastica e la viabilità sovracomunale.

In quest'ottica le "legature" interne o esterne alle piattaforme, acquisiscono un ruolo fondamentale per definire i criteri, i principi e gli standard progettuali del piano. Il piano già ha identificato le seguenti legature territoriali: Piste ciclabili territoriali (Ciclovie); Fiume (inteso come contratto di fiume/parco fluviale); Parchi Territoriali (es. Parco della piana); Servizi pubblici metropolitani (es. ospedale, biblioteche/servizi culturali, università/scuole- competenza esclusiva CM); Strade di collegamento provinciale/regionale o autostrade.

A partire dalla definizione di piattaforme di servizi metropolitani nasce la possibilità di realizzare il primo PTM in grado di offrire anche una strategia per il futuro post-pandemico, offrendo soluzioni di servizi di prossimità – in linea con le cosiddette Epidemic Prevention Area o le "15 minutes city" – e di legatura sia interna che esterna alle piattaforme.

La presente proposta di estensione di ricerca propone di portare a sintesi e completare il lavoro di redazione del PTM già avviato e in via di completamento, inglobando anche la dimensione pandemica come questione centrale di aiuto agli Enti territoriali metropolitani nel predisporre politiche e azioni locali resilienti. In particolare, si propongono le seguenti attività:

- completamento dello studio delle legature territoriali pensate come struttura portante del Piano Territoriale Metropolitano;
- realizzazione di un sistema di schedatura che sintetizzi gli indirizzi progettuali di ciascuna piattaforma attraverso rappresentazioni planimetriche e tridimensionali e identifichi un sistema innovativo di prestazioni funzionali, di processo e di progetto;
- una trasposizione degli indirizzi nelle singole piattaforme con rappresentazioni planimetriche tridimensionali;

- il rapporto tra le piattaforme e gli ambiti territoriali d'area vasta in riferimento alla suddivisione proposta dal Piano Strategico;
- La definizione di una vision cartografica d'insieme, quale rappresentazione alla scala dell'intero territorio metropolitano delle strategie del piano.

La proposta di estensione qui indicata può essere conclusa in sei mesi di lavoro full-time con un ricercatore dedicato.

PROPOSTA ECONOMICA PER QUESTA PRIMA PARTE DI RICERCA:

15.000,00 € come contributo

2. Dal Piano Strategico alla Strategia del Piano Territoriale Metropolitano, per far conferire al PTM una valenza di indirizzo, relativamente ai Poli attrattori, quali elementi per la riorganizzazione del sistema della mobilità e delle funzioni per gli strumenti della pianificazione comunale

La presente proposta di ricerca fa riferimento al processo in atto di “trasferimento” delle strategie individuate nel *Piano Strategico metropolitano Firenze 2030*, approvato il 5 aprile 2017 (ultimo aggiornamento: novembre 2018), all’interno del Piano Territoriale della Città Metropolitana. Essa si pone in continuità con le ricerche già sviluppate nel contesto dell’Accordo tra il DIDA e la Città Metropolitana, in particolare sui temi del recupero/riuso dei “brownfields” (coord. Scientifico: prof. C. Saragoza) e della individuazione e valorizzazione come “hub intermodali” e centralità metropolitane delle stazioni e fermate delle linee ferroviarie convergenti su Firenze (coord. scientifico: prof. F. Alberti), nonché con lo studio in corso di completamento relativo alla identificazione delle c.d. “piattaforme”, intese come ambiti di condensazione di funzioni, previsioni di sviluppo e valori “sovralocali”, che in quanto tali, si prestano a diventare i principali “fuochi” della pianificazione metropolitana.

L’approfondimento che qui si propone ha come tema i centri di attività di valenza metropolitana generatori di una mobilità particolarmente rilevante (i c.d. “poli attrattori”), e la verifica del relativo grado e tipo di accessibilità fornito dalle infrastrutture e servizi di trasporto esistenti e previsti, anche con riferimento al PUMS metropolitano adottato nel luglio 2019.

A livello indicativo, presentano tale duplice connotazione (rilevanza sovralocale e attrattività in termini di spostamenti indotti) i seguenti poli ricadenti nel territorio della CM, già identificati nel PTCP 2013 (art. 24):

- Ospedali;
- Poli universitari;
- Scuole superiori di secondo grado;
- Grandi poli sportivi e ricreativi (da selezionare in base ad una determinata soglia);
- Grandi poli commerciali (da selezionare in base a una determinata soglia);
- Parchi territoriali di interesse metropolitano (da selezionare in base a una determinata soglia);

nonché tali ulteriori ambiti:

- Principali hub di trasporto
- Principali poli produttivi/direzionali
- Centro storico di Firenze.

Da valutare, dal punto di vista delle relative potenzialità a esercitare un ruolo effettivamente polarizzante nel territorio metropolitano:

- i principali brownfields, già censiti in nella ricerca del DIDA coordinata dal prof.

- Saragoza, per i quali andranno individuati opportuni criteri di selezione;
- le “piattaforme metropolitane”, attualmente allo studio da parte del gruppo di lavoro del DIDA coordinato dal prof. De Luca.

La ricerca si articola in tre parti:

1) Quadro conoscitivo.

Identificazione, mappatura e schedature dei poli attrattori.

Ai fini dell'identificazione, per alcuni poli occorre in via propedeutica definire le soglie dimensionali “discriminanti” riferite al tipo di attività (ad es., per le attività commerciali, la superficie di vendita complessiva).

2) Valutazione del grado di attrattività/accessibilità dei poli

Individuazione degli indicatori e relativi valori soglia funzionali alla valutazione, in relazione al tipo di polo.

A questo proposito, si riportano di seguito alcune possibili indicatori riferiti al grado di accessibilità del polo:

- per Ospedali; Poli universitari; Scuole secondarie di secondo grado; Grandi poli produttivi; Grandi poli sportivi e ricreativi; Grandi poli commerciali; Parchi territoriali di interesse metropolitano:
 - tempo di percorrenza per accesso con mezzo pubblico dal più vicino hub di trasporto e centro urbano di riferimento;
 - distanza dal più vicino hub e presenza di un collegamento ciclabile;
- per un Hub di trasporto
 - tempo di percorrenza per accesso con mezzo pubblico dal più vicino hub di rango superiore, stazione AV, aeroporto e centro urbano di riferimento;
 - presenza di elementi di criticità sulla viabilità di categoria S.P. per le direttrici interessate dai punti precedenti.
- per un brownfield
 - tempo di percorrenza per accesso con mezzo pubblico dal più vicino hub di trasporto, stazione AV, aeroporto e centro urbano di riferimento;
 - distanza dal più vicino hub e presenza di un collegamento ciclabile;
 - presenza di elementi di criticità sulla viabilità di categoria S.P. per le direttrici interessate dai punti precedenti.

L'individuazione di valori-soglia di riferimento per ciascun indicatore consentirà di valutare il grado di accessibilità dei poli in termini sintetici (buono, medio, cattivo).

3) Indirizzi per la pianificazione

Al fine di promuovere, attraverso il PTM, l'accessibilità dei poli attrattivi con mezzi sostenibili (privilegiando quindi il TPL e la mobilità ciclabile) e di minimizzare le eventuali criticità nelle reti di trasporto, saranno definiti specifici indirizzi per la pianificazione comunale e/o di settore, secondo due modalità:

- indirizzi prestazionali a carattere generale, per tipo di attività;

- indirizzi meta-progettuali riferiti a situazioni specifiche, comprensivi di indicazioni circa la necessità di prevedere interventi strutturali di miglioramento dell'accessibilità del polo (in termini ad es. di dotazioni di parcheggi, percorsi ciclabili, ridisegno degli accessi, ecc.)

A titolo indicativo, si riportano alcuni obiettivi e azioni di miglioramento, da calibrare in funzione del tipo di polo e della sua localizzazione:

- Miglioramento accessibilità/ nuovo collegamento ciclabile da hub;
- Miglioramento accessibilità/ nuovo collegamento ciclabile dal centro urbano di riferimento;
- Miglioramento accessibilità/ nuovo collegamento ciclabile da stazione AV
- Miglioramento accessibilità con mezzi pubblici dall'aeroporto;
- Previsione di parcheggio scambiatore (nuova costruzione/ampliamento).

La proposta di ricerca qui indicata può essere conclusa in sei mesi di lavoro full-time con un ricercatore dedicato estendibile a un anno, al fine di "accompagnare" le diverse fasi di formazione del PTM.

PROPOSTA ECONOMICA PER QUESTA SECONDA PARTE DI RICERCA:

15.000,00 € come contributo

PROPOSTA DI CONTRIBUTO DI RICERCA NEL COMPLESSO: **30.000,00 €**