



DISEGNIAMO IL TERRITORIO

Percorso di partecipazione per la
redazione del nuovo Piano Operativo
Comunale di **Montelupo Fiorentino**

Città della produzione

Report del laboratorio

01/12/2022

Disegniamo la città è
promosso dal **Comune di
Montelupo Fiorentino**,
con il contributo
metodologico di **Sociolab**



sociolab
partecipazione e ricerca sociale



Premessa

Giovedì 1 dicembre 2022 si è svolto il secondo laboratorio tematico di *Disegniamo il territorio*, il percorso di partecipazione promosso dal Comune di Montelupo con il contributo metodologico di [Sociolab](#), per coinvolgere cittadinanza e portatori di interesse nella redazione del **nuovo Piano Operativo Comunale (POC) di Montelupo Fiorentino**.

Città della produzione, questo il nome dell'evento, si è svolto sotto forma di laboratorio aperto alla partecipazione dei principali stakeholder del mondo del lavoro e della produzione, con l'obiettivo di verificare come hanno funzionato gli strumenti urbanistici vigenti, individuando criticità ed esigenze sulla base delle quali definire gli indirizzi per la nuova stagione di pianificazione.

Il laboratorio è stata anche l'occasione per approfondire la conoscenza del variegato panorama produttivo, che a Montelupo è insediato su una vasta rete di aree: Castellucci, Le Pratella, Camaioni, a cui si aggiunge la fascia lungo la statale che dagli anni '80 è concepita come zona artigianale.

Al laboratorio hanno preso parte circa 15 rappresentanti delle realtà produttive più significative del territorio, in gran parte



localizzate nell'area industriale de Le Pratella. Erano inoltre presenti i rappresentanti dell'amministrazione comunale, a partire dai membri del Settore Territorio per rispondere alle domande di carattere tecnico.

L'Amministrazione comunale, inoltre, all'inizio dell'incontro ha illustrato le direttive propedeutiche all'avvio del procedimento del Piano Operativo. Tali direttive sono state oggetto di una specifica Delibera di Giunta che rapportava gli obiettivi del Piano Strutturale Intercomunale a quelli del Piano Operativo. Relativamente alla realtà produttiva, essi riguardano:

Obiettivo "Rigenerazione urbana":

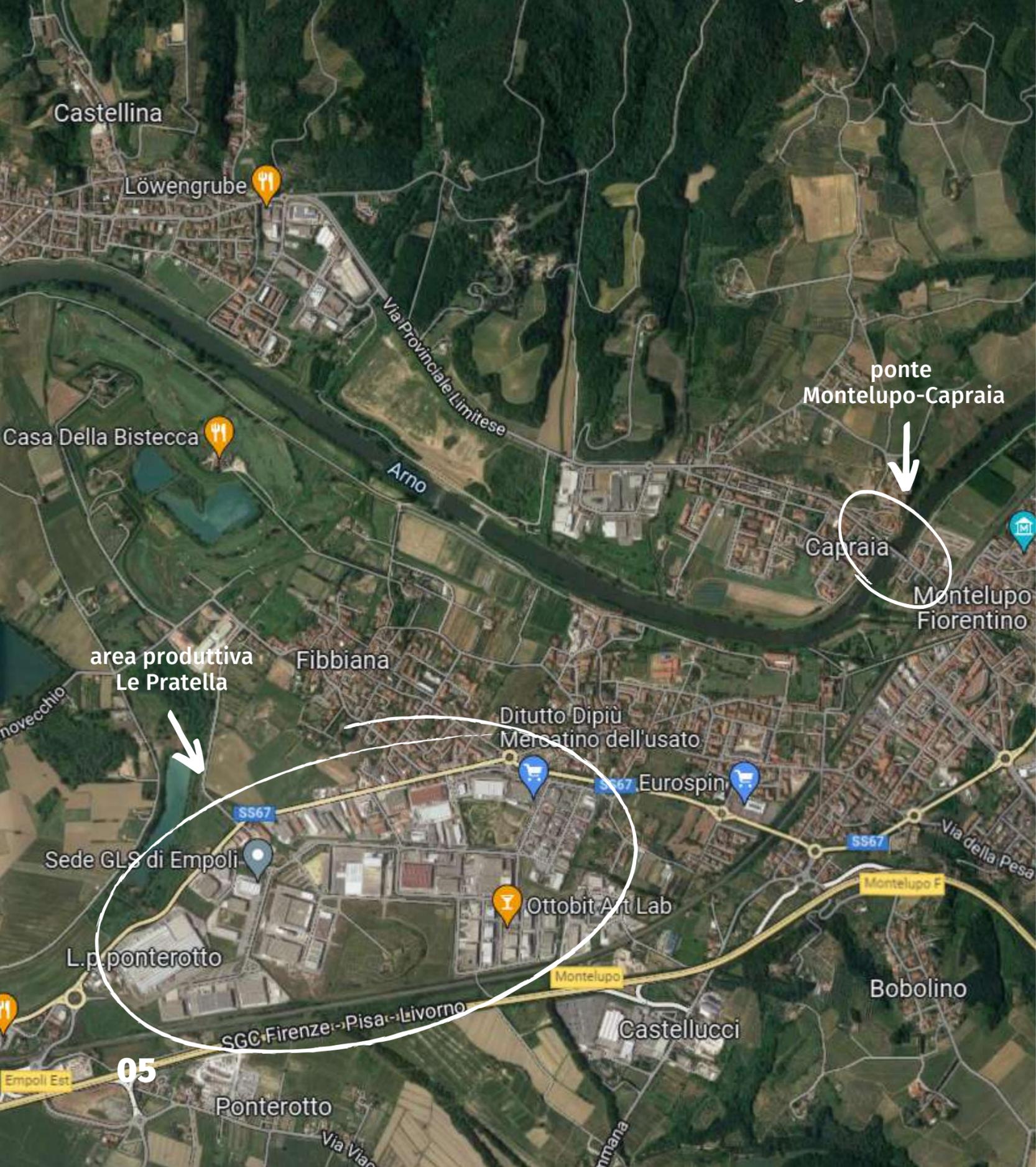
- "Progetto fabbrica innovazione" di Colorobbia in Via Gramsci;
- Area Bitossi Gres a Samminiatello.

Obiettivo "Una nuova connessione per il territorio":

- Una nuova gerarchia viaria;
- Accessibilità ai poli produttivi con particolare riferimento a Le Pratella.

Obiettivo "Realtà produttiva e commerciale":

- Valorizzazione delle identità produttive del polo de Le Pratella, del polo Castellucci-Sammontana, del polo di Camaioni;
- Riequilibrio tra le aree produttive realizzate nell'ultimo ventennio e quelle degli Anni '70 con particolare riferimento a Camaioni e alla parte del polo de Le Pratella prossimo alla Statale 67;
- Ricerca di attività produttive compatibili con il tessuto urbano.



Cos'è emerso

Prima di lasciare la parola ai partecipanti, l'architetto Manetti, responsabile dell'Ufficio Urbanistica del Comune, ha ricordato che presto sarà realizzato un intervento che probabilmente cambierà la visione del territorio a Le Pratella, ovvero **l'adeguamento del ponte tra Montelupo e la zona di Capraia**, che andrà a incidere sulla strada provinciale limitese facendone una strada urbana.

Accessibilità e infrastrutture

La criticità principale segnalata dai partecipanti riguarda il **sistema infrastrutturale**: sono stati molti gli interventi tesi a sottolineare l'importanza che un'adeguata rete infrastrutturale ricopre nei processi di crescita economica e sviluppo del comparto produttivo di un territorio. Tutti concordano sul fatto che la mobilità interna e verso l'esterno nella zona di Montelupo - e più in generale nell'Empolese - è sempre più critica. Principale imputata è la **FI-PI-LI**, la cui continua congestione allunga tempi di trasporto e dunque costi per le aziende del territorio. La situazione nella zona de Le Pratella si è ulteriormente complicata dopo la chiusura del sottopassaggio privato che metteva in collegamento la zona



industriale con l'uscita della superstrada: sarebbe utile regolarizzare quel passaggio in modo da impedire anche ai mezzi più piccoli di confluire sulla statale.

Il problema tuttavia non riguarda solo la FI-PI-LI: anche la SS67 Tosco-Romagnola è altrettanto congestionata in gran parte della giornata, danneggiando non solo le aziende ma anche le realtà commerciali. I partecipanti suggeriscono di **rivedere il sistema gerarchico delle infrastrutture** in modo da separare il più possibile i flussi di attraversamento da quelli che invece accedono direttamente ai centri e alla loro rete di servizi e commercio. Proprio per questo, sarebbe importante realizzare un accesso diretto dalla FI-PI-LI all'area de Le Pratella senza passare dalla SS67, riaprendo e adeguando il passaggio privato citato in precedenza (ipotesi 1) oppure completando il collegamento tra via dell'Industria e la rotonda in uscita dal casello Empoli Est (ipotesi 2).



Occorre inoltre **cambiare la cultura della mobilità** di chi abita il territorio. Per farlo però occorre prevedere soluzioni adeguate per alleggerire i flussi e magari favorire soluzioni più sostenibili. Per le zone industriali ad esempio, accanto a un deciso potenziamento del servizio di TPL (*"oggi passa una sola corsa al giorno a Le Pratella"*) sarebbe importante incentivare l'adozione di soluzioni di **car sharing** da parte delle stesse aziende, in modo da ridurre l'uso dell'auto anche



tra gli addetti che lavorano nelle zone industriali.

Sul fronte delle soluzioni alternative ai mezzi a motore viene suggerita la previsione di **piste ciclabili che colleghino le principali zone industriali alla stazione ferroviaria**: ci sono sempre più addetti che raggiungono Montelupo in treno dalla costa, ma *“Le Pratella è una zona pensata per gli automuniti”*.

Ma non ci sono solo le infrastrutture materiali. Viene ad esempio sottolineato da alcune aziende del settore come sia necessario dotare le zone produttive di una migliore connessione. *“La rete che serve la zona de Le Pratella è ferma a una tecnologia di 5-6 anni fa e in più non arriva la fibra”*. Nei prossimi anni il settore delle comunicazioni digitali conoscerà un ulteriore sviluppo dal punto di vista delle tecnologie, e riuscire a intercettare i cambiamenti significa permettere alle aziende di non accumulare ritardi sul piano competitivo con altre realtà: non si parlerà più di fibra ma di wireless, 5 e 6G e satellitare, per cui è necessario che il soggetto pubblico ne tenga considerazione nel momento in cui ridisegna le trasformazioni del territorio per i prossimi anni.

Anche la cablazione dell'area è in ritardo: questo significa che anche una piccola azienda può andare avanti bene per i prossimi due/tre anni, ma si rende necessario programmare nuovi interventi prima di essere costretti a rincorrere soluzioni adottate già da altre realtà.



Il futuro è legato al **private network**: in Cina per esempio stanno sperimentando una sorta di LAN a servizio delle aziende di una determinata zona. Potrebbe essere una soluzione da prevedere anche nel piano, magari individuando delle zone dove installare antenne e ripetitori.

Attrezzature e logistica

Lasciando la questione delle infrastrutture e addentrandoci nel tema delle dotazioni delle aree industriali, le principali esigenze segnalate dai partecipanti riguardano la possibilità di disporre di ulteriori **spazi - sia coperti che scoperti - per lo stoccaggio** del materiale.



Le realtà produttive insediate nell'area lungo la SS67, più votata al commercio, segnalano invece la necessità di prevedere una **maggiore dotazione di parcheggi** (l'unica area impropria dove gli acquirenti della zona trovano parcheggio è il distributore). Sicuramente la realizzazione del ponte di Fibbiana inciderà positivamente sulla congestione del traffico, deviandone una parte in direzione nord. Proprio per questo occorre pensare fin d'ora a soluzioni che incoraggino chi attraversa l'area a sostare. Forse è anche questa una delle ragioni del mancato decollo di un'area che fin dagli anni '80 è sempre stata inserita nella pianificazione urbanistica come area commerciale ma non è mai partita.

Sul piano della “vivibilità” delle zone industriali e della commistione di funzioni ospitate, ricollegandosi alla necessità di rafforzare la rete ciclabile, c’è chi sottolinea come il nuovo Piano potrebbe prevedere **dotazioni (panchine, aree di sosta) nelle aree verdi presenti all’interno delle aree produttive**. Molti lavoratori - ad esempio nella zona di via del Lavoro - non hanno possibilità di tornare a casa in pausa pranzo, e sono costretti anche durante la bella stagione a sedere sui marciapiedi: la previsione di una maggiore quota di dotazioni renderebbe queste aree meno “anonime” e più vivibili anche sotto questo aspetto.

Rigenerazione e riuso

Non sono mancate le riflessioni in merito alle aree e agli edifici che necessitano di interventi di rigenerazione. A questo proposito i partecipanti segnalano alcuni manufatti, tra cui **l’ex vetreria situata all’uscita della superstrada**, e diversi **capannoni inutilizzati nella zona produttiva di Le Pratella**, dove i pochi negozi che si affacciano sulla SS67 rischiano di essere inseriti in un contesto “improprio”: a questo proposito viene segnalata la necessità di rivedere le funzioni in modo da supportare l’insediamento e dunque il consolidamento di una rete di piccolo commercio (l’area è già a destinazione commerciale e l’Amministrazione, nonostante fin qui le previsioni non siano partite, intende confermarle). Tra le aree libere in attesa di trasformazione, presenti in numero esiguo nell’area de Le Pratella, è stata segnalata quella a nord della ferrovia, in prossimità del casello Empoli Est, come potenzialmente interessante per lo sviluppo di nuove attività.

