

**Comune di Scandicci**

# PIANO STRATEGICO



## Obiettivi e Strategie

**IRPET • Istituto Programmazione Regionale Economica Toscana**

Realizzato con il finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per il Coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali - Nota del Ministro n. 401 del 06.04.06



# PIANO STRATEGICO

**SCANDICCI**

## Obiettivi e Strategie

IRPET • Istituto Programmazione Regionale Economica Toscana

**OTTOBRE 2006**

## RICONOSCIMENTI

Il progetto è stato coordinato da Giovanni Maltinti.

Hanno collaborato a vario titolo all'impostazione e alla stesura di parti del Piano Strategico, per IRPET:

- Matteo Adami,
- Chiara Agnoletti,
- Rita Allegrini,
- Lorenzo Bacci,
- Roberto Camagni,
- Ilaria Dal Carobbo,
- Giuseppe De Luca,
- Massimo Donati,
- Filippo Gamberini,
- Francesca Giovani,
- Silvia Givone,
- Giuseppe Gori,
- Patrizia Lattarulo,
- Stefania Lorenzini,
- Donatella Marinari,
- Sara Mele,
- Massimo Morisi,
- Barbara Piga,
- Laura Pogliani,

per il Comune di Scandicci:

- Paolo Barbanti,
- Raffaella Bonghi,
- Dario Criscuoli,
- Lorenzo Paoli.

L'allestimento del testo è stato curato dal servizio editoriale dell'IRPET.

## Indice

Premessa	4
INTRODUZIONE	5
1. SCANDICCI NELLA DINAMICA ECONOMICA REGIONALE	7
1.1 Scandicci come snodo fra il corridoio tirrenico e l'area fiorentina	7
1.2 Punti di eccellenza del territorio di Scandicci	12
2. GLI OBIETTIVI E LE LINEE DEL PIANO STRATEGICO DI SCANDICCI	20
2.1 Un quartiere diventato città che si propone come polo di sviluppo	20
2.2 Le vocazioni di Scandicci...	21
3. LE LINEE DI AZIONE E LE IDEE PROGETTUALI	24
3.1 Le schede progettuali	24
3.2 La coerenza tra Piano Strategico e Piano Strutturale	38
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	41

## Premessa

Il Piano Strategico, con il collegato Piano della Mobilità, che qui si presenta è il risultato dell'incarico che alla fine dell'anno 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, ha assegnato al Comune di Scandicci, individuato come città leader del sistema territoriale denominato dal Ministero stesso "Nodo multimodale di connessione Corridoio 1 - Corridoio tirrenico".

Nel gennaio dell'anno in corso un Protocollo di Intesa fra il Comune di Scandicci e la Regione Toscana avviava un'attività di supporto e di concertazione costituita da Tavoli tecnici e istituzionali da rappresentanti della Regione e di tutti gli altri livelli di governo del territorio considerato, in modo da garantire la coerenza fra le elaborazioni strategiche e le previsioni degli strumenti di pianificazione.

I documenti di cui il Piano è costituito sono frutto di una elaborazione che ha visto impegnato in primo luogo l'Amministrazione Comunale di Scandicci insieme all'IRPET, Istituto Regionale di Programmazione Economica della Toscana, individuato come supporto conoscitivo e scientifico per la predisposizione del Piano. All'elaborazione ha provveduto un gruppo di lavoro interdisciplinare formato da esperti dell'IRPET stesso, del Comune di Scandicci, dell'Università di Firenze e del Politecnico di Milano, che ha proceduto nella definizione delle strategie generali e delle idee progettuali con ricorrenti verifiche e concertazione con i rappresentanti delle forze economiche e sociali e con incontri ripetuti con i componenti dei tavoli tecnici e istituzionali. A questi ultimi hanno partecipato rappresentanti della Regione Toscana, delle Province di Firenze, Pisa e Livorno, oltre che dei comuni di Campi Bisenzio, Empoli e Livorno e altri ricadenti in questa piattaforma territoriale.

Il Piano Strategico, che viene proposto alla Giunta Comunale per il suo recepimento e al Consiglio Comunale per la sua approvazione, vuole rappresentare un nuovo punto di partenza di un ulteriore percorso di partecipazione e di condivisione che coinvolga, oltre ai soggetti, che hanno già partecipato ai tavoli tecnici-istituzionali e alle consultazioni sui temi dell'economia, della formazione e dei giovani, la cittadinanza, le rappresentanze economiche, sindacali e sociali e l'associazionismo nel loro insieme, con l'obiettivo di condividere i risultati finali degli studi e delle ricerche e delle idee progettuali nonché aggiornare e, ove necessario, integrare i contenuti delle stesse mediante un processo di periodica revisione.

Rappresentano strumenti principali di questo percorso, una specifica ed efficace attività di comunicazione e la costituzione di un Ufficio del Piano all'interno dell'Amministrazione Comunale che presieda alla gestione e alla manutenzione dei due strumenti di pianificazione strategica e della mobilità.

Per la comunicazione è previsto il ricorso a strumenti classici quali incontri specifici con i soggetti di cui sopra, predisposizioni di materiali illustrativi di facile comprensione rivolti alla cittadinanza intera nonché la redazione di materiale più specializzato per i potenziali attori e finanziatori dei progetti e la realizzazione di un sito web dedicato che preveda anche spazi di partecipazione e di comunicazione interattiva.

L'Ufficio del Piano sarà costituito dai dirigenti e tecnici comunali, già coinvolti nella elaborazione dei due strumenti di pianificazione e da specifiche competenze per gli aspetti amministrativi e finanziari e per la comunicazione.

## INTRODUZIONE

Il Piano Strategico è il Disegno di medio-lungo periodo dello sviluppo concertato e auspicato di un'Area. Nel caso specifico del Piano Strategico di Scandicci si sommano tre connotati aggiuntivi: uno *territoriale*, perché si fa esplicito riferimento alla sua vocazione di “snodo” di connessione fra il Corridoio tirrenico e il Sistema fiorentino, e da questo ai grandi corridoi europei, uno di *collegamento verticale* con la programmazione nazionale ed europea (costituendo un contributo al Quadro Strategico Nazionale), uno infine di *tipo funzionale*, essendo il Piano finalizzato ad incrementare la competitività del sistema.

Caratteristica particolare di questo Piano è il collegamento forte fra pianificazione strategica e scelte urbanistiche; la particolare evoluzione della normativa regionale toscana in tema di pianificazione territoriale suggerisce infatti di operare, nella redazione di questo Piano strategico, per una sempre più *stretta verifica di coerenza fra scelte strategiche e strumenti della pianificazione territoriale*. Questo ha suggerito di verificare, sia a livello più generale di strategia che a livello di idee progettuali, la coerenza fra il Piano Strategico e quello della pianificazione locale e regionale.

Il Piano Strategico è sostanzialmente articolato in quattro parti:

- Il quadro analitico;
- Le vocazioni della città;
- Gli obiettivi;
- Le linee di azione e le idee progettuali.

Il contenuto di tutte le parti è stato oggetto di verifica con gli attori del processo di analisi e pianificazione.

L'elemento caratterizzante l'area vasta oggetto del Piano Strategico è la presenza di una *fitta rete, in parte funzionalmente interconnessa, di città medie*: oltre a Scandicci, città di 50mila abitanti selezionata dal MIT per le sue caratteristiche di dinamicità, nel raggio di 25 chilometri troviamo Firenze, insieme ad un nucleo consistente di città di medie dimensioni come Prato, Sesto Fiorentino (sulla direttrice Nord Ovest) e Campi Bisenzio, Signa e Lastra a Signa ed Empoli (sulla direttrice Ovest) comprese fra i 160mila e i 30mila abitanti; la direttrice Ovest è appunto quella che connette puntualmente la città di Scandicci con Pisa e Livorno lungo l'asse trasversale che unisce i due sistemi metropolitani della Toscana, quello della costa con quello fiorentino. Su questo asse, fra la piattaforma costiera e l'area fiorentina, esiste già oggi una vasta rete di relazioni funzionali che si possono misurare attraverso lo scambio di merci, il pendolarismo, e che si manifestano nel consolidarsi di una filiera produttiva fra il distretto della concia (S. Croce sull'Arno) e il distretto della moda di Scandicci e fra questo e il distretto dell'abbigliamento di Empoli. Scandicci costituisce uno snodo fondamentale di questo sistema e già oggi è l'area con i maggiori requisiti di accessibilità. *Un forte investimento per rafforzare questo asse consentirebbe il conseguimento di ulteriori economie di agglomerazione tali da far crescere la competitività del sistema* (v. Tav. 1 - Territoriale).

Qualsiasi Piano Strategico ha senso e comunque fattibilità se si proietta in *una dimensione di area vasta*. Nel caso del Comune di Scandicci e dell'area fiorentina, questa attenzione è quindi particolarmente fondata, trovandoci all'interno di un contesto metropolitano in forte strutturazione con livelli di complementarità già robusti e all'interno del quale i ruoli rispettivi

sono già definiti e non appartengono meramente allo schema centro-periferia, visto che ognuna delle città ha un ruolo produttivo specifico oltre a quello residenziale. Nella predisposizione del Piano Strategico è necessario definire i differenti ambiti territoriali, in un rapporto dialettico tra progettualità e politiche locali, strategie e politiche di area. L'ambito di riferimento, dunque, non è anticipatamente prefigurabile, ma è l'esito di una lettura delle opzioni strategiche espresse nei documenti della programmazione approvati e degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica formalizzati. L'ambito di riferimento è, dunque, a "geometria variabile", passando dal livello regionale (il corridoio tirrenico), a quello di area metropolitana, a quello intercomunale, fermo restando il nodo di partenza: Scandicci.

A livello locale il Piano Strategico parte dai punti di forza di questa città (l'accessibilità, la vocazione produttiva, ...) per proporre una serie di idee progettuali capaci di far crescere la competitività del sistema locale e regionale in una prospettiva di sostenibilità (v. Tav. 2 - Locale e Tav. 3 - Progettuale).

## QUADRO TERRITORIALE

### piattaforma territoriale transnazionale tosco-emiliano-romagnola

*Progetti*  
- asse dell'Arno  
- sistemi territoriali  
regionali transappenninici

### fascio infrastrutturale a intensa capacità

*Progetti*  
- collegamento tra i due  
capoluoghi regionali  
interconnessi da un fascio  
plurimodale ferro-gomma

## SCANDICCI NEL TERRITORIO

### porta verso la costa

*Progetti*  
- asse di collegamento tra  
la Toscana costiera e il  
Corridoio 1  
- piattaforma logistica  
costiera

cerniera di collegamento tra Firenze e il mare

### città cooperativa

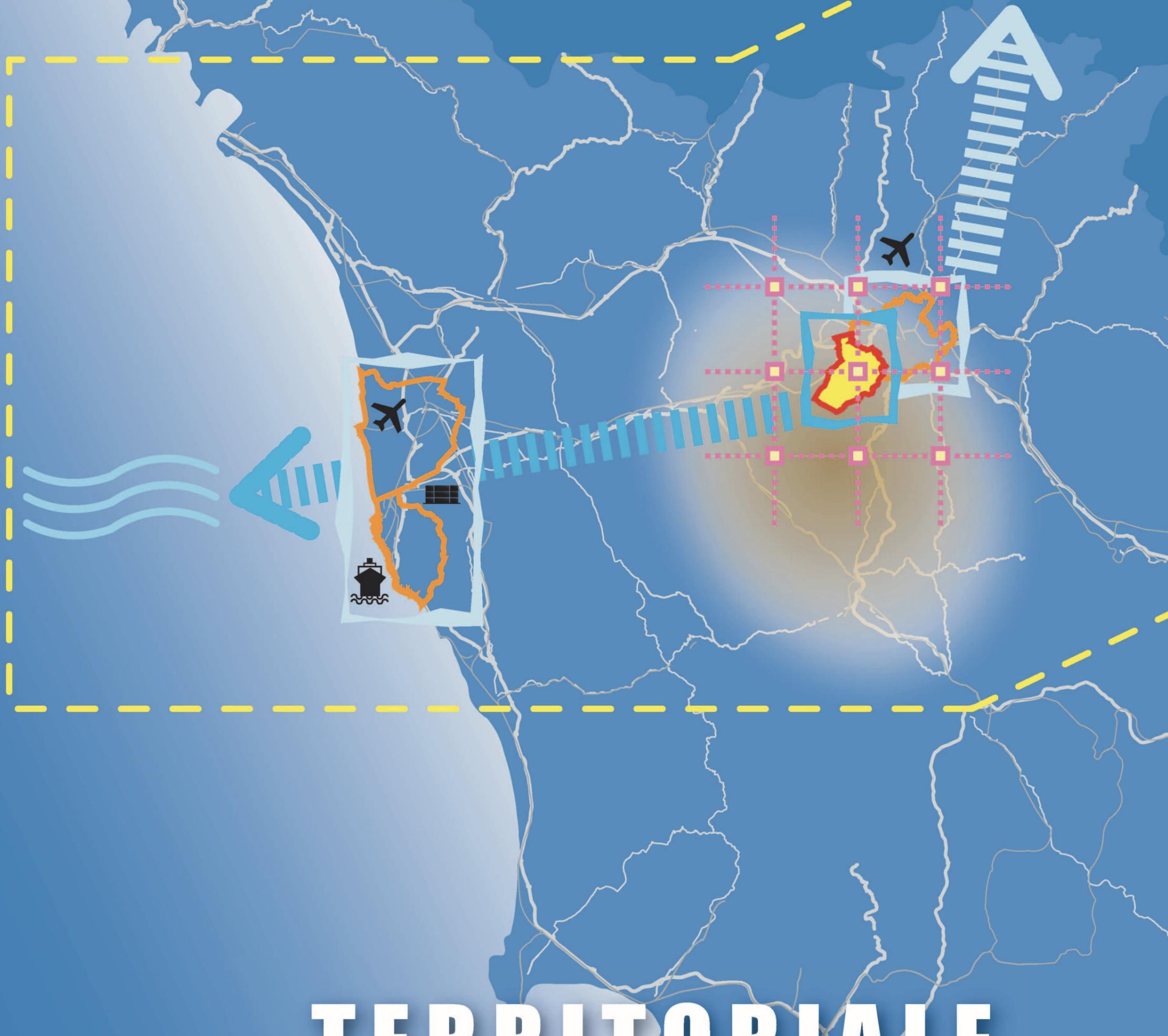
*Progetti*  
- costruire una polarità  
del sistema multicentrico  
metropolitano  
- privilegiare logiche  
cooperative e  
compensative prima che  
competitive

motore di cooperazione di area vasta

### centro manifatturiero internazionale

*Progetti*  
- radicare le imprese leader  
- favorire la crescita delle  
piccole e medie imprese  
- incentivare l'allungamento  
dei cicli produttivi

sviluppo a sud e ovest della pelletteria



# TERRITORIALE



Piano Strategico di Scandicci --->

scala  
1:600.000

## nuovo centro città

### Progetti

- realizzare il nuovo centro città (progetto Rogers)
- promuovere e incrementare i servizi di alta qualità per la coesione sociale

città interprete della contemporaneità

## città della conoscenza

### Progetti

- Università della moda e del design
- nuovi luoghi della cultura contemporanea
- città aperta agli studenti

polo di alta formazione

## nuove forme dell'abitare e del produrre

### Progetti

- quartieri sperimentali (edilizia ecologica e a basso consumo energetico)
- mix sociale e affitto
- paradigma della contemporaneità

nuova residenzialità e nuova città della produzione

## nuova accessibilità

### Progetti

- tranvia Firenze/Scandicci e sua estensione
- bretella autostradale
- terza corsia Fi-Pi-Li

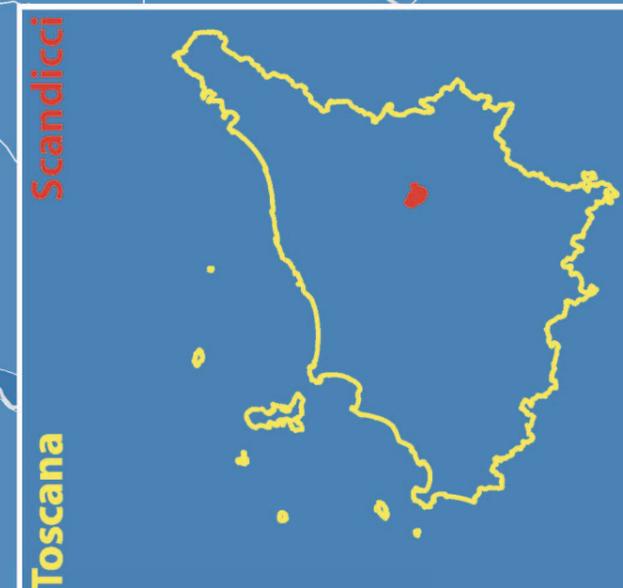
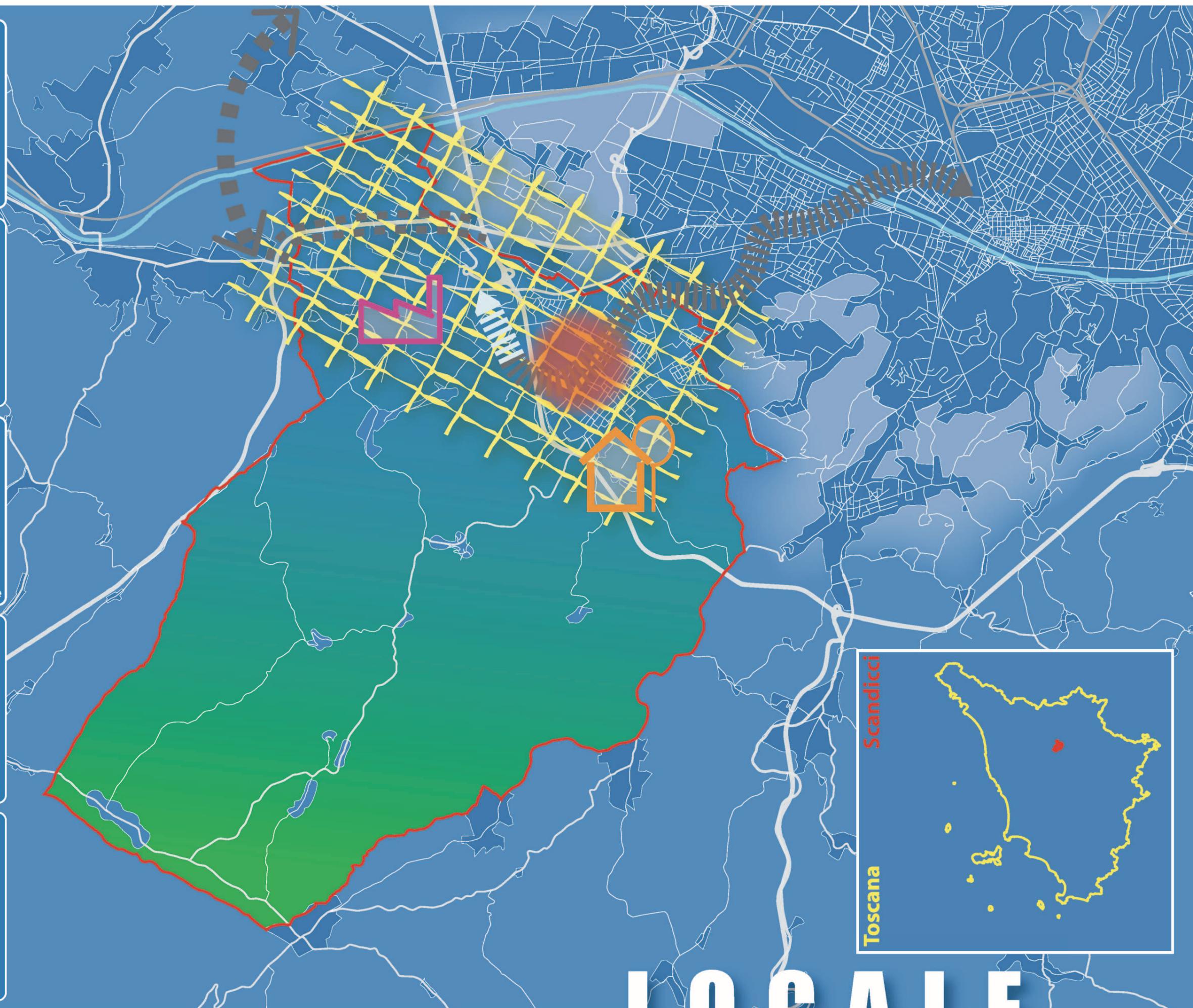
progetto di mobilità territoriale per Scandicci

## patrimonio storico paesaggistico di qualità

### Progetti

- valorizzare la qualità del patrimonio territoriale
- parco dell'Arno e della Greve

patrimonio paesaggistico e storico



# LOCALE

-  nuovo centro della città
-  centro multifunzionale del Castello dell'Acciaio
-  poli dell'alta formazione (cultura, moda e design)
-  centri di cultura contemporanea
-  riassetto aree produttive
-  area commerciale di interesse regionale
-  centro commerciale naturale
-  stazione di scambio intermodale
-  tranvia e sua estensione
-  terza corsia della Fi-Pi-Li



# PROGETTUALE

## 1. SCANDICCI NELLA DINAMICA ECONOMICA REGIONALE

### 1.1 Scandicci come snodo fra il corridoio tirrenico e l'area fiorentina

Nella fascia centro settentrionale della Toscana, ovvero in quel 30% del territorio regionale che dalla fascia collinare ad est di Firenze si snoda verso l'area vasta della Costa compresa fra Livorno, Pisa e Lucca, risiede più del 70% della popolazione toscana e si concentrano oltre i 3/4 delle attività economiche della regione (oltre il 75% degli addetti).

La trama urbana di questo "sistema metropolitano della Toscana centrale" è caratterizzata da un accentuato policentrismo e, al contempo, da una forte specializzazione settoriale dei diversi centri e dei sistemi locali che attorno ad essi si organizzano.

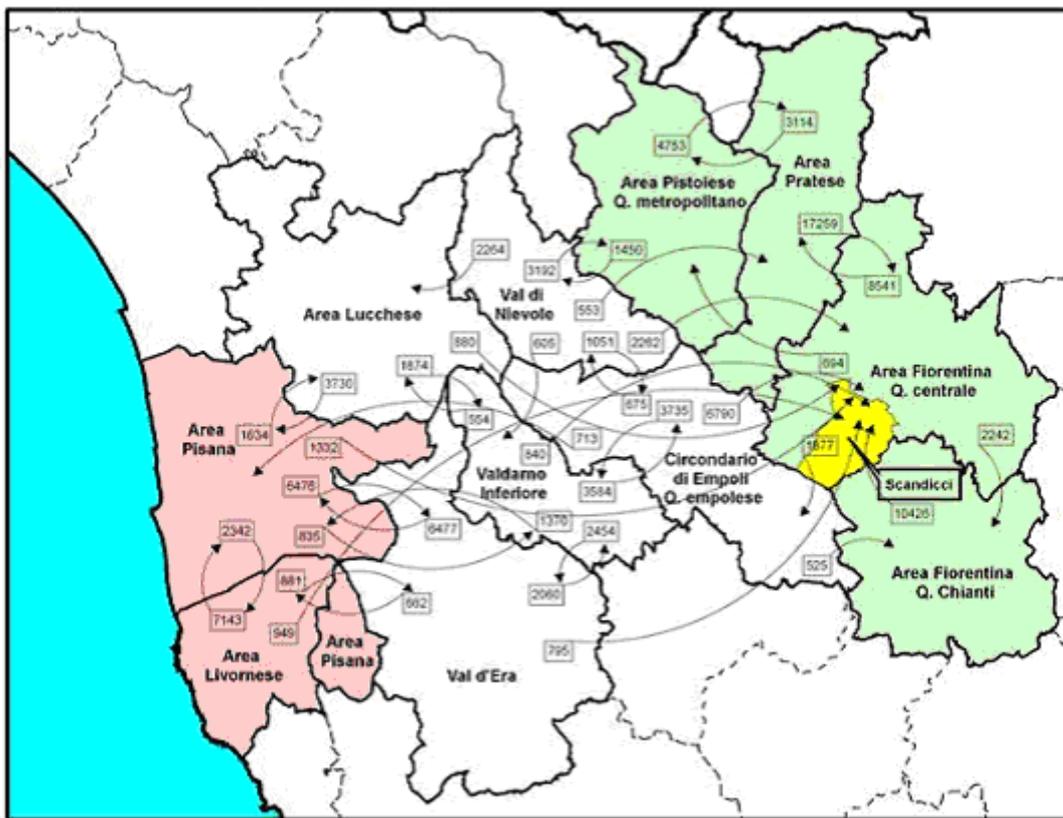
La concentrazione su una porzione ridotta dello spazio regionale, l'accentuato policentrismo e le forti differenze nelle specializzazioni produttive locali hanno contribuito a consolidare fra i territori di questo ampio sistema una fitta rete di relazioni. Relazioni che si articolano su di una pluralità di piani, tanti quante sono le componenti costitutive di questi territori; quindi relazioni fra imprese ed imprese, fra lavoratori ed imprese, fra imprese ed amministrazioni, fra luoghi di residenza e spazi di vita, ecc..

Una prima rappresentazione, anche solo impressionistica, della pervasività e dell'intensità di questo fitto reticolo è proposta nel cartogramma di figura 1 dove sono riportati gli spostamenti pendolari giornalieri per motivi di lavoro (dati Censimento popolazione 2001), ovvero le relazioni per le quali la misurazione appare più semplice ed immediata.

Fin dalle prime analisi degli anni '70 si è venuta affermando l'idea, successivamente confermata in numerosi studi, che i territori che compongono la regione sono caratterizzati da una fortissima varietà sia in termini di strutture produttive, sia di livelli di benessere e di variabili che contribuiscono a definirlo, sia, conseguentemente, di modelli e percorsi di sviluppo.

Per meglio orientarsi nella lettura di questo complesso mosaico territoriale ed individuare i diversi modelli di sviluppo della regione, studi recenti hanno cercato di individuare quali sono i settori da cui dipende la capacità di crescere dei diversi sistemi locali. Le produzioni rispetto alle quali i diversi luoghi si configurano come degli esportatori netti, ovvero la base economica da cui dipende il loro livello di sviluppo, differiscono fra loro non solo in termini settoriali, ma anche a seconda del mercato di riferimento. I diversi modelli di sviluppo così individuati finiscono quindi per definire anche il ruolo dei singoli sistemi locali, sia nei confronti dell'esterno che dell'interno della regione. A ciascun modello di sviluppo corrispondono flussi e direzioni di scambio diverse sia in quantità che in natura dei beni e servizi scambiati. Sulla base di tale lettura è possibile stimare gli scambi di beni e servizi, finali e non, che legano fra loro i diversi territori della regione.

Figura 1  
FLUSSI PENDOLARI PER MOTIVI DI LAVORO. 2001



Fonte: ISTAT - Censimento Popolazione e Abitazioni 2001

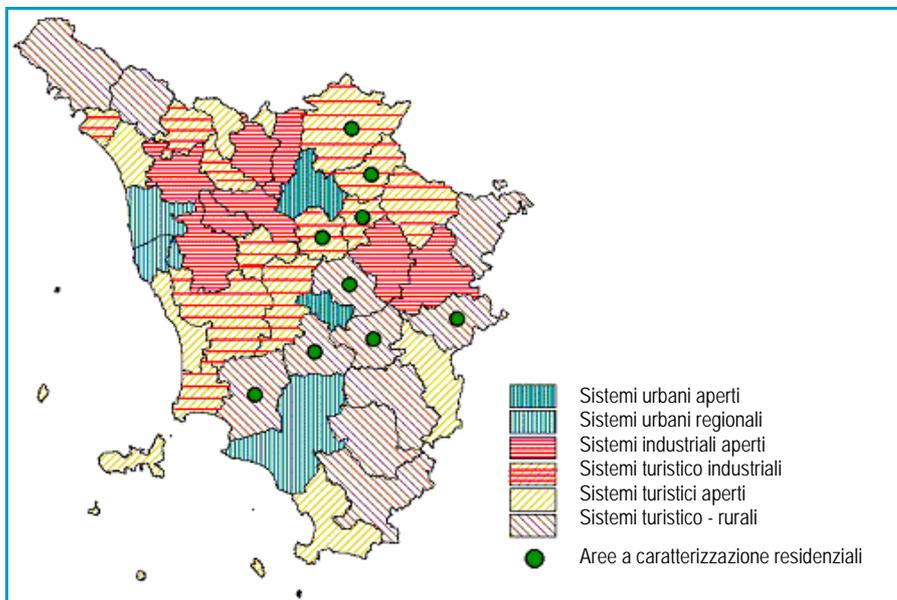
Come evidenziato nel cartogramma seguente i territori compresi nella fascia centro settentrionale della Toscana appartengono sostanzialmente a tre tipologie:

- ad Est ritroviamo *il polo fiorentino* che si configura come *un sistema urbano aperto*, ovvero come la realtà locale che presenta il massimo grado di apertura sia nei confronti dell'esterno della regione che rispetto al resto della Toscana. Tale sistema, svolge tanto una funzione di raccordo con l'esterno della regione, risultando un esportatore netto non solo di servizi ma anche di beni manufatti, quanto verso l'interno della regione, approvvigionando, soprattutto di servizi, le aree a maggior specializzazione manifatturiera. L'area Fiorentina deve comunque essere letta in modo funzionalmente integrato con le aree della cintura Nord orientale (ovvero quelle aree, definite residenziali, in cui buona parte degli occupati trova lavoro al centro del sistema fiorentino e riceve da parte di quest'ultimo i flussi di reddito che finanziano i consumi interni a tali aree) assieme alle quali costituisce un'unica realtà funzionale;
- all'estremo opposto, lungo la costa ad Ovest, troviamo invece i due *sistemi urbani regionali di Livorno e Pisa*, che sulla base di servizi assai diversi, hanno un ruolo attivo soprattutto nei confronti del resto della regione mentre sull'esterno non raggiungono, al momento, un interscambio nel complesso positivo. Il sistema livornese, forte della sua infrastruttura portuale, ulteriormente rafforzata dall'interporto di Guasticce, assume il ruolo di "porta a mare" per molte produzioni manifatturiere non solo toscane, e fornisce di servizi legati soprattutto ai trasporti ed alla logistica il resto del sistema regionale. Il sistema di Pisa, più specializzato nei servizi avanzati ed in particolare in quelli legati alla ricerca scientifica e

tecnologica, anche di natura pubblica, da un lato rappresenta il polo di eccellenza per molti servizi legati alle nuove tecnologie affermatesi in particolare nel corso dell'ultimo decennio (si pensi ad esempio che l'incremento di circa 1000 addetti realizzato in Toscana fra il 1991 ed il 2001 nel settore delle macchine per ufficio ed elaboratori elettronici è per circa il 40% imputabile alla Provincia di Pisa e per un altro 40% a quella di Firenze), dall'altro completa la Piattaforma Logistica Costiera grazie alla sua infrastruttura aeroportuale.

- fra i poli urbani di Firenze e dell'asse costiero Pisa-Livorno, si colloca infine larga parte del cuore manifatturiero della regione; i sistemi locali che si sviluppano lungo le due direttrici Firenze-Prato-Pistoia-Lucca e Firenze-Empoli-S.Croce-Pontedera, si configurano tutti come *sistemi industriali aperti* (in alcune aree alla base manifatturiera si aggiunge un contributo positivo da parte del turismo). Si tratta di sistemi locali che, grazie alla loro forte specializzazione manifatturiera, catturano quote di domanda esterna alla regione, soprattutto sui mercati internazionali, e trasmettono parte dell'attivazione economica intercettata alle altre parti della regione, segnatamente ai sistemi urbani, approvvigionandosi dei beni e soprattutto dei servizi intermedi necessari alla loro produzione.

Figura 2  
LE TOSCANE DELLA TOSCANA



Completano infine il fitto intreccio di relazioni fra i diversi sistemi della Toscana centro settentrionale i flussi di reddito che, attraverso i consumi turistici, vengono trasferiti dai residenti delle città e delle realtà industriali dell'interno verso i territori a maggiore vocazione turistica della costa, in particolare nel tratto che dalla Versilia scende verso l'Isola d'Elba. Sebbene le stime effettuate non consentano di stabilire la provenienza dei turisti regionali che soggiornano nelle realtà costiere indicate occorre considerare che: 1) nel panorama delle regioni Italiane la Toscana è fra le regioni che presentano le maggiori capacità di trattenere all'interno dei propri confini i comportamenti turistici dei propri residenti (oltre il 40% della spesa turistica dei toscani resta all'interno dei confini della regione); 2) oltre il 60% delle presenze turistiche della Toscana sono rappresentate da soggiorni in seconde case, percentuale che sale ulteriormente nelle aree della costa (nella Versilia e nella Val di Cecina la quota sfiora l'80% del totale presenze). Va da sé che, data l'elevata concentrazione di popolazione lungo l'area

centro settentrionale della regione e l'elevata concentrazione di seconde case lungo l'asse costiero, larga parte dei flussi di spesa turistica che si dirigono verso questo tratto della costa toscana siano imputabili ai residenti dell'area fiorentina e delle realtà urbane comprese nel bacino inferiore della valle dell'Arno.

Rispetto al quadro d'insieme delle relazioni fra l'Area Fiorentina, le realtà urbane della costa e i sistemi locali a vocazione industriale compresi fra questi due poli, i territori della cintura occidentale del polo fiorentino sono naturalmente, e per vocazione, collocati nel ruolo di interfaccia fra area centrale e costa. I Comuni di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Calenzano appaiono più orientati alla direttrice autostradale Firenze-Prato-Pistoia-Lucca, quelli di Signa, Lastra a Signa e soprattutto Scandicci, alla direttrice Firenze- Empoli-Pontedera-Pisa-Livorno lungo il tracciato della superstrada e della ferrovia.

Rispetto ai flussi legati al turismo e più in generale al tempo libero, sopra tratteggiati, il territorio di Scandicci diviene non solo la porta di uscita dell'area fiorentina in direzione della costa a Sud di Pisa, ma anche la porta di accesso per gli spostamenti giornalieri che dai territori della fascia centrale gravitano sulla città di Firenze per motivi di leisure, culturali, di consumo di beni specifici o di élite e di servizi alla persona (si pensi ad esempio ad alcuni servizi specialistici in ambito sanitario).

Per quanto concerne le relazioni produttive, il Comune di Scandicci appare, da un lato, come il punto di accesso alla rete di servizi avanzati domandati al polo fiorentino dai sistemi industriali aperti collocati sul corso inferiore dell'Arno, dall'altro come il polo direzionale dei legami di filiera attivati dall'industria locale. Le industrie della pelletteria e delle calzature del comune e dell'area vasta che abbraccia il territorio Sud Orientale del sistema fiorentino in direzione del Valdarno e della Val di Sieve intrecciano infatti rilevanti relazioni di fornitura di materie prime (pelli conciate) con il distretto di S. Croce (la pelle lavorata nel sistema di piccole imprese che ruota attorno alle grandi griffes della moda presenti localmente proviene perlopiù dal distretto<sup>1</sup>) e di prodotti finiti e lavorazioni con i sistemi specializzati nella produzione di calzature di Santa Croce e della Val di Nievole (le imprese calzaturiere di tali sistemi che lavorano per aziende leader dell'area fiorentina sono assai numerose). La seconda componente di spicco del sistema industriale di Scandicci è rappresentata da imprese che appartengono all'ampio raggruppamento della meccanica (dalla produzione di cucine, a quella di ingranaggi, di apparecchi biomedicali, di illuminotecnica, di arredi in metallo ecc.) che si pongono in continuità con insediamenti appartenenti allo stesso macro settore nei restanti comuni della piana. In questo caso le relazioni di filiera appaiono da un lato spostate sull'arco della cintura fiorentina, dall'altro presentano interessanti legami, difficilmente generalizzabili ma supportati da un'ampia aneddotica aziendale, con il mondo della ricerca che ruota attorno dell'Università di Firenze ed in prospettiva con i servizi tecnologici offerti dal polo universitario pisano e dai parchi tecnologici organizzati attorno ad esso.

Le relazioni di filiera da Scandicci e dagli altri comuni della corona verso il centro del capoluogo rilevate nell'ambito dei servizi più avanzati per la meccanica, sono poi presenti anche nei settori della moda dove le grandi griffes, pur avendo i loro centri di coordinamento e direzione della produzione nei territori della cintura, mantengono le funzioni di rappresentanza, di "vetrina" e, in taluni casi, di ricerca stilistica e di marketing nel centro di Firenze.

Per quanto concerne poi le relazioni poste giornalmente in essere fra popolazione residente ed unità produttive, siano esse imprese o istituzioni pubbliche, i dati del pendolarismo per

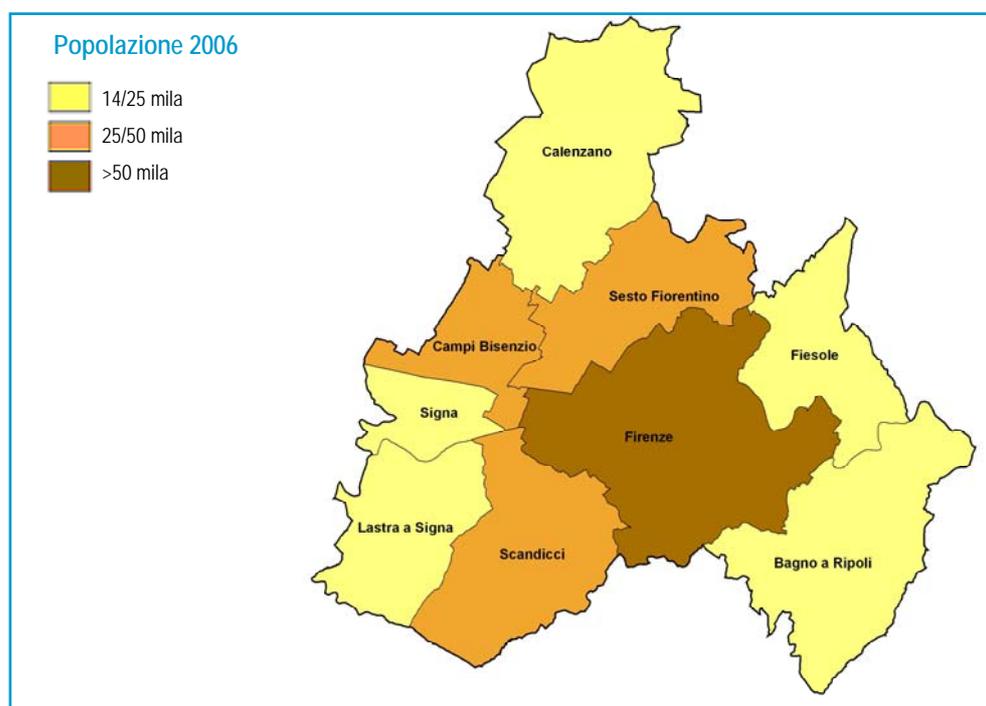
<sup>1</sup> Secondo recenti ricerche oltre il 72% delle piccole imprese della pelletteria dell'area vasta fiorentina lavorano per conto delle grandi griffes. All'85% di tali subfornitori le imprese leader forniscono le materie prime (pelli conciate e spesso già tagliate) acquistate per lo più dal distretto di S. Croce. Letto nella direzione opposta le imprese conciarie di S. Croce realizzano sul fronte regionale circa il 30% del proprio fatturato e circa la metà di questo è imputabile a clienti leader.

motivi di lavoro sotto riportati, evidenziano da un lato, la forte integrazione del Comune di Scandicci nell'area funzionale di Firenze, dall'altro una capacità di autocontenimento dei propri occupati nettamente superiore rispetto ad altri comuni della cintura. Tale fatto, legato alla forte caratterizzazione manifatturiera del comune, sottolinea il suo carattere di città con una propria identità distinta seppur collocata nello spazio funzionale dell'area vasta di Firenze.

Tabella 3  
MOVIMENTI PENDOLARI PER MOTIVI DI STUDIO E LAVORO. INGRESSI E USCITE DAL COMUNE DI SCANDICCI

Ingressi	Lavoro	Studio	TOTALE	Uscite	Lavoro	Studio	TOTALE
Firenze	4.506	537	5.043	Firenze	8.994	2.301	11.295
Scandicci	5.870	4.831	10.701	Scandicci	5.870	4.831	10.701
Sesto Fiorentino	517	17	534	Sesto Fiorentino	680	40	720
Bagno a Ripoli	232	7	239	Bagno a Ripoli	133	19	152
Campi Bisenzio	402	48	450	Campi Bisenzio	333	12	345
Fiesole	81	3	84	Fiesole	51	4	55
Lastra a Signa	831	226	1.057	Lastra a Signa	418	32	450
Signa	356	88	444	Signa	114	7	121
Calenzano	116	7	123	Calenzano	298	10	308
<i>Totale area fiorentina</i>				<i>Totale area fiorentina</i>			
<i>eccetto movimenti interni a Scandicci</i>	7.041	933	7.974	<i>eccetto movimenti interni a Scandicci</i>	11.021	2.425	13.446
Val di Sieve-Mugello-Valdarno F.no	492	19	511	Val di Sieve-Mugello-Valdarno F.no	100	4	104
Chianti Fiorentino	621	116	737	Chianti Fiorentino	308	39	347
Area Empolese e Bassa Val d'Elsa	725	49	774	Area Empolese e Bassa Val d'Elsa	237	36	273
Prov. di Pistoia	107	6	113	Prov. di Pistoia	37	1	38
Prov. di Prato	476	37	513	Prov. di Prato	370	29	399
Altre province	272	8	280	Altre province	131	28	159
<b>TOTALE INGRESSI</b>	<b>15.604</b>	<b>5.999</b>	<b>21.603</b>	<b>TOTALE USCITE</b>	<b>18.074</b>	<b>7.393</b>	<b>25.467</b>

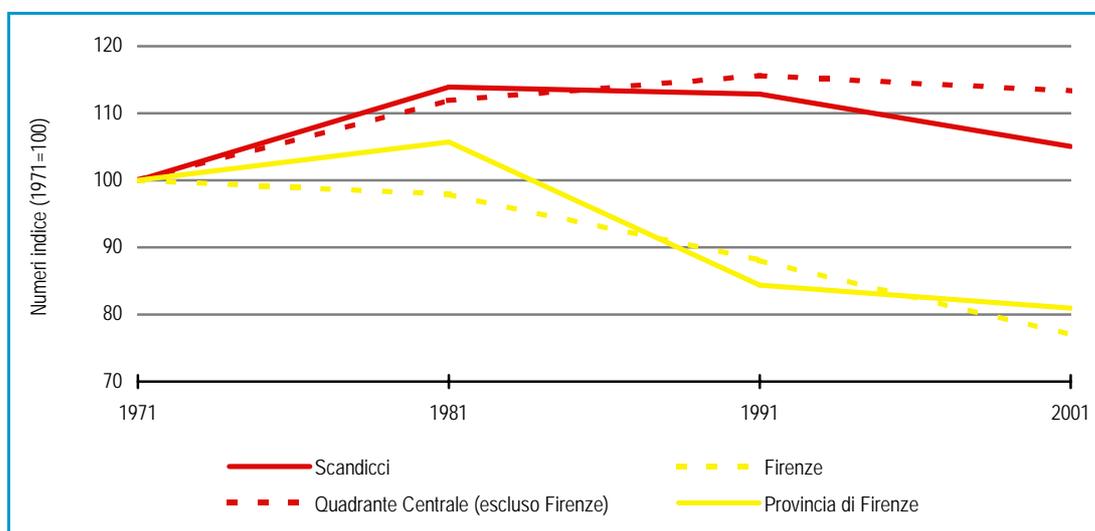
Figura 4  
POPOLAZIONE NEI COMUNI DEL SISTEMA ECONOMICO LOCALE. AREA FIORENTINA QUADRANTE CENTRALE



Infine, appare interessante analizzare le relazioni poste in essere fra individui e territori in termini di scelte residenziali. Come appare evidente dall'analisi dei saldi demografici, e di quelli migratori in particolare, la popolazione di Scandicci cresce fino agli anni '80 per poi stabilizzarsi negli anni '90 e declinare nel decennio successivo.

Tale declino appare imputabile non tanto ad una diminuita attrattività residenziale del comune nell'ambito del vasto sistema fiorentino quanto piuttosto ad una sua crescente saturazione dal punto di vista del patrimonio abitativo disponibile. La frontiera territoriale dei processi di suburbanizzazione del sistema fiorentino ha quindi oltrepassato il territorio di Scandicci per investire i comuni ancora più distanti. Una riprova di questi movimenti verso la periferia, originati anche da residenti di Scandicci, si rileva indirettamente nei flussi di pendolari che dai Comuni di Signa, Lastra a Signa, piuttosto che da Montelupo Fiorentino, quotidianamente si spostano verso il Comune di Scandicci. La popolazione che si è ulteriormente spostata all'esterno, mantenendo il proprio impiego (oppure le proprie reti relazionali) nel comune di origine sono andate ad alimentare flussi di pendolari lavoratori diretti dalla periferia verso il Comune di Scandicci.

Grafico 5  
ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NEGLI ANNI NOVANTA



## 1.2 Punti di eccellenza del territorio di Scandicci

### 1.2.1 *Una comunità dinamica*

Scandicci appartiene, insieme a Bagno a Ripoli e a Fiesole, a quei comuni strettamente confinanti con Firenze che storicamente hanno ospitato i flussi di residenti che per ragioni economiche o di prossimità al luogo di lavoro hanno scelto di non abitare a Firenze ma nelle immediate vicinanze.

Allo stesso tempo, però, Scandicci ospita presenze manifatturiere di grande rilievo, è sede riconosciuta del più qualificato polo della pelletteria della Toscana e a questa vocazione industriale non intende rinunciare, come dimostrano sia i dati più recenti della dinamica produttiva sia i propositi dell'amministrazione comunale nel suo recente Piano Strutturale.

Proprio questa duplice vocazione di Scandicci di polo industriale e di luogo di residenza di alta qualità ne fa un esempio pressoché unico nel panorama regionale e l'ideale trait-d'union fra la Toscana urbana e quella industriale.

La vocazione residenziale di Scandicci si manifesta con particolare intensità negli anni 60 e 70, ma già alla fine degli anni '80 il fenomeno del decentramento di popolazione da Firenze tende a flettere, a Scandicci prima ancora che a Fiesole e a Bagno a Ripoli, due comuni dell'area fiorentina particolarmente qualificati come luoghi di residenza di qualità.

La popolazione di Scandicci tocca il suo massimo proprio intorno al 1984 per poi diminuire lentamente ma con continuità (oggi è di poco superiore a 50mila unità, ed è il secondo per dimensione dopo Firenze), mentre tutti i comuni dell'area, compresi quelli prima ricordati, continuano a crescere, alcuni fino al '90, altri ancora oggi.

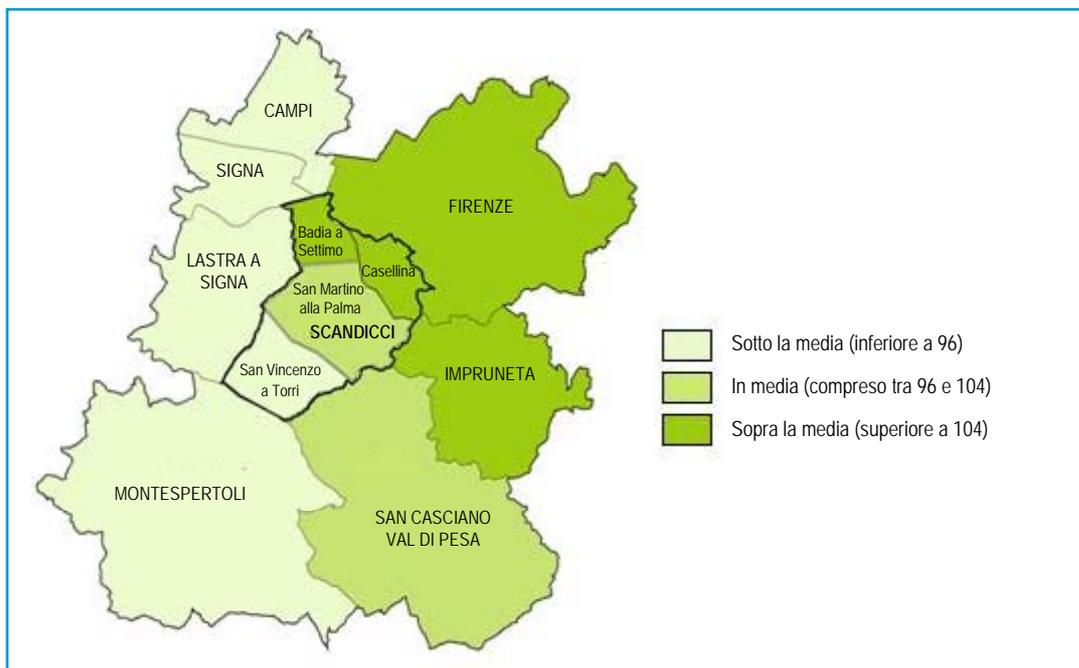
Tabella 6  
POPOLAZIONE

	1984	2006
AREA FIORENTINA	831.194	796.920
Quadrante Mugello	52.474	61.156
Quadrante Val di Sieve	39.207	43.563
QUADRANTE CENTRALE	653.819	593.775
=> Bagno a Ripoli	26.240	25.645
=> Calenzano	13.965	15.619
=> Campi Bisenzio	33.635	39.494
=> Fiesole	14.695	14.210
=> Firenze	434.092	366.901
=> Lastra a Signa	17.147	18.635
=> Scandicci	53.941	49.668
=> Sesto Fiorentino	45.962	46.682
=> Signa	14.142	16.921
Quadrante Chianti	47.516	52.531
Quadrante Valdarno	38.178	45.895
Area Pratese	209.683	242.497
Area Empolese	152.267	166.404
TOSCANA	3.557.309	3.619.872

Come conseguenza di questa più antica urbanizzazione, Scandicci condivide con Bagno a Ripoli e Fiesole la caratteristica di avere indici demografici più tipici delle città più anziane: gli anziani sono quasi il doppio dei ragazzi (Indice di vecchiaia = 190), gli anziani e i ragazzi sono oltre la metà delle persone in età lavorativa (Indice di dipendenza = 54), i ragazzi sono meno di un quinto delle persone in età lavorativa e, infine, l'indice di ricambio lavorativo (il rapporto fra le persone che entrano nel mondo del lavoro e quelle che ne stanno uscendo) è inferiore ad 1 (0,81) ed è fra i più bassi dell'intera area, inferiore anche a quello di Firenze.

Si è detto della tendenza alla decrescita della popolazione, sia per effetto della dinamica naturale, da tempo negativa, sia per la cessazione dei flussi migratori interni che sono venuti a fermarsi quando altre aree limitrofe sono diventate più appetibili in termini di prezzi come scelta residenziale. L'unico elemento che ha contribuito positivamente a sostenere il numero di abitanti di Scandicci è stata la componente straniera che oggi è pari a circa duemila unità (si tratta del valore ufficiale). Vale la pena di notare che si tratta di un dato molto basso (il 4% della popolazione) pari alla metà dei valori che si riscontrano nei centri di Firenze e Prato e comunque inferiore alla media sia dell'area fiorentina che della Toscana. L'andamento dei prezzi degli immobili, oltre che le caratteristiche e la qualità delle abitazioni di questo comune, fanno ritenere che questa caratteristica possa essere confermata anche nei prossimi anni.

Figura 7  
 COMUNE DI SCANDICCI. VALORI IMMOBILIARI. NUMERI INDICE SU MEDIA COMUNI DELL'AREA



Perché allora abbiamo definito quella di Scandicci una comunità dinamica? I motivi sono di due ordini. Il primo è che la città ha progressivamente sviluppato una multipolarità di elementi dinamici che prima non possedeva: alla città della residenza si è aggiunta quella della produzione e più recentemente quella del terziario alle imprese, del direzionale, dell'alta formazione e delle attività culturali. Il secondo attiene invece alle prospettive demografiche; Scandicci è una città che intende invertire le tendenze in atto in assenza di politiche urbane e territoriali di tipo propulsivo. Queste potrebbero far raggiungere alla popolazione un valore inferiore alle 47mila unità nel 2023. Ma Scandicci ha ancora le potenzialità e la disponibilità territoriale per una crescita, sia pure contenuta, delle residenze. In questa direzione va il Piano Strutturale che prevede una ragionevole prospettiva di crescita di quasi 5000 abitanti nel medio periodo.

### 1.2.2 Un polo manifatturiero di livello nazionale

Scandicci, come si è detto, si caratterizza per una spiccata vocazione manifatturiera; la quota di addetti all'industria sul totale risulta particolarmente elevata, nettamente superiore non solo a quella di Firenze, che pure vanta la presenza di industrie di grandi dimensioni ma nella quale prevale il terziario, ma anche al valore medio della provincia.

In un'ottica di medio periodo la vocazione manifatturiera del comune risulta ulteriormente accentuata ed in crescita. Gli addetti a questo comparto crescono infatti a Scandicci di quasi il 5% mentre sia a livello regionale che nazionale si osservano riduzioni consistenti (rispettivamente il -7,3 ed il -6,1%).

Il sistema moda e in particolare la pelletteria di alta gamma caratterizza in modo assolutamente prevalente l'industria di Scandicci anche se a queste imprese si affiancano presenze di grande rilievo con altre specializzazioni settoriali (meccanica in primo luogo ma anche illuminotecnica ...). Basti ricordare che gli addetti del settore della pelle-moda (tremila

unità) costituiscono oltre un terzo degli addetti totali del manifatturiero ma che una quota consistente dello stesso totale è costituito dagli addetti dei diversi e frammentati subsistemi della meccanica. I due comparti sono caratterizzati da configurazioni economico-produttive profondamente differenti: quella dell'industria delle pelli e cuoio (si tratta per lo più di pelletteria) vede aggregati ampi, diffusi e stratificati di piccole e medie imprese funzionalmente connesse ad attori leader di rilevanza internazionale; quella della meccanica, dove la distribuzione di piccole aziende è comunque significativa, appare incentrata su diverse grandi unità produttive, spesso con assetti multinazionali che presentano collegamenti con l'indotto locale relativamente poco densi e pervasivi.

Prendendo in considerazione il periodo intercensuario 1991-2001 possiamo vedere come, mentre la meccanica ha subito, almeno nel numero degli addetti, un seppur lieve ridimensionamento, in contrasto con la dinamica espansiva registrata a livello nazionale, la pelletteria ha registrato un aumento notevole degli occupati, questa volta in netta contro tendenza rispetto alla dinamica negativa registrata nel resto d'Italia, tanto da poter concludere che il polo di Scandicci ha consolidato la sua leadership a livello nazionale.

La pelletteria e la moda in generale, nell'ambito di una traiettoria di sviluppo senza interruzioni (a partire dagli '60), assumono una configurazione produttiva del tutto peculiare. Il sistema di PMI, che si estende in tutta l'area vasta fiorentina e nel Valdarno in direzione di Arezzo, è cresciuto dimensionalmente (in termini di numero di imprese) grazie anche al contributo di alcune aziende global player. Alcune di questi hanno origine endogena al sistema (si pensi ad esempio a Gucci a Scandicci, come pure Ferragamo a Firenze) altre invece hanno nel tempo localizzato nel sistema dapprima le proprie reti di fornitura e poi, hanno fatto il loro ingresso tramite acquisizioni oppure attraverso proprie unità produttive.

Grazie al proficuo rapporto fra le imprese global player ed il preesistente tessuto di piccole imprese, spesso artigiane, si è così venuto a configurare nell'area vasta fiorentina e nel Valdarno un vero e proprio polo mondiale del lusso che per quanto concerne la pelletteria rappresenta circa un terzo dell'occupazione del settore a livello nazionale.

Le aziende leader presenti nei vari punti del territorio proiettano su di esso reti di subfornitura ampie e sovente fra loro sovrapposte, che si stima coinvolgono, tramite relazioni dirette o indirette, almeno il 65% delle piccole imprese locali.

La presenza di imprese global player se ha fornito alle PMI locali quello sbocco di mercato (in subfornitura) necessario al loro sviluppo e proliferazione, ha anche condotto ad una riduzione delle aziende autonome (cioè quelle capaci di ricercare propri spazi di mercato) realizzando così una progressiva gerarchizzazione del sistema. La componente autonoma rispetto alle reti di fornitura delle imprese leader resta comunque vitale e dà origine ad una propria rete di rapporti di fornitura che si sovrappone e si intreccia con quella delle diverse aziende leader presenti localmente. Tale vitalità è per altro confermata dall'emersione dal basso di altre medie imprese di marchio leader che nel tempo si sono affermate come imprese leader contribuendo esse stesse alla crescita del sistema.

Per quanto riguarda, invece, il settore dei servizi, il Comune di Scandicci presenta, in termini di numero di imprese attive, una prevedibile sottodotazione, specie nei confronti di Firenze. Si nota infatti dalla tabella 8, quale sia il divario tra le imprese attive, non solo a Scandicci ma in tutta l'area metropolitana considerata, e il capoluogo (il rapporto minimo è di circa 1 a 10): sul territorio comunale fiorentino si trova il 72% delle imprese di servizi dell'area.

Tabella 8  
IMPRESE DI SERVIZI ATTIVE AL 2005 NEI COMUNI DELL'AREA METROPOLITANA FIORENTINA

Tipologia di servizi	Bagno a Ripoli	Calenzano	Campi Bisenzio	Fiesole	Firenze	Lastra a Signa	Scandicci	Sesto Fiorentino	Signa	TOTALE
Commercio al dettaglio e ingrosso	558	445	893	267	11.900	408	1.082	1.242	336	17.131
Alberghi e ristoranti	38	54	67	39	2.059	36	115	104	41	2.553
Trasporti e telecomunicazioni	111	118	155	39	1.484	72	211	171	53	2.414
Servizi finanziari e assicurativi	54	16	56	17	1.063	23	89	79	25	1.422
Servizi alle imprese	175	156	307	106	6.601	135	415	485	157	8.537
Altri servizi pubblici e privati	58	48	140	47	2.078	62	184	175	76	2.868
<b>TOTALE</b>	<b>994</b>	<b>837</b>	<b>1.618</b>	<b>515</b>	<b>25.185</b>	<b>736</b>	<b>2.096</b>	<b>2.256</b>	<b>688</b>	<b>34.925</b>

Fonte: nostre elaborazioni su dati CERVED

Questo vale sia per i servizi ai cittadini e alle famiglie che per i servizi alle imprese. La classificazione adottata non permette di valutare l'effettiva composizione dell'offerta di servizi più rivolti al versante delle imprese sul territorio comunale di Scandicci; nonostante questo è possibile fare qualche considerazione, e in particolare inferire che le imprese più strutturate e, segnatamente i leader del settore moda non si rivolgono per i servizi più avanzati al territorio locale ma piuttosto alle piazze nazionali e/o internazionali più specializzate (le aziende leader della moda, specie per servizi specialistici legati al settore, si rivolgono centri specializzati come Milano, Parigi, Londra o New York).

I servizi alle imprese locali si concentrano quindi più sul fabbisogno, invero ancora modesto, espresso dalle piccole imprese locali laddove questo non venga addirittura intercettato dall'offerta di servizi del polo fiorentino. Ne consegue che, nell'area di Scandicci, questo tipo di terziario fornisce supporto esclusivamente alle imprese di piccole e medie dimensioni e spesso per le funzioni più standard e/o di routine.

### 1.2.3 Un territorio ad alta accessibilità, ma soggetto a congestione

L'altro elemento di eccellenza del territorio di Scandicci è l'accessibilità stradale per la circostanza che la città si colloca esattamente all'incrocio fra le due assi principali di collegamento Nord Sud ed Est Ovest della Toscana (l'autostrada del Sole e la Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno).

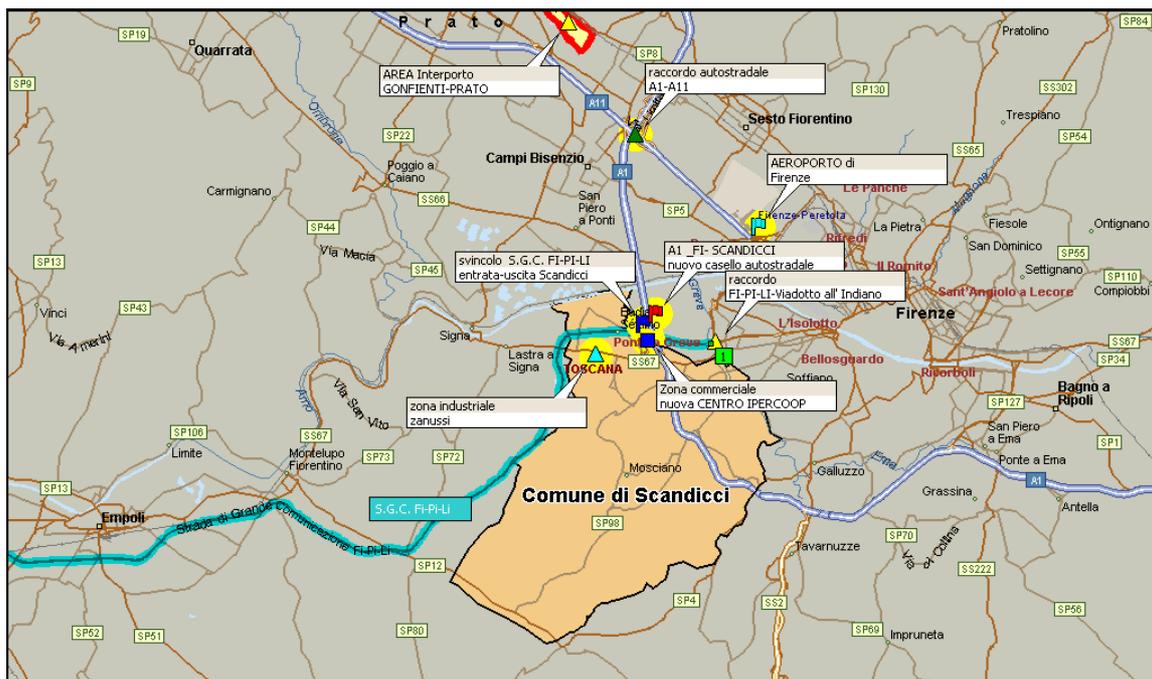
Tabella 9  
TEMPI DI ACCESSO

	Zona commerciale NUOVA IPERCOOP	Nuovo casello FI-Scandicci	Stazione ferroviaria Fi S.M.N	Aeroporto di Firenze	Aeroporto di Pisa
Scandicci CENTRO	10min - 3,7km	10min - 4km	21min - 7,5km	17min - 13km	1h - 78km, via Fi-Pi-Li
Firenze Centro	15min - 11,1km	17min - 11,5km		9min - 6,3km	1h 26 min - 103,3km
Firenze Nova	18min - 12,4km	20min - 12,8km	11min - 4,3km	8min - 3,7km	1h 29min - 99,8km
Bagno a Ripoli	18min - 19,1km	20min - 19,5km	16min - 10km	20min - 14km	1h 40min - 117,4km
Prato	22min - 19,8km	22min - 19,8km	27min - 20,8 km	19min - 1km	1h 31min - 87,4km
		Aeroporto di Bologna	Stazione ferroviaria di Bologna	Stazione ferroviaria di Prato	Interporto di Prato
Scandicci CENTRO	1h 1min - 105km	1h 5min - 105,8km via A1	20min - 21,8km via A1	24min - 20 km, via A1	
Firenze Centro	1h 26min - 103,9km	1h 30min - 106,2km	22min - 19,9km	23min - 20,6km	
Firenze Nova	1h 23min - 101km	1h 29min - 102,6km	20min - 17km	18min - 13,2km	
Bagno a Ripoli	1h 33min - 117km	1h 37min - 119,4km	30min - 33,2km	30min - 32,6km	
Prato	1h 24min - 97,6km	1h 29min - 100km	7min - 2km	6min - 3,3km	

Fonte: www.viamichelin.it

L'accessibilità infrastrutturale è però penalizzata dall'intensità dei flussi, così che la capacità della rete risulta in alcuni casi critica rispetto alla domanda di mobilità. La ricchezza della rete di collegamenti stradali di lunga percorrenza del Comune di Scandicci può essere resa sinteticamente attraverso l'indicatore isocrona, con il quale si rappresenta il territorio e la popolazione raggiungibile via strada in un arco temporale predefinito. La figura sottostante restituisce l'immagine delle località potenzialmente raggiungibili in 40 minuti, in un'ora e in 90 minuti da Scandicci, si tratta di 1,2 milioni e di 3,0 milioni di persone (sostanzialmente tutta la Toscana) rispettivamente già nei primi due casi.

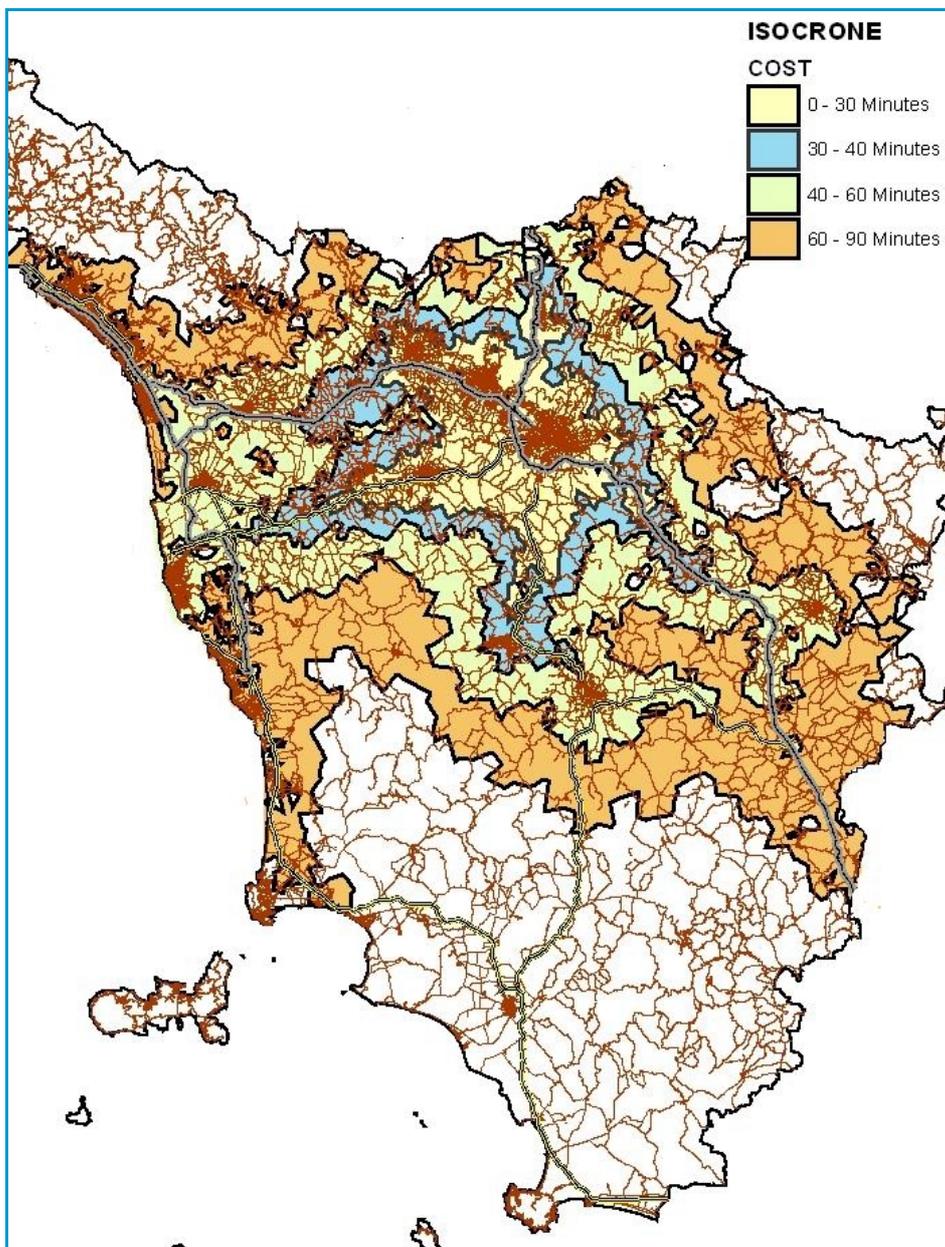
Figura 10  
LOCALIZZAZIONE DI ALCUNI PUNTI NEVRALGICI DEL COMUNE DI SCANDICCI



Fonte: MT-Model e IRPET

Fortemente compromessa è la rete autostradale, proprio nell'area che interviene sul Comune di Scandicci, tanto che i flussi di traffico ai quali è sottoposta la viabilità autostradale sono qui ben superiori alla capacità della rete e in costante crescita. Qui il numero dei veicoli medi giornalieri è più del doppio dei flussi su tratte di rete con normali funzioni di collegamento autostradale. È evidente, quindi, l'accezione di uso dell'autostrada di servizio alla mobilità urbana e metropolitana (l'allacciamento A1-A11/Firenze Scandicci conta il 50% di veicoli in più rispetto ai percorsi limitrofi). L'incidenza dei veicoli pesanti è superiore al 20% del traffico medio giornaliero, con forte compromissione dei flussi di mobilità complessivi. Le uscite e gli ingressi al casello di Scandicci nel 2005 di veicoli leggeri e pesanti evidenzia la forte intensità dei flussi che interessano questi territori.

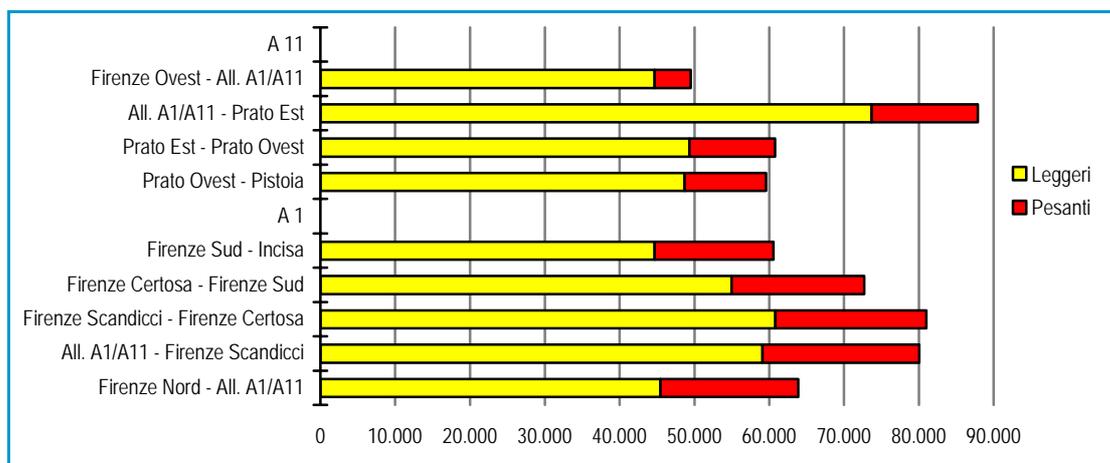
Figura 11  
ISOCRONE 30 MINUTI, 40 MINUTI, 60 MINUTI 90 MINUTI



Fonte: nostre elaborazioni su dati RouteFinder applicativo Gis

Se l'accessibilità su gomma è complessivamente buona, pur con il limite di una rete infrastrutturale ampia ma sottoposta ad una pressione crescente che fa ritenere prossimo il livello di saturazione, i collegamenti su rotaia sono oggi assicurati dalla vicinanza con il capoluogo e dalla prossimità al centro intermodale di Prato oltre che dal buon collegamento con le infrastrutture di Livorno.

Grafico 12  
FLUSSI SULLE TRATTE AUTOSTRADALI VEICOLI GIORNALIERI MEDI 2005



Fonte: Società Autostrade S.p.A.

L'integrazione nella rete di trasporto regionale dell'area è, per altro, al centro di importanti interventi che riguardano l'ampliamento -già in corso- della Autostradale A1 a tre corsie nel tratto intorno a Firenze e l'allacciamento alla Bretella Stagno-Signa-Prato. Il primo intervento è occasione anche di recupero delle aree dismesse dell'ex casello autostradale con effetti sul riordino della accessibilità locale, mentre il secondo intervento è rivolto a collegare le realtà manifatturiere dell'area e consente un più agevole accesso all'interporto di Prato.

Una novità importante, che costituirà presto un punto di forza per la città, è l'apertura di una moderna linea tranviaria fra Firenze e Scandicci. La linea, che dovrebbe entrare in esercizio nel 2008, consentirà un accesso rapido e affidabile (15 minuti) alla stazione ferroviaria di Firenze Santa Maria Novella "avvicinando" in termini economici Scandicci al capoluogo regionale.

La rilevanza dell'opera sarà ancora maggiore quando alla linea 1 (Scandicci-Firenze) si aggiungeranno gli ulteriori rami di una rete tranviaria che completerà il sistema di trasporto su rotaia della città metropolitana, rendendo agevoli i collegamenti di Scandicci anche con l'aeroporto di Firenze, con il polo universitario Ovest, con il complesso ospedaliero regionale di Careggi, con l'area orientale della città di Firenze e con la nuova stazione dell'Alta velocità.

## 2.

### GLI OBIETTIVI E LE LINEE DEL PIANO STRATEGICO DI SCANDICCI

#### 2.1

##### Un quartiere diventato città che si propone come polo di sviluppo

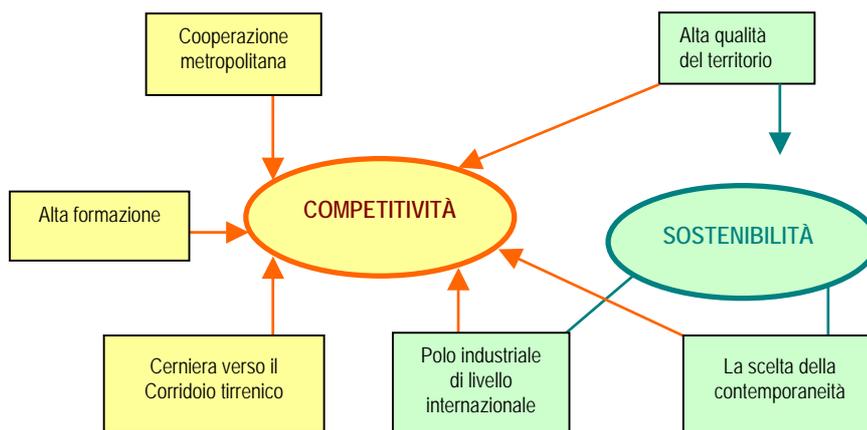
Il Piano Strategico di Scandicci costituisce il disegno del “futuro desiderato” per il territorio e per le sue componenti economiche, sociali e ambientali: un futuro che si cerca di realizzare attraverso una serie di proposte e di azioni strategiche fra loro fortemente interconnesse.

Gli obiettivi generali si possono ricondurre a due fondamentali riferimenti: realizzare un *sistema più competitivo* nel quale sia garantita la *salvaguardia delle risorse umane e ambientali*; la qualità ambientale, però, più che costituire un potenziale limite allo sviluppo, ne costituisce un prerequisito. Competitività e sostenibilità sono i due riferimenti fondamentali, quindi, dell'intero piano fra i quali si pone -logicamente interconnesso- il terzo riferimento strategico, quello del rafforzamento delle strutture per la mobilità, sia di livello regionale, al fine di meglio connettere l'area metropolitana fiorentina con il corridoio tirrenico, sia a livello locale, per migliorare l'accessibilità fra Scandicci e i comuni confinanti.

Fa da cornice a questi obiettivi generali un connotato peculiare di questa città che costituisce il leitmotiv del suo recente sviluppo e che può essere condensato nello slogan “una periferia che diventa centro”. Il caso di Scandicci è infatti particolarmente significativo perché costituisce una evoluzione tutt'altro che scontata nella dinamica delle aree metropolitane attraverso una crescita di rango nella gerarchia urbana che si realizza senza contrapposizione evidente (diversi i casi fra Mestre e Venezia o fra Firenze stessa e Prato) ma con un processo di progressiva qualificazione ed indipendenza funzionale. L'area metropolitana fiorentina è oggi più multicentrica di ieri grazie alla crescita relativamente autonoma di diverse città medie molto dinamiche e relativamente autonome fra le quali Scandicci è un caso particolarmente rilevante. La città infatti è stata simultaneamente capace di rendere riconoscibile la sua individualità facendo crescere la qualità ambientale e urbana, ma senza indulgere nella tentazione della fuga verso il terziario ripudiando la vocazione manifatturiera. L'industria a Scandicci si rafforza, la qualità del vivere migliora, si cerca di creare i presupposti per invertire il declino demografico, dimostrando che esiste in Toscana una terza via, diversa da un lato dalla proliferazione competitiva degli ipermercati e dall'altra dal sempre più frequente ripiegamento nostalgico verso una sostenibilità sterile e fine a se stessa, garantita ad una popolazione sempre più invecchiata.

Questo sentiero evolutivo è stato avviato da tempo ma le condizioni esterne tendono a mutare e a mettere a rischio la sua percorribilità ulteriore. Una crescita delle città medie realizzata con gli strumenti della qualità e dell'identità sembra oltretutto il presupposto quasi inevitabile per la creazione in Toscana di una aggregazione forte del sistema metropolitano centrale che costituisce il pivot dello sviluppo regionale.

Gli assi strategici che nel paragrafo successivo verranno esposti sono le proposte che la città di Scandicci assegna a se stessa e propone all'area metropolitana e alla Toscana; elencate per necessità espositiva come singole idee progettuali, esse sono in realtà fra loro fortemente interconnesse e rivolte tutte agli obiettivi di competitività e sostenibilità prima ricordati.



## 2.2 Le vocazioni di Scandicci...

### *...una cerniera di collegamento verso la costa...*

Scandicci, si è detto, è la porta di collegamento fra Firenze e la Costa: questo ruolo può essere rafforzato attraverso interventi materiali e immateriali che consentano l'irrobustimento di un Corridoio nazionale che colleghi la Toscana costiera al Corridoio 1, facendo della Toscana una piattaforma logistica transnazionale (cfr. *La Toscana nel Quadro Strategico Regionale*, IRPET, 2006).

La Toscana è caratterizzata nella sua parte centrale da un complesso sistema di città di media e grande dimensione. Esse tuttavia non configurano un'Area metropolitana secondo l'accezione data al termine dal programma ESPON dell'Unione Europea (cfr. *Atlante tematico ESPON*, Novara 2006). Questo si verifica per effetto dimensionale e per la carenza di alcune funzioni tipiche delle aree urbane avanzate. Ma la forte concentrazione di insediamenti delle due aree più popolate della regione (la costa e l'area centrale, appunto) e le relazioni che fra queste si stabiliscono consentono di individuare in questa parte della Toscana le "Aree di Integrazione Policentrica", corrispondenti a potenziali reti di città e territori, le quali sembrerebbero avere dimensioni tali da rendere vantaggiosa la realizzazione di un sistema a rete.

Ogni relazione funzionale presente in questa area merita di essere valorizzata: Scandicci è certamente il centro, ad esempio, di una relazione produttiva del sistema della pelletteria di alta gamma che va dall'area conciaria di S. Croce sull'Arno al Valdarno Superiore passando appunto per la parte occidentale dell'area fiorentina.

A questa vocazione di snodo di connessione fra le due Toscanes contribuiscono alcune delle linee progettuali previste nel Piano Strategico, sia nel settore della Mobilità (gli interventi ferroviari, sulla Strada di grande comunicazione), sia sulla formazione e sui servizi alle imprese del settore pelletteria.

### *...una città interprete della contemporaneità...*

Un apparente punto di debolezza della città, la sua incompiutezza urbanistica ovvero la mancanza di un riconoscibile centro storico, elemento che rende probabilmente unica Scandicci in tutta la regione, può diventare un elemento di forza nel momento in cui la città fa la scelta e la scommessa della contemporaneità. Scandicci infatti vuole essere "città contemporanea e può valorizzare questo aspetto recente della sua fisionomia nel campo dell'innovazione e delle attività terziarie avanzate, dello spettacolo e della creazione artistica, della comunicazione e

della formazione generale e specializzata” (cfr. Relazione Generale al Piano Strutturale del Comune di Scandicci).

La scelta in questa direzione è tanto più interessante e promettente in quanto inconsueta in un panorama regionale fatto più di incertezze, timori, ripiegamenti sul passato, anche se di poca qualità, che di slanci innovativi. Il compito è complesso proprio per la scarsa sensibilità a tutti i livelli che il richiamo alla contemporaneità ottiene in Toscana, anche tenendo conto del fatto che solo in un’ottica di specializzazione multicentrica di scala metropolitana questa scommessa può avere successo. Una via completamente autarchica di Scandicci sarebbe infatti velleitaria: se nel ridisegno del centro della città, ad esempio, al progetto di Richard Rogers è sufficiente che corrisponda l’impegnata attenzione dell’imprenditoria privata, le ambizioni di puntare alla contemporaneità nel settore formativo, della creazione artistica e dello spettacolo dal vivo richiedono una adeguata concertazione con gli altri livelli di governo competenti.

A questa vocazione contribuiscono alcune delle linee progettuali previste nel Piano Strategico e successivamente espone, quali il Progetto -appunto- per il nuovo centro della città, il progetto “Città degli studenti e della conoscenza”, il Polo per l’alta formazione nella moda e nel design, il potenziamento delle iniziative nel settore della cultura.

### *...una città che reinterpreta le sue competenze manifatturiere...*

Una città manifatturiera che non rinnega le sue origini ma che, anzi, intende rafforzarle e farle evolvere. Scandicci è sede di uno dei poli produttivi pellettieri più importanti del mondo, a cui fanno da punto di riferimento alcune imprese leader di livello internazionale. A questo nucleo altamente specializzato si affianca un’industria manifatturiera di piccole e medie dimensioni di eterogenea specializzazione ma di grande qualità.

La specializzazione nella pelletteria deve essere valorizzata anche nella connessione stretta con la città: altre città italiane vantano una associazione con un distretto storico (si pensi a Prato, a Sassuolo...) e Scandicci può puntare alla stessa identificazione; ma perché questo si realizzi è necessario che si verifichino due condizioni: da un lato che si concretizzi uno sviluppo multipolare che veda sia il radicamento delle imprese leader sia una crescita relativamente autonoma delle piccole e medie imprese, dall’altro che si proceda verso l’allungamento dei cicli produttivi anche verso le fasi della ricerca e del design, della commercializzazione e dei servizi all’industria. Questa evoluzione potrebbe anche consentire una espansione territoriale del distretto della pelletteria nella direttrice Ovest e Sud, rispettivamente verso il basso e l’alto Valdarno.

A questa linea evolutiva del tessuto produttivo contribuiscono alcune delle linee progettuali previste nel Piano Strategico, sia nel settore della formazione (l’università della Moda) che in quello della mobilità e della logistica, che in quello dei servizi all’impresa.

### *...una città creativa che si propone come polo di alta formazione...*

C’è una concorde valutazione che gli investimenti nel capitale umano debbano costituire l’elemento di punta di ogni strategia di sviluppo. Quando questi investimenti vanno ad incrociare e ad entrare in sinergia con saperi locali e specializzazioni produttive che hanno un forte radicamento, come nel caso della moda e creatività in questo territorio, si può costituire un vantaggio competitivo e un fattore di eccellenza. La domanda di formazione è già oggi molto pronunciata, e per tutti i livelli di qualificazione.

La strada da percorrere sembra quella della creazione di un sistema a rete in cui la creatività sia l’elemento connettivo. Un sistema nel quale ci sia spazio per tutti gli approcci (quello più teorico e quello più operativo), per tutte le specializzazioni necessarie, per tutti i livelli di complessità, mantenendo il criterio dell’indipendenza fra gli operatori che però devono trovare

nella prossimità e nella messa in comune di strumenti e economie di localizzazione un elemento di competitività esterna al sistema.

Il polo della formazione, o l'università della moda, oltre che essere un positivo elemento di creatività per il sistema locale, deve avere anche la più forte ambizione di essere, come in parte già accade, un settore produttivo indipendente capace di creare valore aggiunto e di contribuire all'esportazione internazionale di servizi.

Evidentemente per vincere questa scommessa non bastano gli investimenti nella creazione degli spazi adatti, ma sono fortemente funzionali le scelte strategiche sul piano logistico, culturale e ambientale che rendano la città vivace, accogliente e creativa, allo scopo di creare un campus diffuso che induca alla residenzialità piuttosto che al pendolarismo.

### *...un paesaggio urbano e naturale di alta qualità...*

Ci sono pochi casi in Italia di città che, apparentemente qualificate come aree industriali, possono vantare un territorio che per due terzi è di grande qualità storica e naturale. Se l'Arno costituisce infatti il confine Nord, l'intera porzione meridionale è costituita da territorio collinare reso prezioso da ville, parchi, centri minori storici, chiese e testimonianze storiche. L'elemento di eccellenza è quindi la circostanza che l'area urbana e produttiva è contornata da un ambiente di grande pregio che la sensibilità della comunità ha contribuito a preservare fino ad oggi.

La valorizzazione di questo ambiente è parte della strategia di rafforzamento della competitività del sistema di Scandicci, che deve crescere in qualità e non in estensione. Un insediamento produttivo in quest'area ha sicuramente il valore aggiunto di poter disporre a poche centinaia di metri di un ambiente di grande valore. Ogni intervento mirato alla sua valorizzazione è quindi un contributo diretto alla produttività del sistema.

Il paesaggio urbano è invece ancora da costruire ed è a questo fine che è stato incaricato Richard Rogers di ridisegnare il centro per farne un ulteriore punto di eccellenza della città. Nel piano strategico sono inoltre previsti sia interventi di valorizzazione immediatamente funzionali al sistema produttivo ma che hanno effetti sulla qualità dell'ambiente (Castelpulci, Acciaiuolo), sia interventi che costituiranno economie esterne per l'intero sistema (il parco dell'Arno, gli interventi nelle aree collinari e i centri minori).

### *...una città motore di cooperazione di area vasta...*

Scandicci trae dall'acquisita indipendenza nei confronti di Firenze la forza per costituire uno dei poli del sistema multicentrico che costituisce il prerequisito per una positiva evoluzione del sistema metropolitano della Toscana centrale. Il sistema ha da tempo una complessità metropolitana, ma manca dei necessari presupposti politici e culturali: non si è ancora infatti affermata una cultura della cooperazione e in molti casi hanno prevalso logiche competitive (nella politica degli insediamenti della grande distribuzione, ad esempio) piuttosto che logiche cooperative. Scandicci è certamente un esempio positivo in questa vicenda, probabilmente proprio per la maggiore autorevolezza nel rapporto con il capoluogo che la predispone ad un atteggiamento propositivo piuttosto che difensivo.

Lentamente ma progressivamente in quest'area della Toscana sta nascendo una convergenza di intenti verso la creazione di una forma di collaborazione istituzionale (attraverso una Unione di comuni) che metta in comune le politiche locali in alcuni settori operativi (urbanistica, infrastrutture, servizi,...). Il Piano Strategico di Scandicci dovrà essere una occasione di confronto, oltre che con il sistema produttivo locale e con la comunità sociale, con tutti i comuni dell'alto e medio Valdarno per verificare la coerenza delle proposte con quella delle volontà e degli orientamenti altrui.

### 3. LE LINEE DI AZIONE E LE IDEE PROGETTUALI

#### 3.1 Le schede progettuali

Il Piano Strategico individua quattro linee di azione (A. La qualità del territorio; B. La città della conoscenza; C. L'accessibilità; D. La città della produzione) e dodici idee progettuali; l'architettura del Piano è chiarita dallo schema che segue, ove le idee progettuali vengono raccolte intorno alla linea di azione corrispondente. Il forte livello di sinergia esistente tra gli obiettivi del piano strategico fa sì che gli interventi stessi abbiano un forte carattere trasversale, pertanto l'attribuzione di un progetto ad una linea di azione non deve essere interpretata in modo rigido.

I progetti sono descritti nelle dodici schede che seguono, ciascuna delle quali contiene gli elementi salienti utili alla completa descrizione degli interventi proposti: gli obiettivi, la descrizione sintetica delle singole azioni proposte, il loro grado di avanzamento, i principali attori coinvolti e/o previsti e, infine, i riferimenti territoriali. Questi ultimi costituiscono un rimando alle quattro tavole allegate che offrono la rappresentazione territoriale delle linee di azione del piano strategico.

#### LINEE DI AZIONE E IDEE PROGETTUALI

---

##### A - LA QUALITÀ DEL TERRITORIO

Progetto 1	Il Nuovo Centro della città
Progetto 2	Il patrimonio storico, paesaggistico e ambientale
Progetto 3	Servizi, vitalità e coesione sociale
Progetto 4	Una nuova residenzialità

##### B - LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA

Progetto 5	Il polo dell'alta formazione per la moda e il design
Progetto 6	La città degli Studenti
Progetto 7	La cultura contemporanea

##### C - L'ACCESSIBILITÀ

Progetto 8	L'estensione della Tranvia
Progetto 9	La terza corsia per la Firenze-Pisa-Livorno
Progetto 10	Le nuove stazioni di scambio intermodale

##### D - LA CITTÀ DELLA PRODUZIONE

Progetto 11	Il centro Multifunzionale dell'Acciaio
Progetto 12	Il nuovo assetto delle aree produttive e commerciali

---

## Progetto 1 - IL NUOVO CENTRO DELLA CITTÀ

OBIETTIVI	<p>Il primo progetto del Piano Strategico persegue l'obiettivo di creare a Scandicci una nuova centralità dell'area vasta della Toscana centrale.</p> <p>Per tale motivo il tessuto del centro urbano dovrà essere compatto e ricco di attività diverse che si svolgano in tutto l'arco del giorno. Nell'area centrale di Scandicci si insedieranno attività terziarie, di servizio e direzionali qualificate, anche in grado di riflettere le produzioni pregiate esistenti sul territorio. Si dovranno attrarre visitatori e investitori nazionali e internazionali, qualificare l'immagine e il paesaggio urbano con opere di alta qualità architettonica, privilegiando i linguaggi e le tecniche costruttive proprie dell'architettura contemporanea. Si dovrà creare una rete stabile ed integrata di relazioni con le centralità secondarie già presenti sul territorio comunale.</p>
DESCRIZIONE	<p>Realizzazione nel baricentro geografico della città di un ampio insediamento integrato di riferimento metropolitano caratterizzato da un ricco e qualificato mix funzionale nel quale assumano particolare rilievo le attività terziarie, pubbliche e private, nonché le strutture per la formazione. Il nuovo insediamento, avente come punto di riferimento essenziale il Palazzo Comunale e come asse strutturante il percorso della tranvia, sarà caratterizzato in prevalenza da spazi pedonali e si estenderà intorno ad un vasto parco urbano, capace di ospitare molteplici attività correlate e complementari. Mediante la collocazione di nuove funzioni pregiate e di nuovi elementi attrattori (Auditorium, strutture ricettive, etc.) e consentendo una diffusa presenza di attività commerciali (prevalentemente di taglio medio/piccolo) il Nuovo Centro della città consoliderà la vocazione di "centro commerciale naturale" che già caratterizza alcune aree centrali del capoluogo (Via Donizetti / Asse urbano / Piazza Togliatti / Piazza Matteotti).</p>
STATO DI AVANZAMENTO	<p>"Programma Direttore per la realizzazione del Nuovo Centro della città" redatto dall'Arch. Richard Rogers (approvato nel luglio del 2003); "Progetto-guida" per l'area della Stazione della tranvia-nuova piazza civica, redatto dall'Arch. Richard Rogers (approvato nel novembre del 2003).</p> <p>Protocollo di intesa per la definizione di dettaglio dell'assetto urbanistico delle aree di proprietà del CNR, inserite nel quadro complessivo della realizzazione del nuovo centro della città (sottoscritto nel luglio 2005).</p> <p>Regolamento Urbanistico (adottato nel marzo 2006): gli interventi del programma direttore per il nuovo centro è disciplinata da tre schede-progetto per i piani attuativi (denominate TR 04a*, TR 04b e TR 04c).</p> <p>Linea 1 della tranvia fiorentina (Firenze Santa Maria Novella-Scandicci): ultimazione dei lavori prevista per la fine del 2008. Entrata in esercizio nel corso del 2009.</p> <p><i>Project Financing</i> "Stazione tranvia": valutazione proposta; <i>Project Financing</i> "Piazza comunale": procedimento avviato.</p> <p>Asse Urbano (Centro commerciale Naturale) - Corso pedonale Nuovo Municipio-Vecchio Municipio: I° tratto (realizzato); II° tratto (avvio progettazione - Programma triennale OOPP); III° tratto (da finanziare); Piazza Matteotti (realizzato).</p> <p>Riqualificazione Piazza Togliatti: (fase pre-progettuale - Programma triennale OOPP).</p> <p>Interventi di arredo urbano: Programma triennale OOPP.</p> <p>Programma Integrato di Rivalizzazione della rete distributiva (approvato nel novembre del 2002):</p> <p>- Centro Commerciale Naturale "Città Futura": costituito un Consorzio che ha avviato iniziative di animazione.</p>
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	<p>Comune di Scandicci, Imprenditoria privata, Associazioni categorie economiche, ATAF, Firenze Parcheggi, CNR, Consorzio Città Futura.</p>
RIFERIMENTI TERRITORIALI	<p>TAV. A - LA QUALITÀ DEL TERRITORIO</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tranvia e area deposito</li> <li>2. Asse urbano (centro commerciale naturale)</li> <li>3. Municipio</li> <li>4. Nuovo Centro</li> </ol>

## Progetto 2 - IL PATRIMONIO STORICO, PAESAGGISTICO E AMBIENTALE

OBIETTIVI	Valorizzare le testimonianze storico-architettoniche di maggior pregio presenti sul territorio comunale (in particolare il complesso monumentale della Badia di Settimo, favorendo le condizioni per restituire a funzioni di interesse pubblico la parte oggi di proprietà privata), promuovere forme di tutela attiva e di valorizzazione del territorio collinare, realizzare i segmenti comunali del Parco dell'Arno e del Parco della Greve, costituenti parte integrante di sistemi ecologico-ambientali e funzionali di rilevanza metropolitana.
DESCRIZIONE	<p>Una vasta porzione del territorio comunale (circa i 3/4 del totale) è costituita da un'area collinare di elevatissimo pregio dal punto di vista paesaggistico e ambientale, ed è tutelata in modo rigoroso dalla disciplina contenuta negli strumenti di pianificazione (Piano Strutturale, Regolamento Urbanistico, Norme regolamentari per il territorio rurale). In tale parte del territorio sarà promossa la qualificazione e la differenziazione dell'offerta turistico-ricettiva, privilegiando il recupero del patrimonio edilizio esistente.</p> <p>Il complesso medievale della Badia a Settimo, per la parte non adibita al culto, possiede caratteristiche idonee per essere restituito a funzioni pregiate, pubbliche e/o di interesse pubblico, quali attività congressuali e/o formative (anche correlate al sistema produttivo insediato nella Piana di Settimo).</p> <p>Il segmento scandiccese del Parco dell'Arno (progetto di rilevanza regionale, dal Casentino alla Foce) - anche attraverso la realizzazione della passerella pedonale e ciclabile di collegamento tra Badia a Settimo e la Stazione FS di S. Donnino - punta a mettere in relazione la riva sinistra del fiume (con le sue potenzialità paesaggistico-ambientali e le sue emergenze architettoniche, in particolare il già citato complesso monumentale della Badia) con il sistema di parchi, aree verdi e percorrenze ciclopedonali presenti su entrambe le rive. A proposito dell'asta dell'Arno vi è altresì interesse a sperimentare e promuovere con gli altri enti forme di navigabilità.</p> <p>Il Parco della Greve, per il tratto scandiccese, oltre a caratterizzare qualitativamente l'ingresso alla città per chi proviene da Firenze (in tranvia o in auto) dà continuità alle percorrenze pedonali e ciclabili lungo gli argini del fiume e si caratterizza per la presenza di attrezzature ricreative e sportive, suscettibili di razionalizzazione ed integrazione.</p>
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Normativa specifica di tutela e valorizzazione delle aree collinari e di pregio.</p> <p>Variante generale del territorio aperto (con Norme regolamentari correlate) approvata nel maggio del 2003.</p> <p>Piano Strutturale, approvato nel maggio del 2004.</p> <p>Regolamento Urbanistico, adottato nel marzo del 2006 (in fase di approvazione).</p> <p>Parco dell'Arno (Progetto di interesse intercomunale): fase pre-progettuale; Programma triennale OOPP; Parco della Greve: fase pre-progettuale.</p> <p>Badia di Settimo: riunificazione delle proprietà del complesso, intervento di restauro e recupero funzionale, ipotesi destinazione funzionale (Area obiettivo 2 - FESR).</p>
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Regione, Provincia, Ministero Beni Culturali, Diocesi di Firenze, Unione Europea, Iniziativa privata.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	<p>TAV. A - LA QUALITÀ DEL TERRITORIO</p> <p>5. Parco dell'Arno</p> <p>6. Parco della Greve</p> <p>7. Badia di Settimo</p> <p>8. Territorio collinare di pregio</p>

## Progetto 3 - SERVIZI, VITALITÀ E COESIONE SOCIALE

OBIETTIVI	Rendere ancora di più attraente vivere in città, migliorando ulteriormente i servizi alla persona, favorendo un più ampio mix di funzioni per rendere la città animata durante l'intera giornata e rendendola accogliente per tutti i <i>city users</i> che la abitano e/o la frequentano.
DESCRIZIONE	<p>I servizi all'infanzia saranno potenziati per migliorare la qualità del vivere a Scandicci, sia attraverso un incremento di impegno del settore pubblico sia attraverso un maggior coinvolgimento del settore privato e un ripensamento delle modalità organizzative e di offerta dei servizi. L'offerta di servizi alla prima infanzia sarà quindi collocata in un sistema integrato pubblico-privato in cui l'Amministrazione Comunale svolgerà un ruolo di garante per i cittadini (attraverso azioni di monitoraggio e controllo) della qualità dei servizi sul territorio, sia pubblici che privati.</p> <p>Gli impianti sportivi saranno potenziati e razionalizzati, in particolare con la costruzione di palestre, piscine e micropiscine, oltre al riassetto dell'area sportiva localizzata nel nuovo centro. Lungo l'asse della tranvia si potranno realizzare spazi per il tempo libero e per una nuova vivibilità della città, primo fra tutti il vasto parco urbano descritto (cfr. scheda "Progetto 1").</p> <p>Saranno sviluppati e potenziati tutti gli interventi per gli anziani volti alla prevenzione della solitudine e dei processi degenerativi della persona, a migliorare la qualità della vita e del benessere e alla prevenzione dell'insorgenza della totale non autosufficienza, in collaborazione con il privato sociale. Nei confronti degli anziani non autosufficienti, insieme al potenziamento dei servizi domiciliari integrati, sociali assistenziali e sanitari, in cooperazione con il privato sociale, la nuova Residenza Sanitaria Assistita (RSA), oltre a svolgere funzioni differenziate sia nel campo sanitario, della riabilitazione, che dell'accoglienza diurna e residenziale, dovrà avere le funzioni di coordinamento e di erogazione di servizi domiciliari territoriali socio sanitari integrati.</p>
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Nuovi spazi per i servizi all'infanzia all'interno delle strutture scolastiche comunali in fase di progettazione o di affidamento lavori (Programma triennale OOPP per Scuola Turri, Scuola Spinelli, Scuola Gabbrielli, Scuola S. Giusto e Nido Capannuccia) da aprire e gestire tramite affidamento o convenzione con privati e altre iniziative (nidi aziendali, nidi domiciliari); accreditamento nel sistema educativo comunale.</p> <p>Nuovi impianti sportivi in realizzazione nel quadro del Programma Integrato di Badia a Settimo e S. Colombano (lavori avviati), nell'area ex Impronta (in fase di realizzazione), a Casellina e altri interventi (Programma triennale OOPP).</p> <p>Nuovi spazi all'aperto attrezzati per il tempo libero, concerti e altre manifestazioni, area del Piano attuativo (denominato PA4) in località "Padule": in fase di convenzionamento.</p> <p>Auditorium per musica, spettacoli, convegni ecc. previsto nel <i>Project financing</i> "Stazione Tranvia" (cfr. scheda "Progetto 1").</p> <p>Recupero vie e piazze per percorsi pedonali, recupero o nuovi giardini o spazi verdi in città (Programma triennale delle OOPP).</p> <p>RSA in fase di ultimazione e ipotesi per la gestione.</p>
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Società della Salute, Azienda Sanitaria Locale, Terzo settore, Imprenditoria privata, Associazionismo e Società sportive.

## RIFERIMENTI TERRITORIALI

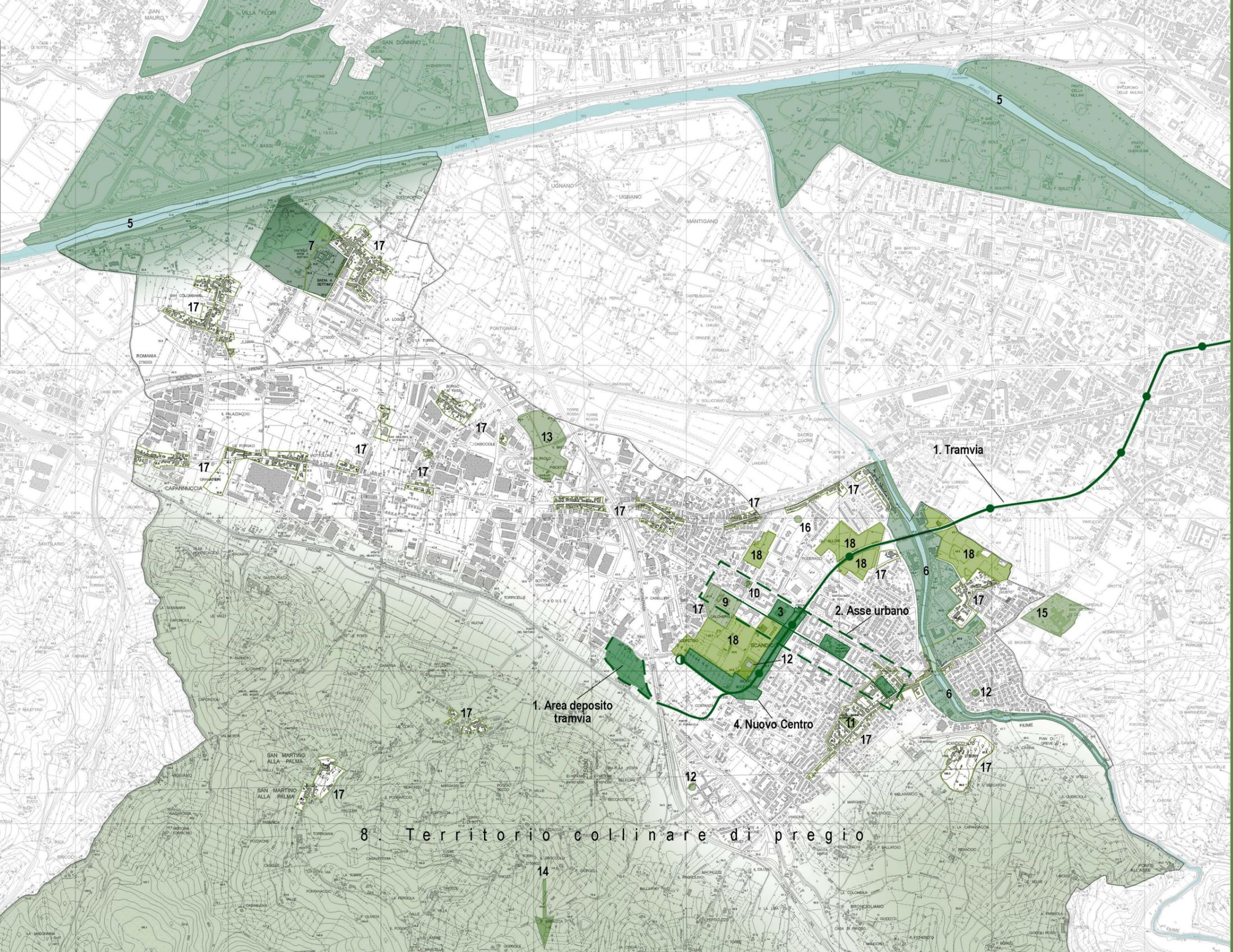
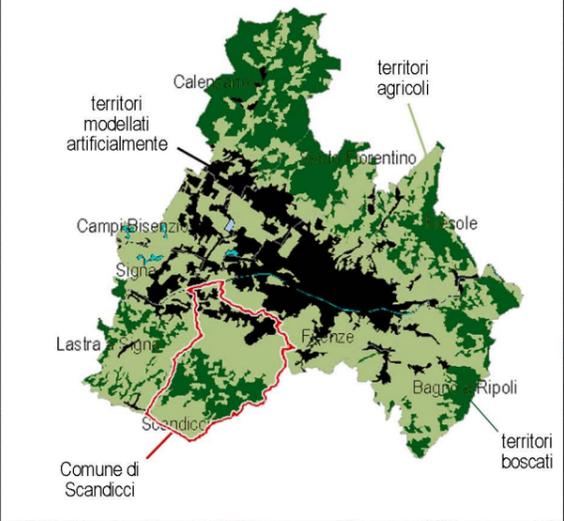
## TAV. A - LA QUALITÀ DEL TERRITORIO

9. Castello dell'Acciaio
10. Teatro Studio
11. Nuova biblioteca comunale
12. Scuola superiore secondaria
13. Centro commerciale in progetto
14. Parco artistico-culturale di Poggio Valicaia
15. Ospedale
16. Residenza Sanitaria Assistita (RSA)

## Progetto 4 - UNA NUOVA RESIDENZIALITÀ

OBIETTIVI	Caratterizzare il nuovo centro della città mediante la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali di elevata qualità architettonica e con alti livelli prestazionali dal punto di vista dell'efficienza energetica ed ecologica, comprendenti quote significative riservate all'affitto a canone controllato (per studenti, giovani coppie e soggetti che non possono accedere ai prezzi del mercato privato delle abitazioni). Sperimentare forme innovative di edilizia (dal punto di vista tecnologico e/o tipologico) nell'ambito delle principali aree di trasformazione previste dal Regolamento Urbanistico.
DESCRIZIONE	Gli strumenti individuati per il raggiungimento di questi obiettivi sono molteplici: dalle agevolazioni fiscali (riduzioni dell'ICI per incentivare gli affitti), alla realizzazione e ristrutturazione di residenze da destinare all'affitto (il Regolamento Urbanistico prevede una quota obbligatoria riservata ad alloggi in affitto a canone controllato in tutte le principali aree di trasformazione), alla sperimentazione, con il supporto dell'Università e del CNR, di tecniche progettuali e soluzioni impiantistiche capaci di migliorare l'efficienza energetica ed ecologica delle nuove abitazioni. Saranno infine incentivate tutte le forme innovative dell'abitare che puntano alla realizzazione di residenze "speciali" con servizi centralizzati (per studenti, anziani soli autosufficienti, diversamente abili, ecc.).
STATO DI AVANZAMENTO	Interventi residenziali in corso di realizzazione (Area ex Impronta) con soluzioni finalizzate all'uso di fonti energetiche alternative. Regolamento Urbanistico adottato: normativa relativa all'edilizia residenziale con finalità sociali (quota obbligatoria riservata ad alloggi in affitto a canone controllato), normativa relativa all'edilizia sostenibile (incentivi economici ed urbanistici). Politiche fiscali o incentivanti allo studio per prossimi interventi residenziali convenzionati.
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Università, CNR, Imprenditoria privata
RIFERIMENTI TERRITORIALI	TAV. A - LA QUALITÀ DEL TERRITORIO 17. Tessuti storici 18. Aree di trasformazione/riqualificazione di rilevanza strategica

Sel 9.3 area fiorentina quadrante centrale



- 1. Tramvia e area deposito
- 2. Asse urbano (centro commerciale naturale)
- 3. Municipio
- 4. Nuovo Centro



- 5. Parco dell'Arno
- 6. Parco della Greve
- 7. Badia di Settimo
- 8. Territorio collinare di pregio



- 9. Castello dell'Acciaio
- 10. Teatro Studio
- 11. Nuova biblioteca comunale
- 12. Scuola superiore secondaria
- 13. Centro commerciale in progetto
- 14. Parco artistico-culturale di Poggio Valicaia
- 15. Ospedale
- 16. RSA



- 17. Tessuti storici
- 18. Aree di trasformazione/riqualificazione di rilevanza strategica

**Progetto 1. IL NUOVO CENTRO DELLA CITTÀ'**

Obiettivi: creare un centro civico compatto e vitale; attrarre visitatori e investitori; qualificare l'immagine ed il paesaggio urbano (architettura contemporanea, spazi pubblici ed attrezzature lungo la tramvia).  
Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 1"

**Progetto 2. IL PATRIMONIO STORICO, PAESAGGISTICO E AMBIENTALE**

Obiettivi: tutela e valorizzazione dell'ambiente naturale (parco dell'Arno e della Greve) e del patrimonio storico (funzioni congressuali ed espositive).  
Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 2"

**Progetto 3. SERVIZI, VITALITÀ E COESIONE SOCIALE**

Obiettivi: arricchire i servizi alla persona e ampliare il mix funzionale per animare gli spazi urbani durante tutto l'arco della giornata; rendere sempre più attraente la città, sia per gli abitanti che per i city users.  
Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 3"

**Progetto 4. UNA NUOVA RESIDENZIALITÀ'**

Obiettivi: sperimentare nuove forme di residenzialità (bioarchitettura, tipi edilizi a basso consumo energetico, housing sociale) favorendo nello stesso tempo il mix sociale e l'affitto.  
Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 4"

## Progetto 5 - IL POLO DELL'ALTA FORMAZIONE PER LA MODA E IL DESIGN

OBIETTIVI	Creare un Polo di alto livello che sia formato da operatori diversi (Dipartimenti universitari, Polimoda, Alta Scuola di Pelletteria, etc.), che operino in modo sinergico, costituendo un sistema formativo capace sia di creare economie esterne per il sistema produttivo, sia di costituire esso stesso un settore di grande attrazione internazionale per l'area. Il tema centrale è la moda, fortemente collegata alla vocazione manifatturiera della città, ma questo sarà solo un punto di partenza per una naturale generalizzazione verso l'ambito della creatività ( <i>design</i> , arti figurative ed espressive, tecniche della comunicazione, etc.).
DESCRIZIONE	Occorre favorire l'integrazione funzionale di strutture già operanti agevolando la loro localizzazione in città (in immobili già disponibili o in aree in cui è prevista la realizzazione di nuovi insediamenti). La sede dell'attività della futura Università sarà la Villa di Castelpulci; mentre attività formative saranno localizzate nel nuovo centro della città in aree di trasformazione quali quella comprendente gli immobili e i terreni di proprietà del CNR (denominata TR 04c); altri edifici pregiati, come il Vecchio Municipio, potrebbero ospitare prestigiose istituzioni formative. Si potrà infine sfruttare la sinergia con altri interventi (ad esempio, il centro servizi del Castello dell'Acciaio) che potrebbero rappresentare delle economie esterne per il Polo formativo.
STATO DI AVANZAMENTO	Villa di Castelpulci: lavori di recupero funzionale in corso di realizzazione a cura della Provincia. Area di trasformazione (Programma Direttore Nuovo Centro Città, area denominata TR 04c): futura disponibilità di parte dell'area e di alcuni immobili (ex proprietà CNR) da destinare ad ospitare attività di formazione (Polimoda). Vecchio Municipio: prossima disponibilità a seguito del trasferimento della Biblioteca Comunale nella nuova sede in corso di ristrutturazione (2008). Castello dell'Acciaio: lavori di restauro e recupero funzionale in fase di ultimazione. Potenziamento della presenza della scuola superiore in ambito artistico (Polo di scuola superiore a indirizzo artistico).
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Provincia di Firenze, Università, Polimoda, Alta scuola di pelletteria, Associazioni di categoria, imprenditoria privata, Associazione per l'Acciaio.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	TAV. B - LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA 1. Castello dell'Acciaio 2. Area di trasformazione comprendente ex CNR 3. Villa di Castelpulci 4. Vecchio Municipio 5. Badia di Settimo

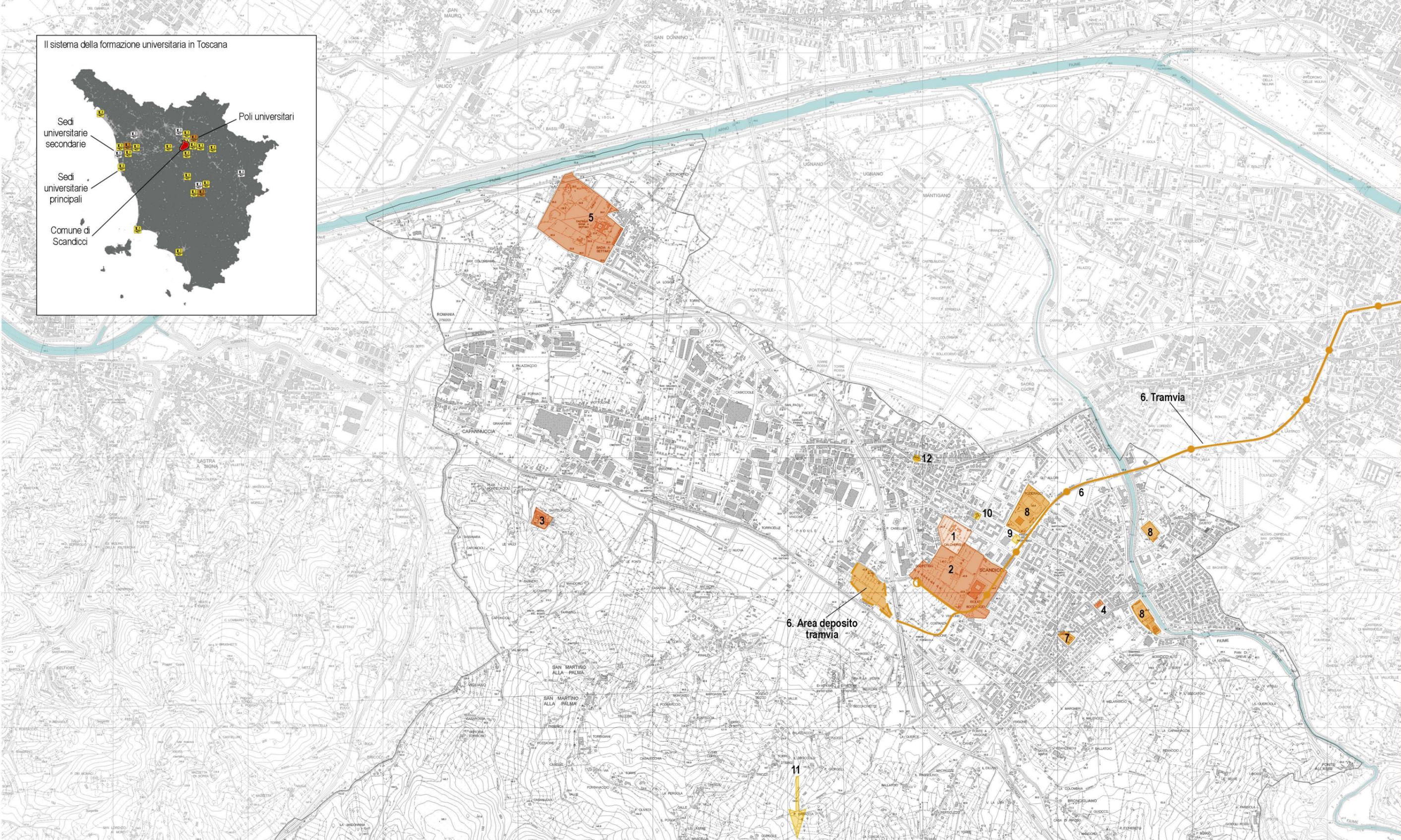
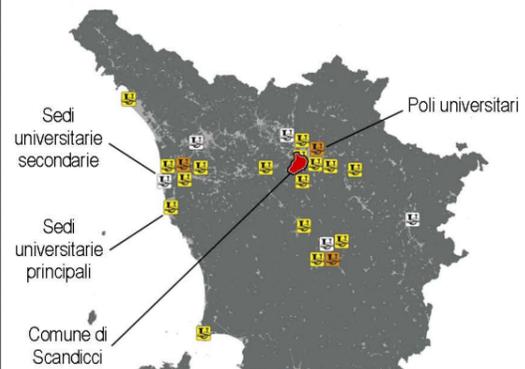
## Progetto 6 - LA CITTÀ DEGLI STUDENTI

OBIETTIVI	Favorire la residenzialità dei fruitori del Polo di alta formazione della moda e del design per incrementare il mix residenziale della città, per accrescerne la vitalità, per farne un luogo di riferimento per <i>city users</i> internazionali.
DESCRIZIONE	Facilitare l'accesso alla residenzialità degli studenti destinando a tale scopo parte delle abitazioni in affitto previste nei nuovi interventi residenziali, promuovendo il recupero e/o il riuso di altre superfici in immobili esistenti e attivando politiche di facilitazioni fiscali o di sostegno o nuovi interventi di ospitalità specifici. Una serie di iniziative che possono essere assimilate alla categoria delle attrezzature pubbliche potranno poi supportare questo progetto, quali la nuova Biblioteca comunale, centro di cultura ma anche di aggregazione, nuovi e più attrezzati impianti sportivi - per dare vita ad una sorta di campus studentesco diffuso. Sarà poi disponibile per questo l'Auditorium destinato ad ospitare le attività artistiche in tutte le loro forme, le attività multimediali (che consentono un più largo ed economico accesso alle reti di comunicazione immateriale), i cineforum e gli incontri culturali.
STATO DI AVANZAMENTO	Nuova Biblioteca: locali in corso di ristrutturazione, apertura prevista anno 2008 Auditorium per musica, spettacoli, convegni etc.: cfr. <i>Project financing</i> Stazione tranvia. Insediamenti per il tempo libero: cfr. "Programma Direttore Nuovo Centro città". Progetti e iniziative per giovani: curati da Istituzione Scandicci Cultura. Residenze per studenti e quote di alloggi in affitto a canone controllato o da riservare agli studenti nelle principali aree di trasformazione del nuovo centro della città, politiche fiscali e incentivanti di sostegno. Interventi di residenzialità od ospitalità specifici: da prevedere.
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Casa spa, Imprenditoria privata, Istituzione Scandicci Cultura, Associazionismo giovanile, Università, Azienda Diritto allo Studio, Provincia di Firenze, Scuole superiori e Centri di formazione.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	TAV. B - LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA 6. Tranvia e area deposito 7. Nuova biblioteca comunale 8. Impianti sportivi 9. Auditorium

## Progetto 7 - LA CULTURA CONTEMPORANEA

OBIETTIVI	Connotare la città di Scandicci come centro di produzione e di fruizione della produzione artistica e della cultura contemporanea in stretta relazione con gli altri comuni dell'area metropolitana. La scelta fondamentale è di assumere la cultura non come spettacolo ma come linguaggio della comunicazione, come struttura portante della identità urbana, come elemento che esalta la capacità di stare nella modernità.
DESCRIZIONE	Il progetto dovrà essere sviluppato su più fronti da quello dello spettacolo, a quello dell'architettura, a quello dell'arte e della musica. Punti di riferimento operativi per questo progetto saranno il Teatro Studio, la Scuola di musica, il futuro Auditorium, la nuova biblioteca comunale e il Parco d'Arte contemporanea di Poggio Valicaia.
STATO DI AVANZAMENTO	Progetti e Programmi dell'Istituzione Scandicci Cultura per il Teatro e la Scuola di musica. Auditorium: studio delle ipotesi di gestione e delle funzioni da ospitare ( <i>Project Financing</i> Stazione Tranvia). Parco dell'Arte contemporanea di Poggio Valicaia: interventi per potenziarne la fruibilità, incrementare le installazioni d'arte (Programma Triennale OOPP), cooperazione internazionale con altre istituzioni.
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, altri comuni dell'area fiorentina, operatori privati, Istituzione Scandicci Cultura, Provincia di Firenze, Ministero Beni Culturali.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	TAV. B - LA CITTÀ DELLA CONOSCENZA 10. Teatro Studio 11. Parco d'arte contemporanea di Poggio Valicaia 12. Scuola di musica

Il sistema della formazione universitaria in Toscana



- 1. Castello dell'Acciaio
- 2. Area di trasformazione comprendente ex CNR
- 3. Villa di Castelpulci
- 4. Vecchio municipio
- 5. Badia di Settimo



- 6. Tramvia e area deposito
- 7. Nuova biblioteca comunale
- 8. Impianti sportivi
- 9. Auditorium/spazio polivalente



- 10. Teatro Studio
- 11. Parco artistico-culturale di Poggio Valcaia
- 12. Scuola di musica

**Progetto 5. IL POLO DELL'ALTA FORMAZIONE PER LA MODA E IL DESIGN**

Obiettivi: creare un Polo di alto livello formato da una pluralità di operatori (Dipartimenti universitari, Polimoda, Alta Scuola di Pelletteria, ecc) collegato alla vocazione manifatturiera, in grado di costituirsi come grande attrattore di richiamo internazionale.

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 5"

**Progetto 6. LA CITTA' DEGLI STUDENTI**

Obiettivi: favorire la residenzialità dei fruitori del Polo di alta formazione della moda e del design per incrementare il mix residenziale della città, accrescere la vitalità urbana (luogo di riferimento per i city users internazionali).

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 6"

**Progetto 7. LA CULTURA CONTEMPORANEA**

Obiettivi: connotare la città come centro di cultura contemporanea e di produzione artistica in stretta relazione con gli altri comuni dell'area metropolitana. Assumere la cultura come linguaggio della comunicazione, come struttura portante della identità urbana, come elemento che esalta la capacità di stare nella modernità.

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 7"

## Progetto 8 - L'ESTENSIONE DELLA TRANVIA

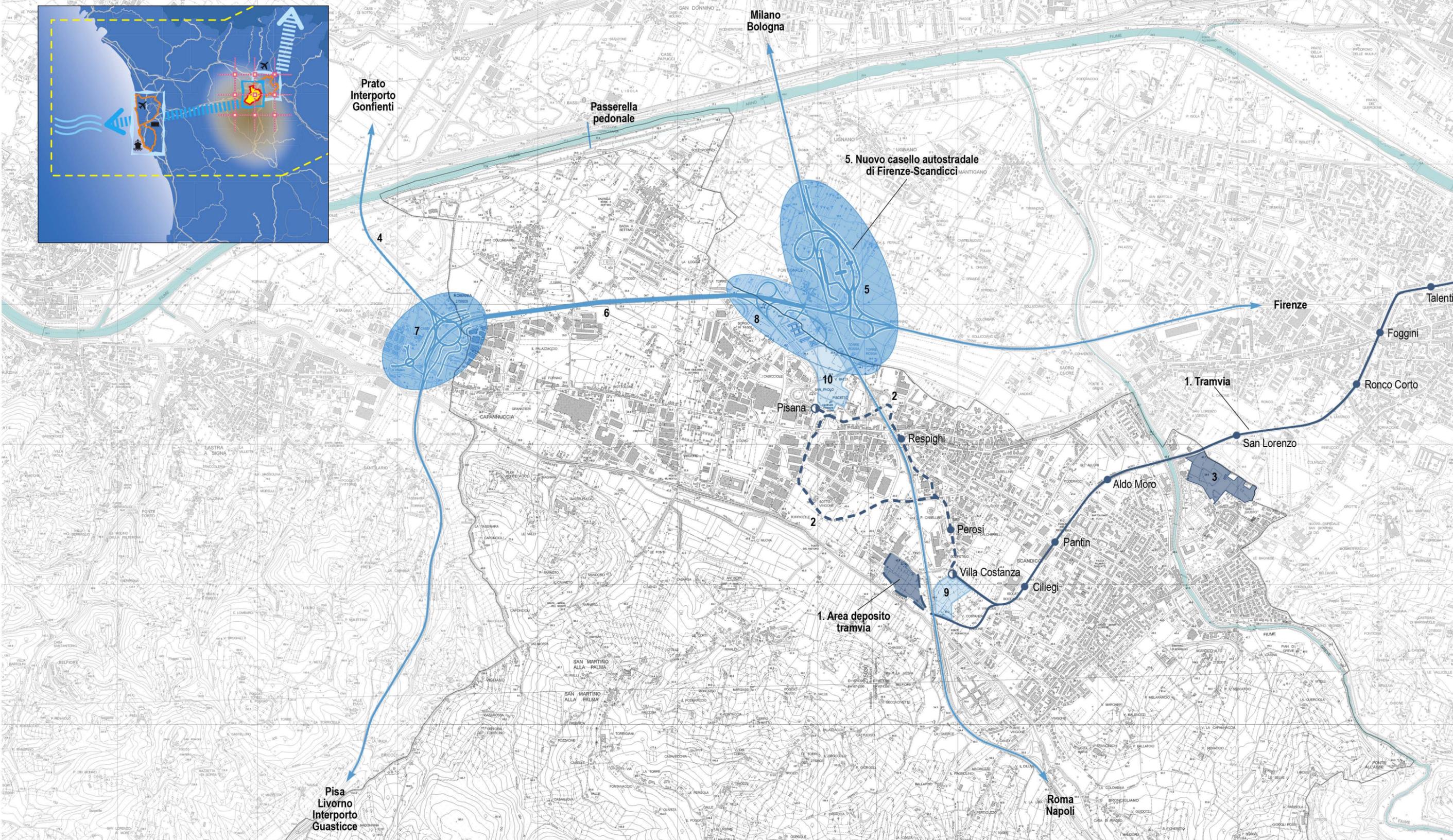
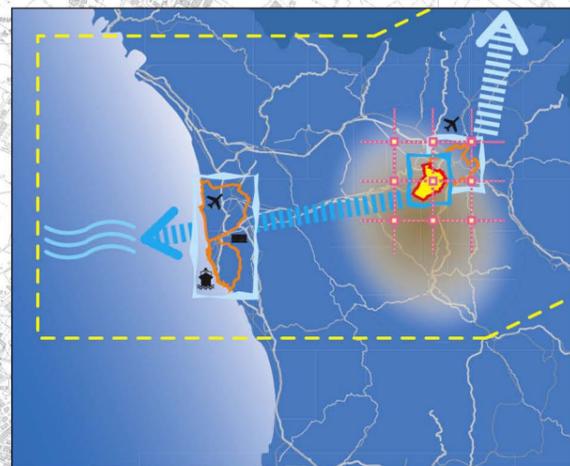
OBIETTIVI	Collegare altre parti importanti del territorio comunale - in particolare il popoloso quartiere di Casellina - con il tracciato della Tranvia, incrementando il numero di utenti e favorendo lo scambio intermodale in corrispondenza dei punti di accesso alle grandi infrastrutture viarie (Autostrada A1 / S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno), ovvero un punto della rete intermodale della piattaforma centrale della Toscana.
DESCRIZIONE	Il progetto prevede l'estensione del tracciato della linea tranviaria dal capolinea di Villa Costanza (già in corso di realizzazione) fino al vasto parcheggio pubblico previsto in prossimità del nuovo centro commerciale in località 'Pontignale' (area commerciale di interesse regionale ex C.D.R., denominata TR 06b) e in prossimità della viabilità di interscambio con l'Autostrada A1 e la S.G.C. Fi-Pi-Li. Il nuovo tracciato (previsto dal Piano Strutturale e recepito dal Regolamento Urbanistico adottato) si estende per circa 2 km e interessa il quartiere di Casellina.
STATO DI AVANZAMENTO	Linea 1 della tranvia fiorentina (Firenze SMN - Scandicci): ultimazione dei lavori prevista per il 2008. Estensione del tracciato tranviario: previsione inserita nel Regolamento urbanistico (adottato nel marzo 2006 ed in corso di approvazione). Area di trasformazione denominata TR 06b (area commerciale di interesse regionale ex C.D.R): Piano attuativo in corso di istruttoria. Ricerca e ipotesi modalità di finanziamento con risorse pubbliche e private.
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Società di gestione della tranvia, Comune di Firenze, Imprenditori privati.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	TAV. C - L'ACCESSIBILITÀ 1. Tranvia e area deposito 2. Proposta di prolungamento tranvia 3. Struttura turistico-ricettiva

## Progetto 9 - LA TERZA CORSIA PER LA FIRENZE - PISA - LIVORNO

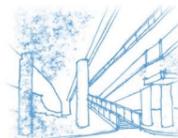
OBIETTIVI	Il tratto della S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno che corre nel territorio di Scandicci dovrà essere reso percorribile con tempi congrui anche a seguito della realizzazione ed entrata in esercizio della bretella autostradale Prato-Signa. Gli elevati livelli di traffico e i frequenti episodi di congestionamento – destinati a permanere o ad incrementarsi in assenza di questo intervento - renderebbero impossibile garantire efficienti collegamenti con tutti i poli attrattori che direttamente o indirettamente afferiscono a questa infrastruttura ivi compresi la piattaforma costiera, l'area del cuoio, la città di Scandicci e il sistema fiorentino.
DESCRIZIONE	Dotare di una terza corsia la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno nel tratto compreso fra l'uscita di Lastra a Signa e l'attuale uscita per il casello Firenze-Scandicci dell' Autostrada A1. Si tratta di un tratto di circa 3 km che corre prevalentemente in rilevato ed in viadotto, e ricade quasi integralmente sul territorio comunale di Scandicci.
STATO DI AVANZAMENTO	Previsione coerente con i contenuti cartografici e normativi del Regolamento urbanistico adottato ed i corso di approvazione, senza necessità di successive varianti urbanistiche. Studio preliminare avviato dalla Regione Toscana con il coinvolgimento della Provincia di Firenze.
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Regione Toscana, Provincia, Comuni di Firenze e di Lastra a Signa
RIFERIMENTI TERRITORIALI	TAV. C - L'ACCESSIBILITÀ 4. Bretella autostradale Stagno-Signa-Prato 5. Nuovo casello autostradale Firenze-Scandicci 6. Terza corsia della S.G.C. Fi-Pi-Li 7. Uscita di Lastra a Signa della S.G.C. Fi-Pi-Li 8. Nodo di collegamento urbano

## Progetto 10 - LE NUOVE STAZIONI DI SCAMBIO INTERMODALE

OBIETTIVI	Realizzare due strutture di nuova concezione che costituiscano punti di interscambio per gli utenti dell'Autostrada A1 e della S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, riducendo gli accessi veicolari sulla viabilità urbana ordinaria, e consentendo un accesso agevole e di minore impatto ambientale sia alla città di Scandicci che al centro di Firenze, tramite interscambio modale con la tranvia e/o altri servizi di trasporto pubblico locale.
DESCRIZIONE	Le nuove stazioni potranno ospitare complessivamente circa 1500 automezzi (tra autovetture e pullman) garantendo un efficace interscambio modale con la tranvia e/o altri servizi di trasporto pubblico, anche grazie all'integrazione con funzioni complementari (accoglienza, informazione, ristoro, ecc).
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Parcheggio scambiatore di Villa Costanza: è previsto fra gli interventi in corso di realizzazione a carico di Autostrade spa (nel quadro dell'ampliamento dell'autostrada A1) e quale capolinea della Linea 1 della tranvia (Firenze SMN – Scandicci).</p> <p>Casello autostradale Firenze-Scandicci: realizzazione di un vasto parcheggio pubblico (o ad uso pubblico) in località 'Pontignale' nel quadro degli interventi previsti dal piano attuativo dell'area di trasformazione del nuovo centro commerciale (denominata area TR 06b, area Commerciale di interesse regionale – ex C.D.R.).</p> <p>Sono allo studio le ipotesi di utilizzo e di gestione, la presenza di servizi e possibili accordi con grandi utilizzatori.</p>
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Provincia, Regione, Imprenditoria privata, Autostrade SpA, ATAF.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	<p>TAV. C - L'ACCESSIBILITÀ</p> <p>9. Villa Costanza (parcheggio scambiatore A1-tranvia)</p> <p>10. Nuovo centro commerciale</p>



1. Linea 1 tramvia
2. Proposta di prolungamento tramvia
3. Struttura turistico-ricettiva



4. Bretella autostradale Stagno-Signa-Prato
5. Nuovo casello autostradale di Firenze-Scandicci
6. Terza corsia della s.g.c. FI-PI-LI
7. Uscita di Lastra a Signa della s.g.c. FI-PI-LI
8. Nodo di collegamento urbano



9. Villa Costanza (parcheggio scambiatore A1-Tramvia)
10. Nuovo centro commerciale

### Progetto 8. L'ESTENSIONE DELLA TRAMVIA

Obiettivi: collegare altre parti importanti del territorio comunale con il tracciato della Tramvia, aumentando l'utenza e migliorando l'utilità sociale di altri interventi (parcheggio scambiatore del Nuovo Centro commerciale).

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 8"

### Progetto 9. LA TERZA CORSIA PER LA FIRENZE-PISA-LIVORNO

Obiettivi: il Castello dell'Acciaio come centro di servizi multifunzioni per il sistema delle imprese e del Polo formativo della moda; spazi ricreativi all'aperto per il tempo libero, attività culturali.

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 11"

### Progetto 10. LE NUOVE STAZIONI DI SCAMBIO INTERMODALE

Obiettivi: realizzare due strutture di scambio per gli utenti dell'autostrada e della superstrada dotati di tutte le funzioni (accoglienza, parcheggio, informazione) per facilitare l'accesso a Scandicci e a Firenze.

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 10"

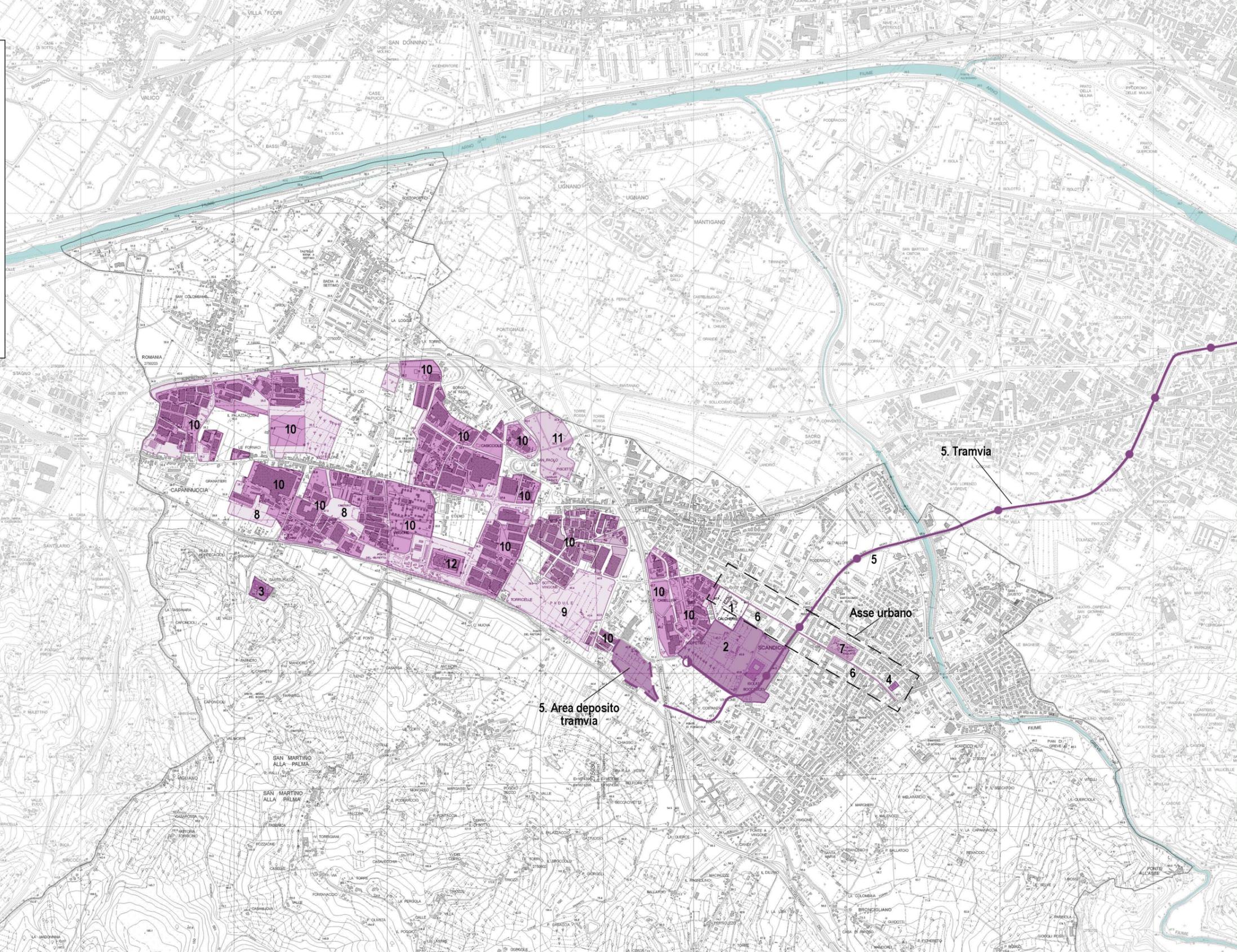
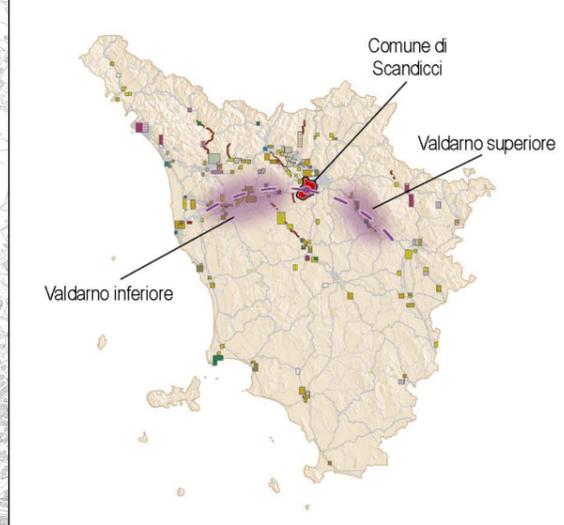
## Progetto 11 - IL CENTRO MULTIFUNZIONALE DELL'ACCIAIOLO

OBIETTIVI	Il Castello dell'Acciaiole costituirà Centro multifunzionale a supporto del sistema delle imprese della pelletteria e accessori e Centro del Polo formativo della moda, oltre a fornire con l'attiguo parco, spazi ricreativi all'aperto, aree per il tempo libero e per le attività culturali.
DESCRIZIONE:	Restauro e recupero funzionale del Castello. Futuro ampliamento del Parco adiacente, mediante annessione di parte dell'area di trasformazione comprendente l'ex CNR (denominata area di trasformazione TR04c). Progetto di fattibilità per la realizzazione e gestione del Centro servizi e Polo formativo.
STATO DI AVANZAMENTO	Lavori di restauro e recupero funzionale del Castello in fase di ultimazione. Prossima messa in funzione della Sala Convegni e di alcune prime aule per attività di formazione (Programma triennale OOPP). Progetto di fattibilità per definire mix di funzioni, soggetti coinvolti e finanziatori, modalità gestione, servizi innovativi.
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Comune di Pontassieve, Associazione per l'Acciaiole, Operatori della formazione, Imprese leader, Associazioni di categoria, Università, Polimoda, Provincia di Firenze.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	TAV. D - LA CITTÀ DELLA PRODUZIONE <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Castello dell'Acciaiole</li> <li>2. Area di trasformazione comprendente ex CNR</li> <li>3. Villa di Castelpulci</li> <li>4. Vecchio Municipio</li> <li>5. Tranvia e area deposito</li> </ol>

## Progetto 12 - IL NUOVO ASSETTO DELLE AREE PRODUTTIVE E COMMERCIALI

OBIETTIVI	Migliorare la qualità delle aree produttive esistenti, sotto il profilo architettonico, funzionale e ambientale, mediante l'integrazione della rete viaria e dei sistemi di trasporto, il ridisegno degli edifici e degli spazi pubblici, la razionalizzazione dei consumi e della produzione dei rifiuti e, infine, mediante incentivi alla certificazione ambientale ed etico-sociale. Rafforzare l'offerta e la competitività commerciale del territorio anche in riferimento ad un contesto di area vasta.
DESCRIZIONE	<p>In tutta la zona produttiva sono da promuovere e incentivare le esperienze esistenti di certificazione ambientale ed etico-sociale, in qualità di elemento distintivo e qualificante delle produzioni e della loro provenienza, nonché iniziative volte alla riqualificazione architettonica degli edifici industriali ed alla riprogettazione dello spazio pubblico, coinvolgendo allo scopo architetti e urbanisti (soprattutto giovani professionisti).</p> <p>La nuova Zona produttiva, di circa 19 ettari, che si realizzerà in località Padule, cui partecipa anche l'Amministrazione Comunale, consentirà la creazione di spazi produttivi di maggiore efficienza logistica e di migliore qualità ambientale e la rilocalizzazione-concentrazione di alcune tipologie produttive di particolare rilevanza per il territorio.</p> <p>Il progetto del Nuovo Centro della città (cfr. scheda "Progetto 1") punta al rafforzamento del tessuto commerciale cittadino integrando e consolidando il "Centro Commerciale Naturale" già presente.</p> <p>Per quanto riguarda la grande distribuzione è prevista la realizzazione dell'Area Commerciale di interesse regionale nei pressi del nuovo casello autostradale Firenze-Scandicci, comprendente un vasto parcheggio pubblico (o di uso pubblico) interconnesso con l'estensione del tracciato della tranvia (cfr. schede "Progetto 8" e "Progetto 10").</p> <p>Il recupero funzionale e il riuso dell'ex Centro servizi del Ministero delle Finanze (edificio di circa 26.000 mq di superficie utile lorda, ubicato nell'area industriale) potrà consentire l'insediamento di nuove funzioni pregiate (direzionali, di servizio, turistico/ricettive) complementari al sistema produttivo presente sul territorio comunale.</p> <p>Da verificare la fattibilità - in un'ottica di medio/lungo periodo - di un collegamento ferroviario per trasporto merci con relativo scalo all'interno dell'area industriale.</p>
STATO DI AVANZAMENTO	<p>Realizzazione dell'insediamento produttivo in località Padule: in fase di avvio.</p> <p>Area Commerciale di interesse regionale: piano attuativo in corso di istruttoria.</p> <p>Consorzio per il Centro commerciale naturale "Città Futura": stipula del protocollo di intesa tra amministrazione comunale e consorzio (Programma Integrato di Rivalizzazione della rete distributiva approvato nel novembre del 2002). Progetto di riqualificazione di Piazza Togliatti (Piazza del mercato): fase pre-progettuale (Programma triennale OOPP).</p> <p>Ipotesi di collegamento ferroviario per trasporto merci (indicazione contenuta nel Piano Strutturale vigente).</p>
ATTORI PRINCIPALI E FINANZIATORI	Comune, Regione, Associazioni di categoria, Imprenditoria privata, Consorzio Città Futura, Fintecna SpA, Ministero dei Trasporti, Ferrovie.
RIFERIMENTI TERRITORIALI	<p>TAV. D - LA CITTÀ DELLA PRODUZIONE</p> <p>6. Asse urbano (centro commerciale naturale)</p> <p>7. Piazza Togliatti (Piazza del mercato)</p> <p>8. Aree produttive</p> <p>9. Nuova area produttiva speciale</p> <p>10. Attività produttive: pelletteria</p> <p>11. Nuovo centro commerciale</p> <p>12. Ex centro servizi del Ministero delle Finanze</p>

Scandicci nel sistema toscano della moda

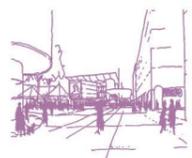


- 1. Castello dell'Acciaio
- 2. Area di trasformazione comprendente ex CNR
- 3. Villa di Castelpulci
- 4. Vecchio municipio
- 5. Tramvia e area deposito

**Progetto 11. IL CENTRO MULTIFUNZIONALE DELL'ACCIAIOLO**

Obiettivi: il Castello dell'Acciaio come centro di servizi multifunzioni per il sistema delle imprese e del Polo formativo della moda; spazi ricreativi all'aperto per il tempo libero, attività culturali.

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 11"



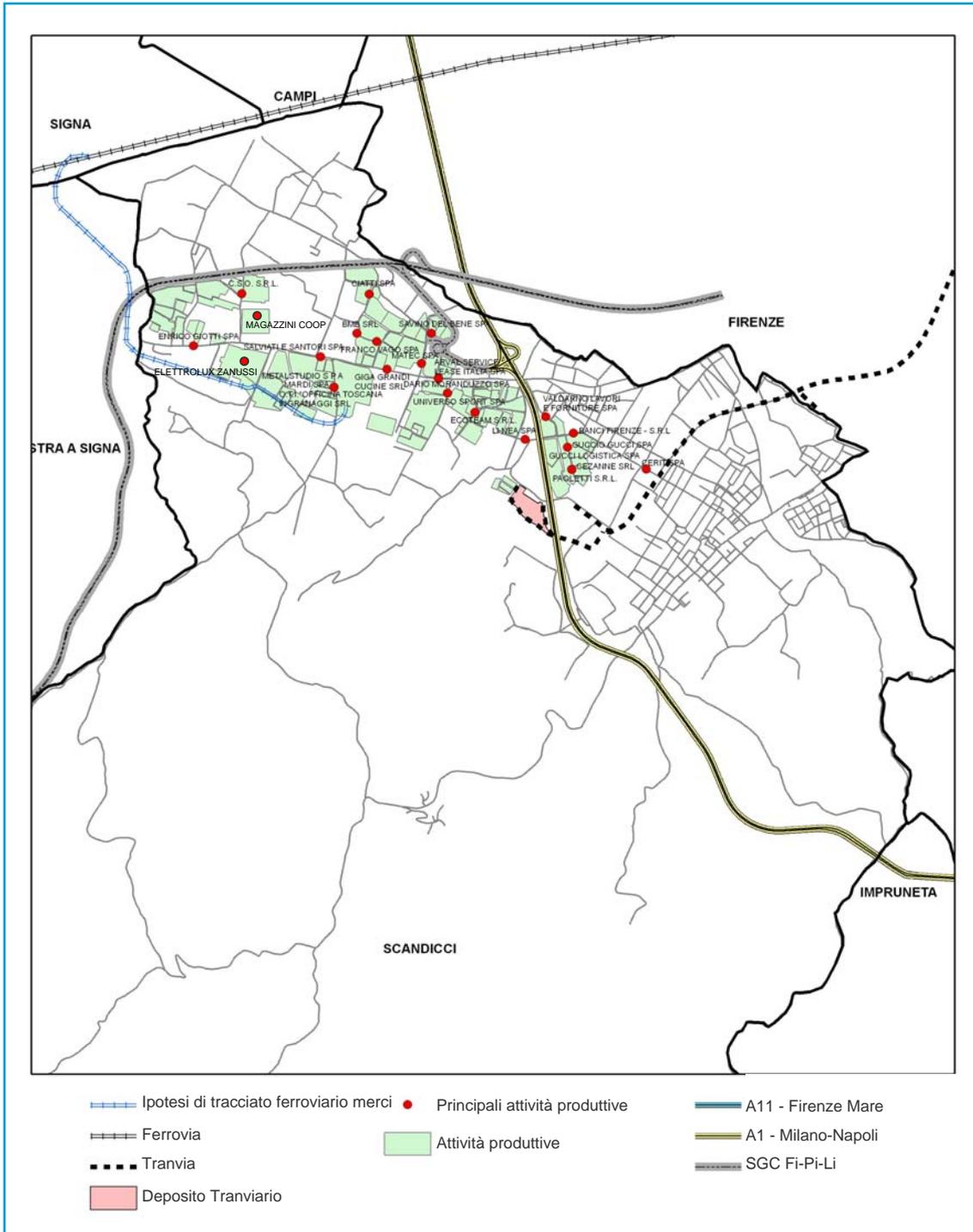
- 6. Asse urbano (centro commerciale naturale)
- 7. Piazza del mercato - Piazza Togliatti
- 8. Aree produttive
- 9. Nuova area produttiva speciale
- 10. Attività produttive: pelletteria
- 11. Nuovo centro commerciale
- 12. Ex centro servizi del Ministero delle Finanze

**Progetto 12. IL NUOVO ASSETTO DELLE AREE PRODUTTIVE E COMMERCIALI**

Obiettivi: razionalizzare l'assetto delle aree manifatturiere, consolidare la rete commerciale, migliorare la sostenibilità ambientale e l'accessibilità (nuovo tracciato ferroviario per le merci, ridisegno ed estensione della rete stradale).

Cfr. Le linee di azione e le idee progettuali, Scheda "Progetto 12"

Figura 13  
 LOCALIZZAZIONE DELLE PRINCIPALI ATTIVITÀ PRODUTTIVE. COMUNE DI SCANDICCI



## 3.2

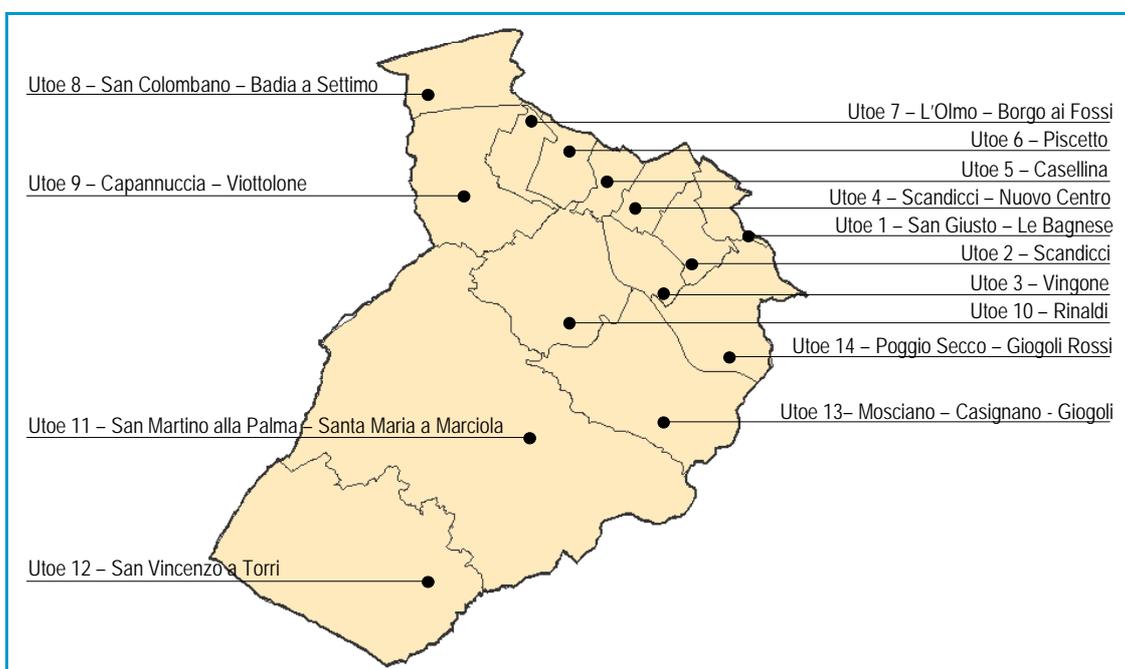
### La coerenza tra Piano Strategico e Piano Strutturale

Le quattro linee di azione del Piano Strategico agiscono in forte sinergia rispetto alle previsioni del piano strutturale; la formazione stessa e l'individuazione dei progetti del Piano Strategico hanno tenuto conto delle scelte programmatiche già effettuate in sede di pianificazione ordinaria. I progetti del Piano Strategico si inseriscono quindi in modo coerente nell'attuale quadro normativo e programmatico locale.

Si riporta di seguito una tabella con la sintesi, estrapolata dal piano<sup>2</sup>, delle linee di azione per ogni singola unità territoriale organica elementare (Utoe)<sup>3</sup>; le caselle sono state campite per rendere immediatamente percepibile la relazione di coerenza con gli obiettivi del Piano Strategico.

Figura 14

SUDDIVISIONE DEL TERRITORIO COMUNALE DI SCANDICCI IN UNITÀ TERRITORIALI ORGANICHE ELEMENTARI (UTOE)



<sup>2</sup> La sintesi delle previsioni di piano è stata estrapolata dall’Atlante delle unità territoriali organiche elementari (elaborato n. Pr 9 del Piano strutturale del Comune di Scandicci).

<sup>3</sup> L’articolo 24 della legge Regione Toscana n. 5 del 1995 ha introdotto le unità territoriali organiche elementari (Utoe) che rappresentano gli ambiti di riferimento per la determinazione dei carichi massimi ammissibili per gli insediamenti e per la definizione dei servizi.

## SINTESI DELLE PREVISIONI DEL PIANO STRUTTURALE E RIFERIMENTI ALLE LINEE DI AZIONE DEL PIANO STRATEGICO

### LINEE DI AZIONE DEL PIANO STRATEGICO:

	A - La qualità del territorio
	B - La città della conoscenza
	C - L'accessibilità
	D - La città della produzione

### PREVISIONI DEL PIANO STRUTTURALE:

UTOE	Sintesi dei contenuti dell'Atlante delle unità organiche elementari (Utoe)
Utoe 1 - San Giusto, Le Bagnese	Recupero e riqualificazione ambientale.
	Trasferimento del depuratore.
	Creazione di un sistema di aree legate alla Greve: inserimento di funzioni legate allo sport, al tempo libero, servizi di interesse comune legati all'istruzione.
	Riqualificazione dell'insediamento di S.Giusto: inserimento di spazi e di funzioni pubbliche, riordino e gerarchizzazione della viabilità.
	Definizione del margine urbano (stradone dell'Ospedale) che taglia viale Nenni con un margine edificato (che "annuncia la città").
	Completamento del tessuto residenziale; inserimento di una struttura ricettiva di pregio servita dalla rete tranviaria.
	Riordino viario: completamento dello stradone esistente in direzione Torregalli; antenna di tranvia o navetta di interscambio per garantire il trasporto pubblico con Torregalli.
Utoe 2 - Scandicci	Consolidamento e riqualificazione di via Roma: Asse di via Roma come spazio pubblico centrale.
	Mitigazione del traffico privato; riordino della mobilità con priorità al sistema del trasporto pubblico.
	Definizione di un sistema portante di piazze: piazza Matteotti, piazza Togliatti, piazza del Municipio. Interventi di riqualificazione fisica.
	Interventi di riqualificazione fisica del tessuto edilizio; previsione di "normative premiali" finalizzate alla ricomposizione e alla valorizzazione dei fronti stradali.
	Connotazione commerciale degli assi di via Turri e via Pantin.
	Qualificazione del rapporto città collina: percorsi ed itinerari di interesse paesistico e storico.
Utoe 3 - Vingone	Rafforzamento del ruolo di "spazio pubblico centrale di interesse commerciale e sociale" per l'asse di via Roma.
	Interventi sulla viabilità e sulla mobilità su via Roma (drenaggio del traffico proveniente dalle colline verso il nuovo anello che scarica su viale Nenni).
	Riqualificazione del patrimonio edilizio recente (normative premiali).
	Riqualificazione con destinazioni prevalentemente pubbliche degli spazi interstiziali.
	Recupero e riqualificazione delle aree lungo il Vingone, anche in corrispondenza di nuove opere infrastrutturali.
	Contenuti interventi di nuova edificazione residenziale.
Utoe 4 - Scandicci-nuovo centro	Realizzazione di un cuore civico in piazza del Municipio: realizzazione di un insediamento compatto e multifunzionale.
	Inserimento di nuove funzioni e attrattori intorno ai principali spazi pubblici e alla tranvia.
	Aumentare le attività creative e formative.
	Promuovere la creazione di attrezzature e servizi di supporto per le aziende produttive.
	Introdurre tipologie abitative e lavorative innovative rivolte soprattutto ai giovani.
	Edificazione prevalentemente residenziale e di riprofilatura dei margini sfrangiati.
	Individuazione di due assi di riorganizzazione spaziale e funzionale che si incrociano sulla piazza del Municipio:
	1) il primo in direzione Nord Sud costituito da viale Nenni e dalle limitrofe aree a verde attrezzato, dal nuovo centro fino al parcheggio scambiatore, connotato da funzioni rare culturali e direzionali, dal primato dello spazio pubblico, sostenuto dalla tranvia: 2) il secondo in direzione Est Ovest, costituito dalla doppia direttrice via Pascoli-via Donizzetti, e relative piazze, caratterizzato da spazi di relazione e commerciali (riordino urbanistico ed edilizio sui fronti e sui piani terreni degli edifici esistenti).

Utoe 5 - Casellina	Riqualificazione dell'area dismessa dell'ex fonderia delle Cure.
	Attivazione di processi di riqualificazione e integrazione nei tessuti produttivi esistenti (ferma restando la destinazione produttiva).
	Rafforzamento funzionale dei nuclei storici esistenti lungo la via Pisana; interventi di razionalizzazione del traffico ed eventuale prolungamento della tranvia, o di mezzo assimilabile, verso Ovest.
	Riqualificazione dei tessuti urbani adiacenti al parco dell'Acciaio.
Utoe 6 - Piscetto	Realizzazione del comparto per le attività produttive e per altre attività integrate e complementari, nella zona del Padule.
	Riqualificazione delle attività produttive esistenti.
	Previsione di un'area per attività prevalentemente commerciali (con funzioni complementari e pubblici esercizi) in connessione con lo svincolo autostradale.
	(Eventuale) prolungamento del tracciato tranviario e realizzazione di parcheggio scambiatore (in connessione con area commerciale).
	Rafforzamento funzionale e spaziale dei tessuti storici lungo la via Pisana.
Riqualificazione urbanistica e ambientale delle aree di margine adiacenti all'autostrada (lato Est).	
Utoe 7 - L'Olmo-Borgo ai Fossi	Riqualificazione dei tessuti non destinati alla produzione.
	Recupero e riqualificazione ambientale delle aree lungo il Vingone; mantenimento di un varco ambientale presso San Giuliano.
	Rafforzamento funzionale e morfologico dei nuclei storici attestati o prossimi alla via Pisana, anche in rapporto con il riordino della mobilità.
	Modesti completamenti residenziali.
Riconversione del comparto del Ministero delle Finanze e della porzione in corso di dismissione della centrale Enel, privilegiando funzioni pregiate.	
Utoe 8 - S.Colombano, Badia a Settimo	Parco fluviale dell'Arno.
	Passerella ciclo-pedonale di raccordo con la stazione di S. Donnino.
	Contenute integrazioni residenziali finalizzate alla ridefinizione degli argini dei nuclei edificati.
	Mantenimento delle aree libere con funzioni di agricoltura periurbana (compatibilità ambientale, rispetto delle trame fondiarie persistenti).
	Qualificazione degli spazi pubblici centrali.
Utoe 9 - Capannuccia-Viottolone	Riordino e completamento della viabilità di servizio al sistema industriale e raccordo con lo scalo ferroviario di previsione.
	Riqualificazione ambientale dei varchi ineditati.
	Definizione della centralità dei nuclei storici e ruolo urbano della via Pisana.
	Recupero delle aree di degrado della piana e integrazione residenziale attraverso interventi puntuali di modesta entità.
	Raccordo della viabilità comunale con lo svincolo della bretella per Prato.
Utoe 10 - Rinaldi	Integrazione residenziale.
	Riordino viario: tracciato alternativo rispetto alla strada interna al nucleo antico.
	Recupero ambientale delle aree degradate.
	Recupero senza volumi aggiuntivi di insediamenti incompatibili.
	Tutela delle aree di paesaggio agrario storico.
Utoe 11 - S. Martino alla Palma, Santa Maria a Marciola	Tutela e riqualificazione delle forme insediative e paesistiche caratteristiche del contesto agricolo e boschivo.
	Individuazione di percorsi e itinerari all'interno della rete viaria pubblica e vicinale esistente, finalizzati alla fruizione degli elementi di rilievo storico e ambientale.
	Potenziamento e diversificazione degli insediamenti produttivi.
Utoe 12 - San Vincenzo a Torri	Tutela e valorizzazione ambientale del fondovalle Pesa.
	Integrazione residenziale a monte della strada provinciale, in continuità con il recupero dell'insediamento zootecnico dismesso.
	Rafforzamento funzionale e spaziale della centralità esistente, anche attraverso la realizzazione di nuova viabilità provinciale esterna all'abitato di S. Vincenzo a Torri.
Utoe 13 - Mosciano-Casignano-Giogoli	Tutela e riqualificazione delle forme insediative e paesistiche caratteristiche del contesto agricolo.
	Individuazione di percorsi e itinerari all'interno della rete viaria pubblica e vicinale esistente, finalizzati alla fruizione degli elementi di rilievo storico e ambientale.
Utoe 14 - Poggio Secco-Giogoli Rossi	Tutela e riqualificazione delle forme insediative e paesistiche tipiche del contesto agricolo.
	Individuazione di percorsi e itinerari all'interno della rete viaria pubblica e vicinale esistente, finalizzati alla fruizione degli elementi di rilievo storico e ambientale.

Fonte: nostra elaborazione; sintesi dei contenuti dell'Atlante delle unità territoriali organiche elementari, elaborato n. Pr 9 del Piano strutturale del comune di Scandicci

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Qualunque Piano Strategico è tale se ha una “filosofia” che lo tenga “insieme”: che ne giustifichi le ambizioni. In una parola, necessita di un proprio *filo rosso*. Qual è dunque questo filo conduttore che intesse di sé il Piano che qui presentiamo? Abbiamo già cercato di dipanarlo sia attraverso la formazione del quadro conoscitivo, sia nella formulazione e nell’argomentazione degli obiettivi e delle strategie che questo Piano connotano.

E’ un filo che abbiamo inteso individuare e seguire lungo la stretta connessione tra quelle che abbiamo designato come le “vocazioni” di Scandicci e la loro altrettanto stretta correlazione con lo scenario che il Piano strutturale del comune delinea per il futuro del suo territorio, del suo sistema sociale ed economico e della sua stessa qualificazione geografica e funzionale nel panorama toscano e dell’Italia centrale. Ma quello stesso filo rosso ci porta anche al *Quadro Strategico Regionale* con la crucialità del legame tra il sistema fiorentino e il sistema costiero nella rete intermodale e logistica transnazionale, ove Scandicci può giocare un ruolo di rilievo ai fini della complessiva riuscita di quella stessa strategia.

Dunque, proviamo a riassumere le scansioni essenziali di questo filo conduttore:

- Scandicci come cerniera attiva e densa di funzioni e di opportunità di sviluppo tra l’area fiorentina e l’area costiera. Ma non come luogo di mera transizione. Non abbiamo utilizzato il termine *porta* in un’accezione così riduttiva. Bensì nell’accezione di un “luogo” ben attivo e riconoscibile: nella densità del suo tessuto manifatturiero, nella qualità della sua residenzialità, nell’integrità estetica del suo paesaggio collinare, nel senso diffuso di appartenenza dei suoi abitanti, nell’apprezzamento generalizzato del suo ceto imprenditoriale per il contesto scandiccese, nella forza integrativa del mondo del lavoro, nella vitalità del volontariato e della vita civica. Il tutto non nella chiave di un’isola felice, ma come snodo problematico eppur ricco di potenzialità sulla scala della metropoli fiorentina e della Toscana centrale;
- Scandicci che si propone “definitivamente” e per conseguenza come “città”: chiara, netta e identificata, ben riconoscibile nella sua contemporaneità. Una contemporaneità di cui vuol fare tesoro e proprio segno distintivo. Una contemporaneità che vuol tradursi in una variegata pluralità di iniziative e di progetti specifici, tutti riassumibili, comunque, in una nuova “offerta” di creatività per le energie interne alla società urbana scandiccese. Ma anche e soprattutto per tutte le energie che da e verso Scandicci possono essere mobilitate laddove il suo messaggio di contemporaneità venga effettivamente declinato nella chiave dell’attrattività, per l’appunto, di una città nuova. Tale nelle sue forme architettoniche e infrastrutturali. E per le opportunità, per i nuovi talenti, per le sue capacità di accoglienza e per le nuove risorse cognitive e formative che è in grado di mettere in movimento e di organizzare nell’oggi come nel lungo periodo;
- Scandicci attenta custode del proprio patrimonio manifatturiero e della qualità del lavoro e dell’imprenditoria che racchiude ed integra in sé come parte costitutiva della propria vitalità. Come elemento saliente del proprio capitale sociale. Un patrimonio aperto al mercato globale e in settori di punta per la stessa capacità competitiva nazionale. E’ una “custodia” che necessita di strumentazioni innovative e, a monte, di una nuova cultura distrettuale d’impresa cui conferire sostegni tanto indiretti quanto essenziali, ...dalla formazione alla mobilità, alla logistica al legame con la produzione di ricerca e la sperimentazione di nuovi servizi. In ogni caso Scandicci si considera e si proietta strategicamente in un’angolazione del tutto “neindustriale” e non certo “post...”;

- Scandicci che sa ben tenere insieme i due volti del suo paesaggio urbano: quello rurale, collinare, dei borghi e delle frazioni di campagna, da un lato, e quello della città densamente costruita in pianura e altrettanto segnata da case, aziende e infrastrutture, dall'altro. E le tiene insieme se sa, come vuole, preservare il valore del proprio paesaggio rurale e collinare in quanto parte integrante della propria immagine di città plurale: ove attivamente si conservano le eccellenze antiche e nuove di una città che gioca la propria modernità nella loro integrazione. Non a caso Scandicci si sta dando una nuova e altrettanto denotativa centralità urbana, così da prevenire qualunque visione reciprocamente residuale tra le due anime del territorio comunale. Entrambe, come rimarca questo Piano, sono invece ed egualmente essenziali nel connotare il volto del comune e nel renderne attrattive le percezioni che questa sua duplicità di forme può consentire;
- Scandicci, infine, come parte della nuova *governance* territoriale di area vasta e regionale. Una presenza che funga, anche attraverso questo Piano, da fondamento connettivo di quella cooperazione intergovernativa tra i Comuni dell'area fiorentina, così come dell'alto e medio Valdarno, di cui ha estrema necessità la qualità delle politiche territoriali toscane.

Ebbene, se questi sono gli argomenti salienti su cui il Piano è stato costruito nelle ambizioni e nei progetti che le interpretano, e che abbiamo rappresentato nell'articolazione della sua agenda, c'è conclusivamente da chiedersi quali siano le chances del suo possibile successo. Quali le condizioni di una sua possibile efficacia.

È chiaro che le variabili da controllare e orientare sono in numero e per qualità sempre superiori alle capacità di governo. Se così non fosse, non saremmo in quel mondo della complessità che è proprio del nostro tempo. Ed è altresì evidente che solo un buon apparato di monitoraggio e di valutazione può da un lato mitigare le inevitabili incertezze della messa in opera di programmi e progetti e, dall'altro, conferire alle stesse opzioni di Piano la necessaria flessibilità e la indispensabile capacità di autocorrezione che costituiscono un prerequisito per qualunque ambizione credibile di innovazione. Ed è un simile congegno valutatorio che, secondo i suggerimenti di questo Piano, andrà pregiudizialmente messo in moto in diretta collaborazione con gli stakeholders dei suoi progetti. È un'esigenza essenziale vuoi rispetto al Piano in sé, vuoi per quel Piano strutturale, e per le sue stesse necessità di aggiornamento, che del Piano strategico sono e saranno il quadro di riferimento oltre che il presupposto programmatico e "normativo".

Ma l'efficacia di un Piano Strategico sta anche, e pregiudizialmente, nelle sue capacità di creare aspettative mediante la sua stessa formulazione e la sua stessa e conseguente comunicazione. Di essere, per così dire, «efficace *ex ante*». Con la sua capacità, in una parola, di modificare - nel suo stesso porsi e proporsi - scenari attese, scelte, comportamenti individuali e collettivi. Va innescata negli interlocutori più immediati e più lontani la propensione a cogliere nei programmi e nei progetti del Piano quelle nuove visioni e quelle nuove opportunità - dirette e indirette, di fatto e potenziali - che esso delinea con le sue scelte. Si tratta di anticiparne la messa in opera a scala individuale e collettiva, attivando nella "sfera pubblica locale" discussione, attenzione, senso del cambiamento innovativo. Perché è il sistema sociale che il Piano, all'atto stesso della sua "approvazione", al momento della sua "entrata in vigore" (quali che siano le modalità tecniche con cui il Piano esce dal laboratorio per entrare nel dibattito pubblico) deve riuscire a sollecitare nelle sue proprie e specifiche energie. Solo sulla base di un simile impulso può avere attivazione il processo di messa in opera. Per questo, anche quello di Scandicci, come qualunque altro Piano Strategico richiede un possente investimento politico e una sapiente strategia di coinvolgimento collettivo.

Infine, c'è un terzo elemento di cui tener conto nel domandarsi se e come il Piano Strategico di Scandicci produrrà risultati o resterà una mera esercitazione accademica. Ed è un fattore positivo, che gioca a favore dell'efficacia del Piano. Proprio nella sua articolazione tematica e metodologica essenziale quello scandiccese è un Piano molto in sintonia con le scelte che la Regione Toscana sta compiendo per attivare nuovi approcci e strumenti del governo del territorio. Innovazioni che attengono alle "agende" statutarie e strategiche del Piano regionale di indirizzo territoriale, in cui riecheggiano gran parte delle tematiche che il Piano di Scandicci ha inteso almeno trattare; e innovazioni che presuppongono, a monte, un'accezione delle politiche territoriali ove si vuol superare il diaframma concettuale tra programmazione socio-economica e pianificazione territoriale, in vista di una nuova stagione ove le due dimensioni si integrino in una visione "strutturale" e "strategica" unitaria. Ebbene il "caso" Scandicci, se sa rileggere e sviluppare in tale chiave il nesso tra Piano strutturale e Piano Strategico, può trarre da tale sintonia l'opportunità, tra i Comuni toscani, di agire da apripista lungo un percorso significativo per l'intero contesto regionale.

Il Piano Strategico di Scandicci, conclusivamente, definisce le prospettive evolutive di medio-lungo periodo di un'area complessa, attraverso idee progettuali che da un lato aumentano la competitività del sistema, dall'altro ne salvaguardano la qualità ambientale. Queste linee sono state oggetto di valutazione nel corso di una serie di incontri seminariali con le amministrazioni provinciali di Firenze, Pisa e Livorno e con le amministrazioni comunali delle maggiori città dell'area.

La logica centrale è partire dai punti di forza e dalle eccellenze che questo sistema economico-sociale già possiede, per farne sviluppare tutte le potenzialità. Dall'altra parte, in modo coordinato e complementare, il Piano della Mobilità indica le direttrici di intervento che possono favorire l'accessibilità differenziata e sostenibile all'area stessa.

Sia il Piano Strategico che quello della Mobilità si declinano in idee progettuali che hanno una coerenza complessiva, anche se per la loro pratica realizzazione è necessario che si verifichino alcune condizioni, prima fra tutte quella del concerto di risorse finanziarie pubbliche e private.

Si può rilevare però, fino da ora, che questa operazione di autoriconoscimento territoriale, di individuazione e di valorizzazione delle eccellenze, oltre che di messa in sinergia degli elementi di forza, abbia già prodotto una serie di risultati importanti:

- 1) Ha consentito la verifica e la conferma della validità dell'individuazione del Sistema territoriale "Corridoio 1- Corridoio Tirrenico":** Qui sta non solo il futuro della Toscana come sistema produttivo dinamico e competitivo, ma sta anche il ruolo nazionale e internazionale di questa regione, di snodo fra il corridoio tirrenico e le autostrade del Mare, da una parte, e il Corridoio 1, che unisce l'Italia con l'Europa centrale e settentrionale, dall'altro. Questa "Toscana delle città" ha il suo punto di forza nella presenza simultanea di tradizioni manifatturiere, di alta qualificazione tecnica e scientifica, di elevata apertura internazionale. Quelli che potenzialmente potrebbero essere punti di debolezza (la qualità infrastrutturale, la ridotta dimensione delle città) possono diventare punti di forza nel momento in cui le città medie fanno sistema fra loro e diventano una metropoli multipolare, ben collegata al suo interno e con il resto del mondo.
- 2) Ha reso possibile la definizione di una strategia coerente con gli obiettivi della programmazione dei Fondi Comunitari 2007-2013,** ribaditi nel Quadro Strategico Nazionale italiano. L'intera strategia è concepita infatti in un quadro sovracomunale, di specializzazione di funzioni in un'ottica territorialmente vasta che definisce i progetti in coerenza con la pianificazione di tutti i livelli istituzionali e in una prospettiva di "rete di città medie". Nella precisazione delle idee progettuali si è proceduto attraverso un metodo di

ascolto e concertazione, verificando continuamente la possibilità di stringere alleanze e partenariati con le forze e le rappresentanze socio-economiche della regione. Una volta definito e approvato il Piano, questo metodo sarà confermato e consolidato con un processo di verifica, monitoraggio, ascolto e messa a punto dei progetti durante l'intero arco dell'intervento.

- 3) **Ha inquadrato, infine, lo sviluppo dell'area di Scandicci, e più in generale dell'area fiorentina di sud-ovest, nella prospettiva dello sviluppo regionale,** caratterizzata da una transizione verso l'economia terziaria, nella quale però non si intende rinunciare alla vocazione manifatturiera, ma che, anzi, individua nei distretti industriali di alto livello qualitativo, come quello appunto della pelletteria di alta gamma che ha in Scandicci il suo centro, altrettanti punti di forza che costituiscono la strada maestra per una evoluzione virtuosa del sistema. Una evoluzione, in particolare, verso gli investimenti in capitale umano e nella formazione, come pure verso l'innovazione formale (lo stilismo, il design...), in un quadro generale che è ispirato da una forte vocazione alla contemporaneità.