



Ordine degli Architetti
Pianificatori, Paesaggisti
e Conservatori
della provincia di Pistoia

L'Ordine degli Architetti
PRESENTA

REPORT
degli INCONTRI PARTECIPATIVI
2019-2020

CONFERENZA STAMPA
20 MAGGIO 2021 ALLE 12.00

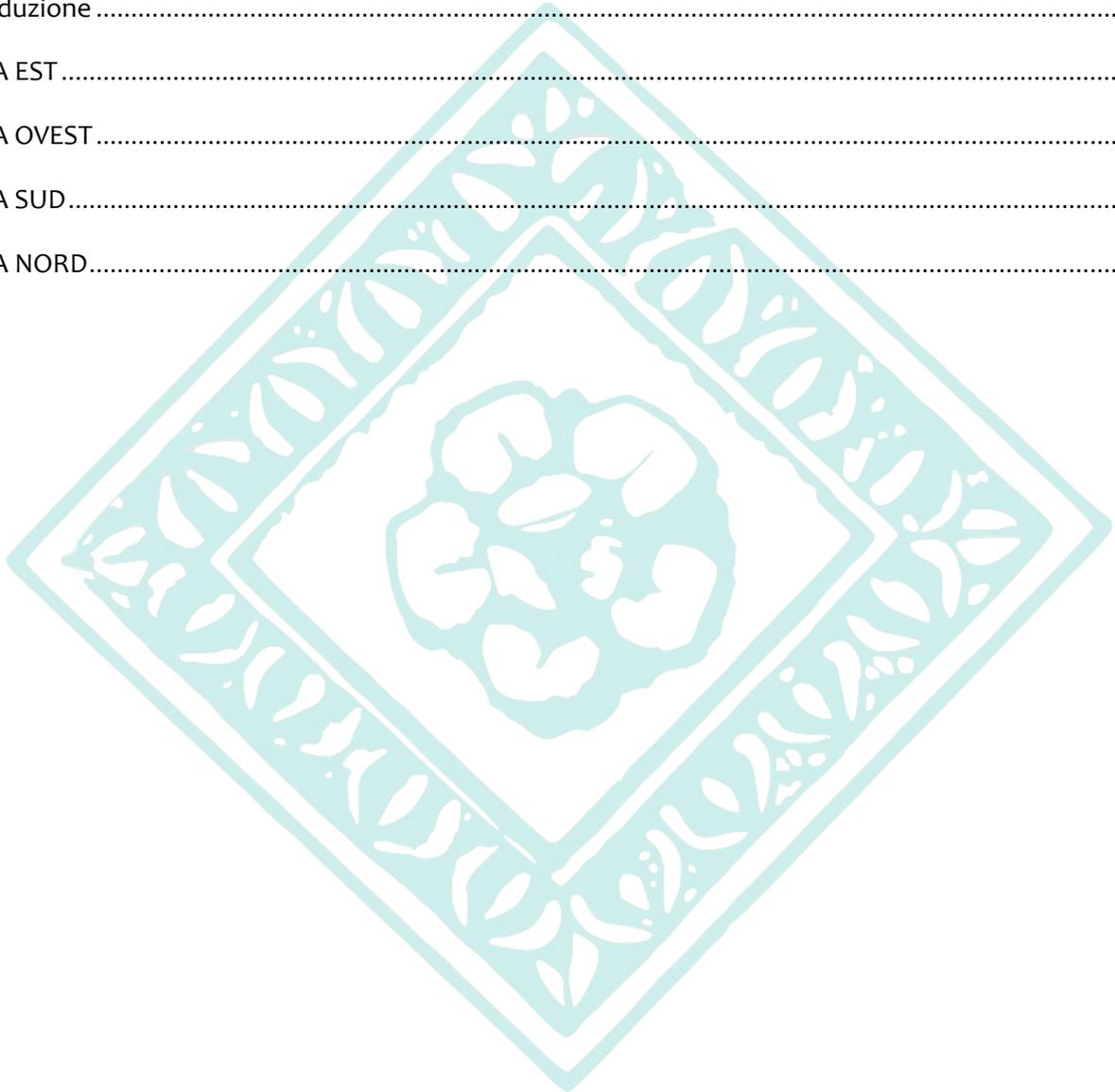
PRESSO ORDINE ARCHITETTI
VIA S. ANDREA 49

Ordine Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Pistoia

19/05/2021

Sommario

Premessa.....	3
Introduzione.....	5
ZONA EST.....	7
ZONA OVEST.....	9
ZONA SUD.....	12
ZONA NORD.....	15



Documento redatto a cura della Commissione urbanistica dell'Ordine Architetti Pistoia:

Responsabile della Commissione Urbanistica : Arch. Serena Zarrini

Arch.tti: Roberto Agnoletti, Gabriele Benedettini, Daniela Bernardi, Gianfranco Cellai, Alessandro Chiti, Benedetta Fedi, M. Luce Fedi.

Premessa

La fase economica che stiamo attraversando in Italia è caratterizzata da una profonda crisi degli investimenti degli Enti Locali, anche nella manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente. Le buche nelle strade sono solo un sintomo di una situazione assai più complessa che non si basa solo sulla carenza di risorse, ma anche di mancanza di attenzione agli elementi infrastrutturali.

Bisogna quindi prendere consapevolezza che esiste un problema di gestione ed evoluzione dei singoli elementi che costituiscono il sistema delle nostre città.

La pianificazione specifica tradizionale non intercetta la rapidità dei mutamenti né i cambiamenti relazionali tra le parti storiche e quelle circostanti e difficilmente tiene conto delle possibili iniziative che possono nascere dal basso ma segue, di fatto, un rigoroso processo opposto, che va dall'alto al basso.

Negli ultimi decenni non è stato fatto molto in termini organizzativi e strategici dai Piani a regia pubblica, per impedire o almeno gestire la diffusa perdita di funzioni dei grandi edifici o complessi immobiliari (patrimoni pubblici, ecclesiastici, manifatture, servizi urbani), lasciando quasi tutto alla singola iniziativa dei privati che, attraverso restauri e ristrutturazioni di singole unità immobiliari, hanno parzialmente contrastato il degrado, senza però riuscire nell'opera di valorizzazione strategica urbana.

L'importante e delicato patrimonio storico architettonico italiano ha così aggravato le sue fragilità, evidenti soprattutto laddove prevale l'abbandono o la domanda turistica è meno rilevante. La peculiarità delle città storiche italiane e dei borghi inseriti nel paesaggio, che caratterizzano e distinguono il nostro Paese nell'immaginario collettivo, non solo italiano, spinge ad una seria riflessione sulla gradualità degli interventi da compiere e sulle capacità di mediazione dei nuovi progetti, da condurre con una visione evoluta e innovativa.

Le nostre città dovranno assumere la capacità di contenere tre tipologie di onde d'urto per il loro futuro: l'ONDA SISMICA ovvero la riduzione del rischio sismico, l'ONDA TECNOLOGICA, ovvero un approccio alle innovazioni tecnologiche e l'ONDA CLIMATICA, prendere consapevolezza della questione ambientale.

Non si può perciò prescindere da una visione strategica globale del sistema città, quelle città oggi dimenticate dal dibattito politico ed economico ma con cui invece il sistema Paese dovrebbe confrontarsi.

Non è insomma il momento per pensare come togliere Pistoia dalla classifica delle capitali del minigolf, intendo numero di buche per Km²; dobbiamo concentrarci su come elaborare una visione strategica globale di tutte le parti dell'insieme metropolitano ed urbano (spazi pubblici, edifici pubblici e privati, centri storici, ambiti di città consolidata), luoghi dove vivere e crescere, non periferie!! Luoghi da valorizzare senza sprecare il suolo.

Non c'è dubbio che, il consumo di suolo deve essere arginato, ma serve anche un uso intelligente dei suoli, urbanizzati e non. La pesante eredità di quanto realizzato nel secolo scorso, le sensibilità maturate in tema ambientale, ma anche le dinamiche tra domanda e offerta, non consentiranno alle città di crescere. Si evolveranno al loro interno e parteciperanno inconsapevolmente alla riduzione di consumo del suolo ormai auspicata da vaste parti della collettività. L'immagine statica di città mineralizzata, tramandata attraverso secoli di storia urbana occidentale, è stata sovvertita nell'era digitale dai luoghi della condivisione, dove lo spazio pubblico torna ad essere protagonista.

Le maggiori città europee stanno creando nuovi quartieri in cui lo spazio pubblico ha un ruolo centrale e declinano il forma olistica i principi di modelli condivisi, con l'obiettivo comune di creare città resilienti, più efficienti, più sane, più sicure e conseguentemente più vivibili.

I collegamenti infrastrutturali veloci, la connessione telematica e la distribuzione di servizi territoriali sono gli elementi in grado di dare una puntuale risposta, rendendo meno problematiche le distanze tra i grandi centri urbani ed i borghi diffusi, tra centri e periferie, consentendo il riuso funzionale, la rigenerazione, la rivitalizzazione delle attività periferiche e degli esercizi commerciali e artigianali di quartiere.

Sono questi i paradigmi della rigenerazione urbana e, di conseguenza, della tutela del paesaggio, della sostenibilità ambientale, della tutela dal rischio idrogeologico e sismico, che gli architetti italiani lanciano come dichiarazione di responsabilità civica rispetto al governo del territorio.

La Dichiarazione di Davos del 2018 pare cogliere la situazione attuale e le sue opportunità e mette in risalto il ruolo centrale della Baukultur¹, per la qualità dello spazio di vita delle persone: ricorda che costruire è un atto culturale che contribuisce a perseguire il bene comune e spiega che non può esservi uno sviluppo democratico, pacifico e sostenibile se la cultura non è posta al centro.

L'Agenda Urbana Nazionale individua nella cultura e nel turismo i principali driver di sviluppo, binomio che trova nei centri storici il naturale e privilegiato campo di applicazione. Da qui la necessità di salvaguardare il nostro patrimonio, da una parte, ma anche valorizzarlo in maniera innovativa per farlo diventare cardine di quella produzione culturale e creativa.

Certamente occorre una legge che aggiorni le attuali disposizioni in materia di pianificazione urbana, con contestuale attenzione alla salvaguardia del Patrimonio storico artistico, che unifichi e semplifichi le procedure facendo leva sulla collaborazione fra Enti, Istituzioni e privati e sul finanziamento prioritario alle buone pratiche di progettazione coordinata e condivisa.

Occorre su questo obiettivo mobilitarci tutti, le amministrazioni pubbliche, le Università, le imprese, le associazioni, gli Ordini diffondendo una cultura delle aree interne che ne ribadisca l'importanza e la centralità per il futuro del nostro Paese.

L'auspicio è che finalmente si intervenga con una riforma di sistema e non più con interventi episodici che, in assenza di una strategia, non hanno determinato processi di innovazione. Di conseguenza va valorizzato appieno quale strumento di efficienza il ruolo di sussidiarietà, orizzontale e verticale, degli Ordini professionali per fornire un decisivo contributo al cambiamento, le professioni tecniche devono essere ancora più coese nel rapporto con la governance.

Gli architetti pistoiesi intendono promuovere l'innovazione, sempre e ovunque, condividendo le proprie esperienze, azioni di resistenza, pratiche di resilienza, per proporsi come nuove piattaforme di conoscenza e pertanto si sono fortemente impegnati nel favorire il percorso partecipativo con la cittadinanza pistoiese, la cui sintesi dei risultati è illustrata qui di seguito.

Per questo gravoso lavoro devo un riconoscente ringraziamento ai membri della Commissione Urbanistica dell'Ordine, per l'impegno, la professionalità e disponibilità che hanno elargito spontaneamente ed ai cittadini, singoli o riuniti in comitati, alle associazioni di categoria, agli enti delle diverse realtà territoriali che hanno animato i vari incontri.

Una città viva, abitata e usata è il miglior museo di se stessa (T. Giura Longo).

Il Presidente
Dott. Arch. Paolo Caggiano

¹ Con il termine *Baukultur* si intende ogni attività umana tesa a trasformare l'ambiente costruito, includendo anche elementi progettati ed edificati all'interno dell'ambiente naturale. La Baukultur vede le costruzioni e le infrastrutture esistenti, le creazioni architettoniche contemporanee e i monumenti del patrimonio culturale, gli spazi pubblici e i paesaggi come un'unica entità e si riferisce tanto a specifici metodi costruttivi che a sviluppi urbani di ampia scala, tanto ai mestieri tradizionali e alle competenze locali che alle tecniche innovative.

Introduzione

Il percorso partecipativo messo in atto dall'Ordine degli Architetti di Pistoia e più specificatamente dalla Commissione Urbanistica tra i mesi di maggio 2019 e Febbraio 2020 ha permesso di gettare uno sguardo globale sulla città che abitiamo e sulle sue problematiche, tanto che l'attuale Amministrazione ha sempre presenziato a questi appuntamenti. Questo processo vuole costituire un punto di partenza e fornire un incipit anche per gli uffici addetti alla pianificazione comunale per lo studio e la stesura dei nuovi strumenti urbanistici che devono delineare il futuro disegno della nostra città capoluogo.

Tale contributo, peraltro, costituisce la naturale continuazione del lavoro svolto con le Osservazioni al Regolamento Urbanistico consegnate nel 2018, con le quali si ribadiva l'offerta di collaborazione agli organi di governo del territorio per raggiungere gli obiettivi di cui al DPGR n.4/R del 2007 art. 12, ovvero di perseguire lo scopo di confronto e di informazione delle parti sociali.

L'obiettivo suddetto è stato raggiunto grazie alla partecipazione significativa agli incontri territoriali di cittadini, singoli o riuniti in comitati, delle associazioni di categoria, degli enti puntualmente coinvolti e rappresentativi delle diverse realtà territoriali: questa azione è stata di fondamentale importanza perché nessuno meglio di chi vive quotidianamente il territorio conosce le difficoltà esistenti, le criticità di fruizione dei luoghi e quindi è in grado di individuarne più facilmente punti deboli, modalità di gestione errate, zone che necessitano di interventi di recupero ambientale e persino di rifunzionalizzazione. Le persone formano le comunità che popolano questi siti che siamo andati a "scandagliare".

La partecipazione ha lo scopo di supportare l'opinione pubblica, di "tradurre" nell'urbanistica, le idee in progetti, in disegni della città e del territorio futuri. Si può vedere nella partecipazione anche un'occasione importante per la gestione della conoscenza, la risoluzione dei conflitti, la mediazione; è, in definitiva, un processo strutturato di discussione e di progettazione.

In questa ottica il lavoro della Commissione urbanistica ha coinvolto gruppi di cittadini e rappresentanti dell'Amministrazione in discussioni e pratiche informative in modo da generare poi, se possibile, decisioni condivise che vadano a confluire nei futuri Piani per lo sviluppo della città. E' ovvio che i pareri raccolti non hanno una validità vincolante per le istituzioni ma hanno una valenza consultiva di cui però



sarà bene tener conto nel processo progettuale. L'ente progettista attraverso questi percorsi (non solo quello dell'Ordine ma, se vi sarà, anche quello ufficiale del Comune) arriva ad una maggior conoscenza delle problematiche avvertite e dei bisogni reali dei cittadini.

Per questo motivo appena espresso l'Ordine degli Architetti PPC si è adoperato per approfondire la conoscenza e le sensazioni dei gruppi dei cittadini e si è fatto avanti per divulgare questi eventi partecipativi.

E' ovvio che i cittadini coinvolti sono quelli che si indicano normalmente con le parole "cittadinanza attiva" coloro cioè che si riuniscono in gruppi di volontari per il bene stesso della città e del suo sviluppo.

Il percorso innovativo e sperimentale attivato dalla Commissione urbanistica si è svolto secondo un'analisi del territorio cittadino dividendolo in quattro ambiti riferiti ai punti cardinali, a cominciare da Est, che rappresenta prevalentemente la zona industriale di Pistoia; successivamente è stata la volta della parte

Ovest della città con l'asse del Viale Adua; a seguire l'analisi si è rivolta verso Sud, con emergenze funzionali assai eterogenee quali la stazione ferroviaria, lo stabilimento *Hitachi*, il nuovo supermercato della grande distribuzione, l'ospedale San Jacopo e la *GEA*; infine ultima ma non meno importante è stata l'analisi della zona Nord della città che ha richiesto due incontri molto "partecipati", segno evidente di numerose problematiche da affrontare e risolvere, ma anche di cresciuto interesse della collettività, che auspicavamo questi incontri generassero.

Per ogni "zona cardine" sono stati effettuati due incontri, il primo durante il quale la commissione ha presentato agli intervenuti un excursus storico, per comprendere la genesi della porzione di città e quali eventi hanno contribuito alla formazione dei quartieri così come li conosciamo; ha inoltre presentato lo stato attuale in relazione agli strumenti urbanistici vigenti, stimolando l'attenzione sulle criticità delle varie zone. Al termine di ciascun primo incontro sono state consegnate agli intervenuti apposite schede predisposte per raccogliere su basi oggettive e confrontabili le criticità e le problematiche rilevate da chi in quella porzione di città vive. Nel secondo incontro sono state lette le osservazioni riportate dai partecipanti, ed i contributi per migliorare la vivibilità di ciascuna zona cardine.

Affinché il lavoro svolto non sia vano, occorre tuttavia che l'Amministrazione, pur coinvolta negli incontri, faccia proprio ed "ufficializzi" il processo partecipativo, che non deve essere visto come un ulteriore ostacolo da superare per ottenere il consenso, ma uno strumento conoscitivo che va oltre la contingenza e guarda al futuro. Se è vero che le opinioni raccolte nel processo partecipativo non hanno parere vincolante, tuttavia è altrettanto vero che queste costituiscono una occasione unica di confronto tra società civile e pubblica amministrazione che si avvalgono delle conoscenze e competenze messe liberamente a disposizione delle parti, tangibile espressione del ruolo sociale degli Architetti.

Il Vicepresidente
Responsabile della Comm. Urbanistica
Dott. Arch. Serena Zarrini

ZONA EST

Sala riunioni “Cambi”, Pistoia, 8-14/10/2019

La parte di città identificabile come Pistoia Est è la porzione di territorio che va dalla strada provinciale Montalese, fino alla strada provinciale Pratese nuova. L'area, completamente pianeggiante, è caratterizzata da un'eterogeneità di funzioni, dove la residenza, che si sviluppa in piccoli centri abitati (Pontenuovo, Santomato, Nespolo, Chiazzano, Le Querci) lungo gli assi viari che si allontanano dalla città, si alterna al territorio non urbanizzato per lo più destinato al vivaismo ed al tessuto terziario e produttivo, disseminato di edifici rurali abbandonati.

Dagli incontri con i portatori di interesse, prima ancora di entrare in merito alle esigenze territoriali, un suggerimento arriva chiaro: “nella redazione dei nuovi strumenti si punti alla semplificazione tecnica, interpretativa ed esecutiva”.

Quasi tutte le osservazioni ricevute hanno segnalato nell'area di Sant'Agostino il disagio comune e condiviso nella vita al suo interno per le condizioni del traffico, la viabilità, il pericolo nel muoversi attraverso i percorsi pubblici, l'assenza di parcheggi e di aree a servizio della comunità, la scarsa presenza di collegamenti con il resto della città e con le arterie logistiche carrabili e ferroviarie, il congestionamento dell'asse viario principale, la Via Fermi, a causa del mix funzionale che si è generato nel corso degli anni. Inoltre è stato evidenziato che l'assetto della circolazione territoriale non tiene conto dell'attuale congestione della Montalese, sulla quale da tempo e' stato deviato il traffico pesante che raggiunge la zona industriale di Montale; infatti la strada provinciale presenta un'incompatibilità dei flussi di uso in relazione ad una larghezza stradale che e' inadeguata. La cronaca locale quasi ogni settimana riporta notizie di incidenti stradali, che spesso coinvolgono anche pedoni.

Sono in effetti i segnali che dimostrano come gli strumenti urbanistici non siano stati in grado di seguire i cambiamenti, evidenziando la carenza di flessibilità ovvero di non essere stati pensati per mettere in grado l'Amministrazione di provvedere tempestivamente a seguire l'evoluzione della zona. I cittadini e gli utilizzatori in genere lamentano, soprattutto per la cosiddetta zona “Sant'Agostino 1”, di vivere in una area congestionata, dove si è cercato di assecondare le esigenze di crescita e trasformazione contingenti e puntuali senza una visione d'insieme e a lungo raggio e che l'attuale strumento urbanistico non è riuscito a guidare.

Sant'Agostino 1 non è più quell'area industriale della seconda metà del Novecento, ma è oggi un coacervo di attività con negozi, uffici, bar e ristoranti. La trasformazione delle destinazioni d'uso, ha reso insufficienti i già carenti standard urbanistici, mai pensati per tali funzioni (foto 1). Via Fermi è l'asse sul quale si attesta gran parte della vita produttiva e commerciale della città; tre chilometri che partono da una stretta porta di accesso realizzata sulla terza cerchia muraria della città medioevale e la cui inadeguatezza è senza

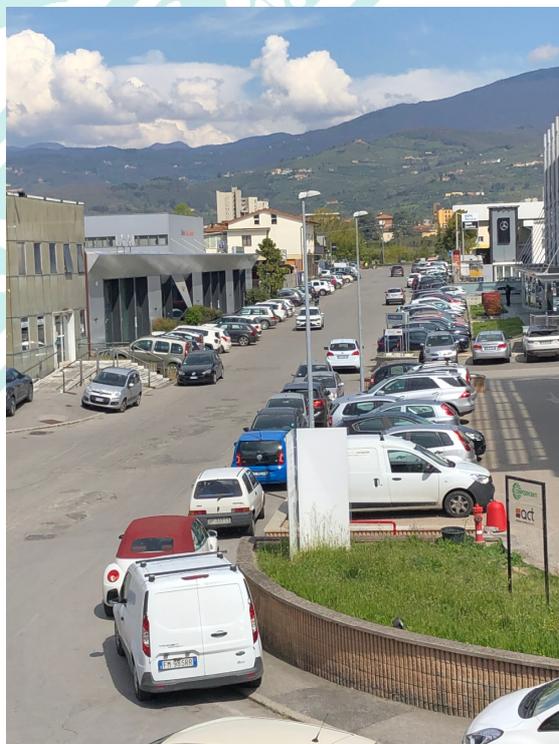


Foto 1

dubbio evidente.

Nella pianificazione futura si rende indispensabile ripensare alla zona est della città con una visione a largo spettro, ad una porzione di città in rapida evoluzione, sull'onda delle spinte economiche, da riqualificare completamente in maniera flessibile e lungimirante.

L'Amministrazione comunale dovrebbe anche guardare ai centri storici "minori" della pianura, come custodi dei fattori identitari locali in cui si coniugano aspetti urbani e rurali, quali elementi del patrimonio territoriale e di tutte le sue componenti fisiche, sociali e culturali, mediante l'innalzamento della quantità e qualità dei servizi (verde, sport e tempo libero).

La "cura" potrebbe essere intervenire con nuova viabilità pedonale e ciclabile, prevedere una certa flessibilità urbanistica in particolare in fatto di destinazioni d'uso, per consentire alle attività che gravitano sull'area di Sant'Agostino 1 di adeguarsi alle rapide trasformazioni dei mercati e attrarre nuove imprese consentendo all'asse di via Fermi, di accogliere i cittadini attratti dalle nuove tipologie economiche insediate.

Dovrebbero essere ammesse in maniera equiparata e senza limitazioni le destinazioni artigianali, commerciali e direzionali; la residenza potrebbe rimanere un elemento residuale per rendere più eterogeneo per il comparto, ma relegata ad una importanza marginale. Al contempo tutte le trasformazioni dovrebbero essere accompagnate da un riscontro in termini di standard pubblici che potrebbero essere realizzati in aree da cedere all'Amministrazione se significativi, in alternativa monetizzati. La trasformazione dovrà essere incentivata per agevolare la riqualificazione urbanistica: laddove gli standard siano eccessivamente carenti potrà essere prevista una formula incentivante, ovvero in cambio di cessione di porzione di suolo potranno essere concesse altezze superiori alla media, ad es. gli indici di edificabilità a fronte del pagamento di "super oneri", ovviamente il tutto normato in linea con gli strumenti sovraordinati, nei termini di una pianificazione che definisca gli indici massimi ammissibili.

I cittadini suggeriscono anche interventi organici di razionalizzazione del sistema viario, per alleggerire il traffico di attraversamento dei centri abitati lungo la via Montalese e chiedono la rapida realizzazione della variante di collegamento con il territorio comunale di Montale, prevista nei passati strumenti urbanistici a nord della ex discarica di Bulicata; propongono anche di individuare forme di agevolazione per il recupero e riuso del patrimonio rurale esistente, quali, ad esempio, sconti sugli oneri di urbanizzazione, che favorirebbero gli interventi edilizi e la salvaguardia del paesaggio rurale.

Era prevista ad Est l'apertura di un nuovo casello autostradale da parte di *Autostrade per l'Italia* in concomitanza con la realizzazione della terza corsia; tale progetto è stato invece recentemente stralciato dall'Ente gestore. Sarebbe stato un intervento di rilievo in modo che il traffico pesante fluisse in direzione Est, da S. Agostino verso il nuovo casello invece di deviarlo a Nord sulla Montalese che come appena detto non è certamente adatta a tale tipo di circolazione.

ZONA OVEST

Pistoia, Sala Fondazione Maic, Pistoia, 11-18/06/2020

La zona Ovest di Pistoia è caratterizzata da un sistema lineare urbano all'interno del tessuto insediativo del capoluogo; lo sviluppo è avvenuto lungo il tracciato di una strada-matrice, il viale Adua, che presenta un'alta concentrazione di servizi ed attrezzature miste alla residenza o ad insediamenti produttivi. La forte crescita non sempre pianificata in modo razionale ne ha minato la funzionalità complessiva facendola risultare compromessa da un'elevata congestione, sia per quanto riguarda il traffico veicolare che per la presenza di funzioni improprie.

Lungo l'asse del Viale Adua, inoltre, si sono sviluppati importanti servizi ed attrezzature di interesse collettivo, servizi didattici e nuove strutture commerciali, anche di grandi dimensioni, attrattive di un elevato traffico veicolare pubblico e privato. Tali tipologie di funzioni sono state integrate da strutture a funzione prevalentemente terziaria.

Tutto ciò, purtroppo, è avvenuto in maniera spontanea e casuale, non seguito da una pianificazione urbanistica adeguata, con una conseguente gravissima mancanza di dotazioni di parcheggi, marciapiedi, percorsi pedonali e ciclabili e spazi verdi che rendessero tale zona vivibile (foto 2).

Il Viale Adua potrebbe essere definito una città dentro la città, con residenze e funzioni di tutti i tipi, mal collegate tra di loro.

Dagli incontri con i cittadini e le associazioni che fruiscono di questo comparto della città, la prima importante richiesta è stata quella di intervenire in modo incisivo sui percorsi pedonali e le aree di sosta. E' emersa forte la necessità, come per S. Agostino, di una nuova pianificazione che abbia come obiettivo quello di risolvere il disagio comune e condiviso dalle persone che lo vivono.

L'assenza di parcheggi per residenti e fruitori, sia a breve che a lungo periodo, il traffico, la pericolosità nel muoversi lungo l'asse costituito dal Viale Adua e la mancanza di percorsi pedonali o ciclabili, sono i principali problemi riportati dai cittadini. L'area si è trasformata nel tempo, senza uno studio concreto di sviluppo programmato.

Le osservazioni giunte a seguito degli incontri lamentano tutte la mancanza di parcheggi e di marciapiedi sicuri, nodo nevralgico di maggior disagio è l'area del centro commerciale Apollo ed il Liceo Scientifico.

Si rende indispensabile riordinare il viale Adua soprattutto da un punto di vista della mobilità, anche con proposte inusuali e futuristiche. Le aree scolastiche presenti nella zona centrale del viale Adua



Foto 2

necessitano di essere riqualificate ed attrezzate in modo migliore nell'ambito del sistema di asse urbano attrezzato.

Le aree libere ancora disponibili dovranno essere utilizzate per collegare tra loro i diversi istituti con spazi a verde; particolare attenzione dovrà essere riservata al complesso della piscina Fedi ed auditorium, oggi entrambi abbandonati a se stessi, per un recupero e riuso globale e senza ulteriore consumo di suolo, attraverso una eventuale procedura concorsuale che consenta di valutare e selezionare il progetto più idoneo tra molte proposte.

L'asse del viale Adua deve essere liberato dall'attuale sosta indiscriminata, ridisegnata la sezione stradale prevedendo, dove possibile, parcheggi in linea, percorsi pedonali sicuri e piste ciclabili.

Dovranno essere ricavati parcheggi pubblici per le utenze anche nelle vie limitrofe o, meglio ancora, in spazi adiacenti più grandi. Il parcheggio della Coop, realizzato a seguito di un progetto convenzionato, deve essere reso effettivamente di uso pubblico.

Un forte miglioramento alle condizioni di fruibilità potrebbe scaturire dall'adozione di una zona a velocità dolce lungo tutto l'asse e, per questo motivo, ruolo fondamentale avrebbe la conclusione dell'anello viario del tratto di via Salvo di Acquisto che potrebbe alleggerire il viale Adua dal traffico pesante, rafforzando il carattere di "centro commerciale naturale".

Di tutte le aree di trasformazione urbanistica, da sottoporre a intervento unitario (ATP, ATC) l'unica attuata è quella vicino al supermercato Coop.

La ATC come forma di trasformazione del suolo deve essere rivista e sostituita. Dovrà essere incentivata la trasformazione per agevolare la riqualificazione urbanistica, una trasformazione che preveda nel cambio la realizzazione di standard o un contributo concessorio per aree a comune da destinare alla comunità.

Dovrà essere, inoltre, incentivata la costruzione privata, anche di piccole aree con standard di qualità altissimi e abbondante permanenza di verde. Dovrà essere incentivata la demolizione di edifici obsoleti a fronte di nuove costruzioni con standard prestazionali alti o in alternativa il recupero di alcuni inutilizzati.

Potrebbe essere interessante introdurre la cosiddetta "compensazione urbanistica" come alternativa all'espropriazione. In presenza di un vincolo preordinato all'esproprio, il proprietario dell'area vincolata cede la medesima al Comune in cambio della disponibilità di una cubatura su di un'altra area.

Al tempo stesso, si potrebbe, pensare anche alle "premierie edilizie", che consistono nell'attribuzione di un diritto edificatorio aggiuntivo in caso di raggiungimento di determinati obiettivi pubblici, in particolare di interventi di riqualificazione urbanistica ed ambientale. Quindi creazione di piazze, parcheggi, arredo urbano e marciapiedi, sia con progetti su aree limitrofe all'area oggetto di interesse, che attraverso il pagamento di oneri, che, però, dovranno rimanere a costituire un fondo speciale che dovrà essere usato soltanto per riqualificare quell'area specifica della città (quindi ad esempio Area di Pistoia Ovest")

Nelle ultime due ipotesi si parla di singoli accordi fra privati e pubbliche amministrazioni, i titolari esclusivi della potestà in materia di governo del territorio e quindi anche quella di costituire o modificare diritti edificatori.

Per le aree più vaste può essere valutata la "perequazione edilizia" che "consiste nell'attribuire anche ad aree qualificate dal piano non edificabili una cubatura potenziale da realizzare altrove, cioè su aree qualificate come edificabili", oppure su aree con edifici fatiscenti da demolire, realizzando così la separazione tra la conformazione della proprietà e la distribuzione della edificabilità.

Anche in questo caso, si assiste ad accordi tra privati e non con la pubblica amministrazione. I proprietari dei suoli vincolati o destinati a pubblici servizi trasferiscono la volumetria, cui avrebbero avuto diritto, ai proprietari dei suoli edificabili. Tali accordi a loro volta sono preceduti da un intervento dell'autorità comunale che assegna, in sede di pianificazione delle attività, un valore edificatorio uniforme a tutte le aree atte a concorrere alla trasformazione urbanistica del territorio comunale.

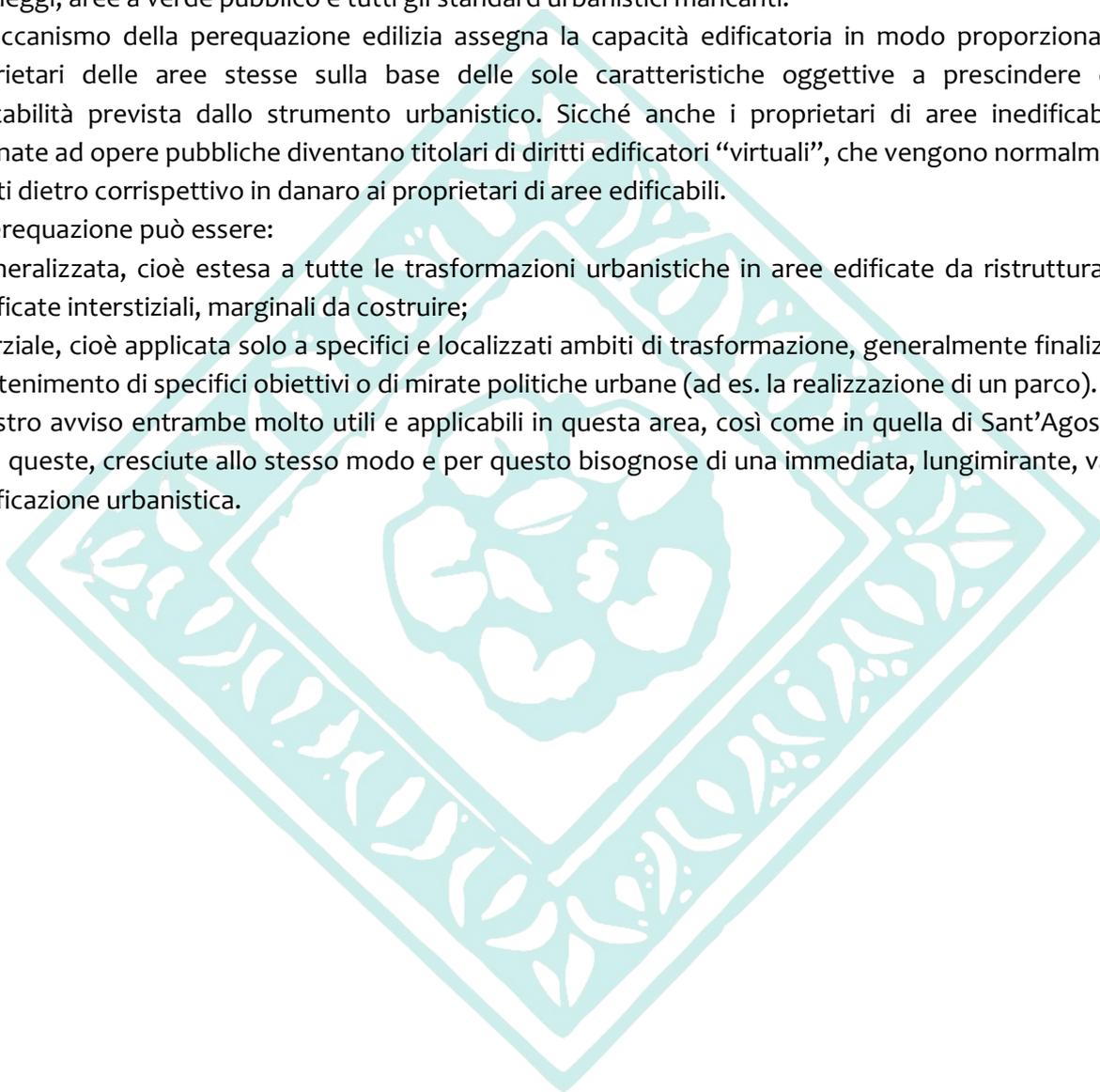
Le aree "scambiate" potrebbero essere trasferite al comune come pagamento degli oneri. In tali aree, liberate all'interno di spazi precedentemente saturi, il Comune, successivamente, potrebbe realizzare parcheggi, aree a verde pubblico e tutti gli standard urbanistici mancanti.

Il meccanismo della perequazione edilizia assegna la capacità edificatoria in modo proporzionale ai proprietari delle aree stesse sulla base delle sole caratteristiche oggettive a prescindere dalla edificabilità prevista dallo strumento urbanistico. Sicché anche i proprietari di aree inedificabili o destinate ad opere pubbliche diventano titolari di diritti edificatori "virtuali", che vengono normalmente ceduti dietro corrispettivo in danaro ai proprietari di aree edificabili.

La perequazione può essere:

- generalizzata, cioè estesa a tutte le trasformazioni urbanistiche in aree edificate da ristrutturare o inedificate interstiziali, marginali da costruire;
- parziale, cioè applicata solo a specifici e localizzati ambiti di trasformazione, generalmente finalizzata all'ottenimento di specifici obiettivi o di mirate politiche urbane (ad es. la realizzazione di un parco).

A nostro avviso entrambe molto utili e applicabili in questa area, così come in quella di Sant'Agostino. Aree, queste, cresciute allo stesso modo e per questo bisognose di una immediata, lungimirante, valida pianificazione urbanistica.



ZONA SUD

Circolo Ferrovieri, Pistoia, 8-14/10/2019

Gli incontri che hanno interessato la parte di Pistoia Sud sono stati molto frequentati.

Nel primo percorso come nei precedenti è stata introdotta la storia della città con il suo sviluppo locale, nel secondo sono stati gli stakeholders ad intervenire ed a portare le loro testimonianze e proposte.

La parte Sud contiene realtà eterogenee e determinanti per l'intera città: il nuovo Ospedale con l'area verde che lo circonda, il Centro per la Ricerca G.E.A. (Ex CESPEVI), lo stabilimento Hitachi (ex AnsaldoBreda), la stazione Ferroviaria con il museo dei rotabili, la Questura, gli uffici del Catasto e la Biblioteca San Giorgio, il nuovo supermercato Esselunga, l'area della villa di Montesecco.

E' una zona quindi con peculiarità diverse a seconda del punto di vista da cui la si guarda e anche con esigenze diverse a seconda delle varie utenze. E' indubbiamente una porzione di città che necessita di urgente riqualificazione, anche se consta di parti nuove delle quali alcune legate al Piano Particolareggiato dell'ex Breda, oramai tristemente famoso per essere rimasto interrotto e con non brevi prospettive di conclusione davanti.

Biblioteca San Giorgio, museo dei Rotabili, Questura e Catasto hanno bisogno di una viabilità degna di costituire un affaccio decoroso mentre al momento Via Pertini (tra l'altro coi suoi cantieri abbandonati prospicienti) non è altro che un nastro assolato che si snoda lungo la parte Sud, completamente privo di ombreggiature e verde, per quanto giornalmente molte persone la percorrono per raggiungere queste mete, compresa la stazione ferroviaria.

Manca in questa zona un parcheggio pubblico (anch'esso farebbe parte del suddetto Piano Particolareggiato) che serva il centro storico e ciò rende quindi difficile raggiungerlo e con le conseguenti difficoltà per lo sviluppo del Centro Commerciale Naturale. Esiste qui un piccolo parcheggio che può contenere al massimo una ventina di auto oltre a quello dei dipendenti della Questura, certo non sufficiente per le molte attività sopra elencate, qui presenti.

Il progetto del parcheggio scambiatore che dovrebbe invertire l'ingresso alla stazione è anch'esso di là da venire, mentre la superstrada di fatto rappresenta una rottura, un'interruzione tra Via dell'Annona e l'area dell'Ospedale San Jacopo ed Hitachi, costituendo quindi un ostacolo per gli spostamenti verso il centro città. Il regolamento urbanistico in vigore dal 2013 aveva indicato in questa zona un percorso pedonale e ciclabile che facesse facilmente raggiungere la zona più a Sud, avvicinandosi anche all'ospedale, ma in questi anni niente si



Foto 3

è mosso.

Per andare a piedi verso il nuovo Ospedale occorre passare attraverso un sottopasso pedonale assolutamente lasciato a se stesso (foto 3), per immettersi in un'area a verde che avrebbe dovuto essere recuperata come Parco dell'Ospedale. La previsione urbanistica indicava qui una vasta area di parco Territoriale, il cosiddetto Arboreto, con la possibilità per il Comune di espropriare terreni privati, ma, anche in questo caso, non ci sono stati movimenti in tal senso, se non la creazione nell'estate 2020 di un piccolo frutteto ad opera di vivaisti nella parte Ovest di questa zona a verde.

Sono queste zone sulle quali, fra l'altro, si punta molto spesso il dito perché utilizzate come discariche o parcheggi selvaggi e spesso lasciate in uno stato quasi completo di degrado ambientale.

Se venisse realizzato il Parco dell'Ospedale tutto ciò certamente non accadrebbe se non in misura minore: alcuni di questi spazi potrebbero essere affidati ad aziende agricole o privati interessati e la manutenzione potrebbe essere effettuata con costi pressoché azzerati per l'Amministrazione comunale. Nel contempo questo tipo di uso manterrebbe il territorio in buona salute, senza dissesti e disequilibri ed, in questo caso, potrebbe essere chiamato in causa anche il Consorzio Ombrone per la buona tenuta del Parco.

L'idea di realizzare gli "orti urbani" - il cui progetto era stato iniziato tramite la stesura di un bando qualche anno fa e che comunque in aree limitrofe ha suscitato molto interesse - dovrebbe essere recuperata.

Questo tipo di progetto assieme alla creazione di una fattoria didattica era stato presentato in passato da un'associazione di volontariato ed avrebbe occupato uno dei 6 ettari di cui è costituito il Parco della Villa di Montesecco, con l'intento di creare una sorta di aula all'aperto per la sperimentazione agricola che potesse coinvolgere anche le scolaresche, seppur all'interno dell'ambito urbano.

La zona ad Est dell'Ospedale, area GEA (centro per la ricerca Green Economy and Agriculture), nonostante abbia un nuovo proprietario, non è sfruttata come si potrebbe: 25 ettari di verde, piantumati circa la metà, con il progetto - che però stenta a mettersi in moto - di creare un parco scientifico e biotecnologico che possa sposare innovazione, ricerca e nuove tecnologie. Poiché ospita la sede dell'Ordine degli Agronomi e Forestali di Pistoia sono state fatte alcune aperture straordinarie alla cittadinanza, anche se l'idea sarebbe di organizzare, sempre con la loro collaborazione, visite didattiche per le scuole.

Una zona questa a Sud in cui esiste la grande distribuzione ma dove è evidente la totale mancanza di piccole strutture di commercio e servizio e dove per spostarsi verso il centro occorre necessariamente percorrere la parte pedonale della Porta Nuova che nelle ore buie appare anche pericolosa.

La Porta Nuova nata nel 2010 è andata ad aggiungersi alle 4 porte storiche della città con l'intento di rappresentare un'apertura a Sud della stessa, necessaria per la continua espansione anche a Sud delle aree edificate. Un modo di oltrepassare i limiti fisici costituiti dalla ferrovia, ma comunque una parte che necessita ancora di cura, perché come anche per la Via Pertini non è stato sin qui previsto alcun intervento di arredo urbano.

A partire dal progetto del Parco dell'Ospedale con un unico filo conduttore occorrerebbe riqualificare, riannodare i percorsi verso il centro storico.

Occorre trovare un percorribilità come detto sia pedonale che ciclabile verso il centro cittadino (verso via di Ciliegiole che è interrotta ad un certo punto) per poi scorrere verso l'edificio del nuovo grande supermercato e di qui verso la Porta Nuova con un percorso piacevole da fare, illuminato e sicuro.

Per quanto riguarda la grande area a verde del cosiddetto parco dell'Ospedale nuovo sono stati fatti in passato progetti anche in bozza, in modo da coinvolgere aziende agricole e privati per il recupero di queste aree.

L'area dell'*Hitachi* (che acquisì AnsaldoBreda nel 2015) è un piccolo mondo a sé rispetto alla città. Da quando c'è stato il passaggio alla nuova società si è interrotto qualsiasi tipo di rapporto a cominciare dall'evento dell' Open Day che pure era molto frequentato e si può affermare che ad oggi non ci sono stati approcci per intervenire attivamente in qualche maniera nella vita cittadina.

In ultimo l'asse di Via Guicciardini rappresenta una cesura nel tessuto edilizio che necessita di essere completamente recuperato alla sua dimensione urbana prevedendone un'organizzazione generale dei percorsi, degli arredi e delle sistemazioni a verde.



ZONA NORD

Circolo "Il Fornace" Pistoia 4-12/02/2020

Gli incontri che si sono tenuti riguardo alla presente zona sono stati forse quelli più frequentati, sia per il gran numero di singoli cittadini che per le associazioni e Pro Loco che vi hanno preso parte.

Questa parte della città è molto eterogenea essendo costituita da piccoli borghi, abitati sparsi, aree di campagna, collinari e zone boschive.

Una zona scarsamente collegata alla piana, con strade che necessitano almeno di pura manutenzione se non addirittura di lavori di messa in sicurezza.

La mancanza della chiusura a Nord dell'anello della superstrada ha determinato forti difficoltà di accesso a queste zone, raggiungibili se non attraverso strade cittadine, per lo più inadatte ad accogliere una certa quantità di traffico; da qui i problemi che interessano la zona di Bigiano e Castel Bovani, di Sant'Alessio, di Via Antonelli e più ancora delle statali Modenese e Porrettana.

Il vigente Regolamento Urbanistico in realtà prevedeva interventi manutentivi sia della statale 66 che della Porrettana ma non sono avvenuti, se non per piccole porzioni insignificanti.

La chiusura del percorso della superstrada è ben lontana dall'essere realizzata ed inoltre non sono previsti interventi migliorativi della viabilità in loco; questo naturalmente fa sì che queste zone siano popolate poco volentieri vista la loro scomodità e la loro difficoltà di collegamenti con la piana cittadina.

Il conseguente spopolamento provoca la scarsa manutenzione del territorio insieme ad un lento spengersi delle altre funzioni; molti piccoli centri hanno visto la chiusura dell'ufficio postale, della filiale della banca se non addirittura del negozio di alimentari, per cui diventa sempre più difficile continuare ad abitarli e renderli vivi. Così facendo anche il territorio non urbanizzato viene lasciato a se stesso, con il bosco e la vegetazione che la fanno sempre più da padrone, con funzioni - soprattutto del bosco - inadeguate ed a momenti pericolose (si vedano le numerose scampagnate domenicali di motocross o mountain bike che vi si svolgono).

I lati positivi che vi sono andranno incentivati: questo significa trovare nuovi utilizzi per le risorse esistenti, i boschi, appunto, i prodotti del sottobosco, gli orti, i piccoli borghi etc., in modo da spingerne il ripopolamento e frenarne l'abbandono. Va rivisto il modo di concepire le aree boschive, che non siano intese meramente come una fonte da sfruttare ma soprattutto come risorsa, economica e ambientale.

I punti che sono emersi sono stati i seguenti:

- difficile gestione del bosco, vuoi - come già detto - per la mancanza di viabilità anche sentieri eristica, vuoi per l'estrema frammentazione della proprietà boschiva, per cui sarebbe forse utile incentivare pratiche di recupero e quanto meno di affitto di questi terreni;
- proposta di inventariare i beni come aziende e fabbricati ad uso agricolo forestale sia pubblici che privati in modo poi da facilitarne il recupero. E' questa una misura che incrementerebbe la cura ed il maggior interesse per il bosco stesso, impedendo così al territorio montano di degradarsi e venir abbandonato. Occorrono occasioni per generare interesse intorno a questo argomento;
- investire nell'ippovia di S. Jacopo (foto 4) prevista anche dalla Regione Toscana nel progetto interregionale di turismo equestre, un percorso di 260 km di viabilità

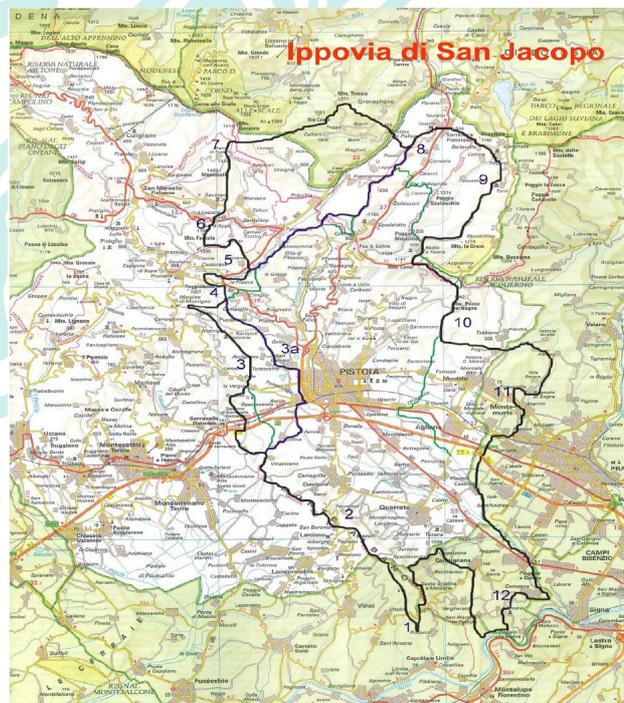


Foto 4

sostenibile che si svolgerebbe lungo l'Appennino Tosco Emiliano ma che necessita di una variante al Regolamento Urbanistico, il quale non prevede strutture di accoglienza come agriturismi e maneggi e che invece porterebbero un indubbio sviluppo sulla nostra montagna; ciò potrebbe incentivare un tipo di turismo "slow" a cui collegare una serie di attrezzature per dar loro una spinta economica. La creazione dell'Ippovia avrà gli obiettivi di promuovere una maggiore manutenzione e un più forte presidio del territorio (dai sentieri ai cigli, dai muretti a secco alle opere di regimazione delle acque, fino alle aree boscate); una più efficace valorizzazione dei centri equestri ed equi-turistici già esistenti sul territorio - o in procinto di costituirsi - collegandoli, laddove possibile, con l'ippovia stessa; la promozione di un indotto capace di innescare un circolo virtuoso di natura economica anche in zone più depresse o periferiche, caratterizzate spesso da un'incuria che, nel tempo, ha causato anche fenomeni di dissesto idrogeologico e ambientale.

I rappresentanti delle proloco segnalano che iniziative come quella del **Parco letterario** sorto intorno alla figura di Policarpo Petrocchi, riescono ad rivitalizzare anche piccoli paesi come Castello di Cireglio, dove nacque. Una nuova struttura culturale che ha attirato curiosi sulla figura dello scrittore e che dà la possibilità di vedere il piccolo borgo, fonte di curiosità, visitato da turisti; lo stesso esperimento è stato messo in ponte a Saturnana con l'*Associazione per il laboratorio* (foto 5), un piccolo museo creato con gli oggetti dei lavori del passato con finalità didattiche e culturali che cpstuisce anche in questo caso un'attrattiva verso il borgo e che ha permesso il recupero dell'edificio scolastico che aveva perso la sua funzione.

Questi due esempi sono tali da sottolineare la necessità di far emergere per ogni paese una peculiarità da far risaltare e attrarre turisti, amanti di paesaggi, della natura e della cultura.

Con alcuni di questi recuperi si può pensare di far nascere un vero e proprio percorso di visite, che alimenti questo tipo di movimento di interesse culturale e paesaggistico e che induca allo svilupparsi di nuove funzioni come appunto Bed and Breakfast, agriturismi, maneggi, strutture ricettive.



Foto 5