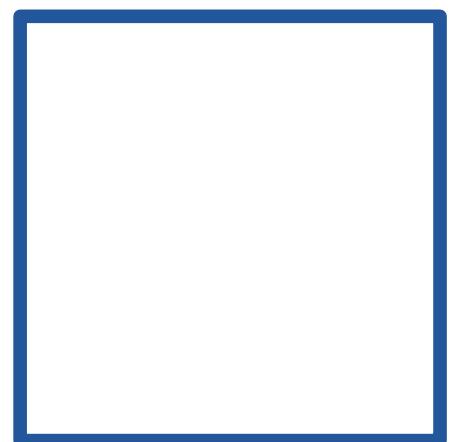
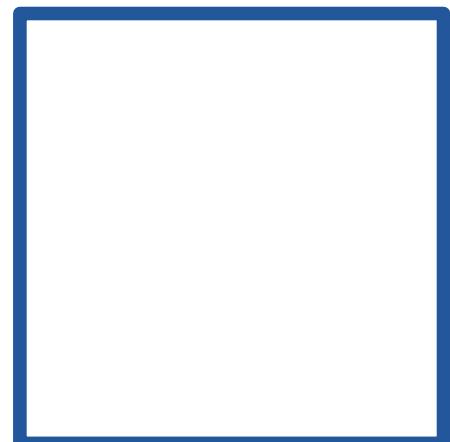
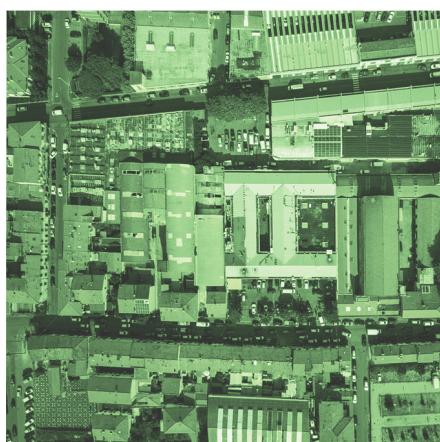




# Piano Strutturale 2024

## Relazione finale Prato Immagina Parte 3



ELABORATO **PA\_1\_3**

Approvazione **2024**

# **PRATO IMMAGINA. La città progetta il suo futuro**

## **Riunioni Tavoli tecnici**

### **PREMESSA**

Nell'ambito della costruzione del nuovo Piano Strutturale, oltre agli eventi aperti alla cittadinanza (consultabili sul sito [www.pratoimmagina.it](http://www.pratoimmagina.it)), l'Amministrazione comunale di Prato ha attivato un percorso specifico dedicato a tutte le categorie economiche e alle associazioni operanti nel territorio, poiché considera fondamentale raccogliere le esigenze di tutti gli stakeholder per contribuire alla definizione dello strumento.

Il presente verbale sintetizza le indicazioni condivise e le istanze raccolte in occasione degli incontri tecnici con gli esperti sui temi:

- Turismo e Commercio;
- Categorie produttive e industriali;
- Agricoltura e vivaismo;
- Mobilità.

### **1. Turismo e Commercio**

Il tavolo tecnico sul tema Turismo e Commercio si è tenuto il 22 marzo 2023 al PRISMA, Via Galcianese 34, Prato dalle ore 17.00 alle ore 18.30.

### **PARTECIPANTI**

Per il Comune di Prato:

- Valerio Barberis, Assessore Urbanistica
- Benedetta Squittieri, Assessore Sviluppo economico
- Gabriele Bosi, Assessore Servizi per i cittadini, Patrimonio e Turismo
- Pamela Bracciotti, Dirigente Urbanistica e Transizione
- Silvia Balli, Ufficio di Piano
- Catia Lenzi, Ufficio di Piano
- Laura Zacchini, Garante del processo partecipativo
- Laura Fortuna, Avventura Urbana s.r.l.

Per Confcommercio:

- Tiziano Tempestini, Direttore
- Marco Leporatti, Vicedirettore

Per Federalberghi:

- Rodolfo Tomada, Presidente

## ARGOMENTI DI DISCUSSIONE

- **Cessazioni di impresa:** negli ultimi anni la spinta liberista e la diffusione della grande distribuzione ha portato a grandi cambiamenti sul fronte commerciale e soprattutto a numerose cessazioni di impresa, che si prevede possano raggiungere numeri sempre più consistenti nel futuro. Il tema ha diritto ad un cantiere di riflessione, focalizzato a capire come destinare nuovo spazio urbano ad attività di questo genere.
- **Mobilità urbana:** pur non trattando il Piano Strutturale specificatamente il tema, occorre capire come tradurlo all'interno del costruendo strumento di pianificazione. Proposte avanzate per lo sviluppo della mobilità sono: la costruzione della terza corsia A11 Prato-Firenze, della tramvia Peretola-Ex Banci e della ciclovia Prato-Firenze e una maggiore frequenza dei treni locali Prato-Firenze.
- **Disponibilità di aree destinate a parcheggio:** i parcheggi risultano essere un problema condiviso e riconosciuto dagli attori economici nonché dalla cittadinanza e dai turisti. Si propone la costruzione di parcheggi sotterranei, in grado di lasciare maggiore spazio pubblico "vuoto" ma soddisfare la domanda. In particolare, si suggerisce la costruzione di un parcheggio sotterraneo in Viale Piave.
- **Turismo e possibili direzioni:** in Italia e più in generale nel mondo vi è stata negli ultimi venti anni una crescita esponenziale delle dinamiche di sviluppo legate al turismo. Per il futuro si prospetta un'ulteriore crescita del settore. Le direzioni strategiche ipotizzate sono quella della promozione dell'archeologia industriale, del congressuale (con il recupero dell'Ex Fabbrica Banci come polo fieristico) e quelle legate agli studenti universitari. A Prato negli ultimi due anni il numero di studenti in arrivo è aumentato data la presenza sul territorio comunale di nuovi corsi di laurea. In coerenza con la previsione di un ulteriore aumento dei numeri si esorta l'amministrazione a favorire le condizioni più adeguate alla realizzazione di uno studentato. In generale è richiesta l'apertura di nuovi hotel ma anche un'attenzione particolare e una cautela in grado di controllare l'eventuale fenomeno dell'*overtourism* che oggi caratterizza diversi centri italiani, tra cui Firenze. Relativamente alla vicinanza con Firenze è richiesto un posizionamento strategico, che consenta alla città di Prato di svilupparsi senza farsi assorbire.
- **Comunità energetiche:** il territorio potrebbe molto giovare della creazione di una comunità energetica, intervento che permettere una migliore qualificazione e gestione del sistema sul fronte energetico. Il tema dovrebbe trovare maggiore spazio nelle scelte politiche della classe dirigente.
- **Cambiamento demografico e invecchiamento:** anche - e soprattutto - il turismo e il commercio devono tenere conto delle nuove dinamiche demografiche che caratterizzano il tessuto sociale odierno. Il tasso della natalità è sempre più basso e l'età media sempre più alta, un'attenzione col Piano Strutturale dovrà essere riservata alla

nuova piramide demografica. La Prato del futuro dovrà essere *friendly* anche per i più anziani.

- **Dati e ricerca:** i presenti danno disponibilità nel condividere ulteriori specifiche riflessioni secondo le proprie competenze e di collaborare alla produzione di studi utili, che possano essere qualificanti rispetto alle scelte di progettazione da intraprendere.
- **Sviluppo e sport:** il Piano Strutturale dovrebbe tener conto del mondo dello sport e del suo sviluppo. A tale proposito si propone la costruzione di un parco e di impianti sportivi nella zona del vecchio ospedale e il potenziamento dello stadio.
- **Policentrismo:** è opportuno tenere conto del fatto che le centralità diffuse sul territorio comunale rischiano di perdere nel tempo funzioni e strutture. A tale proposito si ritiene fondamentale garantire il mantenimento delle funzionalità pubbliche nelle frazioni, preservandone identità e vitalità.

## 2. Categorie produttive e industriali

Il tavolo tecnico sul tema Categorie produttive e industriali si è tenuto il 27 marzo 2023 al PRISMA, Via Galcianese 34, Prato dalle ore 15.00 alle ore 16.30.

### PARTECIPANTI

Per il Comune di Prato:

- Valerio Barberis, Assessore Urbanistica
- Benedetta Squittieri, Assessore Sviluppo economico
- Pamela Bracciotti, Dirigente Urbanistica e Transizione
- Silvia Balli, Ufficio di Piano
- Laura Zacchini, Garante del processo partecipativo
- Laura Fortuna, Avventura Urbana s.r.l.

Per Confindustria Toscana Nord:

- Maurizio Magni, Segreteria di sezione
- Giacomo Brighetti, Segreteria di sezione

Per Confartigianato:

- Enrico Nucciotti, Referente Digital Innovation Hub

### ARGOMENTI DI DISCUSSIONE

- **Macrolotto 3 vs rigenerazione del tessuto produttivo esistente:** l'amministrazione comunale non prevede con il Piano Strutturale la realizzazione di un nuovo Macrolotto

ma intende venire incontro ad un eventuale quadro esigenziale di crescita degli spazi attraverso interventi di rigenerazione del tessuto produttivo esistente.

- **Un mercato sempre più "drogato":** il mercato del tessile è sempre più "drogato" a causa delle modalità di insediamento e sviluppo del pronto moda. È una tendenza di cui occorre tenere conto nell'individuazione delle strategie del futuro del territorio pratese.
- **Studi di approfondimento:** l'amministrazione comunale ha commissionato specifici studi, ancora in progresso, per capire le tendenze future della produzione pratese e soprattutto degli spazi a questa collegata. Lo studio di IRPET conferma come le tendenze di crescita abbiano subito uno stop durante il periodo pandemico e abbiano ora ripreso a pieno ritmo. Lo studio commissionato all'Università La Sapienza di Roma sul Macrolotto 1 si focalizza invece sulla possibilità della crescita in altezza degli edifici industriali, data l'assenza di terreni utili da destinare a tale scopo.
- **Il caso di Montemurlo:** è riportato dagli stakeholder come esempio di caso virtuoso di crescita industriale quello di Montemurlo, che negli ultimi anni ha visto l'insediamento di nuove realtà produttive. A Montemurlo le condizioni erano favorevoli perché erano presenti terreni liberi non vincolati, il costo del terreno è più basso rispetto al costo di ciò che si va a costruire ed è stato presentato uno specifico piano di miglioramento imprenditoriale. In altri termini, di fronte a un progetto industriale che prevedeva uno sviluppo a medio-lungo termine dell'azienda si è cercato di dare risposte in termini di spazio.
- **Ricerca di nuovi spazi produttivi:** a Prato potrebbe esserci la volontà di investire sul territorio - e non di fare un investimento sulla speculazione immobiliare - da parte di nuove aziende ma l'assenza di spazi disponibili limita questo tipo di sviluppo. Vi è tuttavia consapevolezza sul fatto che la dimensione del territorio non è compatibile con un ulteriore occupazione di suolo in questo senso e che il Macrolotto 3 non sia realizzabile ma si richiede di individuare eventualmente aree a margine che risultino coerente con i vincoli posti a più livelli sul territorio comunale.
- **Espansione contenuta ma edifici industriali più alti:** l'amministrazione ha illustrato lo stato di avanzamento dello studio commissionato all'Università La Sapienza, sulla possibilità di riqualificare l'esistente aumentandone le superfici in altezza e prevedendo la possibilità di demolizione e ricostruzione in alcuni ambiti. Secondo gli stakeholder è un mix di interventi che potrebbe essere virtuoso: non occupare ulteriore suolo ma realizzare interpiani e soppalchi, aumentando così le superfici. Occorre prestare però particolare attenzione a specifici aspetti, in particolare i costi necessari e l'operatività dell'ambiente produttivo che non può essere interrotta dai lavori di cantierizzazione. Gli interventi devono essere compatibili con la prosecuzione dell'attività produttiva. Quello della conciliazione dell'attività aziendale mentre l'opera è in costruzione è un tema non banale. Se si persegue questa ipotesi è utile valutare secondo gli stakeholder la possibilità di superare l'attuale limite dei 12 metri: a Lucca e in altre aree industriali il limite è spesso di 14 ma anche 18 metri.

- **Maggiore dialogo con le imprese:** si suggerisce di proseguire ulteriormente la strategia proposta indagando il quadro esigenziale consultando direttamente gli imprenditori "pilota" del territorio" che possono spiegare in maniera esaustiva le proprie necessità e difficoltà. Una difficoltà che potrebbero incontrare, ad esempio, potrebbe essere quella di disporre sì di nuovi piani ma di non poter adeguatamente ampliare gli spazi di pertinenza e servizio necessariamente da prevedere con la crescita generale dell'immobile e della produzione. Altra difficoltà è rappresentata dal fatto che alcune aziende presentano sull'ultimo piano attuale del proprio patrimonio industriale impianti fotovoltaici.

### 3. Agricoltura e vivaismo

Il tavolo tecnico sul tema Agricoltura e vivaismo si è tenuto il 3 aprile 2023, presso la sede dell'Urbanistica – Sala Commissioni - Viale V.Veneto, 9 – 2° piano.

#### PARTECIPANTI

Per il Comune di Prato:

- Pamela Bracciotti, Dirigente Urbanistica e Transizione
- Silvia Balli, Ufficio di Piano
- Catia Lenzi, Ufficio di Piano
- Laura Zacchini, Garante del processo partecipativo
- Laura Fortuna, Avventura Urbana s.r.l.

Per agricoltura e vivaismo:

- Roberto Manetti, Vicepresidente Coltibio
- Francesco Troiano e Lapo Somigli, Confederazione Agricoltori Italiani
- Francesca Grillo, Confartigianato Alimentazione
- Riccardo Pecorario, Rappresentante Associazioni

#### ARGOMENTI DI DISCUSSIONE

- **Serre idroponiche:** si registra molto interesse per l'impiantistica idroponica già proposta nell'ambito di Prato Urban Jungle ma ancora non realizzata nella sua completezza per mancanza di fondi.
- **Vincoli e norme:** a livello regionale in Toscana ci si muove in una cornice normativa che sta bloccando e controllando rigidamente l'espansione urbana per tutelare il territorio rurale. L'Amministrazione comunale ha interesse ad ampliare la capacità edificatoria delle aree urbanizzate per rispondere alle richieste del tessuto produttivo ma allo stesso tempo tutela il confine definito dalla legge. Per rendere efficace tale strategia occorre

conoscere le prospettive di sviluppo del territorio, non soltanto quelle di livello locale ma anche quelle di quadro. A tale scopo sono stati commissionati alcuni studi.

- **Studi e prospettive di sviluppo:** IRPET ha realizzato una sintesi degli usi del suolo raggruppati per macro-temi, utilizzando i dati provenienti da ARTEA. È emerso che la cerealicoltura rappresenta il 50% della superficie coltivata del territorio comunale di Prato e che la riduzione di Superficie Agricola Utilizzata, è in linea con quella regionale. I dati ad oggi raccolti risultano comunque di difficile interpretazione perché l'economia pratese non vede la prevalenza del settore dell'agricoltura (come accade, ad esempio, in Maremma). Non è semplice capire le reali prospettive di sviluppo perché gli studi sono generalmente semplificati.
- **Semplificazione normativa relativa agli invasi:** gli stakeholder ritengono sia fondamentale in questo momento storico semplificare la normativa relativa agli invasi. Gli adempimenti dovrebbero essere alleggeriti soprattutto per le piccole e medie imprese perché ritenute difficilmente sostenibili. Il tema è trattato anche sul piano regionale, perché gli invasi rappresentano il principale intervento per lo sviluppo dell'agricoltura del prossimo futuro. È una questione di non facile gestione ma da tenere in considerazione.
- **Seminativo e aree boscate:** l'area agricola della Piana non rientra unicamente nel territorio comunale pratese ma ricade allo stesso tempo nei territori dei comuni limitrofi, risultando in qualche modo "una grande area interclusa". Tale area è vocata al seminativo ma occorre prestare particolare attenzione e cura anche alle aree boscate presenti. Il mantenimento e la tutela del bosco, inoltre, sono in linea con la politica comunitaria, che spinge verso specifiche direzioni produttive come quella dell'agricoltura biologica, ma promuove e finanzia anche la gestione degli spazi occupati da specie forestali, che a Prato sono presenti.
- **Agricoltura biologica:** oltre al mantenimento del bosco la politica comunitaria sta puntando, in un'ottica di mitigazione dell'impatto ambientale della produzione, all'agricoltura biologica. Gli obiettivi della politica biologica dell'UE sono infatti sempre più chiari e specifici, in particolare sulla legislazione in materia di produzione, distribuzione e commercializzazione di prodotti. In linea con tale strategia sono disponibili finanziamenti che rappresentano buone opportunità di sviluppo per le aziende agricole.
- **Agricoltura multifunzionale mobilità green:** a Prato sono presenti molte piste ciclabili ma la rete complessiva dei percorsi risulta particolarmente frammentata. Benché la questione possa non sembrare rilevante per il settore dell'agricoltura è stato specificato che, in realtà, una migliore mobilità green porterebbe beneficio alle aziende del settore perché, soprattutto le piccole aziende, sarebbero incentivate, con un'agevolata raggiungibilità della sede, a sperimentare nuove possibili funzioni: fattorie didattiche, aree gioco, ecc. Le esperienze di agricoltura multifunzionale sono sempre più numerose sul piano nazionale e Prato si presta ad essere un terreno fertile in questo senso.
- **Diversificazione colture:** alcuni degli stakeholder segnalano la necessità di realizzare delle serre per poter diversificare i prodotti coltivati (anche se queste hanno il problema

di impermeabilizzare il terreno). Viene proposta anche la possibilità di realizzare serre temporanee. Sempre nella logica di diversificare le colture rispetto ai cereali, viene proposto di individuare dei prodotti di qualità che siano riconducibili al territorio (es. GranPrato).

Gli stakeholder segnalano, inoltre, la presenza di terreni agricoli di proprietà di grandi gruppi immobiliari che non affittano i terreni ma li danno in comodato d'uso per non vincolare la proprietà in caso di cambio di destinazione d'uso del terreno da agricolo a edificabile. Questo non permette a chi coltiva di poter effettuare investimenti di lungo periodo (vengono coltivati solo cereali). Auspicano che ci sia da parte dell'amministrazione comunale la volontà di indicare che per quei terreni rimarrà la destinazione agricola in modo da incentivare i proprietari ad affittare i terreni per lunghi periodi e permettergli di fare investimenti anche nella logica della diversificazione delle colture.

## 4. Tavolo Mobilità

Il tavolo tecnico sul tema Mobilità si è tenuto il 6 giugno 2023, presso la sede dell'Urbanistica, Sala Commissioni, Viale V. Veneto, 9, 2° piano.

### PARTECIPANTI

Per il Comune di Prato:

- Valerio Barberis, Assessore Urbanistica
- Flora Leoni, Assessora alla Mobilità
- Riccardo Pallini, Dirigente Servizio Mobilità e Infrastrutture
- Gerarda Del Reno Funzionario Mobilità, Viabilità e Urbanizzazione Primaria
- Pamela Bracciotti, Dirigente Urbanistica e Transizione
- Laura Zacchini, Garante del processo partecipativo

Per ACI:

- Federico Mazzoni, Presidente

Per Interporto:

- Francesco Querci, Presidente

### ARGOMENTI DI DISCUSSIONE

- **Neutralità climatica:** L'amministrazione ha illustrato la volontà di arrivare ad una neutralità climatica che si basa sull'utilizzo di energia rinnovabile, come individuato a livello Europeo. Sul piano comunitario, infatti, vengono erogati finanziamenti per lo sviluppo di tecnologia per la mobilità elettrica. Viene evidenziata la difficoltà ad individuare quale tipo di sviluppo tecnologico ci sarà nei prossimi anni in tema di trasporto sia privato che pubblico che da un punto di vista della logistica industriale e

commerciale. A livello nazionale si privilegia la mobilità elettrica. A Prato ha un ruolo importante l'Interporto che rappresenta un hub per la distribuzione delle merci. Per le persone presenti è fondamentale individuare strategie per il trasporto pubblico locale, che va considerato in un'ottica di area metropolitana che coinvolge anche i comuni limitrofi (es. comuni della vallata). L'assessore Barberis ritiene che sia indispensabile prevedere nel PS dei corridoi infrastrutturali per velocizzare e fluidificare la mobilità anche con la realizzazione del tram.

- **Gestione fase transitoria della mobilità:** gli stakeholder individuano alcune criticità che vanno affrontate ora nel piano strutturale per avere la possibilità di vederle risolte nel lungo periodo. In particolare, ritiene che si debba gestire una fase transitoria che non sarà breve e neppure semplice dove vanno individuate le varie strategie per migliorare la mobilità. Ritengono fondamentale condividere i dati sul traffico e la mobilità sia privata che quella afferente alla logistica cercando di essere aperti alle innovazioni tecnologiche.
- **Scala di riferimento:** secondo i presenti la pianificazione delle infrastrutture deve essere sovra comunale perché non è possibile pensare e progettare la mobilità entro i limiti del territorio comunale.
- **Regolamentazione vie aeree:** gli stakeholder evidenziano alcune sperimentazioni che presto possono divenire realtà come ad esempio l'utilizzo dello spazio aereo per gli spostamenti sia di merci che di persone (es. compagnie che sperimentano il servizio taxi aereo così come la consegna di merci con i droni). Questo presuppone la regolamentazione delle vie aeree.
- **Pianificazione della mobilità in un'ottica territoriale complessiva:** secondo i presenti è necessaria una pianificazione della mobilità che non riguardi solo le strade ma prenda in considerazione anche ciò che sta sotto le strade (sottoservizi) in caso di realizzazione per es. della Tramvia e lo spazio aereo nel caso di sperimentazione di nuovi dispositivi per muoversi.
- **La tecnologia come elemento rilevante per la mobilità:** è necessario cercare di capire come si evolve la tecnologia per individuare quali tipi di mezzi di trasporto proporrà (si pensi ai monopattini) per cui anche le strade dovranno essere manutenute permettendo la viabilità sicura dei nuovi mezzi individuati. Rilevano, inoltre, come la mobilità elettrica crei problemi per la reperibilità di energia necessaria per caricare i veicoli elettrici. Anche l'uso dell'idrogeno, che alcune case automobilistiche stanno sperimentando per la movimentazione delle merci e delle materie industriali, al momento presenta dei problemi sia per la produzione che per la diffusione delle stazioni di rifornimento. Infine, anche i veicoli elettrici creano traffico e quindi va disciplinata la possibilità di accesso alle zone pedonali (es. centri storici).
- **Trasporto Pubblico Locale:** il trasporto pubblico ha un ruolo molto importante per la diminuzione delle auto private e per la diminuzione del traffico. Sono importanti i tempi di percorrenza per raggiungere un luogo molto più delle distanze. È necessario cambiare la mentalità perché a Prato è molto forte l'abitudine di accompagnare a scuola anche i ragazzi più grandi che devono percorrere distanze brevi ed avere un TPL efficiente come

in alcune grandi città e sia flessibile. Viene sottolineata inoltre la necessità che il TPL oltre al criterio economico e tecnico consideri anche l'aspetto etico e assicurare un diritto costituzionale. In alcuni comuni è possibile utilizzare i mezzi pubblici gratuitamente.

- **Piano movimentazione commerciale e industriale:** viene infine evidenziata la necessità di individuare degli hub per lo scarico e carico merci sia commerciali che industriali. La richiesta da parte di privati e anche di grandi aziende di avere quanto richiesto in tempi brevi impone a chi si occupa della logistica di individuare spazi in città per potere effettuare le consegne di merci. Le esigenze dia vere in tempi brevi quanto richiesto sia da parte dei cittadini che degli operatori economici non sempre coincide con le scelte green e con la vivibilità di chi abita e frequenta la città. L'individuazione degli hub deve passare da un confronto con i corrieri e non devono essere enormi.



30 giugno 2023

Alla c.a. dott. Matteo Biffoni  
Sindaco Comune di Prato

Alla c.a. dott. Valerio Barberis  
Assessore all'Urbanistica  
Comune di Prato

**Predisposizione del nuovo Piano Strutturale del Comune di Prato - Nota  
Confindustria Toscana Nord**

L'Amministrazione Comunale di Prato ha avviato l'iter per la redazione del nuovo Piano Strutturale, quale strumento essenziale di pianificazione previsto dalle normative vigenti per individuare le scelte urbanistiche ed infrastrutturali del Comune e di conseguenza, almeno in parte, delle altre amministrazioni comunali e provinciali della nostra area di cui rappresenta l'Ente più significativo.

Il mutato quadro della normativa di riferimento regionale e la complessa situazione economica e sociale del nostro territorio ha giustamente portato l'Amministrazione Comunale ad effettuare questa scelta.

In questo contesto, come è nostro solito fare e come ci è stato richiesto, vogliamo portare un nostro primo contributo di idee relativo agli indirizzi attuali resi noti e che potrà essere maggiormente esaustivo e preciso una volta che la documentazione che comporrà il nuovo Piano Strutturale sarà stata predisposta.

1) Dal punto di vista degli obiettivi generali che dovrebbero essere perseguiti riteniamo che debba essere data priorità alla **salvaguardia dei sistemi economici presenti nel distretto**. Nonostante tutte le difficoltà e il mutato quadro delle competitività internazionali, Prato rappresenta ancora il maggior distretto tessile d'Europa con grande rilevanza a livello mondiale e con la grande vitalità che sempre lo ha contraddistinto.

Le politiche legate alla sostenibilità e all'economia del riciclo fanno di Prato un punto di riferimento fondamentale perché su tali elementi esso basa la sua storia. Pertanto è necessario che gli strumenti urbanistici e di politica territoriale continuino a sostenere le attività produttive che compongono il distretto, creando il contesto normativo, infrastrutturale e di servizi che è necessario. Di conseguenza le scelte regolatorie e di intervento normativo riferite agli insediamenti produttivi, singoli o facenti parte di aree strutturate come ad esempio quelle dei Macrolotti Industriali ma non solo, devono essere in linea con le necessità di adeguamento, ampliamento, riqualificazione, realizzazione dei servizi e di esigenze di altezza dei capannoni.

Su questo aspetto accogliamo con interesse alcuni spunti che ci sono stati presentati riguardo la possibilità di poter "raddoppiare" ove possibile le superfici destinate alla produzione attraverso la previsione della possibile realizzazione di un piano superiore all'interno degli attuali edifici. Ciò potrebbe rispondere certamente ad alcune esigenze di spazi riguardo ad attività più legate alla progettazione, presentazione e commercializzazione dei prodotti e alle necessità di uffici direzionali e amministrativi



nonché di magazzini. In questa chiave occorre tener presenti però gli aspetti legati alle normative per il reperimento degli standard pubblici e privati che non sempre potrebbero essere possibile attuare in un contesto già urbanizzato e quindi la necessità di specifiche deroghe da prevedere. Non riteniamo però la soluzione del raddoppio in altezza delle superfici produttive del tutto esaustiva rispetto ai bisogni delle attività manifatturiere più tradizionali che di norma non utilizzano i piani superiori e rispetto alle quali si dovrebbero prevedere invece possibilità edificatorie anche sui terreni.

2) Tra gli obiettivi strategici che il Piano Strutturale si dovrebbe dare, sarebbe molto condivisibile quello di continuare a perseguire la promozione di uno **sviluppo sostenibile che favorisca lo sviluppo e la valorizzazione del sistema produttivo** in chiave di digitalizzazione innovazione, di industria 4.0 e di economia circolare. È questo un aspetto di fondamentale importanza che, come detto, partendo dalla storia di Prato, ci porta nel futuro della sostenibilità, dell'economia circolare e dell'innovazione. Ogni ulteriore intervento che vada in questa direzione riteniamo sia un fatto positivo, corretto e certamente da incentivare.

3) Per quanto concerne invece il **tema della riqualificazione e della rigenerazione urbana**, Prato ha grandi esigenze di interventi in questo senso. Vi sono aree ed edifici, sia a destinazione civile che industriale, che richiederebbero interventi sostanziali sul piano urbanistico e delle infrastrutture, con un'attenzione sempre particolare al tema della sostenibilità e del verde. A tal fine sarebbe opportuno prevedere una serie di incentivi, sia in termini economici che urbanistici (indici, scomputi, oneri, ecc.) per favorirne l'attuazione. Devono quindi essere individuate le aree su cui lavorare e i percorsi, oltre che economici, anche tecnici e burocratici per rendere tali interventi effettivamente possibili e quindi fattibili con il coinvolgimento dei cittadini e delle aziende del territorio. Proprio sul tema degli strumenti di intervento più idonei da mettere in campo può essere aperto un costruttivo confronto con la nostra associazione ed in particolare con il settore delle imprese edili che poi saranno chiamate ad intervenire dai loro committenti.

4) Per quanto riguarda gli aspetti legati al **sistema infrastrutturale viario**, vi sono molti punti critici da risolvere per una mobilità complessiva che funzioni correttamente. Tra tutti vogliamo segnalare ancora quello del completamento della 2° Tangenziale Pratese che da Montemurlo arriva a Quarrata. Si tratta di un'arteria di fondamentale importanza per il traffico leggero e per quello pesante. È necessario prima di tutto il miglioramento dello svincolo che in prossimità del confine con la Provincia di Pistoia serve per lo smistamento del traffico in direzione Agliana, Montemurlo, Quarrata e Prato e soprattutto è necessario prevedere e realizzare il collegamento con il cosiddetto Asse delle Industrie pratese, in località Ponte alle Vanne a Iolo, con l'ampliamento della sede stradale di via Castruccio. Tale intervento consentirebbe di poter completare un anello da utilizzare da parte del traffico pesante che da Montemurlo/Montale arriva a Campi Bisenzio e all'Interporto della Toscana Centrale passando per Macrolotti Industriali 1 e 2, alleggerendo quindi anche il traffico della stessa Declassata (altro argomento di grande criticità).

A questo intervento se ne potrebbe collegare anche un altro, che è un proseguimento del precedente e che probabilmente riguarderebbe solo in parte il territorio pratese ma che sarebbe di grande importanza, cioè quello dell'adeguamento e dei collegamenti della SR 325 della Val di Bisenzio, problema annoso. Grazie anche al contributo della Provincia, oltre



che dell'ANAS, sono stati fatti interventi di miglioramento e di riqualificazione di alcuni tratti ma la situazione resta molto complicata e la mobilità assai difficile. I Comuni dell'area (Vaiano, Vernio e Cantagallo) hanno lavorato alla realizzazione di un Protocollo, assunto come Delibera dell'Unione dei Comuni il 14 dicembre 2020, che prevede un miglioramento del servizio ferroviario e nuovi sbocchi che consentirebbero alternative utili per alleggerire il traffico civile e di servizio alle ancora numerose attività produttive che operano nella Val di Bisenzio. Si tratta dei collegamenti con il Casello dell'A11 di Prato Ovest e quindi con l'area industriale di Montemurlo e con la 2° Tangenziale Pratese e il collegamento con il Casello dell'A1 di Barberino del Mugello. Occorrerebbe inserire tali collegamenti nelle previsioni urbanistiche ed individuare tutti insieme le risorse, con l'aiuto della Regione, per effettuare gli studi di fattibilità che sono naturalmente necessari.

5) **Infrastrutture Tramviarie.** Per quanto riguarda i collegamenti a servizio dei cittadini, degli studenti e dei lavoratori è necessario confermare e realizzare il collegamento di Prato con l'area di Peretola a Firenze. Un'infrastruttura che partendo dalla Questura di Prato attraversa l'area produttiva di Capalle, passa dal Centro Commerciale dei Gigli e dal Polo Universitario di Sesto Fiorentino e arriva a Peretola e quindi si innesta nel sistema della tramvia fiorentina. Ciò consentirebbe un notevole alleggerimento anche del traffico autostradale che ha nell'accesso alla città di Firenze una criticità irrisolta. Non sta a noi dire quale tipologia di mezzi devono essere utilizzati ma una infrastruttura in sede protetta per questo tipo di circolazione sarebbe importante. Allo stesso modo in direzione opposta andrebbe già previsto un allungamento che passando dall'ex Pratilia (oggi Centro Esselunga) e poi dal Parco Prato e Agliana arrivi nell'area industriale e commerciale di Sant'Agostino e nel centro di Pistoia. Si tratta nel complesso di una direttrice fondamentale su cui si spostano migliaia di cittadini e lavoratori.

6) Vi è poi la questione del **rischio idrogeologico**. Il territorio ha ancora numerose fragilità nonostante gli interventi fatti in questi anni dagli enti e dai Consorzi di Bonifica. Vi sono però problematiche idrauliche ancora presenti nell'area che devono essere affrontate e di cui tenere conto prevedendo, di concerto con gli altri soggetti che ne hanno la competenza, gli interventi necessari per ridurre i rischi e mettere in sicurezza infrastrutture, abitazioni e aziende.

7) Altro tema purtroppo annoso e non risolto è quello dello **smaltimento e del trattamento dei rifiuti e degli scarti di lavorazione**. Le mancate scelte politiche e tecniche hanno portato ad una situazione di incertezza, con costi di smaltimento dei rifiuti incontrollabili. Le politiche da perseguire dell'economia circolare e del riuso non possono risolvere completamente il problema. Pertanto chiediamo che l'Amministrazione Comunale si faccia concretamente carico del tema individuando le soluzioni fattibili per quanto di sua competenza e operi lo stimolo politico da portare nelle sedi opportune. Oltre alla questione dello smaltimento degli scarti tessili (ma più in generale dei rifiuti urbani e degli speciali), vi è anche quello dei materiali inerti derivanti dai cantieri edili che ancora non ha trovato una soluzione definitiva e strutturale su cui contare.

8) Altra importante infrastruttura è la **fognatura industriale**. È stata realizzata la rete del Macrolotto 1 ed è stato richiesto il Permesso a costruire per ulteriore tratto di rete nel Macrolotto 2. Presto sarà richiesto il Permesso a costruire anche per alcuni tratti che



confluiranno nel depuratore di Calice. È opportuno che l'amministrazione sia solerte e collaborativa nel recepire l'iniziativa e nell'agevolare e sostenere la realizzazione di questa importante opera di interesse pubblico. In concreto è auspicabile un accordo per il conferimento delle terre da scavo e una maggior tempestività nel rilascio dei Permessi a costruire.

9) Un tema invece di carattere più generale è quello delle **funzioni di area vasta**. Il territorio che da Pistoia va a Firenze e quindi che ha al centro Prato ha caratteristiche ben delineate. Quella pratese rappresenta la realtà produttiva più importante, soprattutto se comprendiamo nel suo distretto anche i comuni pistoiesi di Agliana e Montale e quelli fiorentini di Calenzano e Campi Bisenzio.

Pertanto nella individuazione di destinazioni urbanistiche, di dotazioni infrastrutturali e di servizi di area vasta, è necessario tener conto di tale specificità. A titolo di esempio ricordiamo la necessità di valorizzare il ruolo dell'Interporto della Toscana Centrale di Gonfienti, che come dice il nome ha una valenza che non riguarda solo l'area pratese e che ha bisogno di un suo sviluppo che potrebbe interessare anche i territori dei Comuni della Provincia fiorentina. Lo sviluppo del sistema dell'intermodalità, favorito anche dei lavori in corso per il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia/Lucca e per l'adeguamento delle gallerie sulla linea ferroviaria Prato/Bologna, porterebbe ad una interessante riorganizzazione del sistema dei trasporti merci nella piana che da Firenze va alla costa versiliese, con benefici anche sul piano della sostenibilità ambientale, e potrebbe far assumere all'Interporto di Prato finalmente un ruolo centrale, una volta risolte magari anche le difficoltà di accesso come è quella oggi rappresentata dall'attraversamento del Ponte Lama.

10) Per quanto riguarda infine le **attività legate più specificatamente al mondo dell'edilizia**, ricordiamo che nell'ambito della nostra Associazione opera ANCE Toscana Nord, che raggruppa appunto le imprese edili del nostro territorio. Pertanto Ance è interessata a contribuire al miglioramento ed ottimizzazione del processo di trasformazione del territorio. Quanto segue vuole costituire un contributo alla parte strategica del Piano Strutturale.

1. Le trasformazioni significative del territorio previste dagli strumenti urbanistici sono per la gran parte compito delle imprese, che sono coscienti del proprio ruolo: in questo momento di transizione energetica ed ambientale, è interesse delle imprese elevare la qualità e la funzionalità degli insediamenti. Questo obiettivo è colto quando le imprese si fanno responsabilmente carico dell'esecuzione delle opere pubbliche necessarie alla realizzazione del sistema degli spazi pubblici previsto dai piani urbanistici e dell'impiego delle nuove tecnologie necessarie a mitigare la crisi ambientale che viviamo. Tuttavia, per operare le imprese hanno l'impellente necessità di avere un quadro normativo e procedurale comunale che dia certezze per quanto riguarda le opere da eseguire, specie quelle di urbanizzazione, e le modalità ed i tempi per arrivare ad impiantare il cantiere, in modo tale da programmare la propria attività e dare quindi esecuzione alle previsioni urbanistiche. Per la reale attuazione del piano, è interesse comune che le imprese siano messe in grado di operare al meglio.



2. Non vogliamo entrare nel merito delle previsioni urbanistiche, di quali siano le aree da impegnare, le aree da trasformare e la distribuzione delle funzioni: il compito è degli Enti Pubblici, il Comune in primo luogo, e dopo un lungo processo partecipativo. Auspichiamo solo che l'ascolto della cittadinanza dia luogo al rilievo degli effettivi bisogni del territorio. Quello che è necessario è che sia chiaro il sistema degli spazi pubblici, la rete delle infrastrutture e le opere pubbliche che l'Amministrazione intende ragionevolmente realizzare: se gli obiettivi sono chiari, ne gioverà il procedimento della loro realizzazione. E' opportuno che le aree di trasformazione abbiano elementi progettuali ben definiti a partire dall'approvazione del Piano Operativo: l'uso di apposite schede progettuali aiuta a programmare gli interventi, chiarisce il ruolo di ogni area per la costruzione del sistema degli spazi pubblici, determina quantità in gioco e planivolumetria degli interventi. Si chiede che la stessa cura che è messa per schedare gli edifici di valore venga utilizzata per le aree di trasformazione, se ben costruite le schede progettuali sono in grado di rappresentare la volontà dell'Amministrazione e contenere tutti gli elementi per la valutazione ambientale delle trasformazioni.
3. La legge urbanistica toscana offre un'ampia gamma di strumenti intermedi tra il piano operativo e la realizzazione dell'intervento diretto. Non mettiamo in dubbio che gli interventi che impegnano nuovo suolo abbiano necessità di una ulteriore definizione attraverso l'uso del piano particolareggiato: quello che è indispensabile è avere una istruttoria completa in tempi coerenti con l'impegno finanziario ed operativo che gli interventi richiedono. La conferenza di servizi è uno strumento ormai consolidato, in grado di dare un quadro chiaro di quali siano i problemi da affrontare e le lacune da colmare: si chiede un impegno di tutti gli Enti interessati per evitare rinvii, ripetizioni ed omissioni di pareri. L'Amministrazione dovrebbe responsabilmente stabilire, e poi rispettare, un tempo massimo di istruttoria per i piani particolareggiati: troppo spesso si registrano ritardi e modifiche di pareri che finiscono per sabotare le previsioni temporali ed economiche degli investimenti.
4. La parte strategica del Piano Strutturale dovrebbe anche dare indicazioni per la costruzione del quadro progettuale dei piani particolareggiati in modo tale da poter ricorrere alle Segnalazioni Certificate di Inizio Attività per gli interventi diretti che rispettano le indicazioni del quadro progettuale. La normativa del piano attuativo dovrebbe entrare nel merito di quali varianti al piano particolareggiato richiedano la presentazione di un permesso di costruire e quali modifiche invece non contrastano con le direttive e gli obiettivi perseguiti con il piano attuativo e possono quindi essere realizzate con SCIA. La possibilità di ricorrere alla SCIA taglierebbe i tempi di attuazione in maniera importante, ed aiuterebbe a mitigare i forti ritardi che usualmente si registrano nelle procedure di approvazione dei piani attuativi.
5. Riteniamo che, all'interno del perimetro delle aree urbanizzate e per gli interventi di sostituzione edilizia e ristrutturazione urbanistica, lo strumento principe da utilizzare per autorizzare gli interventi sia quello del Progetto Unitario Convenzionato – PUC. Quando la soluzione progettuale è già indicata dalla scheda urbanistica od è obbligata per la presenza di reti infrastrutturali ed edilizia preesistente, riteniamo improprio l'uso del piano di recupero o del piano attuativo: se



la trasformazione riguarda la sostituzione di edifici produttivi in sede impropria, o la demolizione e ricostruzione di parti degradate della città con urbanizzazioni e contesto esistente che non subiscono mutazioni, o la ristrutturazione di singoli edifici, lo strumento adeguato e funzionale è il PUC. La necessità della valutazione del Consiglio Comunale e la sua volontà di approvare il progetto costituiscono una garanzia sufficiente per l'indirizzo politico ed amministrativo della trasformazione. La convenzione attuativa può contenere norme di forte garanzia circa l'esecuzione delle opere e la soddisfazione dell'interesse pubblico. Il Piano Strutturale dovrebbe contenere una direttiva tale da definire il possibile campo di attuazione del PUC, cioè in quali casi e per quali estensioni si debba ricorrere allo strumento del PUC invece che al Piano Attuativo.

6. Infine, per accorciare i tempi d'istruttoria, dovrebbe essere facoltà dell'impresa di presentare i permessi di costruire assieme alla documentazione di carattere urbanistico necessaria al rilascio dell'autorizzazione, ed il Piano Strutturale dovrebbe contenere una apposita direttiva per il rilascio contemporaneo dei permessi relativi alle urbanizzazioni ed alle costruzioni che quelle urbanizzazioni utilizzeranno: riteniamo che la subordinazione della agibilità al collaudo tecnico delle opere di urbanizzazione sia una garanzia più che sufficiente per l'esecuzione delle infrastrutture. Lo stesso procedimento dovrebbe essere adottato nel caso frequente che siano da eseguire opere di prevenzione del rischio idraulico, tutte le volte subordinando l'agibilità al riscontro dell'avvenuta esecuzione delle opere idrauliche.

Riteniamo al momento di non aggiungere altro, chiediamo a questa Amministrazione di voler accogliere questo nostro primo contributo tenendone debitamente conto nella fase di definizione del contenuto del Piano Strutturale in corso.

Confermiamo naturalmente la nostra disponibilità al confronto ulteriore, ad organizzare eventuali incontri di approfondimento sui temi sopra richiamati e cogliamo l'occasione per porgere i migliori saluti.

IL DIRETTORE  
*Manlio Gozzi*



## **NOTE AL PIANO STRUTTURALE**

*“MULTA NON QUIA DIFFICILIA SUNT NON AUDEMUS, SED QUIA NON AUDEMUS SUNT DIFFICILIA” (Seneca)*

### **1.0 Premessa metodologica**

Interpretate alla lettera, con la logica dell’Uomo della Strada, le parole “Piano Strutturale” indicano uno strumento che deve per lo meno contribuire a creare la struttura portante su cui un territorio possa via via appoggiare il suo sviluppo.

Oggi a questa funzione fondamentale, seppellita dal burocratese e dal birignao prediletti dagli Urbanisti, si aggiunge la improrogabile esigenza di far sì che lo sviluppo sia equilibrato sotto il profilo sociale, economico ed ambientale.

Si tratta quindi di immaginare il futuro e rendere possibile alle nostre comunità di accedervi, ben sapendo che le incognite superano di lunga le certezze e che attrezzare le città ed i loro intorni per potersi modificare e reagire adeguatamente via via che i futuri arrivano e cambiano in tempi sempre più rapidi i nostri stili di vita, è un esercizio difficile. Occorre quindi alzare lo sguardo e non aver paura di raccogliere segnali anche flebili che ci informino su ciò che ci troveremo intorno nel futuro; ciò significa, consci dei limiti del misero possibile offerto dal nostro attuale apparato legislativo ed amministrativo, cercare almeno di non lasciarsi imprigionare dalle forme accademiche e dai linguaggi retorici ormai del tutto autoreferenziali, che legano gli strumenti di pianificazione ed impediscono di fatto azioni significative di trasformazione ed adeguamento dei territori. Ciò a cominciare dall’ambito di competenza di questi strumenti, che di valore strutturale ha ben poco, essendo basato su ripartizioni quasi feudali, di derivazione e concezione ottocentesca, oggi poco o per nulla significative sul piano tecnico e funzionale, in quasi tutti i campi.

Riteniamo che si debba perseguire con coraggio la strada di Piani Intercomunali, senza riguardo ai confini provinciali, ad esempio quelli riguardanti lo sviluppo delle varie reti infrastrutturali, da trasferire poi negli strumenti operativi dei vari enti, che dovrebbero risultare coordinati fra loro non solo come previsioni, ma anche come tempi e modalità di attuazione.

Vicende come quella della Prato-Signa, ma anche dell’asse Perfetti-Ricasoli/Declassata, sono emblematiche e ci dicono che il primo obbiettivo nel campo delle infrastrutture

territoriali è quello di invertire la perversa meccanica per la quale attualmente le Amministrazioni Pubbliche inseguono affannosamente, con tempi improponibili e risultati spesso miserandi, direttici di sviluppo che le hanno già scavalcate od esigenze che si sono radicalmente modificate nel tempo e negli spazi.

Nel resto del mondo civilizzato le infrastrutture precedono ed indirizzano lo sviluppo dei territori, e sono concepite ed analizzate con metri funzionali, socioeconomici e tecnici, non con la superstizione ed il bigottismo fazioso che affliggono le nostre comunità.

È ben vero che il Piano Strutturale, oltre ad indicare dei traguardi concreti e non generici, deve anche immaginare le rotte per arrivarci e creare le condizioni per gestire una durissima e non breve transizione, caratterizzata da una estrema instabilità in ogni campo, che è una condizione tipica per determinare alti tassi di innovazione tecnica, sociale, economica e scientifica, ma richiede capacità di reazione che in nostri territori oggi sono lontanissimi dal possedere.

Occorre quindi concepire un Piano che assicuri la massima elasticità possibile, sia pure nell'ottuso scenario normativo nel quale siamo costretti a muoverci: quindi si dica solo l'essenziale, lo si dica in italiano semplice, si metta in pressing gli strumenti e gli Enti di ordine superiore per rinnovarsi e riorganizzarsi anche sul piano legislativo nazionale, nonostante tutto alcuni margini di manovra, specialmente a livello sovracomunale e regionale, esistono, si tratta di sfruttarli adeguatamente, supportando chi elabora i Piani con competenze adeguate per conoscenze ed autorevolezza, investendo al giusto livello per ottenere strumenti efficienti e non solo raccolte di chiacchiere corredate da elenchi di vincoli di cui si legge e si applica solo la parte negativa, senza trarne la spinta per azioni innovative di qualità ed efficacia adeguate.

Un esempio evidente è il vincolo paesaggistico indotto dalle Autostrade, i cui poveri risultati sono facili da constatare, con interventi minimi costretti a confrontarsi con disposizioni tanto sproporzionate quanto lente e vane, ed elementi decisivi per la percezione generale dei preziosi quadri d'autore che ci circondano dovunque, buttati lì senza alcun riguardo, avendo ottemperato ad un po' di scartoffie e via.

Quindi coraggio, qualità, semplicità e sintesi saranno gli elementi vincenti per un nuovo Piano Strutturale che dia ai nostri territori uno scheletro abbastanza robusto da sopportare le fortissime ed imprevedibili sollecitazioni che inevitabilmente dovremo affrontare, se non vogliamo che il nostro futuro sia disegnato altrove ed imposto anche a noi così com'è.

## **2.0 Temi e spunti di riflessione**

Ci preme qui annotare alcuni temi su cui riteniamo produttiva una riflessione tecnica che aiuti o meglio costringa la politica a liberarsi dalla demagogia, dall'opportunismo e dal conformismo stantio, che sono equamente distribuiti fra maggioranze ed opposizioni, ma anche nei movimenti più o meno spontanei, e ad oggi impediscono la maggior parte dei ragionamenti costruttivi e produttivi e consumano valore invece di produrne.

## 2.1 Il tessuto connettivo

Il sistema bidimensionale degli spazi pubblicamente accessibili e calpestabili, costituito da strade, verde, accessori infrastrutturali e spazi interstiziali fra gli edifici, dovrebbe essere progressivamente trasformato in un tessuto connettivo urbano tridimensionale, dotato di funzioni avanzate, intelligenza e capacità di rilevare ed apprendere, interattività con differenti tipologie di devices e sensori, e con capacità di comunicazione con utenti, amministratori e gestori.

In una parola si deve realizzare e condividere una rappresentazione tridimensionale di questi spazi, che riporti e renda disponibile la conoscenza di ciò che sta sopra, sotto ed intorno, elabori i dati rilevati in continuo e sia in grado di permettere il governo remoto e flessibile delle attrezzature del territorio.

L'obiettivo è un Digitale Twin di un pezzo funzionalmente significativo della conurbazione, concepito secondo i criteri del BIM Urbano, alla scala più dettagliata possibile.

Questo strumento, manovrato e gestito con intelligenza e coraggio, aggiungerebbe una decisiva quantità di flessibilità agli strumenti pianificatori ed ai processi di governo dei territori.

## 2.2 Il sistema della mobilità

- Si passi dal concetto di traffico urbano a quello di logistica urbana, per persone e cose, integrando i flussi di persone e merci e puntando alla mobilità come complesso di servizi, piuttosto che come flusso di veicoli;
- si creino le condizioni per strutturare una nuova rete stradale, basata sulla gerarchizzazione delle funzioni, la ristrutturazione ed attrezzatura degli assi, con funzioni di intelligenza ed automazione derivate dal sistema del paragrafo precedente, con assistenza a certi livelli di guida autonoma;
- si progetti il trasferimento di quote significative di rete stradale sottosuolo, vista anche la prevedibile diminuzione di problemi emissivi dai veicoli, per liberare aree in superficie, da destinare a funzioni più nobili per facilitare riconfigurazioni urbanistiche estese nelle aree più fitte;
- si riprogettino un sistema di T.P.L. che tenga conto non solo dei fattori tecnici ed economici, ma anche della tutela del diritto costituzionale dei cittadini a muoversi liberamente e del fattore ambientale; sono indispensabili la flessibilità e la intermodalità, tenendo conto fino da subito della rapida introduzione nel mondo del trasporto di veicoli *Unmanned* e della componente aerea urbana, sia per il trasporto delle persone che per il trasporto delle merci; una forte ossatura *multi-level* su ferro, supportata da una struttura flessibile multimodale e con propulsioni aggiornate, su gomma o in aria, sembra il sistema da immaginare; si tenga anche conto della possibile introduzione di tratti di tapis-roulant, sul modello dei comprensori aeroportuali, per lo spostamento su tratti inferiori al Km, ad esempio dai

parcheggi scambiatori di prima fascia verso l'interno della cinta muraria del Centro Storico. In uno scenario in cui la proporzione valida alla fine del secolo scorso fra spostamenti sistematici (70%) e casuali (30%) si è drammaticamente alterata e praticamente invertita per l'avvento di nuove tecnologie e una differente organizzazione socio economica, il T.P.L. è l'unica vera arma per risolvere la congestione del traffico sul nostro territorio, gravato anche da flussi di attraversamento quotidiani paragonabili al parco veicoli residente.

Un'auto elettrica non ingombra di meno di una a propulsione endotermica.

Una riflessione lungimirante a nostro parere va fatta anche sullo spostamento, planimetrico od altimetrico, della sede ferroviaria della Maria Antonia, oggi costituente una cesura pesantissima sull'area urbana, essa è priva anche per la quota del rilevato troppo alta per passarci agevolmente sopra e troppo bassa per passarci sotto come, drammaticamente si è dovuto constatare peraltro di servizi efficaci, come una fermata in corrispondenza dell'Ospedale, mentre quella di Borgonuovo appare scarsamente incisiva sul servizio.

### **2.3 Gli spazi produttivi**

Non c'è spazio sul nostro territorio per un Macrolotto n° 3. Tuttavia la funzione produttiva esiste è rilevante e preme per crescere; oggi sempre meno definita e profondamente commista con quelle logistica e commerciale, che di fatto costituiscono ormai un unico processo economico, con un timing basato sulle ore, non sui mesi ed ormai nemmeno sui giorni, che concentra l'intero valore di un prodotto sulla possibilità di trovarsi su un certo bancone ad una certa ora, pena l'esclusione dal mercato ed il crollo del valore della merce e conseguentemente l'inceppamento della filiera.

Rispondere alla richiesta di spazi tutt'ora rilevante e legata agli asset di grande valore che caratterizzano il nostro territorio, a cominciare dalla posizione, ma anche dall'altissimo livello di *Know-how* in campi diversi e dalla radicata presenza sui mercati mondiali, ha una sola via di soluzione: la gestione coordinata, omogenea e funzionalmente unica, di tutte le aree produttive almeno fra Capalle e S. Agostino, comprese Agliana, Montale e Quarrata, come se fossero un solo Macro-Macrolotto.

Ciò dovrebbe comprendere sia le aree esistenti, di origine remota o recente, che le poche aree ancora disponibili per l'edificazione, prevedere la possibilità di trasferimenti da un comune all'altro di superfici coperte, dare regole comuni per l'edificazione, una cassa comune per i Contributi di Costruzione, destinata a costruire, migliorare e mantenere le infrastrutture per tutti; si dovrebbe anche prevedere una immagine coordinata e portare questa realtà sui mercati internazionali per attirare investitori.

Ciò significa anche esplorare nuovi comparti produttivi, oggi assenti o marginali nell'area, che possono avvalersi degli assetti strutturali presenti; per ciò occorre

stabilire regole estremamente flessibili per la costruzione, l'uso ed il riuso dei fabbricati produttivi, compreso il governo degli standard e delle destinazioni d'uso.

Processi produttivi diversi chiedono edifici differenti: le regole devono permettere questi adattamenti sino alla demolizione e ricostruzione, con il solo paletto di minimizzare il consumo di suolo e di adeguare per tempo le infrastrutture di servizio.

Un capitolo a parte merita il riuso delle aree storicizzate, dove la vera archeologia industriale va ben distinta dalla semplice vetustà.

In questo quadro occorre pensare una riconfigurazione della fondamentale risorsa costituita dall'Interporto che, da concentramento di funzioni, dovrebbe trasformarsi in una attrezzatura diffusa, collegata da un sistema di gestione e controllo che permetta sia la manovra di sciami di veicoli addetti alla raccolta o alla distribuzione, anche *unmanned*, con punti distribuiti di servizi avanzati per la logistica urbana e dei sistemi produttivo e commerciale, coordinato con un T.P.L. che non può essere strutturato sulla base dei concetti del secolo scorso.