

# Comune di Scandicci

## Piano strutturale

Elaborato n. ES 4

### **Piano di indirizzo e regolazione degli orari**

Arch. Camilla Perrone  
con il contributo del Settore Sviluppo economico

Il Sindaco  
Giovanni Doddoli

L'assessore all'urbanistica  
Simone Gheri

Il responsabile del procedimento di formazione  
del nuovo P.R.G. e coordinatore dell'ufficio  
di piano:  
il dirigente del settore edilizia ed urbanistica  
Lorenzo Paoli

Il garante dell'informazione:  
Cinzia Rettori

Contributi di settore:

Il dirigente del settore opere pubbliche,  
manutenzione ed ambiente  
Dario Criscuoli

Il dirigente del settore parchi e qualità della  
vita urbana  
Andrea Martellacci

Servizio P.R.G., pianificazione territoriale, edilizia pubblica:  
Alessandra Chiarotti, Palma Di Fidio, Gelsomino Fiordelisi,  
Ivonne Montanari, Cinzia Rettori, Maria Laura Rossi

Contributi intersettoriali:

Settore opere pubbliche, manutenzione ed ambiente  
Settore sviluppo economico  
Settore polizia municipale / ufficio traffico  
Settore avvocatura e affari legali / servizio patrimonio  
Settore servizi sociali educativi e culturali  
Servizio informatica comunale  
Servizio attività edilizie  
Ufficio stampa

Consulenti:

Gruppo di progetto:  
Coordinatori - Gianfranco Gorelli, Giancarlo Paba  
Collaboratori - Giovanni Allegretti, Diamante Boutourline Young,  
Giulio Giovannoni, Alessandra Guidotti, Roberto Lembo,  
Camilla Perrone, Chiara Santi, Ilaria Scatarzi, Iacopo Zetti  
Tirocinanti - Elisa Cappelletti, Christian Ciampi,  
Gabriella Granatiero, Marco Trabalzini

Aspetti geologici:  
Pietro Accolti Gil, Nicoletta Mirco

Aspetti agronomici:  
Gianluca Galli

Aspetti economici:  
Mauro Lombardi

Aspetti sociologici:  
Annick Magnier

Aspetti ambientali:  
Ilaria Baldi

Aspetti infrastrutturali:  
Andrea Bacci

Aspetti normativi urbanistico-edilizi:  
Antonio Benfante

Aspetti energetici:  
Studio BeM - Francesco Baroncelli, Marco Moschini

Monitoraggio del mercato immobiliare:  
Scenari Immobiliari S.r.L.

Aspetti giuridici:  
Natale Giallongo

Maggio 2004

## **INDICE**

### **INTRODUZIONE**

1. Il piano di indirizzo e di regolazione degli orari: impostazioni e struttura
2. L'iter legislativo
3. Note introduttive

### **PARTE I. I TEMPI DELLA CITTÀ**

1. Politiche dei tempi e linee guida
2. Il contesto territoriale
3. Il contesto economico
4. Il contesto socio-demografico
5. L'ascolto e il coinvolgimento degli abitanti: il quadro delle relazioni spazio/temporali

### **PARTE II: STRATEGIE, PROGETTI E STRUMENTI**

1. Linee di atteggiamento progettuale
2. Obiettivi
3. Aree strategiche di intervento per la regolazione degli orari e la riqualificazione dello spazio
4. Azioni/progetto
  - 4.1 le azioni strategiche
  - 4.2 Le azioni/progetto per luoghi
    - AZIONE/PROGETTO 1: I TEMPI DEL NUOVO CENTRO
    - AZIONE/PROGETTO 2: RIDISEGNO ORGANICO DELLA CITTÀ CENTRALE
    - AZIONE/PROGETTO 3: RIDISEGNO DELLA FIGURA DEI BORGHI
5. Linee guida per il miglioramento e per la stesura del Regolamento Urbanistico

### **APPENDICE**

Schede Tecniche

# Piano d'indirizzo e di regolazione degli orari del comune di Scandicci

---

## INTRODUZIONE

### **1. Il piano di indirizzo e di regolazione degli orari: impostazioni e struttura<sup>1</sup>**

Il piano di indirizzo e di regolazione degli orari della città è stato realizzato in applicazione della L. R. 38/98, *Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città*.

Attraverso questa legge, la regione toscana, “in armonia con i principi fissati dallo statuto e dalla legge regionale 16 gennaio 1995, n. 5 ‘Norme per il governo del territorio’ e successive modifiche, nel rispetto delle competenze di cui all’art. 36, comma terzo, della legge 8 giugno 1990 n. 42 “Ordinamento delle autonomie locali” riconosce come metro di misura delle trasformazioni del tempo e dello spazio urbano:

- a) il diritto delle donne e degli uomini alla scelta del tempo di vita;
- b) la soggettività delle bambine e dei bambini;
- c) il valore delle diversità etniche e culturali”.<sup>2</sup>

La stessa legge promuove tre principi fondamentali nella gestione della città e dei tempi<sup>3</sup>:

- la qualità della vita e la dimensione di comunità nella progettazione degli spazi;
- l’accessibilità alle attività lavorative e ai servizi destinati alla cura, alla vita di relazione e alla crescita culturale e ricreativa;
- il coordinamento degli orari e dei servizi per un’armonizzazione dei tempi urbani.

Sulla base di queste premesse definisce i contenuti e gli obiettivi del piano di indirizzo e di regolazione degli orari:<sup>4</sup>

1. il riconoscimento della soggettività dei bambini e delle bambine, in particolare dei loro diritti alla qualità della vita, al gioco, alla sicurezza come strumento di qualificazione dello spazio urbano;

---

<sup>1</sup> Alcuni spunti per la trattazione di questo tema sono tratti da: M. Giusti, G. Paba, *Abitare il tempo. Una guida alle politiche sui tempi*, Amministrazione provinciale di Firenze, Tipografia L’immagine, Firenze, 1999.

<sup>2</sup> Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38, art. 1, comma 1

<sup>3</sup> Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38, art. 1, comma 2

<sup>4</sup> Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38, art. 3

2. organizzare l'accessibilità ai servizi socio-sanitari, scolastici, per il tempo libero in relazione al sistema dei tempi urbani e della mobilità;
3. armonizzazione del sistema dei servizi in relazione alla diversificazione e pluralità dell'offerta e alla gestione coordinata dei tempi favorendo l'autodeterminazione del tempo, l'organizzazione del lavoro in funzione della cura domestica piuttosto che dell'offerta dei servizi e così via..

Con l'adozione del piano di indirizzo e di regolazione degli orari, l'Amministrazione intende sostenere uno **strumento di promozione di azioni dirette al coordinamento degli orari dei servizi pubblici e allo sviluppo di interventi di miglioramento delle modalità di erogazione dei servizi stessi.**

Il comune si propone come soggetto promotore di azioni in uno scenario di interazione tra attori e soggetti istituzionali e privati. Soprattutto sostiene e propone un approccio strategico alla gestione dei tempi urbani e alla promozione di politiche temporali in due direzioni:

1. verso la costruzione di quadro di azioni intergrate relativamente ai temi e agli strumenti di governo del territorio vigenti o in corso di approvazione.

L'integrazione tra saperi tecnici provenienti da diversi ambiti tematici rappresenta la linea strategica per definire le regole statuarie del governo del territorio. L'integrazione e il coordinamento delle linee progettuali e degli obiettivi dei diversi strumenti di pianificazione rappresenta quindi l'obiettivo dell'intero processo di pianificazione. La L.R. 38/98, riconosce una relazione esplicita tra lo spazio e il tempo: le regole di trasformazione del territorio e della città si intrecciano inevitabilmente con le strategie temporali e le geografie d'uso dello spazio degli abitanti;

2. secondo un approccio aperto al sapere degli abitanti e al riconoscimento delle specificità locali.

Le forme di conoscenza portate dagli utenti quotidiani delle politiche dei tempi, sono particolarmente appropriate e rilevanti nella ricostruzione delle molteplici dimensioni di una situazione complessa e articolata. Rappresentano soprattutto un'integrazione fondamentale del sapere tecnico-scientifico, al quale è affidato il compito di gestire il tema dei tempi. La complessità del tema dei tempi richiede un atteggiamento e un approccio capace di circoscrivere e riconoscere le particolarità di ciascuna situazione. È fondamentale infatti individuare i percorsi di approfondimento nella gestione delle azioni/progetto, rinunciando a progetti apparentemente omnicomprensivi, più spesso, realmente superficiali. Il trattamento del tema dei tempi richiede quasi sempre un doppio registro di azione: - un percorso, parzialmente esaustivo, di ricognizione delle problematiche e di ricostruzione del contesto, circoscritto alle operazioni conoscitive;

- un quadro di coordinamento degli orari dei servizi pubblici relativi all'assistenza, alle attività culturali, formative e ricreative, al sistema dei trasporti;

- un percorso di individuazione di questioni e problemi 'molto locali', da trattare e gestire attraverso la configurazione di progetti integrati e processi di coinvolgimento degli abitanti.

Il principale carattere di questo piano è la sua trasversalità. Vengono infatti affrontati temi e questioni trattati da altri strumenti di pianificazione, che interagiscono con le politiche temporali. Questioni amministrative, problemi burocratici, problemi sociali e urbanistici, sono intrecciati e trattati parallelamente e trasversalmente.

L'elaborazione di questo strumento si inserisce in un processo articolato secondo due fasi: da un lato la costruzione di materiali conoscitivi e la produzione di indagini di settore, dall'altro la definizione di linee strategiche di sviluppo del territorio. Il piano quindi attinge a questo processo e soprattutto interagisce con la sua dimensione propositiva e strategica. I materiali conoscitivi prodotti nell'ambito di questo processo costituiscono infatti gli elementi necessari e fondativi degli indirizzi di governo dei tempi e degli orari delineati. Essi vengono infatti citati, e in parte riportati nel testo, coerentemente e contestualmente al tema trattato in questo piano.

Il piano si aggancia alle linee strategiche della pianificazione sostenute dal Piano Strutturale e costruisce un quadro di azioni/progetto coerente all'intero processo di trasformazione della città.

L'obiettivo è quello di contribuire, come altri approfondimenti e piani di settore, al processo di progettazione integrata e strategica intrapreso dall'amministrazione come politica di governo del territorio.

Il metodo adottato da questo piano, si basa sull'adozione di più registri di indagine che consentono di muoversi a diverse scale di inquadramento e trattamento dei problemi; che consentono di articolare gli indirizzi progettuali su temi e ambiti spaziali, riferiti all'intero contesto territoriale e a luoghi specifici.

Questo documento è composto da quattro parti che rappresentano i contenuti del piano.

La prima parte contiene una ricostruzione del quadro conoscitivo relativamente agli aspetti economici e sociali; l'individuazione di alcune linee di orientamento relative alle politiche dei tempi, adottate e articolate nelle azioni/progetto e sviluppate nelle parti successive.

La seconda parte è dedicata alla configurazione di strategie d'azione, progetti operativi e strumenti di attuazione e definizione dei problemi e delle loro risoluzioni. L'articolazione di alcune linee di atteggiamento progettuale precede la definizione di un quadro sinottico di obiettivi di metodo e operativi, e la configurazione di una serie di azioni/progetto organizzate secondo scale diverse di trattamento dei problemi e articolate secondo temi e questioni connesse allo sviluppo integrato e strategico del territorio.

La terza parte sviluppa alcune linee guida per il miglioramento delle azioni intraprese e degli obiettivi annunciati. Sostanzialmente fornisce gli indirizzi per l'orientamento degli approfondimenti connessi alla stesura e all'approvazione del regolamento urbanistico e più in generale a una gestione delle politiche dei tempi di lunga durata.

## 2. L'iter legislativo<sup>5</sup>

Questo breve inquadramento legislativo del tema dei tempi e delle politiche temporali, peraltro variamente richiamato nel corso del testo, non intende esaurire il percorso legislativo che ha condotto alla configurazione della L.R. 38/98. non si tratta di una ricostruzione scientifica dell'iter giuridico di configurazione delle prescrizione legislative in materia di tempi e di orari. Al contrario si tratta di un percorso che intende evidenziare quei passaggi normativi che indirettamente nutrono l'approccio alle politiche temporali trattato da questo piano e che istituiscono formalmente anche i punti di contatto tra la disciplina di governo delle trasformazioni del territorio e gli indirizzi per la regolazione e il coordinamento dei tempi e degli orari delle città. La questione del tempo viene analizzata quindi in rapporto alle norme e alle politiche di programmazione territoriale e regionale. A questo livello la tematica del tempo diventa difficile da cogliere, ma è proprio nella definizione dello sviluppo regionale, nel disegno dei piani di coordinamento territoriale, nell'elaborazione dei piani strutturali comunali, che hanno origine i disagi nella gestione amministrativa e sociale del tempo.

Il quadro legislativo in esame è quello che si è consolidato negli ultimi anni nella Regione Toscana e che fa riferimento ai piani di indirizzo territoriale, ai piani di coordinamento provinciale, ai piani strutturali comunali.

La legge regionale di riferimento è sostanzialmente la L.R. 5/95 e (successive modifiche), *Norme per il governo del territorio*. I riferimenti espliciti alle politiche temporali sono numerosissimi e consolidati da un ulteriore ed esplicito provvedimento legislativo relativo al tema, L.R. 96/95, successivamente rielaborato in un testo organico di integrazione alle politiche temporali per la gestione della città, L.R. 38/98, *Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città*, (ampiamente citata precedentemente).

Il trattamento delle politiche temporali è riconoscibile nella legge regionale sul governo del territorio nei seguenti passaggi:

- “Deve essere altresì garantita una corretta distribuzione delle funzioni al fine di assicurare l'equilibrio e l'integrazione tra il sistema di organizzazione degli spazi e il sistema di organizzazione dei tempi nei diversi cicli della vita umana, in modo da favorire una fruizione dei servizi pubblici e privati di utilità generale, che non induca necessità di mobilità.”<sup>6</sup>
- “Il piano territoriale di coordinamento [...] formula indirizzi in ordine al perseguimento delle finalità indicate nell'art. 5, comma 5bis.”
- “Il piano strutturale contiene [...] gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio comunale anche tenendo conto dell'esigenza dell'organizzazione programmata dei tempi di vita, di lavoro e di mobilità dei cittadini; [...] il quadro conoscitivo delle attività svolte sul territorio al fine del riequilibrio e della organizzazione dei tempi, degli orari e delle necessità di mobilità.”<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> I contenuti riportati in questo paragrafo si avvalgono del supporto di piani di indirizzo e di regolazione degli orari redatti in altri comuni della Toscana.

<sup>6</sup> Legge Regionale 5/95, art. 5, comma 5bis

<sup>7</sup> Legge Regionale 5/95, art. 24, commi 2b, 2i

- “Il regolamento urbanistico contiene [...] la individuazione dei criteri di coordinamento delle scelte localizzative con gli atti di competenza del sindaco in materia di orari.”<sup>8</sup>

Questi riferimenti alle politiche temporali nell’impalcatura della legge assumono un valore strategico nel dispositivo normativo. L’organizzazione dei tempi e degli orari diventa infatti uno dei principi e degli strumenti fondamentali per la gestione del territorio alle diverse scale della pianificazione secondo almeno tre orientamenti:

1. la rilocalizzazione delle funzioni finalizzata alla riduzione del traffico e degli spostamenti problematici;
2. la valorizzazione dei soggetti destinatari delle politiche di governo del territorio in rapporto al ruolo delle diverse età nella pianificazione (‘i diversi cicli della vita umana’), bambini, adolescenti, anziani, e più in generale alle molteplici traiettorie temporali della vita quotidiana;
3. il richiamo alla necessità di un collegamento diretto tra regolamento urbanistico e programmazione dei tempi allo scopo di creare e definire le condizioni per il miglioramento dell’organizzazione dei tempi.

Si può dire che il tema del tempo istruisce molti dei passaggi e dei concetti strutturali della legge sul governo del territorio in due modi complementari. In maniera diretta, esplicita e articolata rispetto alla gestione dello spazio e all’accesso al sistema dei servizi (sociali, culturali, assistenziali, formativi ecc...); in maniera trasversale e costitutiva, implicita e suggestiva, rispetto al tema della sostenibilità, delle invarianti strutturali, dello statuto dei luoghi, del quadro conoscitivo.

Questi ultimi quattro temi, si riferiscono alle dinamiche temporali di lunga durata di trasformazione del territorio. In particolare al processo di costruzione condivisa di regole di trasformazione secondo un tempo lungo che ne orienta i ritmi e i le modalità.

Il rapporto che si innesca tra conoscenza e progetto diventa inoltre fondativo di uno stile di governo del territorio e si affida a un tempo circolare di interazione, aggiornamento e fecondazione reciproca.

Il parametro temporale rappresenta quindi una strategia di fondo nei processi di pianificazione alle varie scale territoriali.

Gli indirizzi per la regolazione degli orari delineati in questo strumento, tengono conto di tale dimensione strategica e si riferiscono quindi direttamente all’impostazione, ai principi e alle indicazioni progettuali enunciati nello statuto del piano strutturale a livello comunale<sup>9</sup> e nell’impalcatura del piano di indirizzo territoriale (Pit) che investe l’intero territorio regionale e che sancisce il valore del patrimonio territoriale e degli insediamenti antichi rispetto al tempo lungo della loro organizzazione.

Nella pianificazione di area vasta, a livello provinciale, il punto di contatto tra gestione dei tempi e sistema delle funzioni metropolitane si concentra sui seguenti temi: la pianificazione dei trasporti, l’accessibilità e la localizzazione delle attrezzature e dei servizi, le politiche e le strategie insediative, la gestione delle strutture territoriali di valore ambientale, le politiche commerciali.

---

<sup>8</sup> Legge Regionale 5/95, art. 28, comma 2

<sup>9</sup> Cfr. relazione e norme del Piano Strutturale, elaborati Pr 10, Pr 11.

Al quadro regionale di provvedimenti legislativi che implicitamente o esplicitamente trattano il tema dei tempi nel governo del territorio e nelle politiche pubbliche, fa da sfondo una piattaforma legislativa variamente articolata su temi e obiettivi che anticipa in certi casi, sostiene in altri, l'ultima legge della Regione Toscana 38/98 sul *Governo tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città*.

La tabella che segue sintetizza i passaggi fondamentali dell'iter legislativo relativo al tema dei tempi. L'elenco potrebbe essere naturalmente più lungo e articolato, ma si ritiene utile in questo contesto evidenziare alcuni dei passaggi ritenuti fondamentali, rimandando la trattazione tecnico-scientifica del percorso legislativo ad altri approfondimenti.

| <b>Legge</b>       | <b>Titolo</b>  | <b>Contenuti</b>  |
|--------------------|--|---|
| <b>L. 142/90</b>   | <i>Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali</i>  | L'art. 36 individua nell'Amministrazione Comunale il principale soggetto attuatore delle politiche per l'organizzazione, il funzionamento degli organi, degli uffici e per l'esercizio delle funzioni, ed in particolare delle politiche temporali e, precisamente, affida al Sindaco l'opportunità di intervenire per coordinare gli orari e i tempi della città:<br>"Il Sindaco è inoltre competente, nell'ambito della disciplina regionale e sulla base degli indirizzi espressi dal consiglio comunale, a coordinare gli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti". |
| <b>L.R. 62/92,</b> | <i>Prime norme per la formazione dei Piani per il Coordinamento degli Orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle Amministrazioni Pubbliche</i> | "che si pone l'obiettivo politico di riconoscere il diritto dei cittadini" all'autogoverno individuale del tempo nel quadro di una nuova solidarietà sociale".<br>L'art.3 individua nella regione, il soggetto giuridico chiamato a promuovere le attività di ricerca e di sperimentazione di nuove tipologie di orari e a costruire un osservatorio permanente con l'obiettivo di "analizzare, progettare e verificare l'efficacia degli interventi realizzati". L'art.6 sancisce il ruolo rilevante delle Amministrazioni Comunali nella definizione e nell'attuazione delle politiche temporali.   |
| <b>L. R. 5/95</b>  | <i>Norme sul governo del territorio</i>  | L'art. 5 sancisce che "deve essere altresì garantita una corretta distribuzione delle funzioni al fine di assicurare l'equilibrio e l'integrazione tra il sistema di organizzazione degli spazi e il sistema di organizzazione dei tempi nei diversi cicli della vita umana, in modo da favorire una fruizione dei servizi pubblici e privati di utilità generale, che non induca necessità di mobilità."   |
| <b>L.R. 38/98</b>  | <i>Governo del tempo e dello spazio urbano e pianificazione degli orari della città</i>  | Sancisce le connessioni tra le dinamiche temporali e le trasformazioni dello spazio urbano e introduce Il piano di indirizzo e di regolazione degli orari (i contenuti e gli obiettivi sono articolati nel primo paragrafo di questa relazione)<br>Riconosce come metro di misura delle trasformazioni del tempo e dello spazio urbano:<br>- il diritto delle donne e degli uomini alla scelta del tempo di vita;   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- la soggettività delle bambine e dei bambini;</li> <li>- il valore delle diversità etniche e culturali”</li> </ul> definisce i contenuti e gli obiettivi del piano di indirizzo e di regolazione degli orari: <ul style="list-style-type: none"> <li>- il riconoscimento della soggettività dei bambini e delle bambine, in particolare dei loro diritti alla qualità della vita, al gioco, alla sicurezza come strumento di qualificazione dello spazio urbano;</li> <li>- organizzare l’accessibilità ai servizi socio-sanitari, scolastici, per il tempo libero in relazione al sistema dei tempi urbani e della mobilità;</li> <li>- armonizzazione del sistema dei servizi in relazione alla diversificazione e pluralità dell’offerta e alla gestione coordinata dei tempi favorendo l’autodeterminazione del tempo, l’organizzazione del lavoro in funzione della cura domestica piuttosto che dell’offerta dei servizi e così via..</li> </ul> |
|--|--|--|

### 3. Note introduttive

Questo documento nasce da un lavoro sviluppato nell’ambito delle politiche dei tempi e degli orari, con l’obiettivo di definire un coordinamento degli orari e determinare nuove opportunità fruibili per la città.

Sulla base del quadro legislativo di riferimento in materia di tempi e orari, i Comuni, l’istituzione più vicina ai cittadini, sono chiamati, secondo il proprio ruolo e le proprie competenze, a mantenere e sviluppare i necessari contatti istituzionali con la Regione Toscana, la Provincia, gli altri Comuni interessati, con altri organismi istituzionali e sociali operanti nell’ambito delle tematiche metropolitane.

Anche il progetto del Piano Territoriale degli Orari attuato dal Comune di Firenze, intende assolvere a questo compito istituzionale attraverso un percorso concordato con le parti sociali, le istituzioni e le amministrazioni comunali, allo scopo di facilitare il coordinamento delle attività tra il Comune capoluogo e l’area metropolitana di riferimento.

Si tratta di offrire nuove opportunità per le città, sviluppare l’economia e migliorare le condizioni di vita degli abitanti, realizzare interventi di cooperazione tra i diversi soggetti pubblici e privati, sostenendo lo sviluppo del processo costitutivo della Città Metropolitana Fiorentina.

Il Comune di Scandicci, le Amministrazioni comunali limitrofe, i soggetti istituzionali e sociali hanno sottoscritto, in data 8 aprile 1999, un Protocollo d’intesa con l’impegno di realizzare un progetto di organizzazione e sperimentazione di politiche di gestione degli orari, degli spazi e dei tempi della città.

## PARTE I. I TEMPI DELLA CITTÀ

### 1. Politiche dei tempi e linee guida<sup>10</sup>

Le politiche temporali coinvolgono soggetti con richieste e bisogni differenziati, spesso divergenti e conflittuali. Richiedono un rapporto articolato tra amministratori e cittadini gestito nel rispetto delle molteplici traiettorie che ciascuno intraprende o intreccia nel corso della vita e durante una giornata.

Ognuno ha appartenenze molteplici e investe ruoli e responsabilità diverse e articolate. Il dialogo e il coinvolgimento della pluralità di ruoli e di cittadini, diventa quindi strategico per un governo del territorio efficace, sostenibile, di lunga durata.

La diversificazione degli stili di vita, l'intensificazione e la complicazione delle attività organizzate negli spazi urbani, hanno evidenziato l'importanza del trattamento del tema dei tempi e degli orari, secondo almeno due direzioni dominanti.

**1.** Un trattamento del problema consapevole, razionale, esaustivo, basato sull'articolazione e la diversificazione degli indicatori di riferimento per l'indagine, sulla valutazione e la progettazione di un sistema dei tempi e degli orari di una città e di un territorio, su interventi di regolazione e coordinamento degli orari dei servizi.

I tempi collettivi e i tempi individuali sono cambiati profondamente nelle dinamiche quotidiane di gestione della vita.

Un fattore sicuramente dominante nella determinazione di questo nuovo scenario del tempo nello spazio urbano, è rappresentato dalle nuove modalità e tipologie del lavoro. Orario flessibile, lavoro notturno, part-time, festivo; crescita del lavoro informale e autogestito, diffusione del doppio o del pluri-lavoro, del lavoro stagionale, del lavoro a termine, sono solo alcuni sintomi di un nuovo quadro dell'occupazione che si distanzia enormemente dalla struttura tradizionale del lavoro impiegatizio o di fabbrica e che impone modalità di sguardo e di indagine dense e articolate. La connessione tra lavoro e vita, tra tempi del lavoro e tempi di vita si è consolidata a tal punto da confondere i confini tra sfera privata e sfera produttiva.

Gli stessi ruoli di tipo tradizionale che governavano l'economia familiare si sono scambiati, complicati. L'aumento del lavoro femminile per esempio, nelle sue configurazioni formali e informali, non è stato bilanciato da un riequilibrio dei compiti familiari, basato su un'analoga presenza dell'uomo nelle operazioni tradizionalmente svolte dalle donne.

Un altro fattore decisivo nella definizione di un nuovo diagramma dei tempi urbani è la riconfigurazione della struttura sociale delle città secondo nuove categorie. Questo ha determinato l'intreccio tra numerosi stili di vita, talvolta in contrasto gli uni con gli altri. Il numero delle famiglie tende a diminuire in cambio di un aumento dei *single* e degli anziani che vivono da soli. Di conseguenza la matrice dei bisogni, delle geografie d'uso della città e delle modalità lavorative, tende a complicarsi enormemente sul piano dei tempi e dell'organizzazione dello spazio, dei servizi, delle funzioni e della mobilità urbana.

---

<sup>10</sup> Alcuni spunti per la trattazione di questo tema sono tratti da: M. Giusti, G. Paba, Abitare il tempo. Una guida alle politiche sui tempi, Amministrazione provinciale di Firenze, Tipografia L'immagine, Firenze, 1999.

La riorganizzazione delle relazioni tra città, periferia e territorio aperto; l'intreccio di culture e di geografie d'uso dello spazio urbano; una nuova modalità di gestione del tempo libero del tempo dedicato alle attività formative e culturali, del tempo dedicato alla produzione o al consumo, costituiscono ulteriori fattori del cambiamento e naturalmente ottimi indicatori per la valutazione del contesto e la stesura dei progetti.

Si delinea quindi un panorama delle relazioni spazio/temporali che arricchisce e naturalmente complica le nostre città di molteplici interpretazioni del tempo. C'è il tempo delle famiglie, individuale e collettivo, il tempo degli anziani, spesso da soli, legato a un sistema di offerta di spazi, servizi e assistenza, qualificato e a misura delle loro potenzialità di auto-gestione, il tempo dei bambini legato al sistema della formazione e dell'interazione sociale, il tempo degli studenti, legato all'offerta di attività culturali, formative e di intrattenimento, il tempo dei single lavoratori con bisogni diversi e tempi trasversali rispetto a quelli tradizionali, transmetropolitani spesso, con un'impronta lavorativa ampia ed esigenze di spostamenti articolate su vari registri e tempi e così via.

Si tratta dunque di una riorganizzazione radicale dei meccanismi e degli ingranaggi del sistema territorio-città (in tutti i suoi risvolti: sociali, politici, economici, spaziali), che impone l'analisi delle temporalità e l'adozione di politiche temporali nel quadro di una pianificazione territoriale strategica, di lunga durata.

## 2. Un trattamento del problema in relazione:

- agli strumenti di piano e di governo del territorio, che agiscono a scale diverse e secondo ambiti tematici o aree di intervento articolati su molteplici linee progettuali;
- alle politiche sociali, economiche e urbane che orientano lo sviluppo del territorio in rapporto alle risorse disponibili e alle nuove energie sociali e imprenditoriali;
- alla struttura normativa di riferimento che suggerisce una metodologia progettuale integrata e strategica rispetto alle diverse azioni della pianificazione territoriale; che promuove:

1. “pari opportunità, qualità della vita e dimensione di comunità, nella progettazione degli spazi e delle infrastrutture, nella dislocazione delle funzioni, nella programmazione dei flussi di mobilità, nella modulazione dei tempi d'uso delle attrezzature e dei servizi”<sup>11</sup>;

2. “l'accessibilità alle attività lavorative e ai servizi destinati alla cura, alla vita di relazione, alla crescita culturale e ricreativa, alla vita di relazione, alla crescita culturale e ricreativa, allo scopo di favorire il riequilibrio delle responsabilità professionali e di cura tra donne e uomini, anche mediante una diversa organizzazione dei lavori, e l'integrazione nella vita sociale senza esclusioni”<sup>12</sup>;

---

<sup>11</sup> Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38, art. 1, comma 2 (a)

<sup>12</sup> Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38, art. 1, comma 2 (b)

3. “l’armonizzazione dei tempi della città tramite il coordinamento degli orari dei servizi pubblici e privati”.<sup>13</sup>

## 2. Il contesto territoriale<sup>14</sup>

Il territorio comunale di Scandicci si estende su un’area di 5959 ettari, dal fiume Arno, nella parte settentrionale, fino alla valle della Pesa che ne stabilisce il confine sud-occidentale. I letti dei due corsi d’acqua segnano il confine, rispettivamente, con le amministrazioni di Signa e Campi Bisenzio, e con quella di Montespertoli. Il comune di Scandicci confina inoltre con i comuni di Firenze (nord e nord-est), Impruneta e San Casciano (sud-est), Lastra a Signa (ovest).

La conformazione dei limiti amministrativi e la collocazione del Comune di Scandicci fanno sì che sul suo territorio trovi spazio una ricca molteplicità di ambienti naturali ed antropici, caratterizzati da problemi diversi e da esigenze diverse di tutela e/o trasformazione.

Dal punto di vista politico-amministrativo, il territorio comunale di Scandicci è attualmente suddiviso in 6 Consigli di Circoscrizione (Centro-Ponte a Greve, Casellina, Piana-Zona industriale, San Giusto-Le Bagnese, Zona Collinare, Vingone-Giogoli). Secondo i dati dell’anagrafe comunale, al momento della conclusione della redazione del Piano Strutturale, le Circoscrizioni di Casellina e Scandicci-Centro assorbono insieme il 50% della popolazione dell’intero Comune, che si somma al 18% di residenti presenti nell’area Vingone-Giogoli, al 14% della Zona Industriale e al 12% nella zona di San Giusto-Le Bagnese, al confine con Firenze. Il solo 6% della popolazione residente risulta abitare stabilmente in zona collinare.

Il Comune di Scandicci, con i suoi 50.136 abitanti (ottobre 2001), la densità media di 842,1 abitanti/kmq, la superficie urbana di 2,48 kmq, gli importanti collegamenti viari (che contano 113 km di strade urbane e 61 km di strade extraurbane), rappresenta il secondo comune della Provincia di Firenze dopo il capoluogo.

La sua posizione, a 6 km. dal centro storico di Firenze e lungo una direttrice percorsa da importanti assi viari di collegamento infraregionale ed interregionale, è all’origine della crescita nell’ultimo decennio dell’importanza strategica di Scandicci, non solo limitatamente all’area metropolitana.

Nella pianificazione sovracomunale - rinnovata nell’ultimo quinquennio, a seguito dell’emanazione della Legge Regionale 5/95 - si trovano a più riprese riconosciuti il ruolo nodale di Scandicci e i problemi e le opportunità a questo connessi.

Scandicci è una città sul cammino di una più spinta *autonomia economica e funzionale*. In questo cammino la città ha definito progressivamente i contorni della sua identità e personalità, sul piano sociale e del senso collettivo di appartenenza. Con il lavoro dei suoi abitanti, e attraverso le politiche di gestione della città e del territorio intraprese negli ultimi anni, Scandicci è diventata più città

---

<sup>13</sup> Legge Regionale 22 luglio 1998, n. 38, art. 1, comma 2 (c)

<sup>14</sup> Le descrizioni del contesto territoriale di Scandicci sono tratte dalla *Relazione generale* del Piano Strutturale, elaborato Pr 10.

rispetto al passato: essa ospita uno spettro più ampio di attività, ha raggiunto una personalità riconosciuta nell'area metropolitana, possiede un apparato produttivo importante e dinamico, è dotata di attività culturali in espansione e di un patrimonio storico degli insediamenti e del paesaggio fortemente significativo.

Le attività di trasformazione della città negli ultimi anni si sono verificate in un contesto di apertura, dialogo sociale e coinvolgimento dei cittadini e dei diversi soggetti economici e sociali. In alcuni casi questa politica ha portato ad esperienze innovative, come il forum “Scandicci città sperimentale” e le iniziative di partecipazione nel quartiere di Vingone. Il processo di formazione del Piano Strutturale ha mantenuto aperta questa strada di dialogo e di coinvolgimento degli abitanti. Nel processo di formazione del piano si è praticata una forma di consultazione e di *ascolto attivo* della popolazione, delle associazioni e delle organizzazioni sociali, dei singoli cittadini.

Anche Scandicci però ha i problemi di molte città contemporanee: è una città nuova cresciuta rapidamente e spesso disordinatamente, incompleta e morfologicamente indefinita in alcune delle sue parti. Il tessuto edilizio contemporaneo è caratterizzato da una certa banalità delle case e delle forme edificate (anche se nelle analisi morfologiche sono state ricostruite alcune regole insediative che hanno ‘ordinato’ la città e che è necessario interpretare e confermare). L’insediamento urbano moderno ha inoltre alcuni significativi caratteri positivi (residenze inserite in un paesaggio relativamente disteso, aperto, decongestionato, spesso diluito nel verde) che pure è necessario conservare.

### **3. Il contesto economico<sup>15</sup>**

La città di Scandicci è caratterizzata dalla presenza di *un settore produttivo importante e dinamico*, con imprese talvolta collocate nel campo della produzione di qualità (in particolare, ma non soltanto, nel settore della moda). L’evoluzione economico-produttiva di lungo periodo del territorio compreso nel Comune di Scandicci si presenta fin dall’immediato di notevole interesse, perché costituisce –all’interno della provincia di Firenze – uno degli ambiti territoriali maggiormente investiti da una profonda ed estesa dinamica di trasformazione. Quest’ultima è stata multidimensionale, in quanto si è sviluppata su molteplici piani (economico, insediativo, socio-demografico), e ha mostrato nel corso dei decenni differenti traiettorie a livello settoriale, con mutamenti qualitativi di rilevante entità. Alcuni dei settori produttivi di Scandicci hanno infatti un carattere particolare: sono legati all’innovazione, all’invenzione di nuovi prodotti, all’impiego significativo di creatività e intelligenza collettiva. È quindi possibile immaginare un’ulteriore positiva

---

<sup>15</sup> Le descrizioni del contesto economico di Scandicci sono tratte dalla relazione sulla *Dinamica di lungo periodo del territorio di Scandicci* del Piano Strutturale, elaborato Es 1; dalla *Relazione sugli Aspetti sociali della città*, elaborato Es 2.

complicazione della struttura economica di Scandicci, nella direzione di un “allungamento” dei cicli produttivi esistenti nel campo della formazione, della cultura, dell’arte e della tecnologia ambientale, del commercio specializzato e dell’esposizione.

Il quadro economico e produttivo di Scandicci risulta definito da tre processi di lungo periodo:

1. la presenza dell’industria a Scandicci non mostra segni di cedimento, anzi è rilevabile una lieve crescita, confermando ancora una volta la fisionomia peculiare della città.
2. Cambiamenti significativi sono intervenuti nell’ambito del terziario, con un aumento rilevante degli altri servizi e il decremento del commercio.
3. La tradizionale configurazione produttiva di Scandicci, ovvero la distribuzione inter-settoriale delle attività tra industria e terziario, appare confermata, sia pure con i mutamenti interni al secondo.

Il territorio di Scandicci ha mostrato una sequenza evolutiva in quattro decenni, contraddistinta nell’industria dal susseguirsi di due fasi: ad una prima di sviluppo rapido e intenso è seguita una seconda di consolidamento e espansione. La matrice genetica dei fenomeni indicati è individuabile in almeno tre processi strettamente intrecciati:

1. flussi migratori di attività
2. Espansione e rafforzamento delle attività esistenti
3. Andamenti differenziali a livello settoriale, dal momento che la meccanica è stata protagonista della prima fase e la pelletteria della seconda.

La spinta espansiva dell’ultimo scorcio del secolo scorso ha come protagonista l’impresa di piccola dimensione, che sembra aver svolto una duplice funzione: 1) componente strutturale importante del ciclo espansivo delle pelletteria e dell’industria della moda in genere, 2) supporto e consolidamento occupazionale in una fase di ristrutturazione dell’impresa medio-grande nel caso della meccanica.

Il quadro dell’industria manifatturiera all’inizio degli anni ’90 vede pertanto una elevata specializzazione settoriale (meccanica e pelletteria), con caratteri morfologici ed evolutivi molto differenti. La prima, in un orizzonte di moderata contrazione, è caratterizzata dalla compresenza di unità medio-grandi e dalla consistente diffusione di piccole entità soprattutto di livello artigianale. Per quanto attiene alla tipologia degli output predomina la produzione di macchine utensili e di componenti elettromeccaniche, con una non irrilevante presenza di meccanica leggera, ovvero mix di lavorazioni a finalità intersettoriali, che si estendono dalla edilizia alla pelletteria e alla stessa meccanica. La pelletteria e la moda in generale, nell’ambito di una traiettoria di sviluppo senza interruzioni, assumono invece una configurazione produttiva peculiare: nel corso del tempo si sono consolidate sia grandi unità produttive, in grado di agire come global player sui mercati mondiali, sia un sistema di piccole aziende conto-terziste, distribuite sul territorio e via via organizzate in una vera e propria “piramide della sub-fornitura”. Contemporaneamente all’aumento del numero delle unità “satellite” si è però verificata una progressiva contrazione delle realtà “autonome”, cioè quelle capaci di ricercare propri spazi di

mercato. La dinamica crescente della costellazione di imprese distribuite intorno ai grandi leader si è associata alla contrazione di spinte economico-produttive dotate di autonomia su piccola scala.

Un aspetto importante, connesso a quello appena descritto, è il sostanziale innalzamento qualitativo dei beni finali, esiti di processi lavorativi frammentati e sparsi nell'area locale e in zone limitrofe.

Le due principali specializzazioni settoriali hanno mostrato dinamiche asimmetriche: forte espansione e successivo contenimento la prima; espansione continuata con ritmi elevati e al tempo stesso meno sostenuti la seconda. I processi hanno dato origine a cambiamenti morfologici e a differenti tipologie qualitative: nella prima tendono a prevalere lavorazioni e prodotti di contenuto qualitativo medio-basso, intorno ad un numero ristretto di entità dinamiche di rilevanti dimensioni; nella seconda si è realizzato uno spostamento accentuato verso standard di qualità medio-alta, nell'ambito di costellazioni economico-produttive gerarchiche.

L'evoluzione di lungo periodo delle attività industriali è contraddistinto da una serie di aggiustamenti cumulativi, che hanno prodotto elementi di vera e propria discontinuità. L'eccellenza è divenuta un aspetto peculiare di una parte rilevante dell'apparato produttivo locale.

| <b>Scandicci</b> | <b>1971</b> | <b>1981</b> | <b>1991</b> |
|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Attività         |             |             |             |
| manifatturiere   | 67,23       | 60,86       | 64,76       |
| Edilizia ed      |             |             |             |
| impiantistica    | 17,53       | 20,69       | 15,28       |
| Servizi          | 15,19       | 18,2        | 19,94       |
| Altro            | 0,05        | 0,25        | 0,02        |
| <b>TOTALE</b>    | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  |

|      | <b>Pelle e cuoio</b> | <b>Meccanica</b> |
|------|----------------------|------------------|
| 1971 | 100                  | 100              |
| 1981 | 247,98               | 137,1            |
| 1991 | 350,58               | 192,2            |

A fronte delle peculiarità evolutive, delle caratteristiche morfologiche e delle tipologie qualitative del secondario si sono sviluppati ben altri aspetti del terziario.

dagli anni '90 a Scandicci siano svolte alcune funzioni, la cui dimensione esplicativa è quasi certamente provinciale (logistica, trasporti, commercio all'ingrosso).

Un elemento aggiuntivo da mettere in risalto è la traiettoria di crescita continua del settore, probabilmente in seguito a processi di redistribuzione territoriale delle attività e di espansione quantitativa del loro volume. E' doveroso enfatizzare il fatto che questa tipologia di processi si è comunque sviluppata in modo spontaneo, senza interventi programmati dall'alto, nel senso che la dinamica insediativa ha perseguito logiche di convenienza localizzativa, più che rispondere a disegni di sviluppo settoriale mirati e connessi strategie di più ampio respiro.

| <b>TAB. 14 COMMERCIO</b>                 |                  |                  |                  |                  |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>saggi di variazione degli addetti</b> |                  |                  |                  |                  |
| <b>AREA</b>                              | <b>1961-1951</b> | <b>1971-1961</b> | <b>1981-1971</b> | <b>1991-1981</b> |
| Calenzano                                | 118,18           | 105,21           | 181,56           | 44,89            |
| Campi Bisenzio                           | 69,27            | 63,39            | 82,67            | 33,14            |
| Firenze                                  | 62,95            | 8,86             | 13,25            | 1,17             |
| <b>Scandicci</b>                         | <b>63,94</b>     | <b>183,67</b>    | <b>121,82</b>    | <b>21,48</b>     |
| Sesto Fiorentino                         | 63,12            | 179,89           | 101,86           | 30,38            |
| Provincia                                | 55,55            | 17,39            | 28,41            | 12,61            |

*Ns Elaborazione su dati Istat*

| <b>TAB. 16 SERVIZI</b>                                  |             |             |
|---|-------------|-------------|
| <i>pesi % addetti su totale provinciale (1981-1991)</i> |             |             |
| <b>AREA</b>   | <b>1981</b> | <b>1991</b> |
| Calenzano   | 0,88        | 1,39        |
| Campi Bisenzio  | 1,74        | 1,44        |
| Firenze   | 70,36       | 68,07       |
| Scan dicci  | 2,41        | 2,69        |
| Sesto Fiorentino  | 2,51        | 3,63        |
| Provincia   | 100         | 100         |

*Ns elaboraz. su dati Istat*

Il settore terziario è un settore emergente e con grosse potenzialità, ma per alcuni ostacoli di natura logistica non si è ancora sviluppato sul territorio comunale in misura tale da soddisfare le esigenze dell'imprenditoria locale, peraltro ancora poco propensa all'utilizzo di servizi specifici.

Questo settore si dimostra molto più aperto anche nei confronti delle nuove tecnologie, dunque verso tecniche per una gestione totalmente autonoma, evitando così qualsiasi necessità di supporto-dipendenza: l'accesso al credito rimane comunque anche per questo settore di fondamentale importanza in termini di utilizzo per il proseguimento di attività, insieme ad un potenziamento delle infrastrutture di comunicazione (collegamenti in fibra ottica, connessioni ad internet) e delle attività-servizi di trasporto a livello professionale.

Riveste un ruolo significativo nel contesto economico e produttivo di Scandicci, sia il complesso delle aree manifatturiere, artigianali e commerciali della città sottoposte a processi di riqualificazione funzionale, morfologica e infrastrutturale (da zone industriali dedicate

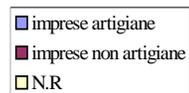
queste aree dovranno diventare un pezzo complesso e articolato di città), che la previsione del nuovo centro della città nel quale questo processo di “allungamento” può diventare visibile. Scandicci è infine città contemporanea, e può valorizzare questo aspetto recente della sua fisionomia nel campo dell'innovazione e delle attività terziarie avanzate, dello spettacolo e della creazione artistica, della comunicazione e della formazione generale e specializzata.

**Tab. 18 TOTALE INDUSTRIA, Var. UL, Fonte: Ns Elaboraz su dati ISTAT, provvisori, Censimento 2001**

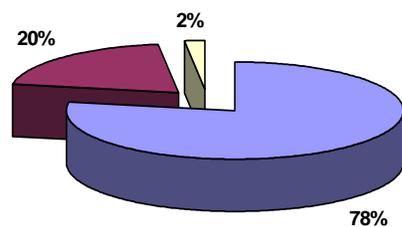
| AREA                    | 1991   |               | 2001   |               | Tasso di crescita |
|-------------------------|--------|---------------|--------|---------------|-------------------|
|                         | a)     | b)            | a)     | b)            | 2001/1991         |
| <b>Calenzano</b>        | 862    | <b>100,00</b> | 832    | <b>96,52</b>  | <b>-3,5</b>       |
| <b>Campi Bisenzio</b>   | 1.562  | <b>100,00</b> | 1.327  | <b>84,96</b>  | <b>-15,0</b>      |
| <b>Firenze</b>          | 7.319  | <b>100,00</b> | 7.121  | <b>97,29</b>  | <b>-2,7</b>       |
| <b>Scandicci</b>        | 1.472  | <b>100,00</b> | 1.538  | <b>104,48</b> | <b>4,5</b>        |
| <b>Sesto Fiorentino</b> | 1.170  | <b>100,00</b> | 1.546  | <b>132,14</b> | <b>32,1</b>       |
| <b>Provincia</b>        | 25.465 | <b>100,00</b> | 25.631 | <b>100,65</b> | <b>0,7</b>        |

**Tab. 20 TOTALE COMMERCIO, Variaz. UL, Fonte: Ns Elaboraz su dati ISTAT, provvisori, Censimento 2001**

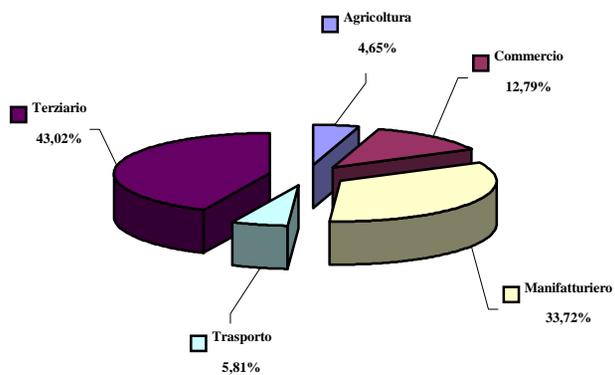
| AREA                    | 1991   |               | 2001   |               | Tasso di crescita |
|-------------------------|--------|---------------|--------|---------------|-------------------|
|                         | a)     | b)            | a)     | b)            | 2001/1991         |
| <b>Calenzano</b>        | 516    | <b>100,00</b> | 528    | <b>102,33</b> | <b>2,3</b>        |
| <b>Campi Bisenzio</b>   | 857    | <b>100,00</b> | 909    | <b>106,07</b> | <b>6,1</b>        |
| <b>Firenze</b>          | 14.984 | <b>100,00</b> | 11.141 | <b>74,35</b>  | <b>-25,6</b>      |
| <b>Scandicci</b>        | 1.328  | <b>100,00</b> | 1.066  | <b>80,27</b>  | <b>-19,7</b>      |
| <b>Sesto Fiorentino</b> | 1.625  | <b>100,00</b> | 1.298  | <b>79,88</b>  | <b>-20,1</b>      |
| <b>Provincia</b>        | 30.804 | <b>100,00</b> | 24.640 | <b>79,99</b>  | <b>-20,0</b>      |



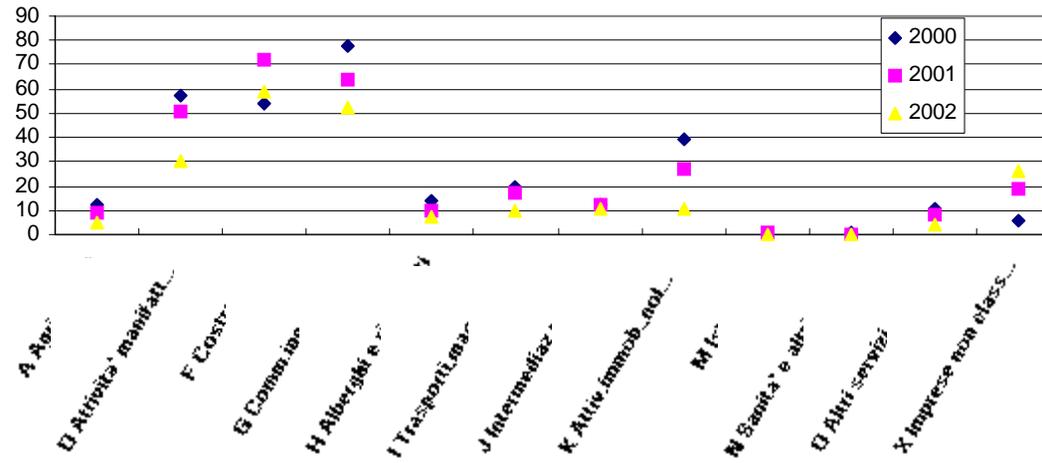
**Graf. 18 Imprese iscritte all'albo artigiani**



**Graf. 22 Imprese di nuova costituzione**



**Graf. 23 Sedi di impresa a Scandicci (dati CCIAA Firenze aggiornati al III trim 2002)**



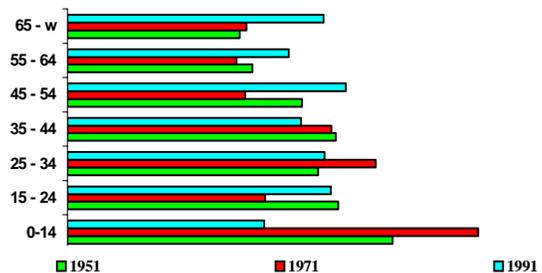
#### 4. Il contesto socio-demografico<sup>16</sup>

Lo scenario complessivo e l'evoluzione della morfologia sociale nel Comune di Scandicci presentano, quindi alcuni tratti ben definiti:

1. trend fondamentale alla stabilizzazione nello stock della popolazione residente.
2. Accentuata crescita delle compagini familiari più piccole, che costituiscono più del 50% del totale. La somma di tutte le unità fino a tre componenti raggiunge quasi l'80% dl totale.
3. La struttura del grafico vede un peso crescente delle fasce di età più avanzate, in parte controbilanciate da una ripresa (in termini percentuali) delle fasce giovanili.

Grandi cambiamenti sono intervenuti non solo sul terreno dei movimenti generali della popolazione, ma anche sul piano della sua composizione. L'analisi delle variabili socio-demografiche mostra, infatti, aspetti di notevole interesse. Vi è innanzitutto un dato emblematico: nel ventennio 1951-71 la struttura della popolazione di Scandicci vede prevalere progressivamente le fasce di età giovanile; nel periodo successivo la tendenza si inverte totalmente e le fasce di età matura e anziana divengono più ampie delle altre, mentre quelle dei giovani di contraggono in misura significativa

**GRAF. 11 SCANDICCI**  
struttura della popolazione per classi di età ai  
censimenti (1951-1991)

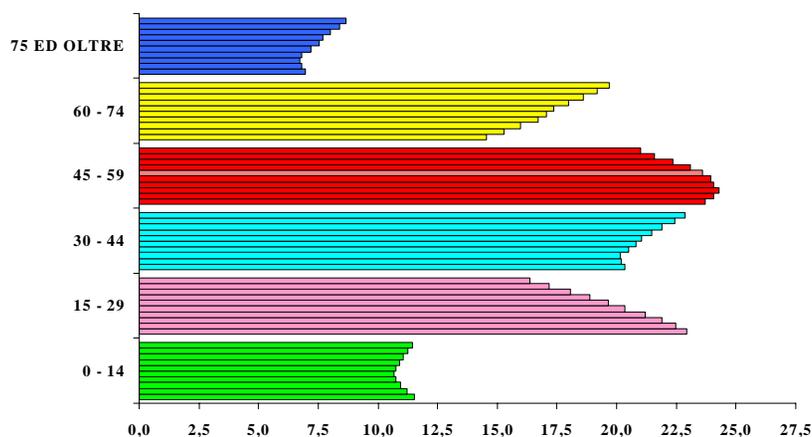


<sup>16</sup> Le descrizioni del contesto socio-demografico di Scandicci sono tratte dalla relazione sulla *Dinamica di lungo periodo del territorio di Scandicci* del Piano Strutturale, elaborato Es 1; dalla *Relazione sugli Aspetti sociali della città*, elaborato Es 2.

L'evoluzione demografica nel corso del decennio '90 emerge nettamente anche dall'esame delle piramidi di età: la fascia 15-29 cala progressivamente; quella 30-44 aumenta insieme alle due più elevate, mentre il segmento 45-59 diminuisce costantemente. Le altre aumentano a tassi particolarmente accentuati nella fascia 60-74. Un pallido segnale di attenuazione del processo di invecchiamento può essere individuato nel nuovo aumento –durante gli ultimi anni '90- dell'incidenza della classe 0-14 , anche se nell'insieme del periodo si registra una flessione complessiva (GRAF. 13).

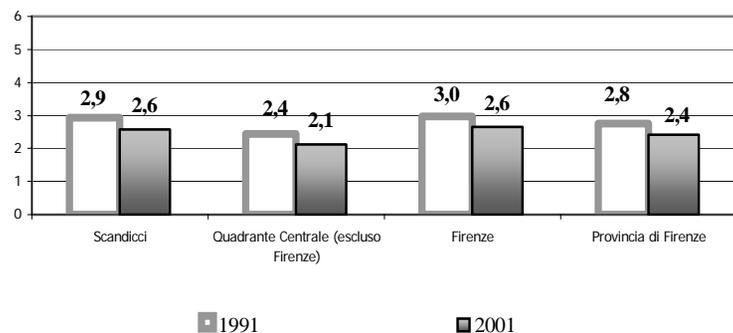
L'insieme degli elementi conoscitivi acquisiti con le precedenti elaborazioni delinea un contesto territoriale caratterizzato da due proprietà fondamentali: 1) la dinamica e la struttura della popolazione presentano caratteristiche simili a quelle rilevabili nell'"area centrale" della provincia. 2) La connotazione metropolitana delle tendenze descritte è unita ad un leggero, ma significativo, segnale di attenuazione del processo di invecchiamento. Riteniamo che i punti evidenziati debbano costituire una componente non secondaria dell'insieme di assunzioni su cui fondare strategie d'intervento a scala territoriale.

**GRAF. 13 SCANDICCI**  
**composizione della popolazione residente per classi d'età**  
**(1991-2000)**



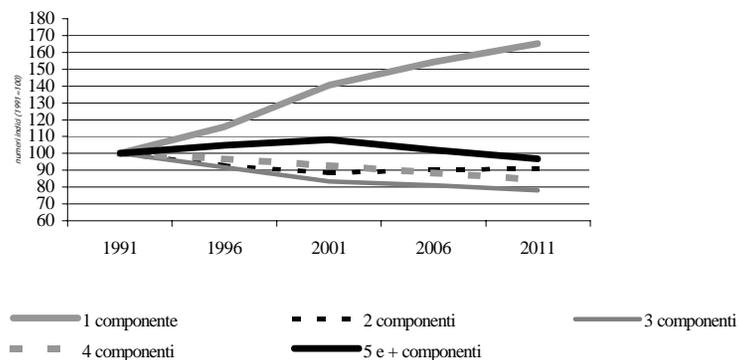
Emerge inoltre una tendenza più che ventennale verso un aumento del numero delle famiglie e uno spostamento della loro composizione verso realtà numericamente molto contenute, con il risultato logico di determinare la diminuzione media (GRAF. 14).

**GRAF. 14 Dimensione media nuclei familiari: 1991 e 2001**



Il saldo naturale, previsto negativo e crescente nel prossimo decennio, comporta una diminuzione della classe di età 0-4 anni e un progressivo rallentamento di quella 5-9 anni. Il flusso migratorio netto è previsto positivo, ma in progressiva e rapida attenuazione. L'aspetto più rilevante è la crescita sia delle fasce giovanili fino a 19 anni, sia -in misura più marcata- di quelle di età matura (40-50), sia soprattutto dello strato con più di 70 anni, per cui sono previsti incrementi superiori al 30%. Il numero degli ultrasessantenni tende a diventare piuttosto alto, in termini assoluti e in relazione alle altre componenti della popolazione. Non sorprende, quindi, che gli indicatori strutturali presentino un'accentuazione del trend effettivamente seguito nei precedenti decenni intercensuari.

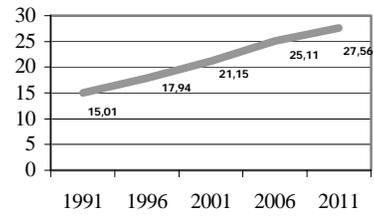
Graf. 15 Andamento dei nuclei familiari per numero di componenti



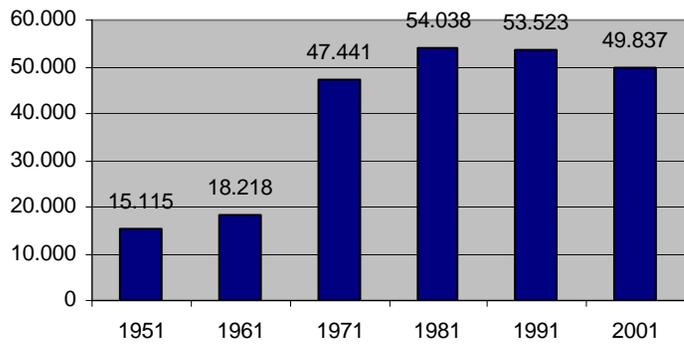
L'incidenza percentuale degli over 65 mostra un incremento costante, fino a sfiorare il 30%, mentre le famiglie residenti - in lento declino - dovrebbero attestarsi sempre più su nuclei con uno o due componenti.

L'orizzonte evolutivo futuro presenta quindi una configurazione socio-demografica con forti caratteristiche di piena configurazione metropolitana, a meno di discontinuità forti, eventi imprevedibili o traiettorie generate con interventi strategici finalizzati.

**Graf. 16 Incidenza % degli over 65 sul totale della popolazione**



**La popolazione di Scandicci nei censimenti**



## **5. L'ascolto e il coinvolgimento degli abitanti: il quadro delle relazioni spazio/temporali<sup>17</sup>**

Il percorso partecipativo si è articolato in quattro momenti interconnessi che hanno impegnato i consulenti, gli amministratori, i tecnici e i cittadini:

Una prima fase di ricognizione critica dei problemi della città attraverso la raccolta e l'analisi di documenti, dati e di ogni materiale informativo ritenuto;

- 1) Una seconda fase di ascolto del territorio attraverso interviste tematiche strutturate ad attori sociali significativi, a testimoni privilegiati e a soggetti sociali già organizzati
- 2) Una terza fase di incontri 'aperti' con le circoscrizioni del Comune di Scandicci, per proporre un rilevamento dei problemi e delle proposte su basi territoriali comuni.
- 3) Una quarta fase di incontri strutturati aperti alla partecipazione di tutta la popolazione della città attraverso la costruzione di un Forum del Piano regolatore di Scandicci articolato in workshop tematici che si pongano come momenti di 'lavoro' e di 'approfondimento' della società civile insieme al gruppo di tecnici e professionisti incaricati della redazione del Piano Strutturale.

In particolare nella seconda e terza fase sono state condotte tre campagne sistematiche di sondaggio e di consultazione presso la popolazione locale:

interviste in profondità con "testimoni privilegiati" (per la raccolta di informazioni e documenti, ma anche per sollecitare una conoscenza sottile, qualitativa ed esperta dei problemi di Scandicci);

- incontri con associazioni, organizzazioni, attori sociali e politici significativi (per la raccolta di dati, informazioni, documenti e progetti: questa ricognizione consentirà al gruppo di lavoro di delineare una matrice dei temi e delle problematiche da discutere successivamente con i cittadini, oltre che gli scenari e gli orizzonti di cambiamento delle diverse articolazioni della società locale).
- costruzione di 'matrici problematiche riassuntive per ambiti sublocali, attraverso gli incontri con le circoscrizioni, aperti all'ascolto di cittadini o associazioni che volessero partecipare.

Il percorso di ascolto e partecipazione che ha accompagnato la stesura del Piano ha perseguito i seguenti obiettivi:

- Permettere una stretta interconnessione tra il Piano, le sue motivazioni e le sue conseguenze.
- Ricostruire un quadro serio e approfondito delle necessità e degli interessi degli attori sociali ed economici, e dei principali protagonisti della vita cittadina. È stato così possibile disegnare le "visioni" del futuro di Scandicci delle diverse componenti della popolazione e le diverse configurazioni d'uso e di trasformazione del territorio che ne derivavano.
- Individuare gli scenari urbanistici determinati dagli interessi e dalle posizioni presenti nella città.

---

<sup>17</sup> I materiali conoscitivi di riferimento sono tratti dalla *Relazione generale* del Piano Strutturale, elaborato Pr 10.

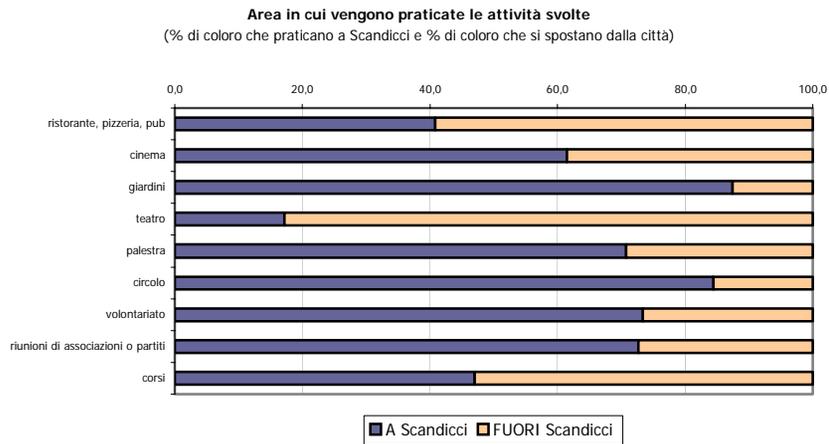
- Nelle prime riunioni del Forum è stato possibile discutere uno scenario di sintesi – elaborato dai consulenti del piano - che ha cercato di delineare un futuro autosostenibile di Scandicci. Questo scenario, questo disegno della Scandicci di domani, è fondato sia sulla ricognizione interpretativa del quadro di interessi e di “visioni” sopra delineato, sia sulla valorizzazione del patrimonio storico e ambientale del territorio di Scandicci, come risorsa fondamentale per un nuovo sentiero di sviluppo, derivante dalla costruzione del quadro conoscitivo.

I risultati di questa indagine sul campo rappresentano una fonte ricca di informazione e di suggerimenti per la regolazione dei tempi e degli orari. Si è quindi ritenuto opportuno rielaborare e adattare questo materiale prodotto nel processo di costruzione del Piano Strutturale. La matrice di sintesi riportata di seguito ricomponi gli indicatori principali (raggruppati per ambiti tematici) delle relazioni spazio-temporali emersi dall’ascolto degli abitanti; in particolare evidenzia i problemi rilevati dagli abitanti in relazione agli effetti prodotti sul piano della gestione dei tempi, dell’uso dello spazio, della qualità della vita. Il quadro ricomposto costituisce un punto di riferimento sostanziale per la definizione degli indirizzi per la regolazione degli orari e il coordinamento dei tempi proposta in questo elaborato.

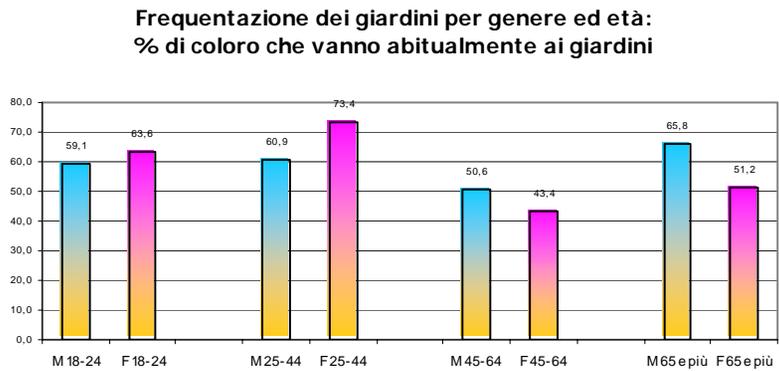
### Sintesi interpretativa delle relazioni spazio/tempo ricavata dal percorso di ascolto degli abitanti

| <b>Problemi</b>                   | <b>Effetti sulla regolazione dei tempi</b>                                      |
|-----------------------------------|---|
| <b>Irrazionalità dei percorsi</b> | gestione del tempo in relazione ai ritmi del traffico e non alle esigenze reali |
|                                   | spreco di tempo   |
|                                   | riduzione della qualità del tempo impiegato nei trasferimenti                   |
|                                   | riduzione della qualità della vita  |
| <b>Mobilità</b>                   | traffico  |
|                                   | inquinamento  |
|                                   | inaffidabilità dei mezzi pubblici bloccati dal traffico                         |
|                                   | uso irrazionale dei mezzi propri di trasporto                                   |
|                                   | spreco di tempo   |

|  |   |
|--|---|
|  | diminuzione della qualità del tempo   |
|  | alta incidenza nel traffico urbano e metropolitano  |
|  | incentivazione verso l'adozione di soluzioni alternative (trasferimenti)  |
| <b>Insicurezza dello spazio pubblico</b> | limitazione delle attività ad alcune fasce orarie   |
|  | limitazione delle attività dei bambini  |
|  | limitazione delle attività degli anziani  |
|  | ricerca di accompagnatori, baby-sitter ecc....  |
|  | dispendio di risorse nell'economia familiare  |
|  | ricerca di spazio pubblico sicuro altrove (fuori dalla città, fuori dal comune)                                   |
|  | aumento dell'uso dei mezzi di trasporto;  |
|  | alta incidenza nel traffico urbano  |
|  | riduzione della qualità del tempo   |
|  | spreco di tempo   |
|  | gestione irrazionale dei tempi e delle risorse  |
|  | riduzione della qualità della vita  |
| <b>Accesso all'informazione</b>          | riduzione delle opportunità lavorative  |
|  | riduzione delle opportunità di inserimento degli immigrati  |
|  | riduzione dell'autonomia degli anziani  |
|  | riduzione dell'autonomia dei soggetti diversamente abili  |
|  | riduzione della partecipazione degli abitanti alle attività formative, culturali, politiche e sociali della città |
|  | riduzione della partecipazione degli abitanti a eventi significativi  |



Fonte: Rilevazione della *customer satisfaction* nella cittadinanza di Scandicci, Indagine Tolomeo per il Comune di Scandicci, marzo 2003



Fonte: Rilevazione della *customer satisfaction* nella cittadinanza di Scandicci, Indagine Tolomeo per il Comune di Scandicci, marzo 2003

## PARTE II: STRATEGIE, PROGETTI E STRUMENTI

### 1. Linee di atteggiamento progettuale<sup>18</sup>

1. I tempi e i luoghi della città devono cambiare insieme. La complicazione delle vite quotidiane, la moltiplicazione delle combinazioni lavorative e delle traiettorie di vita, l'articolazione dei bisogni delle diverse cittadinanze urbane ormai riconosciute dalle politiche pubbliche e sociali, impongono una riconfigurazione dello **scenario spazio-temporale della città**.

2. Lo sfruttamento del tempo, la riduzione dei tempi di trasferimento, l'ubiquità garantita dalle nuove tecnologie sono una minaccia alla qualità della vita; inibiscono strategie di trattamento e trasformazione dello spazio, riducono la qualità dello spazio urbano.

No dilatazione della fruizione oraria dei servizi

3. Le sperimentazioni prodotte in questi anni in Italia hanno dimostrato come gli intervalli di tempo di fruizione oraria potenziale dei servizi urbani, non sono gli unici aspetti rilevanti del disagio degli abitanti nel relazionarsi con i servizi della città.

Il governo temporale della città non si ottiene solo con il governo dei suoi orari. Si ottiene invece intervenendo sul sistema delle relazioni sociali, spaziali e funzionali: il tempo si connette allo spazio.

4. Nella misura e nell'offerta di tempo è necessario cambiare indicatori. La **quantità** di tempo e la sua regolazione in base a criteri funzionali e razionali deve lasciare il posto alla **qualità** del tempo e dei luoghi che ospitano le attività quotidiane. La gestione sinergica dei tempi deve diventare quindi un dispositivo progettuale per garantire la qualità della vita delle città contemporanee. La dilatazione della fruizione orari dei servizi non deve essere l'unica strategia di intervento.

5. L'**efficacia** deve sempre accompagnare e in qualche caso sostituire l'**efficienza** di un intervento. L'efficacia implica un approccio strategico e integrato alla risoluzione dei problemi. La risoluzione di un problema non sempre è connessa a un intervento diretto. Spesso accade che diventi necessario costruire strategie d'azione trasversali, orientate su questioni meno esplicite, ma all'origine di un sistema di difficoltà che impone di uscire dall'ambito ristretto di manifestazione del problema.

Le soluzioni efficientiste spesso risolvono i problemi solo apparentemente e per un arco di tempo limitato allo stato di emergenza; rischiano di complicare una situazione più complessa minando equilibri instabili; spesso spostano il problema, ma non lo risolvono.

6. L'obiettivo di efficacia implica un atteggiamento progettuale concentrato sulle **cause** dei problemi. Sebbene i problemi affrontati dalle politiche dei tempi si presentino complessi, di difficile interpretazione, raramente espliciti o immediatamente evidenti, diventa fondamentale identificare le cause che li hanno determinati e agire su quelle adottando almeno due avvertenze:

- raramente un fenomeno ha una sola causa
- è importante riconoscere e trattare i sintomi del problema.

---

<sup>18</sup> Alcuni spunti per la trattazione di questo tema sono tratti da: M. Giusti, G. Paba, Abitare il tempo. Una guida alle politiche sui tempi, Amministrazione provinciale di Firenze, Tipografia L'immagine, Firenze, 1999.

7. Il riconoscimento delle **specificità locali** costituisce una modalità conoscitiva e progettuale che garantisce il coordinamento della gestione dei tempi con il sistema economico locale. Emergenze locali, categorie dei luoghi e tipi territoriali diversi richiedono approcci gestionali orientati alla valorizzazione delle risorse dello sviluppo e dell'immagine locale. A seconda delle diverse specificità diventa opportuno privilegiare un orientamento progettuale piuttosto che un altro. Nelle aree industriali può essere importanti lavorare con metodologie partecipative sul tema degli orari di lavoro flessibili; nelle zone a prevalente struttura turistica può essere importante lavorare sul tema delle aperture festive dei servizi o delle variazioni stagionali del sistema degli orari e così via.

8. E' importante definire uno scenario che metta in evidenza i **punti di forza** (politiche sociali ed economiche, risorse territoriali) e i **punti debolezza** (fenomeni sociali o economici) della situazione attuale. Questa operazione consente di riconoscere il sistema di riferimento rispetto a cui strutturare le azioni del progetto, circoscrivere gli ambiti problematici da trattare, individuare le risorse per intervenire.

9. Un approccio progettuale di tipo qualitativo si concentra su un sistema di obiettivi che punta al miglioramento complessivo della qualità della vita. Gli obiettivi delle politiche dei tempi sono spesso circoscritti al miglioramento quantitativo e qualitativo del servizio offerto. Si tratta di risposte parziali al tema dei tempi e ai problemi dei cittadini. La predisposizione del piano degli orari può invece diventare un'occasione per valorizzare e incentivare un approccio integrato al tema della qualità della vita, in cui la gestione del tempo diventi un dispositivo per l'uso qualitativo dello spazio. La strategia di azione per obiettivi specifici richiede quindi la predisposizione di un quadro di obiettivi strategici.

10. L'operazione più complessa consiste nel definire condizioni e indicatori di progetto e di azione, che consentano di delineare scenari di sviluppo alternativi a quelli esistenti. Questa è la vera dimensione strategica del piano degli orari. Implica un lavoro continuo, attivo e interattivo di conoscenza della città e dei suoi abitanti, dei ruoli, del lavoro, delle abitudini ecc...; di riconoscimento e valorizzazione di risorse potenziali e di attori strategici; di trattamento di problemi e di proposte; di dialogo con gli abitanti; di interazione strategica con gli altri strumenti di governo del territorio e con i soggetti istituzionali. A questo si aggiunge un altro fattore non trascurabile delle fasi finali del processo: non è facile passare dallo scenario dei problemi connessi a sistemi di vita in qualche modo consolidati, parzialmente accettati dagli abitanti rassegnati, alla configurazione di uno scenario alternativo che implica il cambiamento dei ritmi, dei tempi e gli orari di una città.

## 2. Obiettivi

In riferimento alle politiche temporali e degli orientamenti progettuali delineati precedentemente, il piano di indirizzo e di regolazione degli orari si pone tre ordini di obiettivi: obiettivi di metodo, obiettivi strategici, obiettivi specifici.

1. Gli **obiettivi di metodo** si riferiscono alle indicazioni e alle direttive definite dalla legge. Costituiscono le linee guida dei progetti; definiscono l'approccio e le politiche di intervento:

- la valorizzazione della soggettività dei bambini e delle bambine come parametro per una gestione del tempo e degli spazi che garantisca la qualità della vita; come accesso privilegiato alla conoscenza e al progetto;
- l'organizzazione dell'accessibilità ai servizi socio-sanitari e per il tempo libero come strategia di gestione integrata dei servizi e della mobilità urbana;
- l'armonizzazione graduale degli orari dei servizi con le attività lavorative come strumento per garantire la pluralità dell'offerta, l'articolazione delle attività, l'autodeterminazione del tempo per una migliore qualità ed efficacia delle economie del tempo, comunitarie, familiari e individuali.

**2. Gli obiettivi strategici** sono obiettivi di qualità. Costituiscono gli orientamenti tematici delle politiche del tempo e si riferiscono ad azioni concrete e a situazioni locali:

- riorganizzare le cadenze delle azioni urbane in relazione alla riqualificazione degli spazi in cui queste azioni si svolgono;
- mescolare le funzioni e le attività negli stessi luoghi e negli stessi spazi in modo da moltiplicare le occasioni di interazione e articolare le combinazioni di offerta di servizi, beni, qualità dello spazio e del tempo.
- ridurre lo spazio per le auto complicando l'organizzazione della sezione stradale attraverso elementi della vegetazione, piste ciclabili, spazi per i pedoni e corsie preferenziali per i mezzi pubblici;
- facilitare l'uso dei mezzi pubblici attraverso una gestione strategica del servizio e la qualificazione delle caratteristiche tecniche e funzionali dei mezzi di trasporto, allo scopo di incentivarne l'uso, limitare la congestione del traffico dei mezzi privati, migliorare la qualità del tempo trascorso negli spostamenti e la qualità dello spazio percorso;
- migliorare la qualità dei luoghi di attraversamento. Le strade costituiscono l'ossatura della città e del territorio e la cerniera tra dimensione pubblica e dimensione privata dello spazio. La gestione del tempo è fortemente influenzata dal ruolo e dalla qualità delle strade. Quando nell'uso delle strade prevalgono gli aspetti funzionali, la qualità del tempo peggiora lasciando spazio a forme d'uso della città proporzionali alla velocità dell'attraversamento;
- immaginare e progettare la città a misura del tempo dei bambini per recuperare la qualità e la sicurezza dello spazio pubblico, il significato e il ruolo della strada urbana e delle relazioni di vicinato, riappropriarsi degli spazi della città in rapporto alla qualità del tempo e dello spazio.

**3. Gli obiettivi specifici** si riferiscono ad azioni e progetti per luoghi 'speciali' della città. Sono stati individuati alcuni luoghi urbani particolarmente significativi per la compresenza e l'intreccio di caratteri e indirizzi progettuali: aspetti morfologici e funzionali, qualità e quantità dei servizi, articolazione di attività e servizi, articolazione di progetti relativi alla mobilità, alla riqualificazione urbana ecc.... Per questi luoghi sono stati delineati e descritti nelle azioni/progetto riportate di seguito, indirizzi specifici per la gestione dei tempi e degli orari.

### 3. Aree strategiche di intervento per la regolazione degli orari e la riqualificazione dello spazio

- Orario dei servizi pubblici.
- Orario dei servizi privati (piccolo grande commercio?- struttura dei collegamenti, centralità, finto spazio pubblico perché non ci sono alternative: forme del commercio, struttura dello spazio fisico e modalità di costruzione dei tempi).
- Struttura reticolare dei servizi, difesa del tessuto del piccolo commercio locale per mantenere situazioni urbane vitali e valorizzare il tessuto di relazioni (nei grandi magazzini il risparmio di tempo è solo apparente se considerato in relazione al tragitto da compiere per raggiungerli spesso in zone trafficate e periferiche; le politiche dei tempi non si occupano solo di quantità e di risparmio).
- Traffico e viabilità (orari integrati dei trasporti pubblici, riduzione di traffico attraverso al desincronizzazione di orari, sistemi di trasporto pubblico in aree con domanda a bassa densità, pedonalizzazione, fasce orarie di chiusura al traffico).
- Accessibilità fisica esterna (linee di trasporto pubblico e orari in corrispondenza della collocazione dei servizi e dei tempi di apertura; indicazioni chiare di percorso, strade sicure, non congestionate ecc...).
- Accessibilità fisica interna (parcheggi anche per biciclette eliminazione di barriere architettoniche, cartellonistica interna, sale d'attesa con prenotazione e sedie ecc...).
- La città di notte: la città della produzione (cinema, discoteche bar ristoranti ..), l'uso polivalente di attrezzature, edifici e aree rivolti alla fruizione serale, i servizi di emergenza. .

### 4. Azioni/progetto

Il piano di indirizzo e di regolazione degli orari delinea una serie di azioni e di progetti da attivare e perseguire per una gestione integrata del tempo e dello spazio.

In particolare individua **6 azioni strategiche** per il coordinamento dei tempi e degli orari del territorio comunale; **3 azioni/progetto** da sperimentare in tre luoghi specifici della città e direttamente connesse ai tre assi di trasformazione e di intervento pianificato delineati dal Piano Strutturale.

Preliminarmente alla definizione delle azioni progettuali, il piano individua le aree strategiche di intervento rispetto al parametro spazio/temporale.

#### 4.1 le azioni strategiche<sup>19</sup>

Nel Piano degli Orari del Comune di Scandicci sono state individuate alcune grandi "aree tematiche di intervento", su sperimentazioni, progetti già avviati e temi sui quali questa Amministrazione intende realizzare nuove politiche:

1. Orari dei servizi della Pubblica amministrazione

---

<sup>19</sup> Si allegano a questa parte del piano delle schede tecniche con la descrizione degli orari di alcuni servizi pubblici del territorio.

2. Commercio
3. Scuola
4. Lavoro
5. Mobilità
6. Rete di Solidarietà

La complessità del tema dei tempi e degli orari rende necessario dare spazio a opportune iniziative locali di informazione, anche a seguito di analisi delle esigenze dei cittadini, ed attuare forme di consultazione con le altre amministrazioni pubbliche e le parti sociali. La Legge 8 marzo 2000 n° 53 e la Legge regionale Toscana 22 luglio 1998 n° 38 prevedono, infatti, l'istituzione di un tavolo di concertazione cui partecipano molti attori sociali e istituzionali, a cui è affidato il compito di attuare e verificare i progetti contenuti nel Piano.

Le attività da sviluppare nell'ambito del Piano possono essere rivolte all'individuazione di strumenti e metodi che possono rendere effettivamente usufruibili le misure previste dalle Legge 53/00.

### 1. Orari dei servizi della pubblica amministrazione

La crisi del rapporto tra cittadini e pubbliche amministrazioni, originaria degli anni '80, ha imposto la necessità di una profonda revisione degli assetti organizzativi ed istituzionali delle strutture amministrative, in particolare per ciò che concerne il sistema delle Autonomie Locali, che si trovano ad affrontare problematiche nuove e complesse.

L'analisi del nuovo quadro normativo definitosi a partire dai primi anni novanta consente di acquisire un dato di fondo: alla pubblica amministrazione ed, in particolare, all'ente locale viene rivolta una richiesta di maggiore efficacia della sua azione.

Il tratto distintivo dell'innovazione normativa è individuabile nell'introduzione di una maggiore autonomia per gli enti locali. La pubblica amministrazione in questi ultimi anni è stata chiamata a ridisegnare gli orari della città da normative nazionali, regionali e soprattutto da una forte volontà di rendere più facile l'organizzazione dei tempi di vita e di lavoro.

Anche il Comune di Scandicci ha lavorato in questa direzione e, a partire da ottobre 1997, è intervenuto per ampliare e riorganizzare gli orari degli uffici, per semplificare le procedure di accesso ai servizi e per ridurre i tempi dei procedimenti amministrativi, per quanto attiene principalmente:

- fasce orarie di apertura al pubblico più ampie, anche pomeridiane, e orari più vicini alle esigenze dei cittadini
- semplificazione delle procedure per rendere più semplice ed efficace il rapporto con i cittadini
- riorganizzazione del lavoro e impiego di tecnologie per risparmiare tempo.

Tale modifica degli orari di apertura ha tenuto conto delle indicazioni emerse da un'indagine telefonica su un campione rappresentativo dei cittadini di Scandicci. Attraverso l'indagine, l'Amministrazione Comunale ha cercato di coniugare, con l'ampliamento dell'offerta di servizio, l'esigenza del cittadino e le possibilità di risposta dell'Amministrazione stessa.

La metodologia di lavoro e gli strumenti più idonei al raggiungimento degli obiettivi generali richiamati in premessa sono l'utilizzo dell'Ordinanza del Sindaco come strumento di gestione degli orari dei servizi comunali e più in generale delle politiche orarie territoriali, anche in attuazione dell'art. 24 della Legge 53/2000.

Le articolazioni degli orari di apertura al pubblico degli uffici del Comune devono tenere conto delle esigenze dei cittadini che risiedono, lavorano ed utilizzano il territorio comunale e, per questo motivo, si ritiene di intervenire con indagini sul gradimento degli orari, confermando l'ampliamento dell'orario di apertura pomeridiano alle ore 18.00 nei giorni di martedì e giovedì e l'apertura il sabato mattina di alcuni servizi.

Gli obiettivi perseguiti localmente anche in concertazione con i comuni limitrofi favoriscono modalità ed articolazioni di orari dei servizi della pubblica amministrazione che vanno incontro alle esigenze dei cittadini.

Esempio specifico di queste azioni è il progetto **Giovedì dei cittadini**, un servizio che offre la possibilità di entrare in contatto con più amministrazioni nella stessa giornata, risparmiando tempo ed evitando inutili spostamenti.

Il **Giovedì dei cittadini** è infatti un giorno della settimana durante il quale i principali uffici della pubblica amministrazione sono aperti al pubblico contemporaneamente, almeno dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 15.00 alle 17.00 e, come avviene a Scandicci ed in altri casi, osservano aperture ancora più ampie.

Altro momento principale del processo di cambiamento attiene all'istituzione degli **uffici relazioni con il pubblico** a cui il Comune di Scandicci ha dato avvio il 27 aprile 1998 per informare, spiegare, consigliare e per stabilire un'interazione con i cittadini basata sull'ascolto, la comunicazione, la semplificazione e la trasparenza.

Risale, infatti, al 3 febbraio 1993 il decreto legislativo n. 29 che ha istituito gli Urp, i quali vengono poi definiti dalla direttiva del presidente del Consiglio dei ministri in data 11 ottobre 1994, quindi riprogettati dalla legge 150/2000.

Le tappe più significative percorse dall'aprile del 1998, possono così riassumersi:

- redazione della Guida ai Servizi consultabile sulla Rete Civica
- servizio di accettazione del protocollo
- informare, orientare sui servizi comunali e dell'area metropolitana, scadenze e sistemi di pagamento di imposte e tasse comunali, mezzi di trasporto, opportunità culturali – sociali – ricreative
- consultazione di atti e regolamenti comunali
- aiutare nella compilazione di pratiche e documenti rivolti all'Amministrazione Comunale
- rilasciare bandi di gara, di concorsi e modulistica del Comune.

Si è ritenuto di effettuare ad un anno dalla sua apertura, nel corso del mese di Aprile 1999, una piccola indagine sull'andamento dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico, dalla cui analisi dei risultati si rileva che i cittadini scandiccesi ritengono importanti, e non collaterali ad altre attività svolte dall'ufficio, i servizi di informazione erogati dall'URP.

L'URP nasce quindi dalla necessità di rendere fruibili, stabili, effettive e partecipate le attività del Comune ed occupa anche fisicamente una collocazione centrale nell'edificio del Comune, al piano terra, punto di accesso al Palazzo comunale.

Il processo indicato anche dalle recenti innovazioni legislative, di ridefinire e di riorganizzare il sistema degli sportelli comunali rivolti ai cittadini, per accelerare la piena realizzazione degli **sportelli unici polifunzionali**, si pone tra le finalità che questa Amministrazione ritiene assolutamente prioritarie per stabilire un miglior rapporto con i cittadini e per facilitare nel disbrigo di pratiche ed incombenze.

Queste le scelte di questa Amministrazione Comunale:

- sviluppare, con apposite iniziative e campagne divulgative presso i cittadini, l'abitudine ad utilizzare la Rete Civica per conoscere tutto ciò che riguarda la pubblica amministrazione
- ampliare i collegamenti telematici tra gli Enti in modo da assicurare la circolazione delle conoscenze e delle informazioni
- razionalizzare le funzioni svolte dall'Urp per diventare, sempre più, uno sportello multifunzione, in grado di sbrigare pratiche e di offrire il massimo numero di informazioni
- sviluppare e razionalizzare le funzioni degli sportelli comunali, già aperti al pubblico, con particolare riferimento allo **Sportello Unico per le Attività Produttive** e allo **Sportello accettazione Pratiche Edilizie**. Lo Sportello Unico per le Attività Produttive che fornisce informazioni e modulistica sugli adempimenti relativi al settore produttivo-artigianale-industriale, sia di competenza del Comune che degli altri enti coinvolti, con l'obiettivo di favorire l'insediamento autorizzato delle imprese produttive attraverso l'unificazione dei procedimenti afferenti uffici ed enti diversi e la certezza dei tempi di risposta. Lo Sportello accettazione Pratiche Edilizie che riunifica quei servizi già presenti nei diversi uffici relativi alla consegna delle istanze di Concessione Edilizia e di Autorizzazione Edilizia, Denunce d'Inizio delle Attività Edilizie ed istanze di parere Paesistico – Ambientale.

Il processo di riunificazione di tanti servizi già presenti nei diversi uffici comunali in questi Sportelli polivalenti consente di sviluppare ulteriormente quel processo di semplificazione amministrativa e rende più precisi i tempi per l'espletamento dei procedimenti e più facile il rapporto tra i cittadini e la pubblica amministrazione.

## 2. Commercio

“Fare la spesa” può non essere solo immagazzinare prodotti: ha a che fare piuttosto con il bisogno di svago e compagnia di cui va tenuto presente nella programmazione degli orari.

Le grandi catene di vendita cercano sempre più di incentivare comportamenti amichevoli con i clienti, come quelli che si instaurano nei negozi della città o nel mercato sotto casa, in un contesto urbano vitale e vivace.

Piccolo commercio, grande distribuzione, negozi per necessità quotidiane, generi voluttuari, mercati settimanali, necessità variegata di clienti specifici che si muovono per comprare in diversi momenti della giornata.

La riforma del settore, D.Lg. 114/98 e Legge Regione Toscana 28/99, persegue principi e finalità quali la trasparenza del mercato, la leale concorrenza, la tutela del consumatore e del servizio, la valorizzazione del ruolo della piccola e media impresa, la salvaguardia di tutte le metodologie distributive.

L'Amministrazione Comunale di Scandicci si è proposta un insieme coordinato di interventi finalizzati alla valorizzazione del territorio, anche dal punto di vista di migliorare la qualità dei tempi. Per raggiungere questo obiettivo è importante impegnarsi attraverso accordi e concertazione fra diversi soggetti interessati dell'area metropolitana.

Un primo importante accordo in materia di orari di apertura degli esercizi di vendita al dettaglio è stato sottoscritto in data 20 dicembre 1999, e riconfermato negli anni successivi, tra alcuni comuni dell'area metropolitana Scandicci, Firenze, Prato, Calenzano, Campi Bisenzio, Lastra a Signa, Sesto Fiorentino, Signa, le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali, a cui è seguita la costituzione di un Osservatorio sugli orari, con l'impegno reciproco di realizzare una ricerca approfondita sugli orari degli acquisti nelle diverse aree urbane e la loro aderenza alle esigenze del pubblico.

Nel Comune di Scandicci, in concertazione fra le locali associazioni di categoria e le parti sociali, è data facoltà:

- di derogare all'obbligo della mezza giornata di chiusura infrasettimanale per gli esercizi di vendita al dettaglio su aree private in sede fissa
- di concedere, in via sperimentale, limitatamente ai 4 giovedì del mese di luglio, la facoltà di aperture serali fino alle 24,00 per gli esercizi di commercio in sede fissa, nel rispetto delle tredici ore massime di apertura consentite dal D. Lg. 114/98, art. 11, comma 2

e sono stati fissati i seguenti orari di apertura giornaliera:

- esercizi di somministrazione di alimenti e bevande: orario minimo 5 ore, orario massimo 17 ore, con la facoltà di osservare la chiusura di un'intera giornata nel corso della settimana, dandone preventiva comunicazione al Sindaco. Se posti in autostrade, stazioni, ecc. è consentita l'apertura ininterrotta 24 ore su 24. E' possibile effettuare trattenimenti musicali nei locali al chiuso in orario compreso fra le ore 08,00 e le ore 03,00 e nei locali e spazi all'aperto dalle ore 10,00 alle ore 00,30 (con interruzione obbligatoria dalle ore 13,00 alle ore 16,00) e previo rilascio di autorizzazione
- attività all'aperto degli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande: fra le ore 07,00 e le ore 01,00
- esercizi misti: osservano gli orari stabiliti o prescelti per ognuna delle rispettive attività
- pasticcerie, rosticcerie, ed altre attività: fra le ore 07,00 e le ore 00,30
- somministrazione di alimenti e bevande nei circoli privati od affiliati ad Enti a carattere nazionale: nei locali al chiuso dalle ore 05,00 alle ore 02,00, nei locali all'aperto dalle ore 07,00 alle ore 10,00
- attività di somministrazione annesse a strutture alberghiere: possono essere svolte anche al di fuori degli orari previsti per i pubblici esercizi
- giochi leciti, se autorizzati, dalle ore 12,00 e fino al termine dell'orario di apertura del pubblico esercizio

- nei locali di pubblico spettacolo ed intrattenimento i giochi leciti possono essere effettuati durante tutto l'orario di apertura
- negli esercizi autorizzati come sale-giochi, l'orario di apertura deve essere compreso fra le ore 12,00 e le ore 24,00
- discoteche, sale da ballo, ecc.: le attività devono svolgersi nell'orario compreso fra le ore 15,30 e le ore 03,00
- teatri, cinematografi, concerti, manifestazioni sportive: le rispettive attività devono concludersi entro le ore 01,00
- teatri, cinematografi, concerti, manifestazioni sportive all'aperto: le attività teatrali dalle ore 16,00 alle ore 01,00, le attività cinematografiche dalle ore 20,30 alle ore 01,00, le attività sportive devono terminare alle ore 24,00
- festival, concerti e manifestazioni saltuarie: le attività devono svolgersi fra le ore 09,00 e le ore 01,30.

Il Sindaco, per obiettive esigenze di interesse pubblico e di salvaguardia dall'inquinamento acustico e ambientale, può ridurre, anche per singoli esercizi, gli orari di apertura dei locali di pubblico intrattenimento e spettacolo, dei locali di somministrazione alimenti e bevande.

Di fronte all'incedere dei grandi centri commerciali è partita da tempo la risposta dei piccoli esercizi. Così, l'Amministrazione Comunale fa propri gli obiettivi previsti dalla riforma del commercio, che sono la modernizzazione dell'intera rete commerciale ma anche il contestuale rafforzamento del commercio tradizionale, ed adopera, al fine di consentire la convivenza e l'equilibrio tra le diverse formule distributive, lo strumento di programmazione denominato Programma Integrato di Rivitalizzazione (PIR), in funzione della qualificazione sociale ed economica di un'area del territorio comunale con caratteristiche idonee al corretto utilizzo dello strumento.

Nasce così il **Programma Integrato di Rivitalizzazione**, cosiddetto PIR, che ha costituito l'aggregazione di esercizi commerciali ed attività, **denominato centro commerciale naturale "Scandicci Centro"** che si svilupperà lungo la principale direttrice viaria e commerciale localizzata nel Quartiere 1, che comprende le strade e piazze con la maggiore densità di esercizi commerciali, servizi pubblici ed altre attività di servizio di tutto il territorio comunale.

La costituzione del centro naturale "Scandicci Centro", previsto nel Piano Integrato di Rivitalizzazione, adottato dall'Amministrazione Comunale e condiviso dalle associazioni di categoria, prevede che i commercianti dell'area urbana "Scandicci Centro" si costituiscano in consorzio, con l'obiettivo di fissare progetti, iniziative e interventi unici per la promozione. Il fine è quello di recuperare in un ambiente esterno - nel cosiddetto centro commerciale naturale - gli elementi positivi delle esperienze dei centri commerciali veri e propri, per un rinnovo di competitività anche in vista della sfida con le strutture commerciali di grande distribuzione di prossima realizzazione nell'area fiorentina.

Un progetto voluto dall'Amministrazione Comunale e sostenuto da tutti i soggetti che potenzialmente possono collaborare, per favorire una maggiore conoscenza delle risorse a carattere commerciale della città e un maggior senso di appartenenza e di coinvolgimento dei cittadini nello sviluppo della città.

### 3. Scuola

Nel Progetto del Piano Scolastico Territoriale di questa Amministrazione, deliberato dalla Giunta Comunale nel mese di febbraio 2003, viene indicata la programmazione della rete scolastica nel periodo 2002-2007.

Già dalla fine degli anni '90 è stata avviata in collaborazione delle Direzioni Didattiche del territorio e con Ataf, una sperimentazione di modifica degli orari delle scuole e di nuovi servizi per le famiglie.

La modifica degli orari è stata concordata con le scuole e approvata dai diversi consigli di istituto, con una differenziazione dell'orario che oscilla tra i 10 e 30 minuti in anticipo o posticipo a seconda della dislocazione territoriale delle scuole e a seconda delle tipologie didattiche delle classi, per esempio classi a modulo e a tempo pieno per le scuole elementari, classi a tempo prolungato o a tempo normale per la scuola media.

In conseguenza, l'Amministrazione Comunale ha investito per realizzare un servizio di trasporto scolastico in collaborazione dell'azienda di trasporto pubblico "Li-nea", intendendo ampliare la rete delle zone servite dal mezzo pubblico, in modo da ridurre il numero di famiglie che accompagnano i figli a scuola utilizzando l'autoveicolo privato e da raggiungere il maggior numero di potenziali utenti.

Così, gli alunni delle scuole della zona industriale, del centro e delle zone collinari di Roncigliano, Vigliano, Fonti, Arrigo potranno utilizzare l'autobus di linea per recarsi a scuola.

Tutti gli alunni in età scolare (dai 6 ai 16 anni) possono usufruire della stessa modalità di trasporto da e per le scuole elementari o medie e sugli autobus vi saranno accompagnatori adulti per la sorveglianza e la sicurezza dei ragazzi.

Per gli alunni delle scuole dell'infanzia il servizio di trasporto viene gestito, invece, tramite scuolabus del Comune.

Notevole successo hanno ottenuto anche i servizi nati in connessione e a supporto al Piano dei tempi e degli orari: pre e post scuola, linee scolastiche dedicate e modifica degli orari e delle frequenze delle normali linee che servono alle scuole, corsi di formazione per gli insegnanti, spazi della città a misura di bambine e bambini, percorsi pedonali sicuri nel tragitto casa-scuola.

Si tratta di sviluppare gli interventi riferiti al Piano riguardo alla flessibilità degli orari dei nidi, delle scuole dell'infanzia e della scuola dell'obbligo alla luce della domanda reale e attraverso una costante valutazione e verifica dei criteri sulla base dei quali effettuare le modifiche orarie a partire dalle esperienze già realizzate.

Alcuni dati della rete scolastica di Scandicci nell'anno scolastico corrente 2002/2003:

- Asili Nido: 204 iscritti
- Scuole dell'Infanzia: 1295 iscritti, di cui 254 alle comunali, 1005 alle statali e 36 alle private
- Scuole Elementari: 1846 iscritti, di cui 1805 alle statali e 41 alle praticate
- Scuole Medie inferiori: 1118 iscritti
- Scuole Secondarie superiori: 1332 iscritti
- Trasporto scolastico: 118 alunni hanno utilizzato il servizio, di cui 95 delle scuole dell'infanzia, 9 delle scuole elementari e 14 delle scuole medie.

Sempre un maggior numero di cittadini, associazioni ed esperti chiedono città complessivamente più vivibili e sollevano il problema del disagio che soffrono bambini e bambine.

In questa direzione l'Amministrazione Comunale di Scandicci ha prestato particolare attenzione attraverso il progetto **“Andiamo a scuola da soli”** rivolto a promuovere l'autonomia dei ragazzi in spazi urbani a loro misura.

Il progetto “Andiamo a scuola da soli” è stato sperimentato nel corso del laboratorio di progettazione con gli abitanti “Vingone un quartiere da vivere”, che approfondisce il tema relativo all'andare a piedi, agendo fattivamente per completare percorsi pedonali sicuri “vie verdi”, individuati come possibili percorsi di mobilità alternativa all'uso dell'automobile e pensati per collegare le aree sportive, i parchi ed i giardini, gli spazi per il gioco e i luoghi di incontro spontanei che arricchiscono la città anche dal punto di vista della socializzazione fra gli stessi abitanti.

E' stato così affrontato, con azioni concrete, il problema del miglioramento della qualità della vita urbana assumendo il punto di vista dei bambini e contrastando, anche attraverso il loro diretto coinvolgimento, la tendenza dei cittadini a chiudersi in casa, fenomeno che contribuisce a rendere la città un luogo sempre più pericoloso ed inadatto ad una sana vita di relazione.

Creare le condizioni per una “città sostenibile delle bambine e dei bambini” significa infatti non solo aumentare il numero e la qualità dei servizi (pure indispensabili) pensati dagli adulti per far fronte alle proprie necessità di cura dei figli, ma anche impostare una nuova pratica delle relazioni tra adulti e bambini.

Riconoscere ai bambini diritti e doveri di cittadinanza significa soprattutto promuovere la loro autonomia attraverso interventi che rendano possibile “riprendersi la città” da parte dei bambini, andando incontro alle loro necessità di movimento e creando condizioni di sicurezza in contrasto con la tendenza a “chiuderli in casa” per ragioni, pure comprensibili ed ovvie, di protezione e di controllo nei loro confronti.

Il progetto ha coinvolto i bambini e i ragazzi delle scuole materne (8 sezioni), elementari (26 classi) e medie (15 classi) del quartiere Vingone, i loro genitori, i loro insegnanti. Iniziato nel 1997 e conclusosi nel 2000 con l'inaugurazione del “percorso casa-scuola” e la settimana di sperimentazione “andiamo a scuola da soli”.

Il progetto si è avvalso della attiva collaborazione del Consiglio di Quartiere, delle associazioni dei genitori, di commercianti, di anziani, delle famiglie di ragazzi handicappati, degli architetti – urbanisti dell'Università degli Studi di Firenze.

Le principali azioni portate avanti nello sviluppo del progetto sono state le seguenti:

- le attività in classe, dove la formazione degli insegnanti ha dato avvio ad una serie di attività che hanno messo a fuoco i diversi aspetti del problema e del perché i bambini non possono andare a scuola da soli. Il lavoro degli insegnanti, supportato sempre dagli animatori e dagli architetti, ha prodotto nel primo anno di attività materiale di analisi (mappe dei percorsi casa-scuola, indagini ed inchieste sulla mobilità dei bambini oggi e nel passato, ecc.) che è stato rielaborato in un lavoro di progettazione vero e proprio svolto dagli architetti e dagli animatori con i bambini stessi nel laboratorio di progettazione.

- Il laboratorio di progettazione, costituito in forma permanente presso la Ludoteca del quartiere, dove sono raccolti i materiali provenienti dalle scuole, rielaborati e trasformati in materiale per la comunicazione, da diffondere nel quartiere per pubblicizzare l'iniziativa e per coinvolgere gli altri bambini ed adulti che non partecipano direttamente. La produzione di volantini, manifesti, l'organizzazione di iniziative di animazione e non ultimi i progetti per la realizzazione del "percorso casa scuola" sono nati tutti dalle idee e dai disegni dei bambini stessi.
- Le iniziative pubbliche, attraverso le quali c'è stato il coinvolgimento più diretto del quartiere e nelle quali sono state testate ed anticipate alcune proposte del progetto per verificare il livello di coinvolgimento della popolazione. La più significativa è stata la Festa della Primavera 1999, una giornata in cui bambini e genitori sono andati a scuola insieme a piedi. A scuola hanno trovato, organizzata da genitori, insegnanti e animatori, la mostra dei lavori fatti in classe e in ludoteca e tanti giochi organizzati dai genitori. Dalla scuola, la festa si è spostata nella piazza principale del quartiere, debitamente chiusa al traffico, dove si è appunto fatto festa fino a sera. Il progetto e l'organizzazione della festa hanno visto impegnato un folto gruppo di genitori che hanno poi dato vita addirittura ad una Associazione.
- La settimana sperimentale di aprile dell'andare a scuola da soli per una settimana (e questa volta davvero), prova generale dei risultati del progetto. E i risultati sono stati valutati molto positivamente, oltre a un dato di fatto: il traffico automobilistico è diminuito del 30%.

Nel mese di ottobre 2000 il Comune di Scandicci ha ricevuto il premio dal Ministero dell'Ambiente per l'iniziativa "Andiamo a scuola da soli", nell'ambito del progetto ministeriale denominato " Città sostenibili delle bambine e dei bambini"

L'obiettivo, in parte già realizzato, è individuato nel favorire quindi la gestione del tempo dei bambini e la loro socialità. E' utile agire in questa direzione con il coinvolgimento e la collaborazione delle associazioni del tempo libero che si sono dichiarate interessate a collaborare, senza fini di lucro, e a mettere a disposizione le loro competenze e la loro professionalità.

#### 4. Lavoro

L'intensificazione dei tempi personali e collettivi che ci viene imposta dal vivere urbano impone di considerare attentamente alcuni aspetti della vita in riferimento alle profonde modificazioni del mondo del lavoro.

Tanti cambiamenti significativi influiscono sulla struttura dei tempi: la riorganizzazione del lavoro di fabbrica e impiegatizio, la crescita del lavoro professionale libero, il lavoro a domicilio che si trasforma dalla tradizionale manifattura al telelavoro, la pratica del doppio lavoro e del lavoro stagionale o a termine.

Un aspetto importante del lavoro è quello dell'aumento dell'occupazione femminile e che pone la questione del problema di conciliare il ruolo professionale della donna con le responsabilità di cura della famiglia.

La cadenza della giornata lavorativa tradizionale è mutata e, come molte ricerche e testimonianze di lavoratrici e lavoratori segnalano, si manifesta un crescente interesse per un orario flessibile ben più ampio di quello attuale, a dimensione delle esigenze familiari.

Alcune interessanti sperimentazioni di conciliazione degli orari di lavoro con i tempi individuali e collettivi sono in corso di realizzazione in diverse regioni e, spesso, riguardano grandi aziende – spesso multinazionali – dove a monte vi sono stati interventi di formazione che hanno accresciuto la sensibilità dei bisogni degli individui.

Questi bisogni non sono visti più come un fastidioso problema da risolvere ma come una opportunità da cogliere anche per migliorare qualità del lavoro e convivenza sociale, pur essendo consapevoli che si sta affrontando un tema che soltanto sul lungo periodo potrà produrre modificazioni significative nell'organizzazione urbana.

C'è dunque bisogno di un impegno da parte delle istituzioni e dei soggetti non istituzionali (associazioni di cittadini, sindacati, ecc.) per far crescere la capacità delle persone di comprendere il contesto sociale dove vivono e determinare in maniera più autonoma la qualità della vita e per attuare quelle azioni che vanno a modificare l'assetto tradizionalmente rigido di organizzazione del lavoro e dei servizi.

Si tratta di attuare campagne di informazione e di sensibilizzazione sui contenuti e le opportunità offerte dalla Legge 53/2000 con specifico riferimento ai congedi di entrambi i genitori, all'estensione del sostegno ai genitori di soggetti portatori di handicap, all'istituzione del congedo per la formazione e alla formazione continua, al sostegno a progetti di articolazione degli orari di lavoro e al coordinamento degli orari della città.

Ed inoltre si tratta di promuovere e incentivare, ai sensi dell'art. 9 della Legge 53/2000, forme di articolazione della prestazione lavorativa volte a conciliare il tempo di vita e di lavoro attraverso la predisposizione di progetti che riguardano le imprese private.

Con il coordinamento dell'ente locale ed in concertazione con i soggetti interessati possono essere definiti accordi che prevedono azioni positive per la flessibilità e le politiche del lavoro legate alle esigenze familiari, quali ad esempio orario flessibile in entrata e uscita, flessibilità sui turni, part-time reversibile, orario concentrato, ingresso differenziato di quote di lavoratori appartenenti alla pubblica amministrazione e alle aziende private attraverso la sperimentazione di orari più flessibili, azioni volte anche ad intervenire per differenziare la mobilità cittadina.

Gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale di Scandicci intende perseguire, per i quali ha già in parte realizzato progetti ed attivato alcune iniziative, si ispirano alle seguenti linee di intervento:

- favorire orari di lavoro differenziati, flessibili e de-sincronizzati, soprattutto in termini di capacità di adattamento continuo ai mutamenti dei bisogni e degli stili di vita dei cittadini
- promuovere interventi per costruire una città a misura delle cittadine e dei cittadini che sappiano modificare i vincoli del tempo obbligato per consentire ai cittadini di gestire più liberamente il tempo.

## **5. Mobilità**

Il problema dell'aumento della mobilità delle persone e delle merci e dei suoi nodi fondamentali della congestione e dell'inquinamento investe con sempre maggiore urgenza le azioni di governo delle città.

L'analisi delle risposte più idonee deve svolgersi tramite un'azione integrata e coordinata fra tutti gli aspetti del problema ed i soggetti competenti alla loro gestione.

Il tempo assume oggi una rilevanza strategica e diventa sempre più una risorsa preziosa da investire con oculatazza.

Nelle città i ritmi di vita e l'uso del tempo non sono più facilmente governabili e i singoli devono fare i conti con un sistema molto complesso.

La legislazione vigente dispone la realizzazione di una pianificazione territoriale a livello comunale: il Piano Urbano del Traffico (PUT), che è una scelta fatta propria dalle amministrazioni comunali con più di 30.000 abitanti.

Il problema della mobilità è da affrontare in una dimensione territoriale integrata che prevede azioni di programmazione sia a livello provinciale che regionale, ed infatti a fronte di tutti questi cambiamenti la Regione Toscana ha realizzato il Piano della mobilità e della logistica.

L'obiettivo è quello di ridurre al minimo la "mobilità obbligata" implicita nella vita quotidiana, promuovendo azioni su più piani: gestionale – riorganizzando orari, tariffe, soprattutto le linee, culturale – promuovendo l'uso dei mezzi alternativi, strutturale – apportando le modifiche ed individuando le opere necessarie, concertazione – caratteristica di tutte le politiche temporali.

All'interno del complessivo scenario del Trasporto Pubblico, per cui ATAF - l'Azienda di Trasporto Pubblico dell'Area Metropolitana di Firenze - ed altri operatori privati in campo nazionale del trasporto collettivo insieme alla Regione Toscana e agli Enti Locali, devono affrontare problemi complessi e garantire il servizio pubblico e la crescita di una industria del trasporto locale, la realizzazione del progetto della tranvia avrà un ruolo decisivo e fondamentale nei trasporti a Firenze.

Terminati i lavori preparatori del sottopasso di Piazza Vittorio Veneto a Firenze e l'allargamento del ponte sul fiume Greve con la costruzione del deposito nel Comune di Scandicci, nei prossimi mesi inizieranno i lavori della rete tranviaria metropolitana per la Linea 1, Scandicci – Santa Maria Novella. Al contempo è in fase di progettazione la gestione dell'intera rete tranviaria con la realizzazione della Linea 2, da Peretola a Piazza Beccaria, e della Linea 3, da Careggi a Rovezzano.

Con la firma del contratto tra gli enti attuatori dell'intervento, Comune di Firenze, Comune di Scandicci, associazione temporanea di imprese, ATAF come stazione appaltante, è stato istituito il comitato dei Garanti formato dai Sindaci di Firenze e di Scandicci Leonardo Domenici e Giovanni Doddoli, dal Presidente di ATAF spa Aldo Frangioni e dagli ingegneri del Centro di Responsabilità dell'Opera Paolo D'Elia e Andrea Bacci. Il progetto definitivo e la direzione dei lavori sono di Italfer spa. A costruirla un consorzio di imprese tra le quali il Consorzio Cooperative Costruzioni di Bologna, Ansaldo Trasporti ed Ansaldo Breda di Napoli.

**ATAF spa** dal gennaio del 2001 è una società per azioni. Per il momento di totale proprietà dei comuni dell'area fiorentina Firenze, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Impruneta, Scandicci, Sesto Fiorentino e Vaglia.

Ataf ha costituito con alcuni soci privati la gestione di servizi di trasporto pubblico, come con **Li-nea spa** la gestione dei servizi integrativi alla rete primaria.

Ataf spa si è impegnata a collaborare e a sperimentare con i comuni associati un piano di coordinamento per migliorare l'accessibilità e il funzionamento dei propri servizi.

L'area metropolitana del territorio fiorentino è interessata pesantemente dall'inquinamento atmosferico con una alta densità di veicoli a motore a quattro e due ruote.

Da un'indagine conoscitiva su un campione rappresentativo di 1008 interviste, commissionata dall'Amministrazione Comunale di Scandicci ed elaborata nel mese di aprile 2003 dalla Tolomeo Studi e Ricerche, risulta che **riguardo ai mezzi prevalentemente usati per i loro spostamenti fuori comune**, gli scandiccesi utilizzano l'autovettura – il 64,0%, l'autobus – il 22,2%, il motorino/scooter/moto - il 12,8%, la bicicletta – lo 0,7% e solo lo 0,2% va a piedi.

Il Comune di Scandicci, in raccordo con gli altri Comuni dell'area metropolitana, intende collaborare per i cambiamenti da realizzare a livello cittadino sul tema della mobilità per:

1. sviluppare ulteriormente la de-sincronizzazione degli orari scolastici che deve essere accompagnata da linee scolastiche dedicate per le scuole e da una riorganizzazione degli orari e delle frequenze dei bus delle linee che servono normalmente le scuole
2. potenziare ulteriormente l'andare a piedi e garantire percorsi pedonali sicuri per i bambini nel tragitto casa-scuola
3. incentivare la mobilità sostenibile per ridurre il traffico e differenziare i mezzi di trasporto utilizzati (“mobility management” ed in attuazione dei decreti del Ministero dell'Ambiente – 27/03/1998 e 22/12/2000) con progetti rivolti a:
  - riorganizzare gli orari del transito e della consegna delle merci nel centro e nell'ambito urbano
  - rilanciare il trasporto collettivo di linea attraverso il miglioramento di cadenze e orari dei passaggi, fermate, ecc.
  - coordinamento fra servizi ferroviari ed extraurbani e quelli di trasporto urbano dell'area metropolitana
  - avviare la sperimentazione del “car pooling” per gli spostamenti casa-lavoro, utilizzando mezzi alternativi e più sostenibili per l'ambiente
  - disincentivare l'uso del mezzo privato
  - favorire la realizzazione di percorsi ciclabili e di infrastrutture per parcheggiare
  - sostenere sperimentazioni di ingressi al lavoro differenziati per quote di lavoratori di imprese e aziende private e pubbliche
  - incentivare l'utilizzazione del mezzo di trasporto pubblico anche garantendo la mobilità notturna con sperimentazioni del tipo servizio bus a chiamata.

Si tratta di costruire con azioni responsabilmente condivise tra i diversi soggetti locali, istituzionali e non, un'organizzazione della città in una prospettiva di ridurre i tempi persi nel traffico e di sviluppare le aree urbane con schemi di mobilità sostenibile ed innovativa.

## 6. La Rete di Solidarietà

Il progetto, nato nel 1998, è stato elaborato dalle organizzazioni sindacali al fine di creare sul territorio una rete di relazioni impegnate a recepire la domanda del bisogno materiale e immateriale della popolazione anziana, ed a mettere in atto le possibili risposte coordinando gli interventi delle Associazioni di Volontariato, dei vari gruppi, delle Parrocchie, dei singoli volontari.

La Rete di Solidarietà si è costituita attraverso la disponibilità delle Associazioni che sono presenti sul territorio a far parte del lavoro della Rete, mettendo a disposizione le proprie risorse.

La stessa Amministrazione Comunale di Scandicci ha sostenuto il progetto e ha partecipato alla realizzazione collaborando alla formazione dei volontari mettendo a disposizione una sede con punto telefonico attrezzato e un computer all'interno del Palazzo Comunale.

La Rete di Solidarietà è un servizio gratuito rivolto agli anziani ed è costituita dalle Associazioni di Volontariato che operano sul territorio e da volontari - singoli cittadini - non appartenenti ad associazioni.

Il progetto è realizzato in collaborazione con l'Amministrazione Comunale di Scandicci.

La sede è presso il Palazzo Comunale, con punto telefonico munito di segreteria telefonica.

I servizi offerti:

- ❑ ricevimento del pubblico nell'orario di apertura della sede
- ❑ centralino telefonico 0557591.411 tutti i giorni dal Lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 18.00 (nelle altre ore è in funzione il servizio di segreteria telefonica)
- ❑ compagnia domiciliare e telefonica
- ❑ spesa domiciliare e accompagnamento spesa
- ❑ acquisto farmaci
- ❑ accompagnamento visite mediche
- ❑ assistenza pratiche di invalidità, previdenziali e amministrative
- ❑ informazioni
- ❑ la Rete di Solidarietà svolge anche iniziative di aggregazione per anziani (incontri, feste, mostre, ecc.).

I volontari della Rete di Solidarietà iniziano ad operare dopo un corso di formazione e l'incontro con gli utenti avviene o per chiamata al punto telefonico o per visita alla sede dell'anziano stesso, o di un familiare. Alcuni casi di anziani in difficoltà vengono segnalati alla Rete dai Servizi Sociali e dalle Associazioni del territorio.

Per gli interventi la Rete contatta le associazioni del territorio aderenti al progetto e i singoli volontari disponibili.

Il lavoro si svolge a stretto contatto con il Settore Servizi Sociali del Comune, con la segnalazione dei casi più importanti e con informazione continua.

La Rete di Solidarietà si impegna al rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza e tutela dei dati personali (Legge 675/1996 sulla privacy e successive modificazioni ed integrazioni).

Le Associazioni che costituiscono la rete sono le seguenti:

- Auser
- Associazione Volontari Ospedalieri
- Caritas delle Parrocchie del territorio
- Centro d'Ascolto Osiride
- Comitato Unitario Invalidi / I ragazzi del Sole
- Croce Rossa Italiana
- Filo d'Argento
- Humanitas
- Il Villaggio

Collaborano alla Rete anche i volontari, singoli cittadini, non appartenenti ad associazioni.

Altre associazioni potranno essere coinvolte in questa attività anche collaborando a singole iniziative

#### **4.2 Le azioni/progetto per luoghi**

Le azioni/progetto si riferiscono ai luoghi e alle strategie individuate dal Piano strutturale che prevede, come già specificato precedentemente, la creazione di una nuova figura della città articolata lungo tre assi di trasformazione e di intervento pianificato. Il primo asse è costituito dal ridisegno organico della città centrale consolidata, finalizzato al miglioramento complessivo delle aree prevalentemente residenziali e degli spazi pubblici (ridefinizione organica delle diverse parti della città, creazione di unità urbanistiche integrate e relativamente autosufficienti, interventi di miglioramento dei tessuti edilizi, completamento della dotazione di servizi e attrezzature collettive, ridisegno e riqualificazione degli spazi pubblici).

Il secondo asse di trasformazione della città è costituito dalla “rifondazione” del centro della città, sulla quale ci si sofferma nel punto seguente.

Il terzo asse è costituito dal ridisegno della figura dei borghi esterni (borghi lineari lungo le strade storiche, borgo di San Giusto-Le Bagnese, borghi in pianura di San Colombano e Badia a Settimo) con l’obiettivo di mantenere e rafforzarne l’identità (ridefinendone i confini, differenziando il sistema dei percorsi, rafforzando le aree verdi e adeguando gli standard, rafforzando il sistema di luoghi di spazi di uso collettivo).

L’obiettivo della azioni/progetto è quello di suggerire strategie d’azione della regolazione del tempo, integrate con il processo di trasformazione dei luoghi attivato e programmato dagli strumenti di pianificazione o dai progetti in corso. I temi progettuali vengono quindi rilette in relazione al parametro del tempo.

## AZIONE/PROGETTO 1: I TEMPI DEL NUOVO CENTRO<sup>20</sup>

La città di Scandicci ha bisogno di un centro, di una nuova area di addensamento di funzioni qualificate, di un punto di riferimento morfologico e simbolico, di una struttura percepibile e architettonicamente riconoscibile di riconnessione delle diverse parti della città. Il nuovo luogo centrale della città, collocato nei terreni liberi tra Scandicci e Casellina, dovrà comunicare con tutta la città, in modo aperto, ricco di attività e di possibilità di incontro, di attività qualificate e relativamente importanti, un centro animato intenso, e insieme gradevole e amichevole.

Il nuovo centro sarà il luogo nel quale la città rappresenta la sua nuova identità: luogo di contaminazione dei materiali urbani di Scandicci, contaminazione tra residenza e cultura, artigianato e intelligenza, formazione e tempo libero, commercio e esposizione. Nel suo nuovo luogo centrale la città potrà mettere in scena il mondo multidimensionale della creazione e del lavoro che costituisce uno dei caratteri identitari della città.

Si tratta quindi di un *centro compatto, denso*: una struttura ricca di verde e di nuove costruzioni che entra dentro la città, integrata con la città esistente. Un intenso spazio relazionale, che sfrutta positivamente le nuove stazioni della tranvia e si collega in modo funzionale con le altre centralità esistenti (in particolare rafforzando l'asse che collega Casellina con piazza Matteotti).

Una gestione dei tempi coerente con questo disegno urbano deve riferirsi a un sistema di indicatori che consenta di costruire e calibrare una regolazione degli orari coerente con le relazioni tra abitanti, funzioni, servizi e luoghi.

In quest'area si concentrano i temi e le aree strategiche di intervento individuate sopra. È una zona densa di eventi e di progetti.

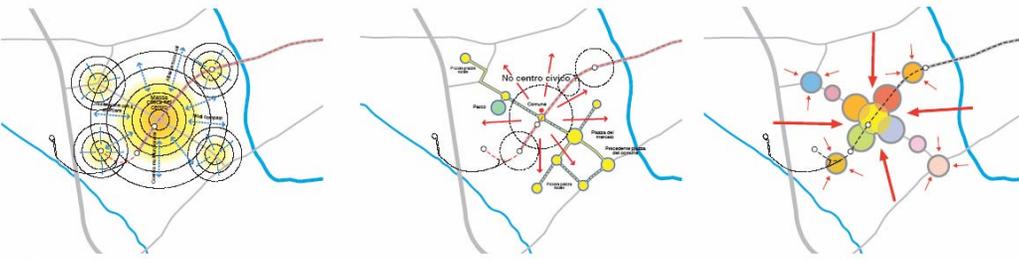
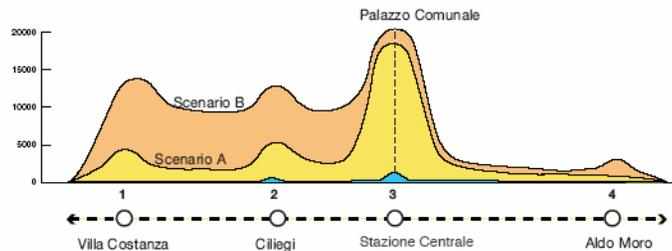
È un luogo dove sperimentare **l'integrazione tra strumenti e pratiche di governo del territorio, e politiche innovative di gestione dei tempi articolate su nuovi indicatori di qualità del tempo, piuttosto che sulla regolazione degli orari.**

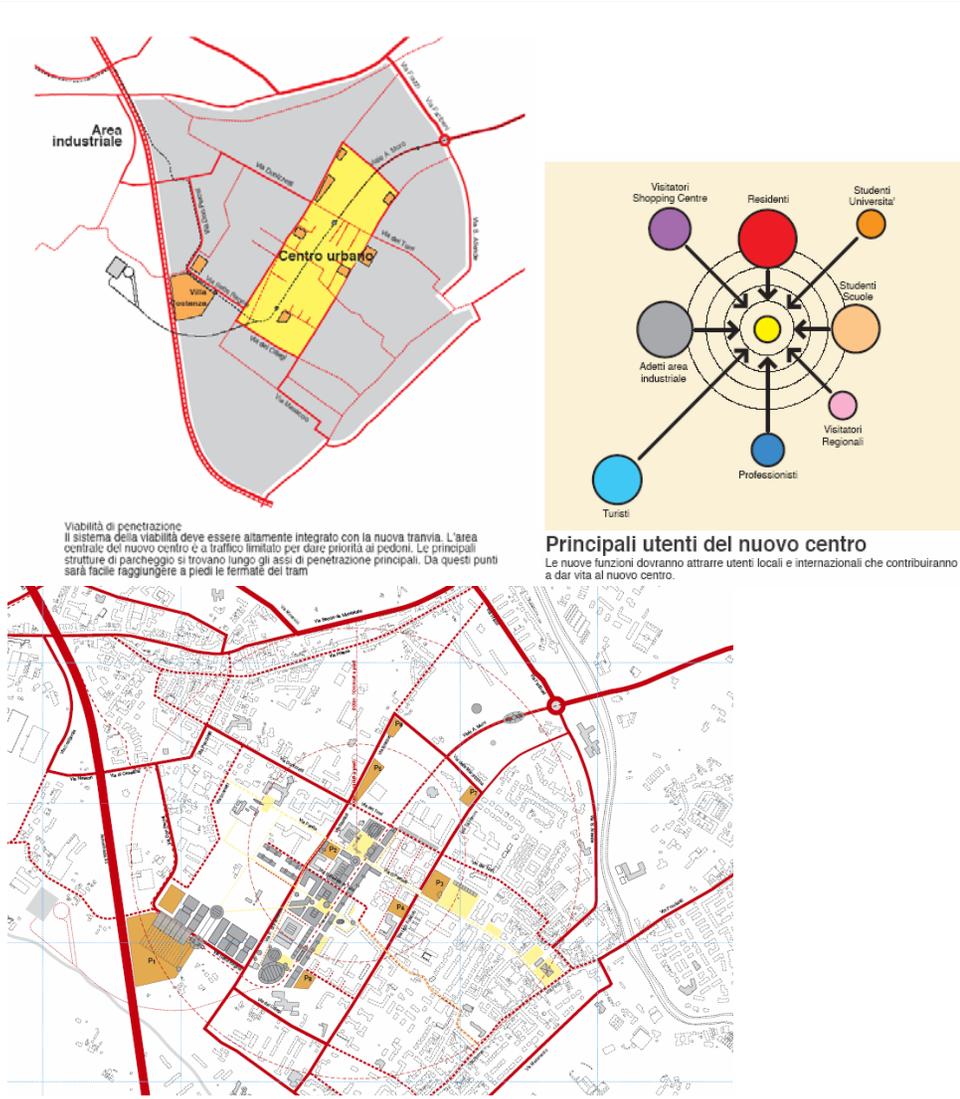
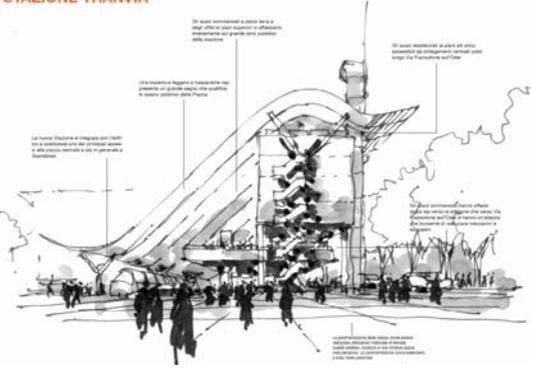
---

<sup>20</sup> I materiali iconografici utilizzati nella tabella degli indicatori sono tratti elaborati di progetto per il nuovo centro di Scandicci elaborati da Richard Rogers Partnership.

## Azione/progetto 1

## I nuovi indicatori del tempo per il nuovo centro

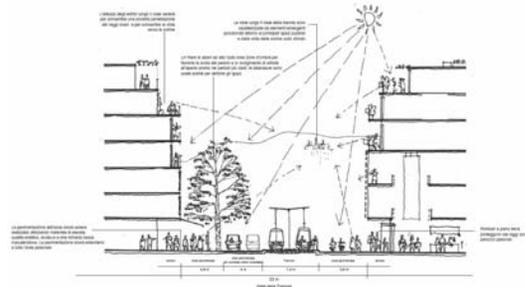
|   |   |   |
|---|---|---|
| I soggetti  | <p>I bambini e il tempo per una città a misura di bambino:<br/>i bambini come accesso privilegiato alla conoscenza, referenti dei progetti, progettisti</p> |  <p><b>Popolazione</b><br/>Invertire il flusso dei pendolari attirando nuovi visitatori dall'esterno.<br/>Aumentare le attività durante le vacanze di produzione durante il giorno.<br/>Esaminare il PRG vigente e individuare un'opportuna massa critica per sostenere le attività principali.</p> <p><b>Spazi Pubblici</b><br/>Creare una rete di spazi pubblici che comprenda spazi nuovi ed esistenti, alla scala civica e a quella sociale.<br/>Ritallizzare gli spazi pubblici introducendo nuove attività e punti di ritrovo e di riferimento.<br/>Progettare il paesaggio secondo principi ecologici.</p> <p><b>Funzioni e Attività</b><br/>Diversificare le attività in modo da rendere scandoli complementari a Firenze.<br/>Capitalizzare sulla struttura produttiva locale e sul patrimonio delle risorse naturali di scandoli.<br/>Integrare e diversificare le attività il più possibile per sostenere una nuova vita urbana.</p> |
|   | <p>Le donne e il tempo:<br/>le geografie d'uso dello spazio femminili come misura della qualità del tempo</p>   |   |
|   | <p>Pluralità di soggetti per aprire i tempi della città alle altre culture</p>  |   |
|   | <p>Uso alternativo della città:<br/>le geografie d'uso dello spazio delle cittadinanze emergenti come misura dei tempi 'nascosti' della città</p>           |   |
|   | <p>Reti di mutuo aiuto degli abitanti:<br/>per garantire tempi e orari in tutte le situazioni per la vita quotidiana e le emergenze occasionali.</p>        |   |
|   | <p>Utenti abituali e utenti previsti per una città sempre aperta</p>  |   |
|   | <p>Utenti abituali e utenti previsti per una città sempre aperta</p>  |   |
| <p><b>Profilo delle presenze per 2 diversi mix funzionali lungo la tranvia:</b></p> <p><b>Scenario A - Prevalenza di attività direzionali</b><br/>15% Ricreativo, 3% commerciale, 30% Direzionale, 10% Residenziale, 15% Educazione, 10% Ricettivo, 15% Produttivo, 2% Collettivo</p> <p><b>Scenario B - Prevalenza di attività ricreative</b><br/>50% Ricreativo, 3% commerciale, 10% Direzionale, 5% Residenziale, 15% Educazione, 10% Ricettivo, 5% Produttivo, 2% Collettivo</p>  |   |   |

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p><b>Gestione delle risorse e dello spazio</b></p>  | <p>sistemi di condivisione di mezzi di trasporto per una economia dei tempi e delle risorse; per diminuire il traffico, per una città sostenibile</p>                                      |   |
|  | <p>mezzi di trasporto pubblico di qualità: tranvia, filobus, ferrovie</p>  |  |
|  | <p>autogestione dei bambini e degli anziani per una città di tutti:<br/>per una regolazione dei tempi e degli orari adeguata alle esigenze di tutti gli abitanti, anche dei più deboli</p> |  |
| <p>nuove forme del lavoro:<br/>il tempo della città come risorsa per i nuovi modelli lavorativi</p>  | <p><b>STAZIONE TRANVIA</b></p>   | <p><b>Viabilità di penetrazione</b><br/>Il sistema della Viabilità deve essere altamente integrato con la nuova tranvia. L'area centrale del nuovo centro è a traffico limitato per dare priorità ai pedoni. Le principali strutture di parcheggio si trovano lungo gli assi di penetrazione principali. Da questi punti sarà facile raggiungere a piedi le fermate del tram</p> |
| <p><b>Principali utenti del nuovo centro</b><br/>Le nuove funzioni dovranno attrarre utenti locali e internazionali che contribuiranno a dar vita al nuovo centro.</p> |  |  |

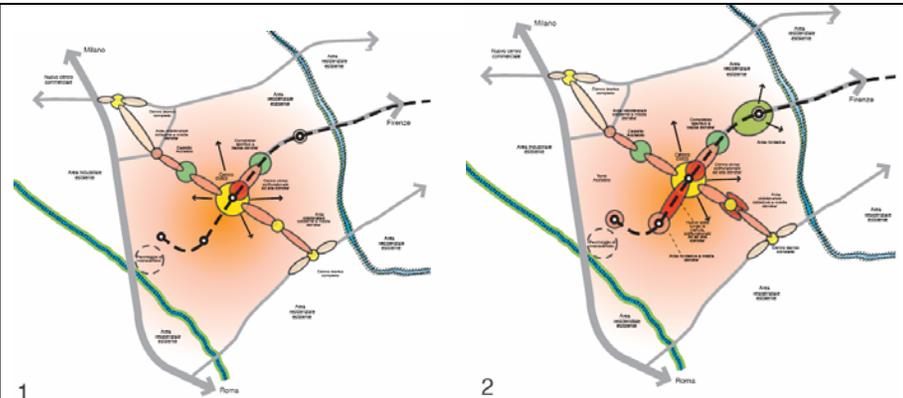
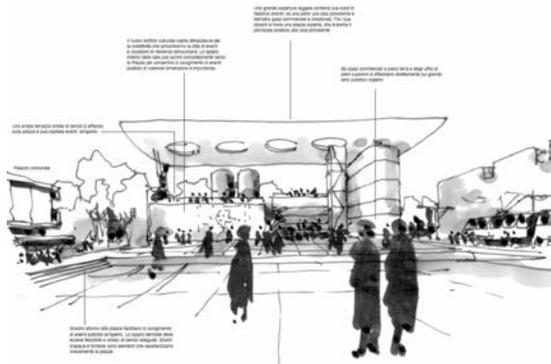
**Articolazione dello spazio pubblico**

possibili declinazioni dello spazio pubblico( strada, luoghi verdi, parchi, piazze, prolungamenti delle case, ....)

**VIALE DELLA TRANVIA**



**EDIFICIO CULTURALE**

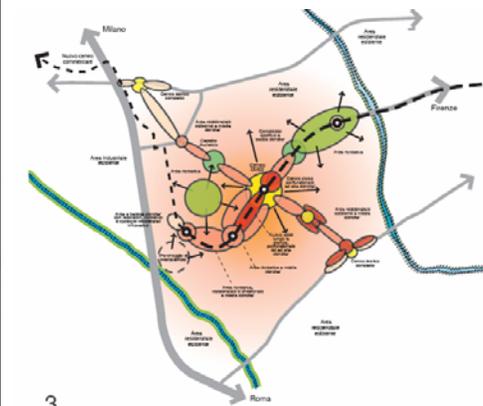


1

Il nuovo insediamento si svilupperà a partire dal centro civico, presso l'attuale Piazza della Resistenza. Le connessioni con gli spazi pubblici esistenti, specialmente lungo l'asse Via Pascoli-Via Pantin, verranno migliorate. I primi interventi ricadranno nell'area individuata dalla Variante al PRG "Scandicci-Centro"

2

L'entrata in funzione della tranvia rafforzerà la capacità attrattiva di Scandicci. I centri dell'insediamento saranno edificati attorno alle altre fermate della tranvia e poi nelle aree adiacenti. In questa fase saranno disponibili alcuni fondi per la realizzazione del Parco del Greve.

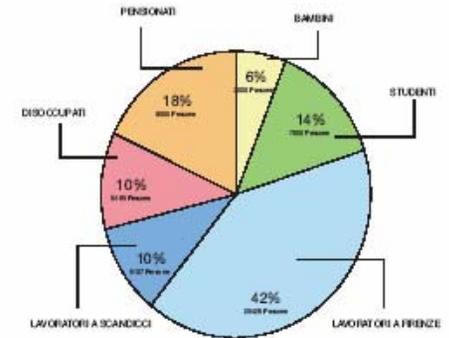


3

Gli insediamenti secondari si svilupperanno tra i centri. Più fondi saranno disponibili per realizzare il parco del Greve e il Parco dell'Acciaio. La tranvia potrebbe essere estesa per servire le aree circostanti.

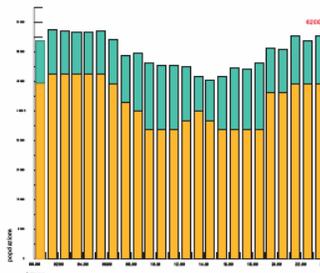
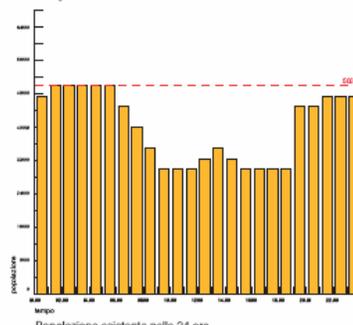


La popolazione esistente e' principalmente composta da famiglie di giovane e media eta'



Divisione della popolazione esistente

## Popolazione Scandicci Nuovo Centro



Popolazione esistente    Popolazione del nuovo insediamento

Fase 1: Relazione - Richard Rogers Partnership Febbraio 2002

## Articolazione di attività, funzioni e servizi

- il viale sarà per la maggior parte pavimentato, con mian di alberi d'alto fusto e aree verdi integrate con gli edifici.



Sezione attraverso il viale in corrispondenza del centro per la formazione



© Studio Scandici - Milano 2002

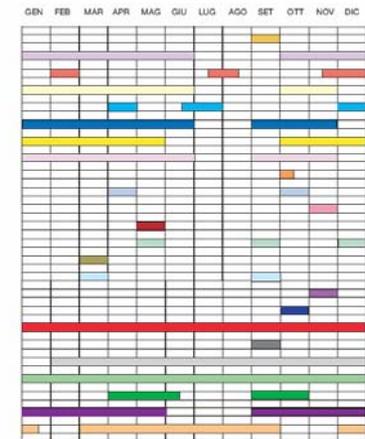
Spazi pubblici - rete degli spazi collettivi



Eventi principali in Scandici



La Piazza centrale



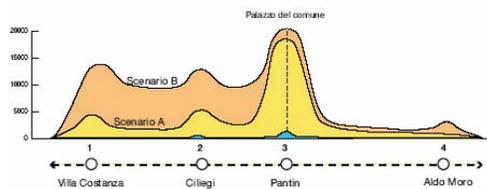
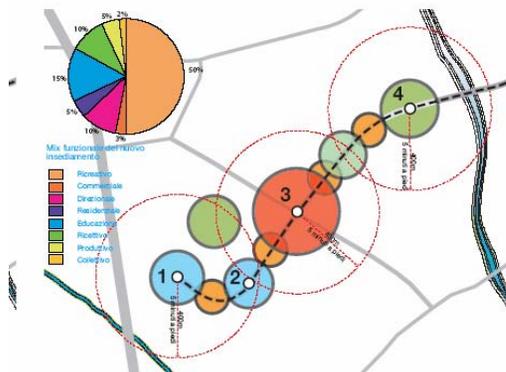
Eventi principali nel territorio di Scandici

Scandici Nuovo Centro. Eventi

Scenario B : Mix desiderato, con alta percentuale di ricreativo e visitatori

Area Totale=175000m2

50% Ricreativo, 3% Commerciale, 10% Direzionale, 5% Residenziale, 16% Educativo, 10% Ricettivo, 5% Produttivo, 2% Collettivo



Distribuzione della popolazione lungo la tranvia

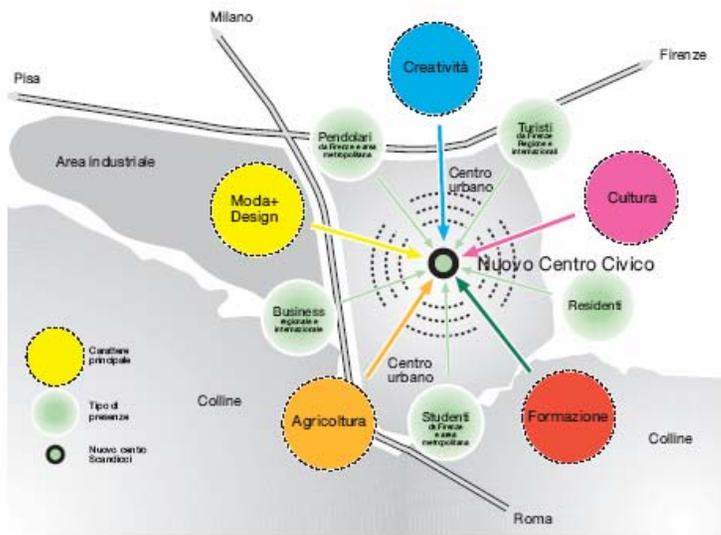
## AZIONE/PROGETTO 2: RIDISEGNO ORGANICO DELLA CITTÀ CENTRALE

Il ridisegno organico della città centrale consolidata è finalizzato al miglioramento complessivo delle aree prevalentemente residenziali e degli spazi pubblici (ridefinizione organica delle diverse parti della città, creazione di unità urbanistiche integrate e relativamente autosufficienti, interventi di miglioramento dei tessuti edilizi, completamento della dotazione di servizi e attrezzature collettive, ridisegno e riqualificazione degli spazi pubblici). Questa operazione richiede una serie di interventi di carattere urbanistico, economico e sociale descritti dal Piano Strutturale. Uno dei temi principali di questo intervento riguarda il sistema di comunicazione e organizzazione razionale della mobilità in riferimento al nuovo collegamento tranviario con Firenze.

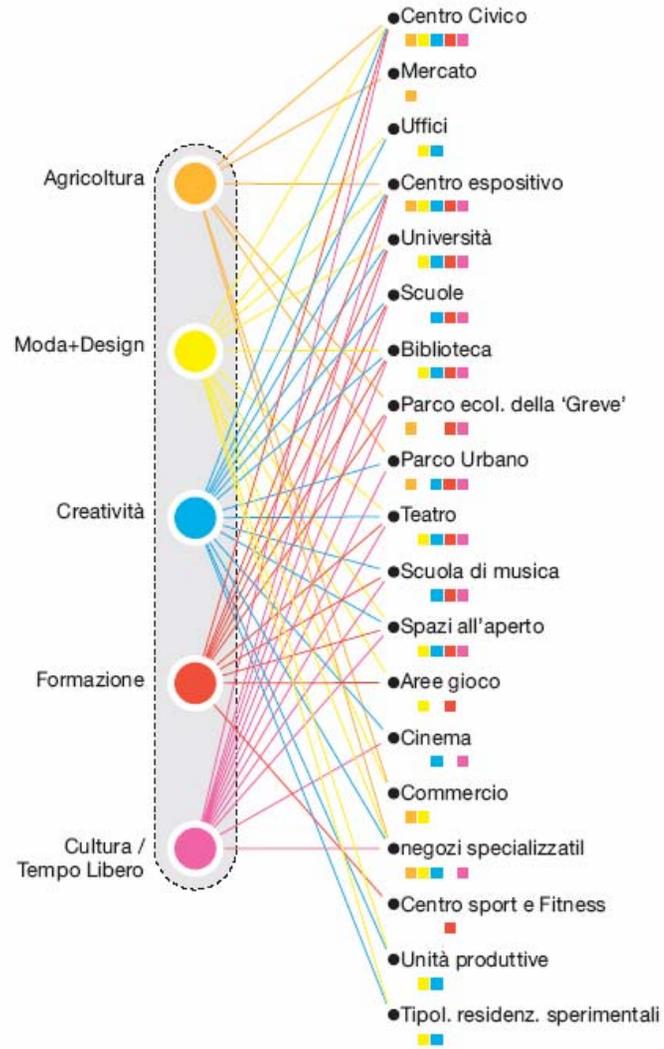
Esistono infatti due modi possibili di intendere la linea tranviaria tra Scandicci e Firenze. Il primo la considera solo come un mezzo per fuggire rapidamente verso Firenze e accorciare i tempi degli spostamento pendolari tra i due centri. Il secondo modo vede anche una seconda e importante possibilità: la tranvia può diventare una attrezzatura fondamentale della città (caratterizzando la riorganizzazione morfologica e funzionale delle aree centrali) e può quindi innescare un diverso processo di integrazione tra Firenze e Scandicci.

Il piano strutturale e le politiche temporali hanno scelto questa seconda visione. I terminali della nuova tranvia nel territorio di Scandicci diventeranno il segno collettivo, anche architettonicamente significativo, del nuovo centro e di un nuovo sistema di relazioni con la città esistente: un tram amico, che scorre sicuro, silenzioso e gradevole nel nuovo disegno urbano. Un percorso articolato e vario lungo il quale verranno collocate attività necessarie alla città di Scandicci, nel campo dei servizi, della cultura e dell'innovazione, dell'arte e dello spettacolo, del commercio minuto e di qualità. Le stazioni sono state concepite come tappe di un percorso ideale di attraversamento del mondo della tecnica e della ricerca in vari campi: arte, trasformazione artigianale, sperimentazione innovativa, rappresentazione multimediale. In questo modo la nuova tranvia può diventare un mezzo piacevole per *venire* a Scandicci, per *stare* a Scandicci. **L'equilibrio tra regolazione dei tempi, gestione funzionale del servizio, sistema della mobilità urbana e metropolitana e sistema delle attività amministrative, assistenziali, culturali, formative e del commercio, diventa strategico per il governo della città .**

.



Principali attività e presenze su cui intervenire per definire l'identità e il carattere degli spazi della città di Scandicci.



Il carattere dei poli attrattivi e delle attività corrispondenti verrà definito al fine di rafforzare l'identità di Scandicci



Le attività locali esistenti possono essere consolidate per rafforzare l'identità di Scandicci



Le attività locali, possono conferire a Scandicci un carattere unico

## Azione/progetto 2

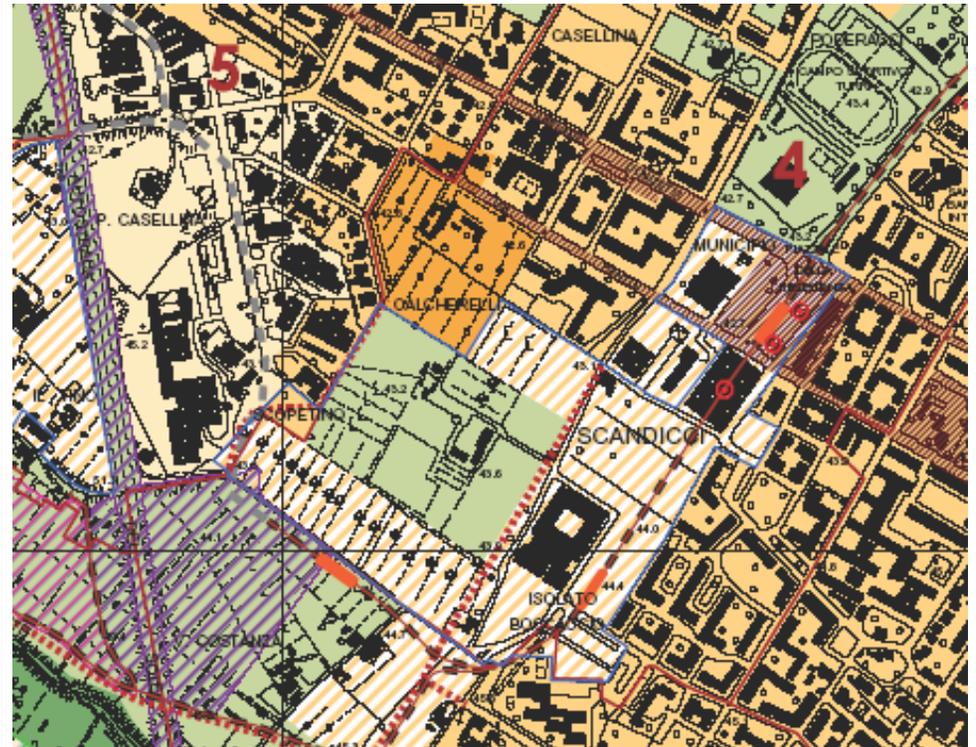
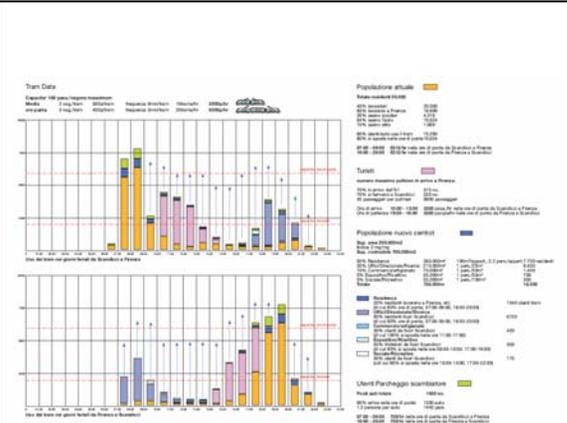
## I nuovi indicatori del tempo per la città compatta

| I soggetti                     | Uso alternativo della città:<br>le geografie d'uso dello spazio delle cittadinanze emergenti come misura dei tempi 'nascosti' della città | <p>Popolazione attuale </p> <p>Totale residenti 50.000</p> <table border="0"> <tr><td>40% lavoratori</td><td>20.000</td></tr> <tr><td>83% lavorano a Firenze</td><td>16.600</td></tr> <tr><td>26% usano scooter</td><td>4.316</td></tr> <tr><td>64% usano l'auto</td><td>10.624</td></tr> <tr><td>10% usano altro</td><td>1.660</td></tr> </table> <p>80% utenti/auto usa il tram 13.280<br/>80% si sposta nelle ore di punta 10.624</p> <p>07:00 - 09:00 5312/hr nelle ore di punta da Scandicci a Firenze<br/>18:00 - 20:00 5312/hr nelle ore di punta da Firenze a Scandicci</p> <p>Turisti </p> <p>numero massimo pullman in arrivo a Firenze.</p> <table border="0"> <tr><td>70% in arrivo dall'A1</td><td>315 no.</td></tr> <tr><td>70% si fermano a Scandicci</td><td>220 no.</td></tr> <tr><td>45 passeggeri per pullman</td><td>900 passeggeri</td></tr> </table> <p>Ora di arrivo 10:00 - 13:00 3300 pass./hr nelle ore di punta da Scandicci a Firenze<br/>Ora di partenza 15:00 - 18:00 3300 people/hr nelle ore di punta da Firenze a Scandicci</p> | 40% lavoratori   | 20.000 | 83% lavorano a Firenze | 16.600 | 26% usano scooter | 4.316 | 64% usano l'auto | 10.624 | 10% usano altro | 1.660 | 70% in arrivo dall'A1 | 315 no. | 70% si fermano a Scandicci | 220 no. | 45 passeggeri per pullman | 900 passeggeri | <p>Popolazione nuovo centrot </p> <p>Sup. area 350.000m2<br/>Indice 2 mq/mq<br/>Sup. costruibile 700.000m2</p> <table border="0"> <tr><td>50% Residenza</td><td>350.000m<sup>2</sup></td><td>100m<sup>2</sup>/appart., 2.2 pers./appart.</td><td>7.700 residenti</td></tr> <tr><td>30% Uffici/Direzionale/Ricerca</td><td>210.000m<sup>2</sup></td><td>1 pers./25m<sup>2</sup></td><td>8.400</td></tr> <tr><td>10% Commercio/artigianato</td><td>70.000m<sup>2</sup></td><td>1 pers./50m<sup>2</sup></td><td>1.400</td></tr> <tr><td>5% Espositivo/Ricettivo</td><td>35.000m<sup>2</sup></td><td>1 pers./50m<sup>2</sup></td><td>700</td></tr> <tr><td>5% Sociale/Ricreativo</td><td>35.000m<sup>2</sup></td><td>1 pers./100m<sup>2</sup></td><td>350</td></tr> <tr><td><b>Totale</b></td><td><b>700.000m</b></td><td></td><td><b>18.550</b></td></tr> </table> | 50% Residenza | 350.000m <sup>2</sup> | 100m <sup>2</sup> /appart., 2.2 pers./appart. | 7.700 residenti | 30% Uffici/Direzionale/Ricerca | 210.000m <sup>2</sup> | 1 pers./25m <sup>2</sup> | 8.400 | 10% Commercio/artigianato | 70.000m <sup>2</sup> | 1 pers./50m <sup>2</sup> | 1.400 | 5% Espositivo/Ricettivo | 35.000m <sup>2</sup> | 1 pers./50m <sup>2</sup> | 700 | 5% Sociale/Ricreativo | 35.000m <sup>2</sup> | 1 pers./100m <sup>2</sup> | 350 | <b>Totale</b> | <b>700.000m</b> |  | <b>18.550</b> |
|--------------------------------|---|--|--|--------|------------------------|--------|-------------------|-------|------------------|--------|-----------------|-------|-----------------------|---------|----------------------------|---------|---------------------------|----------------|--|---------------|-----------------------|---|-----------------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------|-------|---------------------------|----------------------|--------------------------|-------|-------------------------|----------------------|--------------------------|-----|-----------------------|----------------------|---------------------------|-----|---------------|-----------------|--|---------------|
| 40% lavoratori                 | 20.000  |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 83% lavorano a Firenze         | 16.600  |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 26% usano scooter              | 4.316   |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 64% usano l'auto               | 10.624  |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 10% usano altro                | 1.660   |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 70% in arrivo dall'A1          | 315 no.   |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 70% si fermano a Scandicci     | 220 no.   |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 45 passeggeri per pullman      | 900 passeggeri  |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 50% Residenza                  | 350.000m <sup>2</sup>   | 100m <sup>2</sup> /appart., 2.2 pers./appart.  | 7.700 residenti  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 30% Uffici/Direzionale/Ricerca | 210.000m <sup>2</sup>   | 1 pers./25m <sup>2</sup>   | 8.400  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 10% Commercio/artigianato      | 70.000m <sup>2</sup>  | 1 pers./50m <sup>2</sup>   | 1.400  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 5% Espositivo/Ricettivo        | 35.000m <sup>2</sup>  | 1 pers./50m <sup>2</sup>   | 700  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| 5% Sociale/Ricreativo          | 35.000m <sup>2</sup>  | 1 pers./100m <sup>2</sup>  | 350  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
| <b>Totale</b>                  | <b>700.000m</b>   |  | <b>18.550</b>  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
|                                | Utenti abituali e utenti previsti per una città sempre aperta   |  | <p> Residenza<br/>20% residenti lavorano a Firenze, etc (di cui 80% ore di punta, 07:00-09:00, 18:00-20:00) 1540 utenti tram</p> <p> Uffici/Direzionale/Ricerca<br/>80% residenti fuori Scandicci (di cui 80% ore di punta, 07:00-09:00, 18:00-20:00) 6720</p> <p> Commercio/artigianato<br/>30% clienti da fuori Scandicci (di cui 100% si sposta nelle ore 11:00-17:00) 420</p> <p> Espositivo/Ricettivo<br/>50% Visitatori da fuori Scandicci (di cui 90% si sposta nelle ore 09:00-10:00, 17:00-18:00) 350</p> <p> Sociale/Ricreativo<br/>30% utenti da fuori Scandicci (di cui 80% si sposta nelle ore 10:00-14:00, 17:00-22:00) 175</p> |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |
|                                | Pluralità di soggetti per aprire i tempi della città alle altre culture   |  |  |        |                        |        |                   |       |                  |        |                 |       |                       |         |                            |         |                           |                |  |               |                       |   |                 |                                |                       |                          |       |                           |                      |                          |       |                         |                      |                          |     |                       |                      |                           |     |               |                 |  |               |

**Gestione delle risorse e dello spazio**

Connessione e coordinamento tra servizi per pubblici, offerta culturale, offerta formativa per la città e l'area metropolitana

Mezzi di trasporto pubblico di qualità: tranvia, filobus, ferrovie



|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Articolazione dello spazio pubblico</b> | Possibili declinazioni dello spazio pubblico( strada, luoghi verdi, parchi, piazze, prolungamenti delle case, ....)   |  |
|  | Connessione tra regolazione temporale dell'offerta di servizi urbani e sistema della mobilità: aree pedonali, piste ciclabili, tranvie, filobus, parcheggi....                                |  |
|  | Articolazione delle attività in relazione alla struttura morfologica della città, alla sua struttura sociale ed economica, ai tempi locali e a quelli dell'area metropolitana di riferimento. |  |
|  |   |  |

### AZIONE/PROGETTO 3: RIDISEGNO DELLA FIGURA DEI BORGHI

Il terzo asse è costituito dal ridisegno della figura dei borghi esterni (borghi lineari lungo le strade storiche, borgo di San Giusto-Le Bagnese, borghi in pianura di San Colombano e Badia a Settimo) con l'obiettivo di mantenere e rafforzarne l'identità (ridefinendone i confini, differenziando il sistema dei percorsi, rafforzando le aree verdi e adeguando gli standard, rafforzando il sistema di luoghi di spazi di uso collettivo).

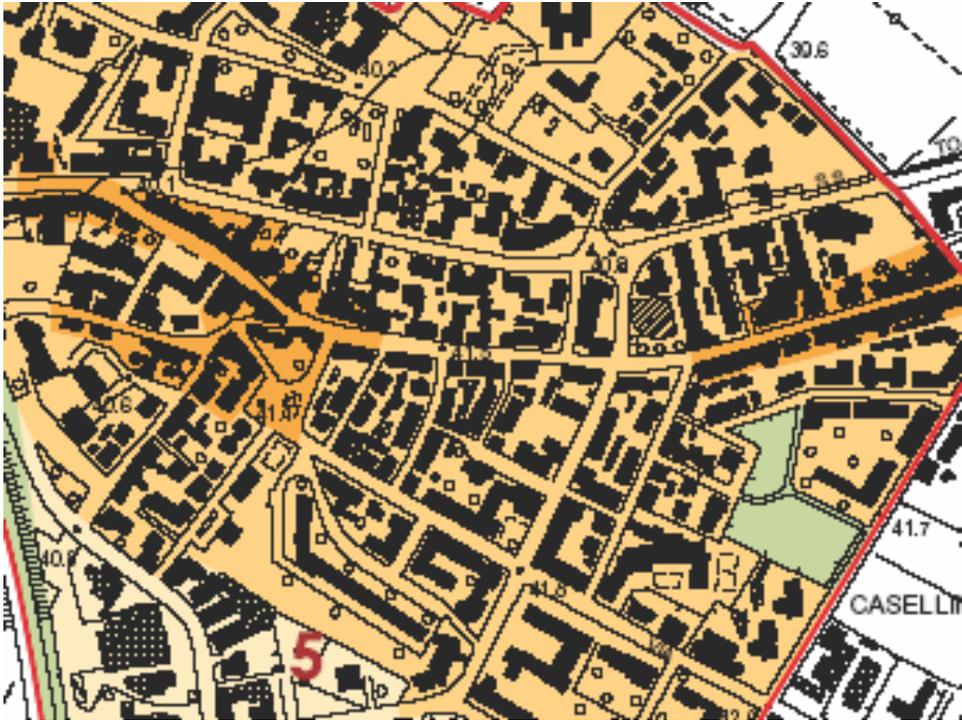
Spontaneamente, seguendo i processi di radicamento e di interpretazione del territorio storico, la città di Scandicci si è articolata in micro-sistemi residenziali tutto sommato distinti gli uni dagli altri: i nuclei di Signano, Bagnese, Borgo di Scandicci, Vingone, San Bartolo, Borgo e città nuova di Casellina, all'interno del perimetro della moderna città consolidata; i borghi del territorio agricolo di pianura: Borgo ai Fossi, Badia a Settimo, San Colombano, Viottolone-Granatieri; i nuclei abitati del territorio collinare: Giogoli, Colleramole, Mosciano, San Martino alla Palma, oltre agli abitati lineari lungo il fondovalle della Pesa.

**Una politica dei tempi coerente con questo asse progettuale deve garantire la qualità della vita dei borghi e una regolazione degli orari dei servizi e dei trasporti, integrata e coordinata con il sistema urbano e metropolitano.**

Gli abitanti dei borghi devono essere tutelati come utenti di servizi molto locali e come potenziali utenti del sistema dei servizi della città centrale e dell'area metropolitana.

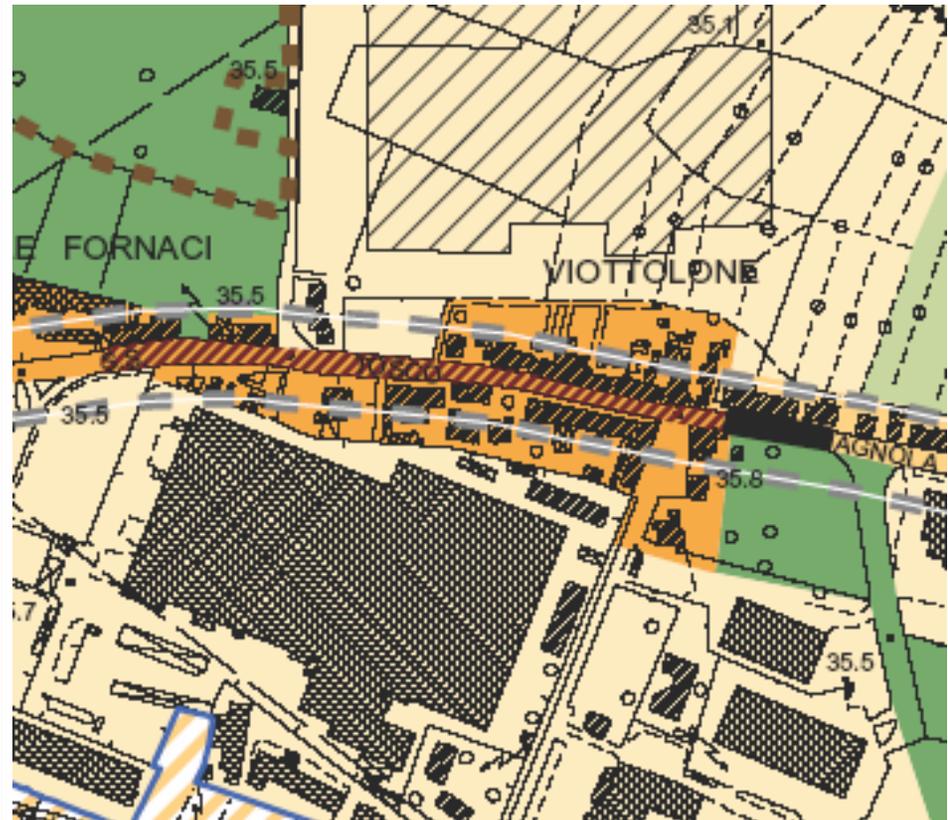
### Azione/progetto 3

### I nuovi indicatori del tempo per la città dei borghi

|                   |  |   |
|-------------------|--|---|
| <b>I soggetti</b> | il tempo e la qualità della vita degli abitanti locali   |  |
|                   | Reti di mutuo aiuto degli abitanti:<br>per garantire tempi e orari in tutte le situazioni per la vita quotidiana e le emergenze occasionali. |   |
|                   | Utenti abituali e utenti previsti per una città sempre aperta  |   |
|                   | Le donne e il tempo:<br>le geografie d'uso dello spazio femminili come misura della qualità del tempo  |   |
|                   |  |   |

**Gestione  
delle risorse  
e dello spazio**

-  Elementi ordinatori dello spazio pubblico
-  Linea tranviaria
-  Corridoio infrastrutturale per ulteriore prolungamento (o altro mezzo assimilabile)



-  Fermate indicative lungo la linea tranviaria
-  Fermate indicative lungo il prolungamento della linea tranviaria
-  Linea tranviaria
-  Proposta di prolungamento della linea tranviaria

|  |   |   |
|--|---|---|
| <b>Articolazione e dello spazio pubblico</b> | Possibili declinazioni dello spazio pubblico( strada, luoghi verdi, parchi, piazze, prolungamenti delle case, ....)   |  |
|  | Articolazione delle attività in relazione alla struttura morfologica della città, alla sua struttura sociale ed economica, ai tempi locali e a quelli dell'area metropolitana di riferimento.   |   |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li> Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 16)</li> <li> Tessuti storici (art. 62)</li> <li> Tessuti consolidati prevalentemente residenziali (art. 63)</li> <li> Tessuti consolidati prevalentemente produttivi (art. 64)</li> <li> Tessuti incoerenti e aree di frangia (art. 65)</li> <li> Aree prevalentemente non edificate integrative degli inse</li> <li> Aree di recupero e riqualificazione ambientale (art. 67)</li> <li> Ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve ed aree naturali protette di interesse locale (art. 26 - art. 43)</li> <li> Aree di pregio paesistico (art. 45)</li> </ul> |   |



## 5. Linee guida per il miglioramento e per la stesura del Regolamento Urbanistico

La gestione del tempo è un processo lungo e sempre attivo; ha delle fasi e delle regole; soprattutto non si limita e non si esaurisce in un'operazione progettuale. Al contrario richiede la definizione continua di linee di miglioramento. Stabilisce orientamenti e principi, innesca processi la cui gestione deve sempre essere verificata e aggiornata. Suggerisce strategie e si adegua ai cambiamenti degli indicatori che ne orientano le risposte.

| Orientamenti  | Suggerimenti operativi  |
|---|---|
| <b>1.</b> L'informazione come fattore di coordinamento e di perseguimento dell'efficienza e dell'efficacia nell'utilizzo del tempo                    | Attivare una agenzia locale di servizi e informazione interna all'amministrazione che gestisca o dia informazioni sui seguenti progetti: <ul style="list-style-type: none"><li>- progetto accoglienza</li><li>- progetto trasparenza</li><li>- informagiovani</li><li>- informaterzaetà</li></ul> |
| <b>2.</b> La semplificazione delle procedure e la riorganizzazione dei servizi per migliorare i rapporti e i contatti tra amministrazione e cittadino | Decentrare e moltiplicare i servizi in diverse aree urbane valorizzando l'uso delle reti telematiche. <ul style="list-style-type: none"><li>- aumentare le occasioni di contatto tra cittadini e amministrazione</li><li>- utilizzare le reti esistenti</li></ul>                                 |
| <b>3.</b> Misure per favorire l'accessibilità ai servizi  | Promuovere un accordo tra amministrazione e associazioni per la promozione della Banca del Tempo <ul style="list-style-type: none"><li>- sensibilizzare gli abitanti attivando laboratori con le scuole sul tema del tempo</li><li>- coinvolgere i sistemi informativi locali</li></ul>           |

## **APPENDICE**

Schede Tecniche con la descrizione degli orari di alcuni servizi pubblici del territorio e le linee di intervento per la regolazione

## **1. INFORMAZIONE**

Alla luce di quanto disposto dalla Legge 7 giugno 2000, n. 150 (disciplina delle attività di informazione e comunicazione delle pubbliche amministrazioni), il Comune di Scandicci garantisce il diritto dei cittadini ad essere informati su attività e funzionamento del Comune attraverso le proprie strutture di comunicazione.

### **Ufficio Relazioni con il Pubblico**

Istituito nel 1998 per garantire l'esercizio dei diritti di informazione, accesso e partecipazione. Agevola l'utilizzazione dei servizi ai cittadini e l'informazione sulle strutture e compiti del Comune di Scandicci e delle altre amministrazioni dell'area metropolitana.

Orario di apertura: dal Lunedì al Venerdì 8.30-13.00, Martedì e Giovedì anche 15.00-18.00.

### **Guida ai Servizi**

<http://www.comune.scandicci.fi.it/GuidaServizi/servizi.html>

Curata dall'URP vuole essere una preziosa fonte di informazioni aggiornate sui servizi del Comune di Scandicci e una guida agli strumenti di semplificazione e partecipazione, quali l'accesso agli atti e l'autocertificazione.

### **Ufficio Stampa**

Cura i rapporti con i mezzi di informazione di massa, tiene i rapporti di carattere politico - istituzionale con gli organi di informazione, realizza prodotti informativi anche a supporto delle attività di comunicazione all'interno dell'ente.

«Città Comune Notizie», periodico mensile

<http://www.comune.scandicci.fi.it/CittaComuneNotizie/index.html>

Periodico di informazione politico-istituzionale dell'Amministrazione Comunale di Scandicci.

### **Rete civica**

<http://www.comune.scandicci.fi.it>

Il sito ufficiale del Comune di Scandicci a disposizione dei cittadini, per aiutarli a capire meglio l'ente e le sue attività.

## **2. IL COMUNE**

L'Amministrazione prosegue il percorso, già avviato da tempo, verso una sempre maggiore trasparenza dell'attività amministrativa e verso la semplificazione di quei meccanismi complessi rappresentati dall'insieme degli uffici comunali.

### **Area del Commercio**

Vengono sperimentate le potenzialità del decreto legislativo Bersani, semplificate le procedure amministrative e ridefiniti gli orari dei pubblici esercizi e dei negozi.

Orario di apertura degli uffici Commercio, Artigianato, Industria, Agricoltura, Caccia e Pesca: Martedì e Venerdì 8.30 – 13.00, Giovedì 15.00 – 18.00.

### **Area delle Attività Produttive**

Interventi di sostegno pubblico per lo sviluppo delle attività produttive delle piccole e medie imprese.

Vengono semplificate le procedure amministrative con l'istituzione dello Sportello Unico per le Attività Produttive.

Orario di apertura: Martedì e Venerdì 8.30 – 13.00, Giovedì 15.00 – 18.00.

### **Area dell'Edilizia**

Costituito lo Sportello per la accettazione delle Pratiche Edilizie per la consegna di istanze di Concessione Edilizia e di Autorizzazione Edilizia, Denunce d'Inizio delle Attività Edilizie, istanze di parere Paesistico-Ambientale.

Orario di apertura: dal Lunedì al Venerdì dalle 9.00 alle 11.30.

### **Area del Piano Strutturale**

Il Piano Strutturale del Comune quale strumento di regolazione strategica del territorio, dove vengono definiti i piani di indirizzo e regolazione per il coordinamento degli orari.

Orario di apertura: Martedì e Venerdì 8.30 – 12.00, Giovedì 15.00 – 18.00.

## Uffici comunali

Autonomia delle amministrazioni nella definizione delle linee fondamentali di organizzazione degli uffici e dei servizi, in base a criteri di funzionalità ed economicità.

### Orario di apertura degli uffici:

|  |
|--|
| AFFARI LEGALI                              |
| AMBIENTE                                   |
| CONCORSI E PERSONALE                       |
| ECONOMATO E PATRIMONIO                     |
| LAVORI PUBBLICI                            |
| POLIZIA MUNICIPALE (uffici amministrativi) |
| PROTOCOLLO E ARCHIVIO                      |
| RAGIONERIA                                 |
| SEGRETERIA DEL SINDACO                     |
| SEGRETERIA GENERALE                        |
| SERVIZI EDUCATIVI E CULTURALI              |
| SERVIZI SOCIALI                            |
| SPORT                                      |
| URP- Ufficio relazioni con il Pubblico     |

Dal Lunedì al Venerdì 8.30-13.00  
Martedì e Giovedì anche 15.00-18.00

TRIBUTI

Dal Lunedì al Venerdì 8.30-12.30  
Martedì e Giovedì anche 15.00-17.30

|  |
|--|
| ANAGRAFE   |
| ELETTORALE   |
| STATO CIVILE (per denunce di nascita e decesso anche festivi 8.30-11.30) |
| POLIZIA MORTUARIA  |

Dal Lunedì al Sabato 8.30-13.00  
Martedì e Giovedì anche 15.00-17.30

|  |
|--|
| INSEGNE PUBBLICITARIE                        |
| MANUTENZIONI (servizi a domanda individuale) |
| PRG E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE            |
| UFFICIO CASA                                 |
| VERDE PUBBLICO                               |

Martedì e Venerdì 8.30-12.00  
Giovedì 15.00-18.00

|                |   |
|----------------|---|
| COMMERCIO      | Martedì e Venerdì 8.30-13.00<br>Giovedì 15.00-18.00 |
| ARTIGIANATO    |   |
| INDUSTRIA      |   |
| AGRICOLTURA    |   |
| CACCIA E PESCA |   |

|   |   |
|---|---|
| SPORTELLO UNICO PER LE ATTIVITA' PRODUTTIVE | Martedì e Venerdì 8.30-13.00<br>Giovedì 15.00-18.00 |
|---|---|

ATTIVITA' EDILIZIE

TECNICI : Giovedì 15.00 -18.00 e, solo su appuntamento, Venerdì 8.30-12.00  
 AMMINISTRATIVI: Martedì e Venerdì 8.30-12.00 e Giovedì 15.00-18.00  
 SPORTELLO ACCETTAZIONE PRATICHE EDILIZIE: dal Lunedì al Venerdì 9.00-11.30

INFRAZIONI EDILIZIE

AMMINISTRATIVI: Martedì e Venerdì 8.30-12.00 e Giovedì 15.00-18.00  
 SANZIONE AMBIENTALE: Martedì e Giovedì 15.00-17.30  
 CONDONO EDILIZIO: solo su appuntamento Martedì e Giovedì 15.00-17.30

|                |  |
|----------------|--|
| MESSI COMUNALI | Dal Lunedì al Venerdì 8.30-9.30 e 12.00-13.30<br>Martedì e Giovedì anche 15.00-18.00 |
|----------------|--|

|  |   |
|--|---|
| POLIZIA MUNICIPALE (pronto intervento e vigilanza) | 8.00-20.00 tutti i giorni anche festivi |
|--|---|

### **3. LA CITTÀ**

L'Amministrazione Comunale, insieme agli esponenti delle realtà sociali e culturali di Scandicci, è impegnata da sempre nella diffusione della cultura e delle conoscenze tecniche e scientifiche, a dare il proprio contributo per comprendere il contesto sociale nel rispetto della solidarietà e della tutela dei diritti dei cittadini.

#### **Biblioteca**

P. Matteotti (loc. Scandicci centro)

La Biblioteca civica Mario Augusto Martini orienta i propri servizi alla generalità della popolazione ed opera in un contesto di cooperazione delle biblioteche, organizzata in reti documentarie territoriali, come previsto dalla legge regionale 35/1999.

Offre servizi informativi tradizionali (lettura, prestito, consulenza bibliografica) ed altri più innovativi (servizio di prestito interbibliotecario di rete regionale, nazionale ed internazionale), oltre a mettere a disposizione degli utenti postazioni PC per l'accesso a Internet. Il fondo documentario di storia locale costituisce un prezioso strumento di conservazione e valorizzazione della memoria della comunità.

Orario di apertura: Lunedì, Martedì, Giovedì, Venerdì 9.00-19.00 – Mercoledì 14.00-19.00 – Sabato 9.00-13.00.

#### **Informagiovani**

V. San Bartolo in Tuto 20 (loc. Scandicci centro)

Servizio pubblico comunale di informazione, consulenza e promozione della comunicazione giovanile. Informazioni su Lavoro, Scuole, Tempo libero, Diritti.

Orario di apertura: Lunedì, Martedì, Giovedì, Venerdì 16.00-19.00 – Sabato 9.00-12.00.

#### **Servizio Immigrati**

V. Rialdoli 126 (loc. Scandicci centro)

Istituito dall'Amministrazione Comunale per impegnarsi a sostenere i diritti delle cittadine e dei cittadini stranieri e per lavorare attivamente, in cooperazione degli enti di volontariato, delle associazioni e delle strutture sindacali, contro ogni forma di discriminazione, di razzismo e di intolleranza nei loro confronti.

Orario di apertura: Lunedì, Mercoledì Venerdì 9.00-13.00 – Martedì e Giovedì 15.00-18.00 – Sabato 9.00-12.00.

### **Rete di Solidarietà**

Presso il Palazzo Comunale

Servizio gratuito rivolto agli anziani, realizzato in collaborazione con l'Amministrazione Comunale.

La Rete di Solidarietà si è costituita attraverso la disponibilità delle Associazioni che sono presenti sul territorio a far parte del lavoro della Rete e si avvale anche della collaborazione di volontari.

Orario di apertura: dal Lunedì al venerdì 9.00-12.00 e 15.00-18.00.

### **Parchi**

Politica ambientale di valorizzazione del territorio comunale e di attenzione nell'uso delle risorse naturali e del paesaggio.

Parco Castello Acciaiuolo – Orario di apertura:

dal 25 aprile al 14 giugno dalle 9.00 alle 19.00

dal 15 giugno al 15 settembre dalle 9.00 alle 24.00

dal 16 settembre al 31 ottobre dalle 9.00 alle 19.00

dal 1 novembre al 24 aprile dalle 9.00 alle 17.00

Parco di Poggio Valicaia – Orario di apertura:

Aprile, Maggio e Settembre dalle 9.00 alle 20.00

Giugno, Luglio e Agosto dalle 8.30 alle 21.00

Marzo e Ottobre dalle 9.00 alle 18.00

da Novembre a Febbraio dalle 9.00 alle 16.30 e solo il Sabato e la Domenica.

## **Cimiteri**

Investimenti per l'ampliamento, la manutenzione dei Cimiteri per migliorarne le condizioni e i servizi.

I cimiteri comunali: S. Antonio, Pieve a Settimo, Badia a Settimo, San Colombano, San Martino, Casignano, Mosciano, San Polo, San Vincenzo, San Michele, Giogoli.

### Orario estivo dal 1 aprile al 30 settembre

Lun-Mart-Giov-Ven-Sab 8.00-12.00 e 17.00-19.00

Domenica e festivi 8.00-12.00

Mercoledì chiusura completa

Chiusura completa: 1° aprile Lunedì dell'Angelo - 1° maggio - 10 maggio Festa del Patrono - 15 agosto

### Orario invernale dal 1° ottobre al 31 marzo

Lun-Mart-Giov-Ven-Sab 8.00-12.00 e 15.00-17.00

Domenica e festivi 8.00-12.00

Mercoledì chiusura completa

Chiusura completa: 26 dicembre

## **Uffici postali**

Una rete di 7 uffici nel territorio di Scandicci per offrire prodotti e servizi postali e finanziari.

Scandicci Centro - Badia a Settimo - Casellina

Orario di apertura: dal Lunedì al Venerdì 8.15-19.00 - Sabato 8.15-12.30

(l'ultimo giorno del mese chiusura anticipata alle ore 18.00, il sabato alle ore 12.00)

Le Bagnese San Giusto - San Martino alla Palma - San Vincenzo a Torri  
Vingone

Orario di apertura: dal Lunedì al Venerdì 8.15-13.30 - Sabato 8.15-12.30  
(l'ultimo giorno del mese chiusura anticipata alle ore 18.00, il sabato alle ore  
12.00)

### **Centro per l'impiego**

V. Pantin 20 (loc. Scandicci centro)

Una rete di servizi per il lavoro costituita dai Centri per l'impiego della Provincia di Firenze, che svolgono funzioni e compiti in materia di collocamento e politiche attive del lavoro.

Il Centro per l'impiego di Scandicci è competente anche per i comuni di Lastra a Signa e Signa.

Orario di apertura: dal Lunedì al Venerdì 8.30-12.30, Martedì e Giovedì anche 15.00-17.00.

## **4. SALUTE E SICUREZZA**

Gli enti e le aziende che operano nel settore della sicurezza e della salute dei lavoratori individuano gli obiettivi e gli strumenti per migliorare i servizi rivolti alla cittadinanza.

### **Farmacie**

Una presenza sempre più diffusa nel territorio per offrire servizi a tutte le classi sociali della popolazione residente.

Farma.net Scandicci SpA è la nuova società di gestione delle Farmacie Comunali, con sede legale in Piazza Piave n° 2 a Scandicci centro.

## FARMACIE COMUNALI

| <b>N°</b> | <b>INDIRIZZO</b>              | <b>ORARIO LUN-<br/>VEN</b> | <b>ORARIO SAB-DOM</b>              |
|-----------|-------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| 1         | v. Donizetti 1                | 9-13 e 16-20               | chiusa                             |
| 2         | v. Masaccio 1                 | 9-13 e 16-20               | Sabato alternato e Domenica chiusa |
| 3         | v. Donizetti 80               | 24H aperta                 | Sabato e Domenica 24H aperta       |
| 4         | p. Benini 1                   | 9-13 e 16-20               | Sabato alternato e Domenica chiusa |
| 5         | v. Baccio da Montelupo 14/a-b | 9-13 e 16-20               | chiusa                             |
| 6         | v. Pisana 174                 | 9-13 e 16-20               | Sabato aperta e Domenica chiusa    |
| 7         | v. Monti 18/c                 | 9-13 e 16-20               | chiusa                             |
| 8         | v. della Pace Mondiale 86-88  | 9-13 e 16-20               | chiusa                             |

## FARMACIE PRIVATE

| <b>FARMACIA°</b>           | <b>INDIRIZZO</b>             | <b>ORARIO LUN-<br/>VEN</b> | <b>ORARIO SAB-DOM</b>                                    |
|----------------------------|------------------------------|----------------------------|--|
| Bertolani dr.<br>Lorenzo   | v. del Botteghino 156        | 8.30-13 e 16-20            | Sabato 8.30-13 e 16-19.30 –<br>Domenica e festivi chiusa |
| Gallerano dr.<br>Salvatore | v. Amendola 47<br>San Giusto | 9-13 e 16-20               | Sabato alternato<br>Domenica 1 v. al mese aperta         |
| Jacarelli s.n.c.           | p. Matteotti 5               | 9-13 e 16-20               | Sabato alternato<br>Domenica 1 v. al mese aperta         |
| Le Bagnese                 | Largo Macchiaioli 7          | 9-13 e 16-20               | Sabato alternato<br>Domenica 1 v. al mese aperta         |

### **Azienda Sanitaria Locale**

L'Azienda Sanitaria 10 di Firenze riunifica la gestione dei servizi socio-sanitari, sia territoriali che ospedalieri e per favorire una migliore organizzazione dei servizi, il territorio è stato articolato in quattro zone.

Nella zona nord-ovest sono costituiti i Distretti n. 6-7-8 ed il Distretto 8 coincide con i Comuni di Scandicci e Lastra a Signa per n° 68.000 assistiti.

Le sedi dei Presidi nel Comune di Scandicci: Via Rialdoli 80 (loc. Scandicci centro), Via Ponchielli 70 (loc. Scandicci centro), Via Amendola 18 (loc. San Giusto), Via Pantin 1 (loc. Scandicci centro), Via Agnoletti 22 (loc. Scandicci centro), Via Empolese 11 (loc. San Vincenzo a Torri), Via del Botteghino 344 (loc. Badia a Settimo).

Elenco dei Presidi e attività presenti nel Comune di Scandicci:

**PRESIDIO VIA RIALDOLI 80 (loc. Scandicci centro)**

Informazioni dal Lunedì al Venerdì 7.15 – 19.00; sabato 7.15 – 13.30

CUP – centro unificato di prenotazione – dal Lunedì al Sabato 8.00 -12.00

Attività presenti:

Poliambulatorio prenotazione tramite CUP per: Cardiologia, Ecografia in gravidanza, Ecocardiografia, Ortopedia, Oculistica, Neurologia, Dermatologia, Chirurgia, Urologia, Medicina dello Sport, Otorinolaringoiatria, Neuropsichiatria infantile, Geriatria

Prelievi analisi accesso diretto dal Lunedì al Sabato 7.30 – 9.30

Assistenza infermieristica ambulatoriale dal Lunedì al Sabato 8.30 – 12.30

Assistenza infermieristica domiciliare dal Lunedì al Sabato 8.30 – 13.00

Assistenza farmaceutica integrativa Lun-Mar-Giov-Ven 9.00-13.00 e Venerdì anche 14.00-15.00

Attività amministrativa: iscrizioni al Servizio Sanitario Nazionale, scelta del medico di famiglia e del pediatra di libera scelta, autorizzazioni ecc. dal Lunedì al Sabato 8.00-12.00

Attività autorizzativa distrettuale: certificazioni medico legali, autorizzazioni dal Lunedì al Sabato 9.00-11.00

Attività dei consultori orario giorni dalle ore alle ore:

| ATTIVITÀ   | LUN         | MAR          | MER             | GIO         | VEN         | SAB         |
|--|-------------|--------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| Consultorio ginecologico                                     | 08.30-14.30 | 8-13 e 14-19 | 8.30-14 e 14-16 | 8.30-14.00  |             |             |
| Consultorio pediatrico                                       | 15.00-18.30 | 9-13 e 15-18 | 8.30-13 e 15-18 | 8.30-12.30  |             | 8.30-11.30  |
| Centro consulenza giovani                                    |             |              |                 | 15.00-18.00 |             |             |
| Consultorio HIV  |             | 11.30-13.00  |                 |             | 11.30-13.00 |             |
| Corso di preparazione alla nascita: per orari e informazioni | 11.00-13.00 | 11.00-13.00  | 11.00-13.00     | 11.00-13.00 | 11.00-13.00 | 11.00-13.00 |
| Consultorio per immigrati                                    |             |              |                 |             | 16.30-18.30 |             |

Centro per la salute mentale:

Psichiatria Lun-Mar-Mer-Gio-Ven 8.00-19.30 Sab 8.00-13.30

Psicologia Lun-Mar-Mer-Gio-Ven 8.00-19.30 Sab 8.00-13.30

Neuropsichiatria infantile Lun 13-19 Mar 9-13.30 Mer 13-17.30 Gio 9-14 Ven 9-12

Ser.t servizio tossicodipendenze Lun e Sab 7.30-14.00

Servizio sociale Martedì e Giovedì su prenotazione

Altro:

Tessere sanitarie Lunedì 9.00-11.30 Mercoledì 15.00-17.30

Vaccinazioni adulti Martedì e Venerdì 8.30-10.00

Prevenzione e igiene sui luoghi di lavoro Lun e Ven 8.30-13.00 Sab 9-13

*PRESIDIO VIA PONCHIELLI 70 (loc. Scandicci centro)*

Centro sociale "L'istrice"

*PRESIDIO VIA AMENDOLA 18 (loc. San Giusto)*

## Centro sociale

PRESIDIO VIA PANTIN 1, ANG. VIA PONCHIELLI (loc. Scandicci centro)

### Riabilitazione

Attività presenti:

Fisiatria Mar 8.00-13.00 e Ven 9-12

Geriatra Mer 14.30-18.00

Neuropsichiatria infantile Lun e Mer 9-13

Riabilitazione, assistenza protesica, rieducazione funzionale, del linguaggio, psicomotoria dal Lunedì al Venerdì 8.00-17.30

PRESIDIO VIA AGNOLETTI 22 (loc. Scandicci centro)

### Centro Diurno Riabilitazione Psichiatrica

Attività presenti:

Riabilitazione psichiatrica Lun-Mar-Mer-Gio-Ven 8.00-17.00 Sab 8.00-13.00

PRESIDIO VIA EMPOLESE 11 (loc San Vincenzo a Torri)

Attività' presenti: Consultorio pediatrico Mercoledì 15.00-18.00

PRESIDIO VIA DEL BOTTEGHINO 344 (loc. Badia a Settimo)

Attività presenti:

Consultorio pediatrico Mar 15.00-19.00 Mer 15.00-18.00 Ven 9.00-13.00

Ambulatorio infermieristico Lun-Mar-Mer-Gio-Ven 10.30-12.00

Ambulatorio stomizzati Lun e Gio 9.00-12.30

## Associazioni e movimenti

Per favorire una migliore gestione dei servizi socio-sanitari con la cooperazione di associazioni e movimenti di volontariato.

COMPAGNIA DI PUBBLICA ASSISTENZA HUMANITAS

V. Bessi (loc. Scandicci centro)

“Associazione di volontariato che opera nel campo sociale, sanitario e della solidarietà per una migliore qualità della vita. Il Poliambulatorio è un’espressione di questi fini.” [Dalla Carta dei Servizi del Poliambulatorio specialistico].

Poliambulatorio specialistico, prenotazione direttamente all’accettazione dalle 7.30 alle 9.30 dal Lunedì al Venerdì ed il Sabato dalle 7.30 alle 12.00, o telefonicamente dal Lunedì al Venerdì dalle 7.30 alle 13.00 e dalle 15.00 alle 17.00 ed il Sabato dalle 7.30 alle 12.00.

CROCE ROSSA ITALIANA – Comitato Locale

V.Dupré 26/36 (loc. Scandicci centro)

“Il Movimento internazionale della Croce Rossa opera per prevenire ed alleviare in ogni circostanza le sofferenze degli uomini” [Dai Principi Fondamentali della Croce Rossa].

### **Protezione civile**

Pianificazione comunale di Protezione Civile con la collaborazione delle Associazioni di volontariato operanti nel campo della protezione civile.

Le sedi nel Comune di Scandicci:

PROTEZIONE CIVILE – Comune di Scandicci

Presso Palazzo Comunale – reperibilità 24H

CENTRO OPERATIVO COMUNALE (COC) del Comune di Scandicci

V. S. Antonio 17 (loc. Scandicci centro)

Martedì e Giovedì dalle 9.00 alle 12.00

PROTEZIONE CIVILE HUMANITAS

V. Bessi 2 (loc. Scandicci centro) – reperibilità 24H.

## **5. LE SCUOLE**

Un’attenzione particolare è indirizzata verso il settore della educazione che sempre ha caratterizzato le scelte politiche del Comune di Scandicci.

### ***Ufficio Servizi Educativi***

Via Rialdoli 126 (loc. Scandicci centro)

Per informare le famiglie sui Servizi Educativi e sui Servizi Mensa del Comune di Scandicci.

Orario di apertura: dal Lunedì al Venerdì 8.30-13.00, Martedì e Giovedì anche 15.00-18.00.

### ***C.R.E.D. Centro Risorse Educative e Didattiche “Le Corbinaie”***

Via Rialdoli, 126 (loc. Scandicci centro)

Struttura di supporto e di rapporto con le scuole di ogni ordine e grado del territorio di Scandicci e Lastra a Signa, con servizio di documentazione didattica e pedagogica, emeroteca, nastroteca, videoteca. Organizzazione dei corsi di aggiornamento e laboratori per insegnanti. Organizzazione dei corsi di alfabetizzazione culturale.

Orario di apertura: Dal Lunedì al Venerdì 8.30-19.00.

### ***Asili Nido e Centri Gioco***

Una rete di servizi per rispondere, oltre ai bisogni di socializzazione e di relazione dei bambini, anche alle esigenze lavorative dei genitori.

#### **ASILI NIDO**

STACCIABURATTA Via Dupré (loc. Scandicci centro)

BIANCONIGLIO Via Pacini (loc. Casellina)

LA GIRANDOLA Via Pestalozzi (loc. Ponte a Greve)

LO SCOIATTOLO Via Pisana (loc. Casellina)

sezione nido MAKARENKO Via Makarenko (loc. Scandicci centro)

sezione nido TURRI Via Rialdoli (loc. Scandicci centro)

sezione nido VINGONE Via Fanfani (loc. Vingone)

Orario: dal Lunedì al Venerdì dalle 7.30 alle 17.30; l'ingresso mattutino dei bambini avviene dalle 7.30 alle 9.00.

↖  
Nelle sezioni piccoli e medi è  
introdotto un servizio a part-time con  
orario 7.30-14.00

CENTRI GIOCO e MICRONIDI part-time

PETER PAN Via Pantin (loc. Scandicci centro)

PANE E CIOCCOLATA Via Pacinotti (loc. Vingone)

TRE CIVETTE SUL COMO' Piazza V. Veneto (loc. Badia a settimo)

COCCOLE E GIOCHI Via Allende (loc. Le Bagnese – San Giusto)

Orario: dal Lunedì al Venerdì 8.30-12.30

**Scuole dell'infanzia comunali**

MAKARENKO Via Makarenko (loc. Scandicci centro)

TURRI Via Rialdoli (loc. Scandicci centro)

B. CIARI Via Fanfani (loc. Vingone)

Orario: 7.30-17.30

**Scuole dell'infanzia statali**

1° Circolo

“SAN GIUSTO” Via Neruda (loc. Le Bagnese – San Giusto)

“LE BAGNESE” Via Ciseri (loc. Le Bagnese – San Giusto)

“MOLIN NUOVO” Via del Molin Nuovo (loc. Scandicci centro)

Orario: entrata 8.00 – 9.00 uscita 12.00 – 12.30 e 16.00 – 16.30

2° Circolo

“VIA VERDI” Via Verdi (loc. Casellina)

“L.GO SPONTINI” l.go Spontini ( loc. Casellina)

“SAN COLOMBANO” Via Barontini (zona industriale)

“VITTORIO VENETO” Via Veneto 1 (loc. Badia a Settimo)

“ex SAN LORENZO” Via San Lorenzo (loc. Badia a Settimo)

Orario: entrata 8.30 (8.00 con richiesta per esigenze di lavoro) uscita 12.00 – 12.30 e 16.00 – 16.30

### 3° Circolo

“D. Gabbrielli” Via delle Corbinaie (loc. Vingone)

“RINALDI” Via Rinaldi (loc. Vingone)

“VINGONE” Via Fanfani (loc. Vingone)

“MARCIOLO” Via dell’Oratorio (loc. Vingone)

“XXV APRILE” Via Pacchi (loc. Vingone)

Orario: entrata 8.00 – 9.00 uscita 12.00 – 12.30 e 16.00 – 16.30

### Scuole elementari (pre-scuola a pagamento)

| 1° Circolo  | Orario tempo pieno | Orario modulo        |
|---|--------------------|----------------------|
| “Campana” Via Allende (loc. Le Bagnese-S. Giusto) | 8.30 – 16.30       | 8.18 – 12.30 / 16.30 |
| “Pertini” P. Cavour (loc. Le Bagnese-S. Giusto)   | 8.30 – 16.30       |                      |

| 2° Circolo                                   | Orario tempo pieno | Orario modulo        |
|--|--------------------|----------------------|
| “Marconi” Via Verdi (loc. Casellina)         | 8.30 – 16.30       | 8.30 – 12.30 / 16.30 |
| “Pettini” Via della Pieve (zona industriale) | 8.30 – 16.30       |                      |

| 3° Circolo                                      | Orario tempo pieno | Orario modulo        |
|---|--------------------|----------------------|
| “Gabbrielli” Via delle Corbinaie (loc. Vingone) |                    | 8.15 – 12.30 / 16.30 |
| “XXV Aprile” Via Pacchi (loc. Vingone)          | 8.30 – 16.30       |                      |
| “Toti” Via Empolese (loc. S. Vincenzo a Torri)  |                    | 8.25 – 12.25 / 16.25 |

### Scuole medie

|  | Orario tempo normale | Orario tempo prolungato | Orario tempo sperimentale |
|--|----------------------|-------------------------|---------------------------|
| “Fermi” Via Leoncavallo (loc. Casellina)         | 8.00 – 13.20         | 8.00 – 16.20            | 8.00 – 13.30              |
| “Rodari” Via Sassetti (loc. centro)              | 8.20 – 13.00         | 8.20 – 16.00            | 8.20 – 13.50              |
| “Spinelli” Via Neruda (loc. Le Bagnese-S.Giusto) | 8.10 – 13.10         | 8.10 – 16.10            | 8.10 – 14.10              |

### Istituti di istruzione superiore

|   | Orario LUN-VEN | Orario SABATO |
|---|----------------|---------------|
| “Russel/Newton” Via Ponte di Formicola (loc. centro)        | 8.05 – 13.35   | 8.05 – 13.35  |
| “Sassetti-Peruzzi” Via Ciseri (loc. Le Bagnese – S. Giusto) | 8.00 – 14.00   | 8.00 – 13.00  |
| “Liceo Artistico L.B.Alberti” Via Deledda (loc. centro)     | 8.00 – 14.00   | 8.00 – 13.00  |

## **6. TRASPORTI**

I servizi pubblici di trasporto hanno avuto nell'ultimo decennio un sensibile incremento. Il trasporto pubblico urbano nell'area metropolitana del Comune di Firenze è gestito da **ATAF spa**, i cui soci proprietari sono i Comuni di Firenze, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Impruneta, Scandicci, Sesto Fiorentino e Vaglia.

### **Collegamenti con Firenze**

Scandicci è collegata con Firenze da tre importanti linee Ataf, rispettivamente 26, 27 e 16, ciascuna delle quali con una potenzialità di circa 12.000 passeggeri, con un centinaio di corse in andata ed altrettante di ritorno, nei giorni feriali, e con punti terminali nelle zone di maggior addensamento abitativo del Comune, cioè Vingone-Kennedy, Vingone-Triozi e Casellina-Badia a Settimo. Vi è da sottolineare che le linee 27 e 16, nel tragitto che percorrono attraversano il Quartiere 1 ed intercettano le estremità del principale asse commerciale, consentendo una elevata movimentazione di flussi verso il territorio individuato dalle aree limitrofe nonché dalla stessa città di Firenze.

### **Altre linee urbane**

Il territorio comunale è percorso anche da 5 altre linee "minori" che collegano il centro con le colline, con Badia a Settimo, con Torregalli e con Casellina, con una media di circa 35 corse in andata e altrettante di ritorno.

Esiste poi una linea di lunga percorrenza, la linea 80, che collega Vingone a Piazza della Libertà e arriva a Piazza Gualfredotto con 40 corse giornaliere a/r.

Dal 12 maggio 2003 è stata attivata **la nuova linea 65**, che collega Vingone a Badia a Settimo con una media di circa 46 corse, nei giorni feriali, in andata ed altrettante di ritorno ed è un servizio di Li-nea spa.

### **Collegamenti extraurbani**

Per quanto concerne i collegamenti extraurbani, la Sita opera un servizio verso Chiesanuova, Cerbaia, Empoli 10 volte al giorno, oltre all'altra linea che attraversa le colline verso S. Vincenzo a Torri con cinque corse giornaliere in andata e ritorno.

### **Tranvia**

In futuro il sistema tranviario costituirà l'asse portante della mobilità cittadina, su di esso si innoveranno le linee di autobus ed infatti la realizzazione del progetto Tranvia amplierà ulteriormente l'offerta di trasporto pubblico da e per Firenze migliorandone la qualità sia per i viaggiatori che per la riduzione dell'inquinamento e la decongestione del traffico veicolare.