



20
valderalab
30

Verso un piano di sviluppo del territorio Valdera

Primo Report
20 aprile 2020

Verso un piano di sviluppo del territorio Valdera

Primo report 2020

Edizione a cura di



Gruppo di lavoro

Marco Marcatili (*coordinamento*)
Carlo Carminucci
Massimiliano Colombi
Salvatore Giordano
Maria Cristina Perrelli Branca
Ilenia Scolari

Sommario

INTRODUZIONE	4
1 ESITI E ATTESE DI VALDERA LAB 2030	5
2 ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO	14
2.1 GIOVANI E LE SFIDE EDUCATIVE	15
2.1.1 SCUOLA.....	15
2.1.2 EXTRA-SCUOLA	21
2.2 ANZIANI E BISOGNI DI SALUTE	24
2.3 MOBILITÀ E SISTEMA DI OFFERTA	30
2.3.1 BISOGNI DI MOBILITÀ E COME VENGONO SODDISFATTI.....	30
2.3.2 FLUSSI DI MOBILITÀ	34
2.3.3 SISTEMA DELL'OFFERTA: RETE INFRASTRUTTURALE, ACCESSIBILITÀ E SERVIZI DI TPL.....	39
2.3.4 COSTI ESTERNI DEI TRASPORTI: LIVELLI DI MOTORIZZAZIONE E INCIDENTALITÀ	50
2.3.5 ANALISI SWOT E INDIRIZZI STRATEGICI PER LA MOBILITÀ	52
3 INDIRIZZI DI SVILUPPO CONDIVISO	54
3.1 FOCUS "SCUOLA"	55
3.2 FOCUS "WELFARE E SERVIZI"	58
3.3 INTERVISTE AI SINDACI	62
4 AZIONI SOSTENIBILI E INTENZIONALITÀ PROGETTUALI	71
4.1 CITTÀ A RETE	71
4.1.1 LA VELOCIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO SUD-NORD CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: LINEE BRV (BUS RAPID VALDERA)	72
4.1.2 INTRODUZIONE DI servizi FLESSIBILI PER IL TRASPORTO PUBBLICO IN VALDERA, TRAMITE TPL ED NCC.....	79
4.2 TERRITORIO CAMPUS	83
5 ORIENTAMENTI STRATEGICI CONDIVISI	86
5.1 COMUNITA'	86
5.2 SVILUPPO	89

INTRODUZIONE

Da una parte l'enfasi sulle "città metropolitane" e dall'altra la retorica dell'Italia delle "terre alte" rischiano di relegare in un cono d'ombra l'Italia delle "città-territorio" che da sempre costituiscono il sistema nervoso del nostro Paese. **ValderaLab 2030** non è solo un primo passo verso il "solito Piano", ma il processo reale e lo strumento organizzativo con cui accompagnare il Territorio Valdera a divenire un interessante laboratorio nazionale di crescita e innovazione sociale, di attrazione turistico-culturale, di miglioramento della qualità di vita in un "contesto micropolitano".

Volgendo lo sguardo alla decade 2020-2030, si prefigurano sfide e cambiamenti complessi di fronte alle quali, senza una reale consapevolezza degli scenari, una credibile visione strategica e dei funzionamenti istituzionali che forzano i tradizionali confini amministrativi non sarà più possibile poter contare su una "buona amministrazione del giorno dopo". Le risposte offerte fino ad oggi dal sistema pubblico e sociale sono state coerenti con il modello di sviluppo degli anni '80-'90, ma non saranno più adeguate per i bisogni delle «nuove famiglie», dei «nuovi anziani» e dei «nuovi cittadini».

In questo senso, questo "**Primo Report**" **ValderaLab2030** è lo strumento che accompagna gli attori dello sviluppo a guardare le "città-territorio di domani" senza fermarsi ai limiti delle "città-territorio di ieri"; che, in un tempo in nuovi paradigmi dello sviluppo ha messo "sottosopra" la società, offre occasioni di crescita anche alle "città-territorio di sotto" e non solo alle "città-territorio di sopra"; infine, uno strumento che può offrire a tutti una esperienza di "realtà aumentata" attraverso una combinazione di dati-conoscenza-consulenza in grado di rinnovare le proiezioni ereditate dal passato.

ValderaLab2030 sta anche sperimentando l'arrivo del **Covid-19** e la necessità di "rialzare la testa" sugli investimenti pubblici e privati a maggiore valore aggiunto sociale. Conosciamo quanto siano deboli i modelli predittivi nei periodi di normalità, stimare le previsioni sugli effetti economici nei settori e nei territori è oggettivamente impraticabile nella "nuova normalità" fatta di una socialità indefinita, di una evoluta emotività nei consumi e investimenti futuri, e di una domanda pubblica da costruire nei contenuti e nelle modalità di intervento. Per fortuna in economia non conta solo l'algebra, ma soprattutto la capacità di riconoscersi come una "comunità di destino" e individuare obiettivi di senso su cui attrarre investimenti.

Questa volta ad essere più colpito potrà essere il "capitale sociale", senza protezione rispetto ai meccanismi finanziari in discussione nei vari decreti e al restringimento dei bilanci pubblici e famigliari. Nella logica di una Valdera che **investe in resilienza** per costruire sviluppo, gli orientamenti progettuali di questa prima uscita focalizzano l'attenzione sui servizi educativi (scuola ed extra-scuola) e sulle infrastrutture di mobilità.

Un percorso di Territorio

ValderaLab può essere rappresentato e narrato in tanti modi diversi e, come sempre accade, ciascuno dei protagonisti potrebbe aggiungere precisazioni, offrire sfumature e arricchire con contributi ulteriori. Per questo la rappresentazione del percorso è per forza parziale, in quanto esito di un lavoro difficile di selezione e di organizzazione dei dati. Abbiamo scelto la chiave del “**percorso di Territorio**” per valorizzare il desiderio, insieme alla fatica, di rappresentarsi attraverso un lavoro di costruzione e di affinamento di ipotesi interpretative e progettuali, basate su analisi e confronto tra i diversi soggetti. La logica prevalente è quella della corresponsabilità e il metodo scelto è il co-design delle politiche.

In questa prospettiva abbiamo provato a sistematizzare l’esperienza attraverso i seguenti passaggi:

1. Il percorso di avvicinamento, i soggetti in campo, il campo da gioco
2. Le chiavi di lettura condivise
3. Le domande di partenza e le tappe del percorso: una visione dinamica
4. Primi esiti condivisi e co-costruiti
5. Gli apprendimenti
6. La sfida inedita e inaudita: Covid-19
7. Alcune possibili destinazioni

1. Il percorso di avvicinamento, i soggetti in campo, il campo da gioco

Il percorso trae origine dall’Accordo di Programma (Chianni, Lajatico, Peccioli, Ponsacco, e Terricciola) per la sperimentazione e la realizzazione di progetti innovativi per il territorio della Valdera, con una particolare attenzione alla mobilità e ai servizi formativi e culturali (1 marzo 2019). Ad un mese di distanza (1 aprile 2019) i Sindaci formulano alcune indicazioni operative per un Progetto di territorio e in un successivo incontro (5 marzo 2019) presso il Comune di Peccioli viene avviata la collaborazione con *Nomisma*. Il 19 aprile 2019 in una conferenza stampa viene presentato alla comunità il “Progetto Valdera”. Il 4 settembre 2019 segna l’avvio della fase operativa del progetto con la partecipazione del Comune di Pontedera.

L’intero percorso è stato sostenuto e arricchito da una **presenza costante e impegnata** dei Sindaci, di alcuni assessori, delle figure tecniche delle diverse amministrazioni, dei dirigenti scolastici e docenti disponibili al confronto, dei funzionari e dei professionisti del welfare.

Il campo da gioco è “complesso” e a “geometria variabile” in relazione ai temi da approfondire e alle politiche da innovare:

- **6 Comuni:** Chianni, Lajatico, Peccioli, Ponsacco, Pontedera, Terricciola

- **2 Unioni dei comuni:** Unione Parco Alta Valdera (Chianni, Lajatico, Peccioli, Terricciola); Unione Valdera (Pontedera)

- **1 Società della Salute** (consorzio pubblico tra i Comuni e Azienda ASL 5 di Pisa e per l'esercizio delle attività sanitarie territoriali, sociosanitarie e sociali integrate): Bientina, Buti, Calcinaia, Capannoli, Casciana Terme Lari, Chianni, Lajatico, Palaia, Peccioli, Ponsacco, Pontedera, Terricciola e Santa Maria a Monte.

La complessità del campo di gioco richiede a tutti i protagonisti del percorso un'enorme elasticità dello sguardo e una postura in grado di individuare di volta in volta il "livello ottimale", in relazione agli oggetti in discussione. Non esiste un unico e definito "perimetro" e quindi le politiche stesse richiedono come primo passo la definizione del perimetro stesso.

2. Le chiavi di lettura condivise

Per affrontare un viaggio in parte di sedimentazione di alcune consapevolezze e in parte di esplorazione e di scoperta è stato importante condividere alcune chiavi di lettura:

- ***R-innovare lo sguardo: guardare alla realtà con "occhi nuovi" e guardare "ancora"***

Assumere una postura di questo tipo consente di non dare per scontato che vivere nel contesto offra automaticamente la piena conoscenza dei fenomeni sociali, economici e culturali. La prima direzione è stata dunque l'analisi della popolazione, convinti che "la demografia aiuta a capire come il mondo sta cambiando e quali scenari si prospettano, ma si rivela anche implacabile verso chi non fa le scelte giuste per tempo" (A. Rosina, Università Cattolica Milano).

In questa prospettiva è stato evidente come la **dinamica demografica cambia la Comunità Locale** facendo emergere

1. "nuove generazioni",
2. "nuovi rischi sociali",
3. "nuove chance di sviluppo sociale".

- ***Uno sguardo "sapiente" e un territorio "apprendista"***

La seconda chiave di lettura consente di cogliere la valenza strategica per lo sviluppo di un **territorio della conoscenza**, ovvero la necessità di approfondire le dinamiche che caratterizzano la sua "produzione", con una particolare attenzione all'Istruzione, alla formazione professionale e alla cultura. Tutto questo essendo consapevoli e convinti che "bisogna immaginare politiche che non partano dall'idea (difensiva) di proteggere il territorio com'è, ma da quella (innovativa) di costruire per i suoi abitanti un mondo in cui possano avere una buona qualità del vivere e del lavorare, sfruttando le grandi onde della transizione [...] come fonte di valore, da usare a sostegno del proprio riposizionamento competitivo. Non è facile, né immediato: ma fa parte dell'agenda delle cose da fare, con cui tutti i giorni

abbiamo a che fare. E che, nella crisi che ha investito i vecchi assetti dell'economia e della società, non possiamo evitare di sentire come minaccia e come problema, in attesa di risposta.

Prima impariamo a vedere le potenzialità positive che, pure, sono presenti nella nostra agenda del futuro possibile, e meglio è" (E.Rullani, Venice International University, TeDIS center).

- *Per un Territorio "sensibile": una rivoluzione digitale di territorio*

La terza chiave di lettura chiama in campo la **sfida della tecnologia** come ulteriore leva per costruire risposte più congruenti rispetto alle nuove domande della convivenza contemporanea. Infatti "Internet sta entrando nello spazio in cui viviamo e sta diventando Internet delle cose, abbracciando qualsiasi aspetto della nostra esistenza: dalla gestione dei rifiuti alla mobilità alla distribuzione dell'acqua, dalla pianificazione delle città al coinvolgimento dei cittadini. (...) Meglio parlare di una città sensibile, per sottolineare la capacità di esperire e rispondere che è tipica dell'uomo" (Carlo Ratti, Senseable City Lab, Mit Boston).

3. Le domande di partenza e le tappe del percorso: una visione dinamica

Il percorso ha preso avvio dalla condivisione di alcuni obiettivi a cui collegare diverse attività:

- **OBIETTIVI**

Definire elementi di sviluppo della Valdera e individuare strumenti operativi di azione territoriale con riferimento ad alcuni ambiti strategici per i Comuni di riferimento:

- I. «Razionalizzazione» Sistema Scolastico
- II. «Formazione giovanile» Extra-Scolastica
- III. Longevità e «Ri-formazione»
- IV. Spazi/Logistica e Mobilità/Viabilità a supporto delle scelte strategiche di area

- **ATTIVITÀ**

Il gruppo di lavoro Nomisma ha utilizzato strumenti di analisi sociale ed economica su tre ambiti:

- I. Snapshot territoriale e «Foresight» – Area di riferimento (Pontedera, Volterra), indicatori reali di area vasta, possibili scenari (demografici, sociali, formativi) di riferimento;
- II. «AS IS» e benchmarking – Servizi attuali (scolastici, extra-scolastici, culturali, formativi, conoscenza), analisi dei bisogni attuali/prospettici e confronto con realtà simili;
- III. Visione strategica e «TO BE» – Definizione delle priorità di intervento e di un piano di sviluppo operativo sostenibile.

Il lavoro sui dati ha visto due livelli di intervento: una produzione “desk” di dati quantitativi per giungere ad un vero e proprio “cruscotto” per la Valdera e un lavoro di interviste a testimoni privilegiati (Sindaci, Direttrice Società della salute, Assistente sociale) e Focus Group (Mobilità, Servizi e Istruzione) per la produzione di dati qualitativi.

Tutto ciò, oltre a raccogliere una notevole quantità di dati presentati nel Cap. 2, fa emergere e consente di precisare alcune aree di lavoro prioritarie e alcune direttrici di lavoro:

1. **Mobilità: “Valdera veloce”; Sistema “on demand”; Infrastruttura possibile.**
2. **Servizi: Servizi socio-sanitari; Educazione (scolastica ed extra-scolastica).**

Nello stesso tempo le diverse interlocuzioni permettono un lavoro iniziale di precisazione di alcuni “motori di sviluppo” di Territorio: l’Ambiente, la Cultura e il Turismo.

Nello stesso tempo cominciano ad emergere alcuni “**scenari possibili**” e una visione condivisa per la Valdera a partire da alcuni “punti di condensazione” delle analisi e delle prospettive:

- Valdera-Città a Rete
- Valdera-Comunità
- Valdera-Campus
- Valdera-Sviluppo
- Valdera-Governance

Il gruppo di lavoro decide di focalizzarsi in maniera prioritaria sulle prime tre aree, programmando sui temi dello Sviluppo e della Governance una successiva fase di approfondimento, mettendo sin da ora in evidenze alcuni orientamenti già emersi.

4. Primi esiti condivisi e co-costruiti

Il percorso di Territorio nella sua prima tappa è già in grado di rilasciare ai soggetti protagonisti e alla Comunità alcuni primi esiti, che hanno due evidenti caratteristiche:

- Sono “primi” esiti e quindi hanno bisogno di una ulteriore lavorazione per diventare “prodotti”, ma costituiscono una piattaforma comune che può consentire un rapido ed efficace allestimento di “cantieri” attraverso un sapiente lavoro ai diversi livelli della Governance istituzionale;
- Sono esiti “condivisi” e “co-costruiti” e in questo senso rappresentano un “capitale sociale” da valorizzare, per sostenere un necessario lavoro di coinvolgimento della Comunità e per costruire consapevolezza e consenso diffusi.

Un’attenzione da condividere è senza dubbio relativa alla presenza di alcune “**tensioni**” tra **progetti specifici** o direzioni di marcia delle diverse amministrazioni che consigliano di valorizzare le convergenze, seppure parziali, piuttosto che tenere il sistema in stallo alla ricerca della totale convergenza, tanto auspicabile quanto poco credibile anche nel medio-

lungo periodo. In questa prospettiva la selettività delle aree di lavoro diventa una strategia per garantire una credibile sostenibilità delle aree progettuali.

Rimandando ai successivi capitoli la presentazione approfondita, vogliamo condividere una prima rappresentazione degli esiti del percorso di territorio, specificando per ciascuna area di lavoro, laddove possibile, alcune ipotesi progettuali o, in ogni caso, gli orientamenti strategici su cui ValderaLab potrà condurre degli approfondimenti:

1. Valdera-Città a Rete

- La velocizzazione del collegamento Sud-Nord con il Trasporto Pubblico Locale: una Linea BRV - Bus Rapido-Valdera;
- Introduzione di Servizi Flessibili per il trasporto pubblico tramite TPL e NCC.

2. Valdera-Territorio Campus

- Nuovo polo scolastico di primo e secondo grado con una offerta didattica innovativa e con tempo pieno;
- Villaggio Scolastico di Pontedera come “campus di territorio” (rafforzamento e integrazione delle strutture e dell’offerta per il tempo extra-scuola);
- Nuova offerta formativa che traguarda Valdera 2030, con un investimento per “nuovi contenitori (Ambiente e Agricoltura) e in “nuovi contenuti” (Arte e Musica), con una dorsale infrastrutturale che fa riferimento alle Tecnologie e al Turismo;
- Potenziamento di un’offerta diffusa delle attività extra-scuola, in termini di Accessibilità, Riquilificazione dei contenitori e progettazione di nuovi Spazi di aggregazione.

3. Valdera-Comunità

- Longevità attiva e nuova residenzialità;
- Politiche Giovanili;
- Valorizzazione Piano della salute.

4. Valdera-Sviluppo

- Polo Ambientale;
- Giacimento Culturale;
- Polo dei Turismi;
- Polo della Logistica.

Città a rete

1. VELOCIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO SUD-NORD CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: UNA LINEA BRV (BUS RAPID VALDERA)



2. INTRODUZIONE DI SERVIZI FLESSIBILI PER IL TRASPORTO PUBBLICO TRAMITE TPL E NCC



Territorio campus

3. NUOVO POLO SCOLASTICO DI I E II GRADO



4. VILLAGGIO SCOLASTICO PONTEDERA



5. NUOVA OFFERTA FORMATIVA (VALDERA 2030)



Nuovi contenitori

AMBIENTE E
AGRICOLTURA

Nuovi contenuti

ARTE E
MUSICA

TECNOLOGIA E TURISMO

6. POTENZIAMENTO OFFERTA DIFFUSA EXTRASCUOLA

ACCESSIBILITÀ

RIQUALIFICAZIONE

NUOVI SPAZI DI
AGGREGAZIONE

Comunità

7. LONGEVITÀ ATTIVA E NUOVA
RESIDENZIALITÀ

8. POLITICHE GIOVANILI



9. VALORIZZAZIONE PIANO DELLA SALUTE

Sviluppo

10. POLO AMBIENTALE



11. GIACIMENTO CULTURALE



12. POLO TURISTICO

13. POLO LOGISTICA



Nei capitoli che seguono sarà possibile constatare come alcune “idee progettuali” possono rappresentare immediatamente delle direzioni di marcia sulle quali ricercare le convergenze istituzionali e orientare un percorso di costruzione del consenso da parte della popolazione, privilegiando un metodo partecipativo. Ad esempio, è il caso della “mobilità” che con le due proposte (Bus Rapido Valdera e Servizi flessibili) si presenta come un “pacchetto di proposte” supportato da un robusto set di dati e sostenuto da una larga convergenza da parte dei Sindaci. Al polo opposto possiamo collocare l’area delle “politiche giovanili”, che all’interno di Valdera-Comunità richiedono l’allestimento di un percorso “ad hoc”, in quanto il Territorio fatica ad avere una lettura ricompositiva in grado di costruire un quadro coerente che riconnetta l’offerta formativa, educativa e sportiva.

Tuttavia, pur all’interno di questa variabilità, sarà possibile apprezzare come la concretezza di alcune proposte e la ricchezza di alcune prospettive rappresentano contemporaneamente la ricchezza del Territorio.

5. Gli apprendimenti

Un percorso di ricerca-intervento, con uno stile laboratoriale e con una prospettiva di territorio e una visione “Valdera 2030” mette a disposizione anche alcuni apprendimenti non preventivati, ma che possono emergere dal riattraversamento delle diverse tappe.

Il Territorio, grazie alla concretezza di Valdera Lab, ha sperimentato la possibilità di costruire una visione di “area vasta”, utile non solo a rafforzare la capacità euristica (di analisi) ed epistemica (di interpretazione) dei dati, ma anche l’opportunità di una piattaforma per la progettazione degli interventi e per la costruzione di una Governance allargata. Per questo tra gli apprendimenti più rilevanti è possibile annoverare quello di una “**visione-Valdera**”, che sin da subito è sfidata dalla capacità di essere accogliente e inclusiva per tutte le realtà che in futuro vorranno far parte del percorso verso il 2030.

ValderaLab, per la rilevanza dei prodotti già rilasciati e per le promettenti prefigurazioni sin da ora già intuibili, si candida a diventare una stabile **infrastruttura di Territorio**, caratterizzata da un distintivo “**metodo di lavoro**” che integra la raccolta delle evidenze pubbliche, la costruzione di una interpretazione condivisa dei dati, la definizione di un quadro comune, la costruzione di punti di convergenza e di accordo, la gestione delle tensioni e delle divergenze, per arrivare alla definizione di alcune aree di reciproco interesse per i singoli comuni e per la Valdera nel suo complesso.

Il lavoro comune ha modificato anche le mappe di riferimento. Il continuo lavoro a “geometria variabile” ha fatto emergere come ciascuno dei 6 Comuni abbia relazioni vitali con altre realtà limitrofe che eccedono i confini di *ValderaLab*. La stessa vita quotidiana dei cittadini esonda i confini amministrativi e alcune politiche di territorio riaggregano i territori in maniera diversa. Con uno sguardo di prospettiva *ValderaLab* consegna una “suggerione” da considerare con un certo grado di attenzione: un’area che si estende dalla Bassa Valdera a Volterra con “**nuove baricentricità**” per collocazione geografica, per dotazione di servizi, per forza economica.

Il Laboratorio è anche una palestra che ha permesso di irrobustire la pratica amministrativa e la costruzione politica, che vedono nei Sindaci e nei propri collaboratori i principali protagonisti. In un tempo di “sovranismi” ai diversi livelli, di processi di irrigidimento all’interno delle mura cittadine a difesa di solidarietà perimetrata e di egoismi crescenti, un apprendimento particolarmente prezioso fa riferimento alla capacità della Valdera di segnalare una via promettente anche per altri territori e per tutto il Paese: essere **Sindaci e Amministratori di Territorio**.

6. La sfida inedita e inaudita: Covid-19

Il percorso è nato e si sviluppa in un tempo che oggi sembra molto diverso dal “Tempo-Covid-19” e si potrebbe correre il rischio di archiviare molto in fretta quanto fino ad ora rappresentato, in nome di una visione per cui “niente sarà come prima”. La prudenza tipica della ricerca scientifica e della politica avveduta consente di fuggire dalla tentazione di cadere in pre-visioni deterministiche, che risulterebbero molto vicine all’oroscopo, piuttosto che alla definizione di possibili scenari. Di fronte ad un contesto fortemente variabile e a processi di conoscenza e di approfondimento difficilmente in grado di rilasciare analisi conclusive, in prima battuta appare evidente quanto una **infrastruttura di Territorio come ValderaLab può costituire una reale e concreta opportunità per gestire il “tempo-Covid” e pensare insieme il “post-Covid”**. Non è possibile prefigurare con certezza i prossimi scenari, ma può essere un dato il “cambio di paradigma” che sembra possibile in Valdera: una visione condivisa, un metodo di lavoro, una sede stabile di confronto e di analisi, una relazione generativa tra le competenze tecniche e le competenze e le responsabilità politiche.

7. Alcune possibili destinazioni

“Camminando s’apre cammino” (A. Paoli) sembra descrivere non solo lo stile con cui il Laboratorio ha lavorato, ma anche rappresentare l’augurio che ciascuno dei partecipanti può scambiarsi reciprocamente. Nello stesso tempo è proprio il percorso a rendere evidenti alcune “aperture” del cammino verso alcuni soggetti che potrebbero essere interlocutori pregiati per far maturare alcune “idee progettuali”. Un soggetto è sicuramente la Regione Toscana che diventa rilevante per l’area mobilità ma anche come Autorità in relazione alla prossima Programmazione europea. Nello stesso tempo la “mappa allargata” della Valdera potrebbe aprire un cammino in direzione di alcune Amministrazioni locali sensibili rispetto all’evoluzione lungo alcune direzioni progettuali. Nel cammino occorre riservare una particolare attenzione ai soggetti economici locali e in maniera intenzionale sviluppare politiche di ingaggio e di coinvolgimento di investitori extra-locali.

Ci sembra che tutto ciò possa rappresentare un “buon lascito” per dare vita a “nuovi inizi”.

2 ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO

Scegliere la chiave dell'attrattività di territorio vuol dire scommettere sulla capacità di individuare sia alcune prospettive in grado di far emergere delle nuove e vecchie domande che sfidano il contesto e che richiedono una nuova "immaginazione sociale", sia la capacità di riconoscere e assumere con intelligenza collettiva tali domande per aiutare il territorio ad essere accogliente in quanto capace di offrire occasioni di "vita buona" per i propri cittadini.

La dimensione dell'attrattività perde così ogni connotazione astratta e diventa sinonimo di competenza su almeno tre livelli:

1. **Competenza di vita comunitaria** che garantisce ai propri abitanti - vecchi e nuovi - una buona qualità della convivenza, attraverso una solida infrastrutturazione di servizi e una rete robusta di relazioni tra le persone e tra le generazioni;
2. **Competenza di sviluppo locale** che consente di tenere insieme i saperi di territorio con le nuove traiettorie di sviluppo legate all'innovazione e alle tecnologie;
3. **Competenza istituzionale** in grado di muovere con coerenza passi importanti verso una governance allargata in grado di garantire una proposta di territorio che è molto di più della somma delle diverse offerte municipali.

In questa prospettiva "attrattività" non è l'esito di affascinanti quanto inefficaci azioni di marketing territoriale, ma diventa la direzione di lavoro di tutti gli attori sociali capaci di tenere insieme le attese dei diversi attori che abitano in maniera diversa la Valdera, come residente, come lavoratore, come studente, come turista e come investitore. Allora lavorare sulla attrattività significa maturare una competenza plurale e contestuale.

Per queste ragioni aprire un cantiere sulla qualità della vita e sulle prospettive delle giovani generazioni in Valdera significa chiedersi come migliorare l'offerta dei servizi, come moltiplicare le occasioni di incontro e di scambio, come assumere in maniera sostenibile le domande di mobilità, come qualificare i contenitori delle attività scolastiche e del tempo libero e di come sostenere la creatività giovanile per offrire inediti e affascinanti approdi di futuro. Impegnarsi su questi fronti significa anche immaginare la Valdera come un'esperienza generativa per le nuove generazioni e questo potrebbe contenere le dinamiche migratorie in uscita e far aumentare le possibilità che giovani coppie possano scegliere il territorio per la loro vita familiare.

Un ragionamento analogo può valere sul versante degli anziani: un territorio con una elevata qualità della vita, con un contesto ambientale di particolare valore e con una rete di servizi di assoluto livello può diventare "attrattivo" per nuove generazioni di anziani che cercano contesti di vita in grado di coniugare bellezza, cultura e benessere individuale e collettivo.

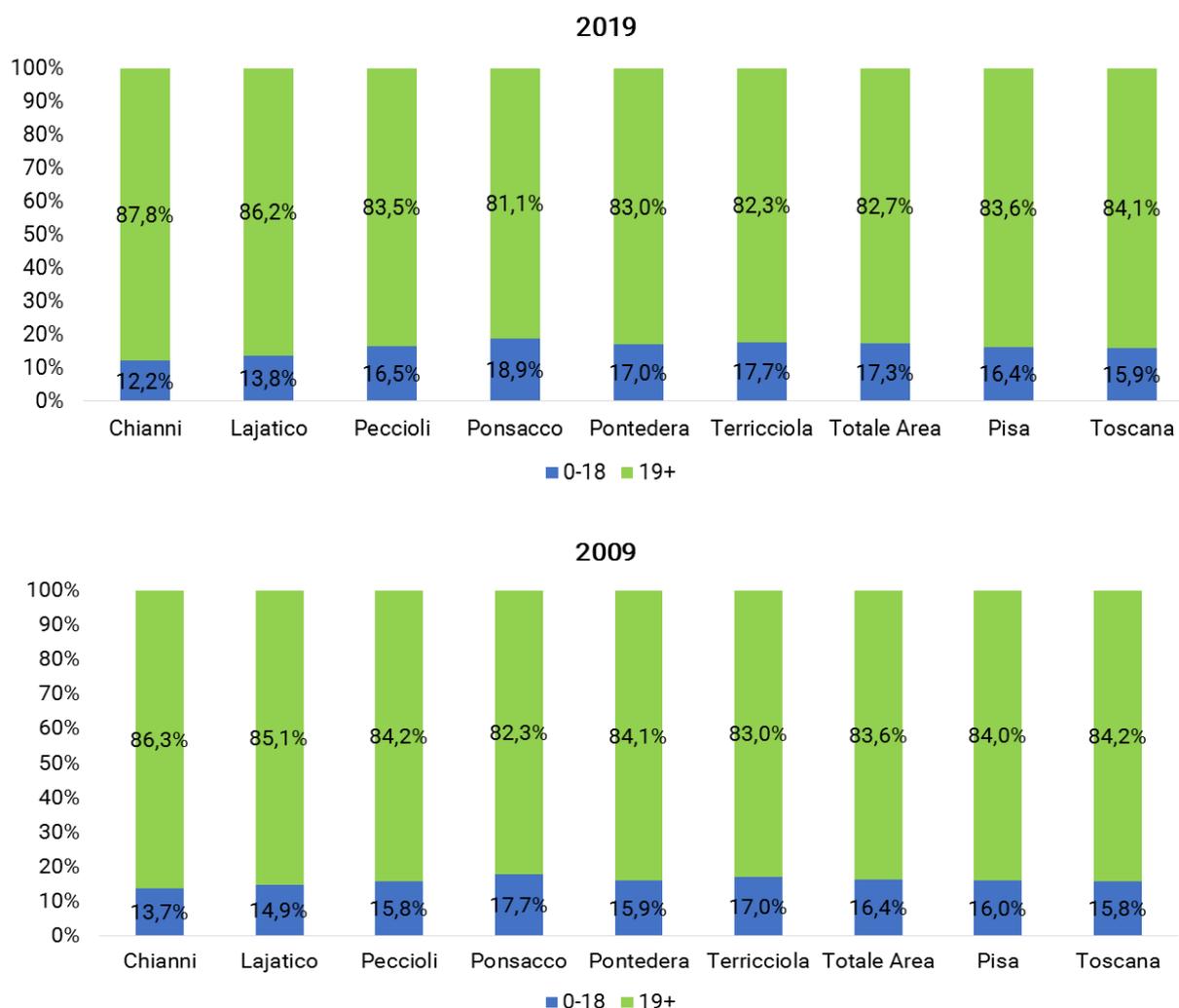
Le tre finestre che seguono - giovani, anziani e mobilità - vogliono essere i primi tre driver con cui riattraversare la dimensione dell'attrattività di territorio in una logica di competenza e radicamento.

2.1 GIOVANI E LE SFIDE EDUCATIVE

2.1.1 SCUOLA

I residenti Under 18 in Valdera sono circa 9.800 e rappresentano il 17,3% della popolazione totale. Tale incidenza, superiore al corrispettivo valore provinciale (16,4%) e regionale (15,9%), varia in maniera moderatamente significativa fra comuni, denotando strutture demografiche simili ma non del tutto sovrapponibili. In particolare, sono Chianni e Lajatico a mostrare una prevalenza delle coorti di popolazione più giovani inferiore alla media dell'area (Chianni: 12,2%; Lajatico: 13,8%); al polo opposto troviamo, invece, Ponsacco (18,9%) e, seppur in misura minore, Terricciola (17,7%).

Fig. 2.1.1 – Incidenza Popolazione 0-18, 2019/2009



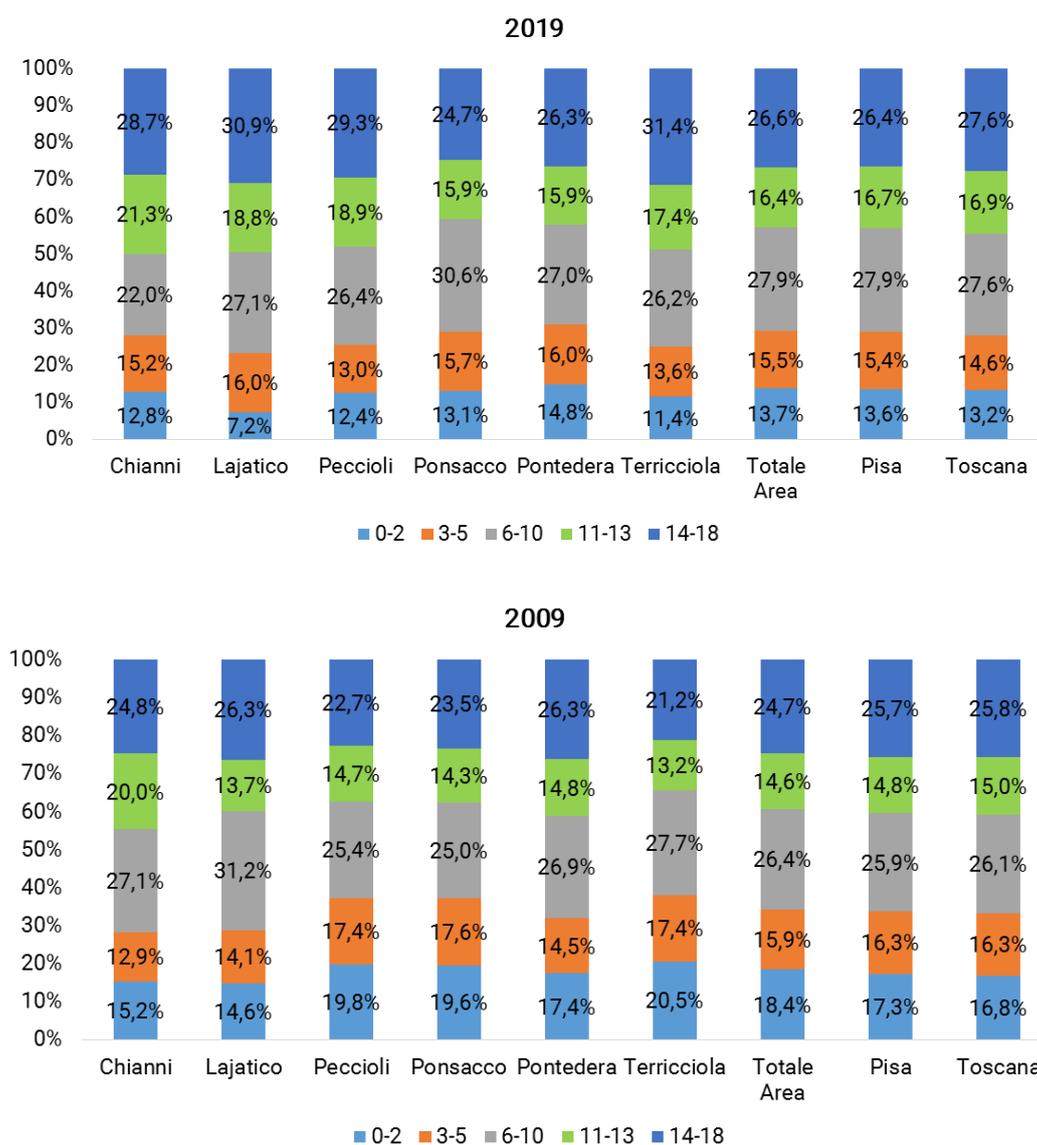
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Nell'arco dell'ultimo decennio, l'incidenza della fascia 0-18 è aumentata di circa un punto percentuale, a fronte di una situazione regionale del tutto stabile. Peccioli, Ponsacco, Pontedera e Terricciola hanno registrato un incremento della quota giovanile rispetto al

totale della popolazione residente, mantenendo pressoché costanti i rispettivi scostamenti dalla media dell'area. Di contro, nei comuni di Chianni e Lajatico sono stati gli Over 18 a guadagnare terreno (la cui quota è passata dal 86,3% al 87,8% a Chianni e dal 85,1% al 86,2% a Lajatico), determinando un allargamento del divario dei valori comunali rispetto alla media della Valdera.

Guardando alla composizione della popolazione giovanile per età, si osserva una maggiore incidenza delle classi 6-10 e 14-18 che pesano, rispettivamente, il 27,9% e il 26,6% sul totale della popolazione di riferimento; seguono la classe 11-13 (16,4%), quella 3-5 (13,6%) e, infine, la 0-2 (13,7%).

Fig. 2.1.2 - Distribuzione della popolazione 0-18, 2019/2009



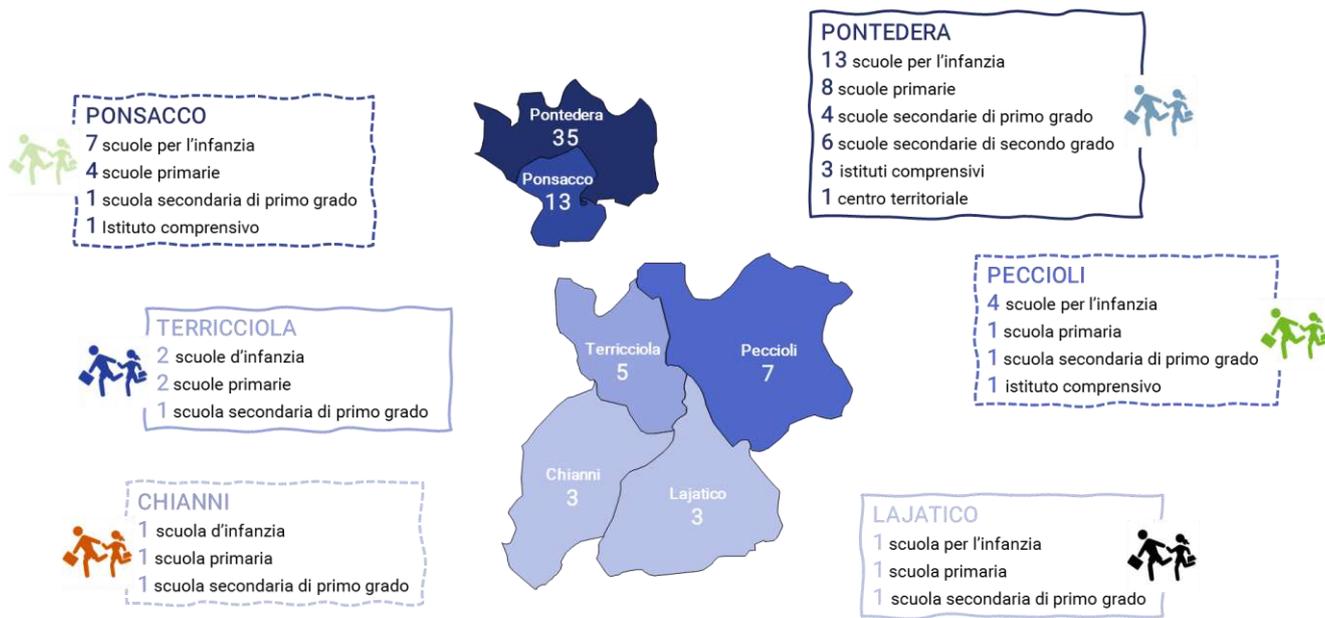
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Pur con alcune differenze in termini di cifre, si riscontrano le medesime proporzioni in tutti i comuni in analisi; così come in tutte le realtà si registra un'importante compressione della

fascia 0-2 la cui consistenza, fra il 2009 e il 2019 a livello di area, diminuisce di poco meno del 20% e la cui quota sul totale della popolazione 0-18 arriva a perdere 4,7 punti percentuali.

Si tratta di perdite limitate in valore assoluto, soprattutto nel caso dei comuni meno popolosi; tuttavia, tali dinamiche consolidano le aspettative di una popolazione futura sempre più sbilanciata verso le coorti avanzate e rendono evidente la necessità di rivedere la configurazione dei servizi dedicati alla prima infanzia e all'infanzia, in coerenza con le evoluzioni demografiche attese.

Fig. 2.1.3 – Scuola: Rete di offerta territoriale, A.A. 2019/2020



Fonte: Elaborazioni su dati MIUR

Focalizzando l'attenzione sulla rete di offerta scolastica, l'area in analisi nel suo complesso dispone di:

- 28 Scuole dell'infanzia;
- 17 Scuole primarie;
- 9 Scuole secondarie di primo grado;
- 5 Istituti comprensivi;
- 9 Scuole secondarie di primo grado;
- 6 Scuole secondarie di secondo grado, che si concentrano unicamente nel Comune di Pontedera e sono rappresentate da:
 - Un istituto tecnico industriale;
 - Un liceo magistrale;
 - Un liceo scientifico;
 - Un liceo classico;

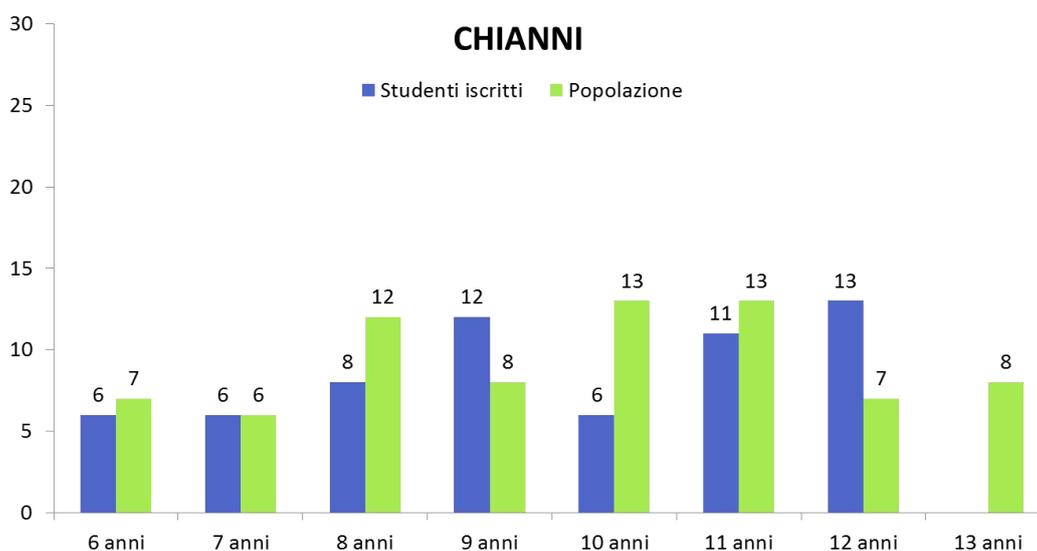
- Un Istituto tecnico commerciale per geometri;
- Un Istituto professionale Industria e Artigianato.

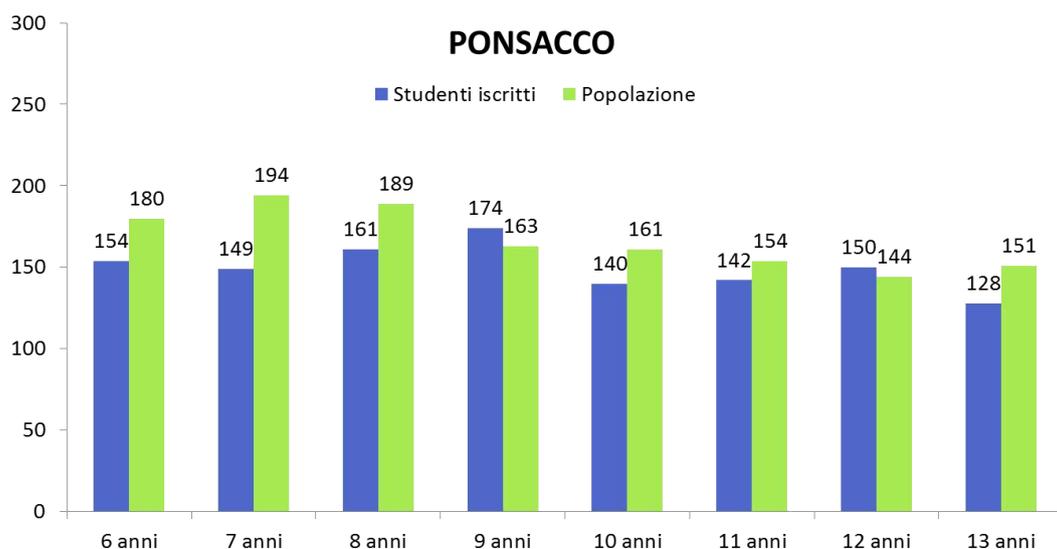
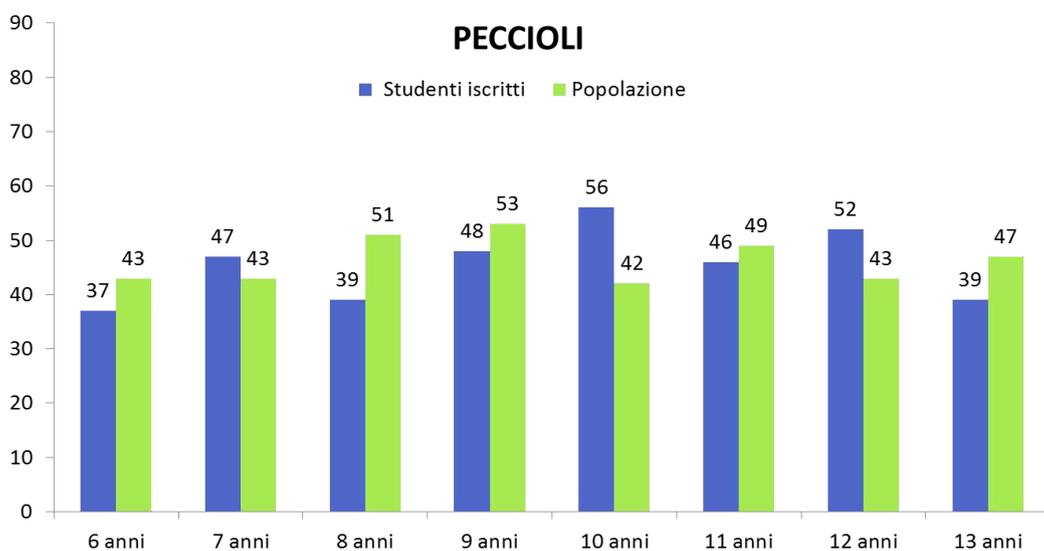
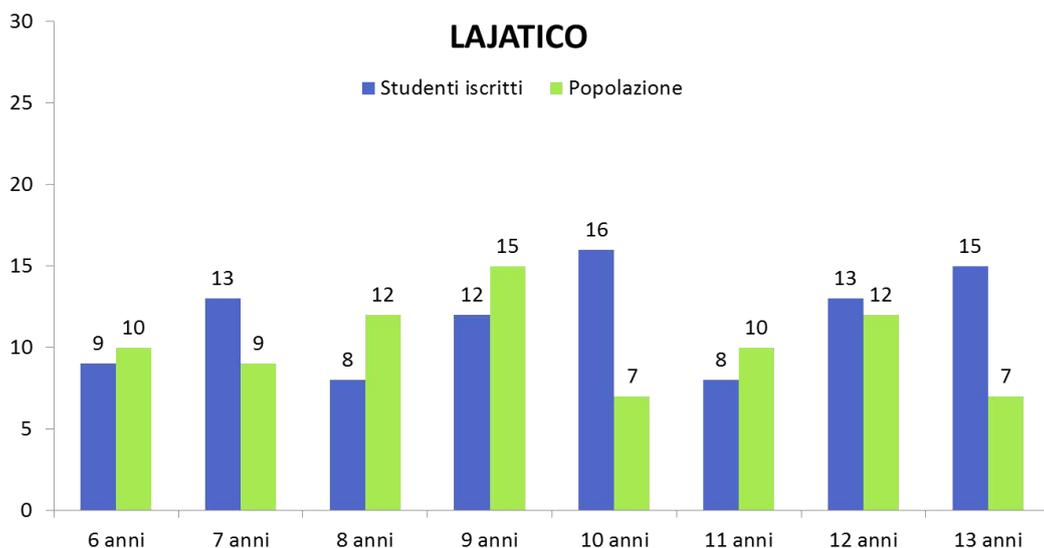
A livello di media territoriale, la rete di offerta scolastica delle scuole primarie e secondarie di primo grado sembra rispondere adeguatamente alla domanda della popolazione target attualmente residente nell'area: gli studenti iscritti rappresentano, infatti, poco più del 100% della popolazione ricadente nella classe di età 6-13 anni.

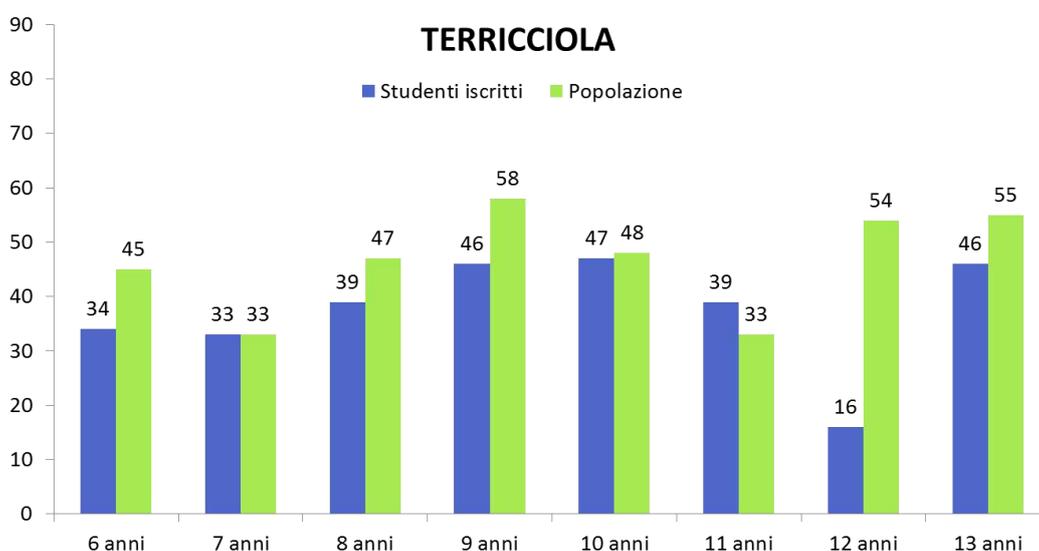
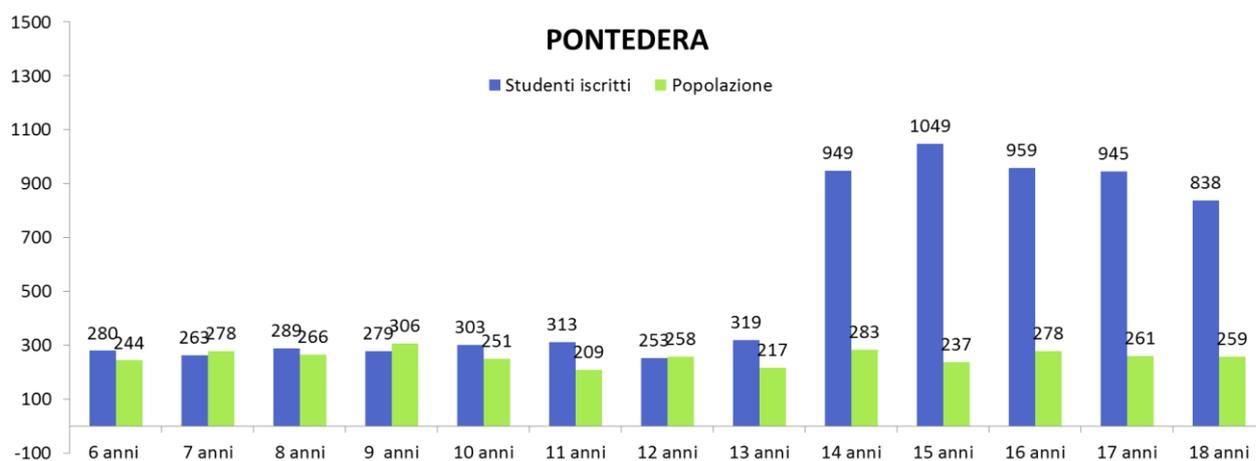
L'osservazione, a livello comunale, del rapporto fra studenti iscritti e popolazione, limitato alla fascia di età 6-13 nel suo complesso, porterebbe a ipotizzare una coesistenza nell'area di comuni "attrattori" e comuni "di fuga": tale rapporto risulta essere, infatti, pari al 84% a Chianni, 90% a Ponsacco, 80% a Terricciola (comuni "di fuga"), 98% a Peccioli, 113% a Pontedera, 115% a Lajatico (comuni "attrattori").

In realtà, l'analisi dello stesso dato per singolo anno di età (si veda Fig. 2.1.4) sembrerebbe evidenziare che tutti i comuni in analisi, seppur in gradi diversi, siano interessati dal fenomeno del pendolarismo scolastico sia per quanto riguarda i flussi in entrata che quelli in uscita.

Fig. 2.1.4– Studenti scuole primarie e scuole secondarie di primo grado, A.A. 2017/2018







Fonte: Elaborazioni su dati MIUR, Istat

Le motivazioni alla base della mobilità scolastica al di fuori dei confini di residenza sono naturalmente diverse e composite: l'opzione delle famiglie di scegliere scuole in prossimità dei luoghi di lavoro, la disponibilità dei posti e la lunghezza delle liste di attesa, la possibilità di accedere a scuole a tempo pieno o la disponibilità di servizi di dopo-scuola, la presenza di collegamenti tramite trasporto pubblico o privato organizzato, ecc. Ciò, come evidenziato dagli Amministratori, determina difficoltà di gestione della rete di offerta da parte dei singoli comuni, che si trovano ad affrontare flussi di domanda spesso non costanti fra un anno e il successivo, con conseguente necessità di lavorare in base alla contingenza sulla riorganizzazione degli spazi (aggiunta o soppressione di intere classi), sull'adeguamento del corpo insegnante alla numerosità degli studenti e sull'elaborazione di soluzioni alle richieste delle famiglie che, inevitabilmente, in alcuni casi rimangono insoddisfatte.

Discorso a parte merita il Comune di Pontedera che, essendo l'unico dei sei in analisi a disporre di una rete (variegata) di scuole secondarie di secondo grado, rappresenta un

fortissimo polo attrattore e soddisfa un importante bacino di utenza proveniente da fuori comune.

Va da sé che la centralità e l'insostituibilità di tale tipo di servizio richiede, fra le altre cose, uno stretto monitoraggio delle dinamiche demografiche e un approccio organizzativo che tenga conto delle evoluzioni attese. Ciò, come gli stessi Amministratori tengono a sottolineare, al fine di garantire una strutturazione della "filiera dell'istruzione" (spazi, corpo insegnante, trasporto, ecc.) efficiente, che sia in grado, secondo tempistiche adeguate, di calibrare l'offerta in relazione allo sviluppo della popolazione scolastica.

2.1.2 EXTRA-SCUOLA

Strettamente legato all'ambito scolastico, vi è il grande tema delle attività extra-scolastiche che, innovandosi e diversificandosi nel tempo, hanno assunto un ruolo sempre più rilevante nello sviluppo educativo e, in termini più generali, nel perseguimento del benessere individuale, relazionale e sociale delle fasce giovanili.

Purtroppo, attualmente, i dati sull'extra-scolastico sono frammentati, eterogenei e discontinui e non permettono la costruzione di un quadro conoscitivo organico e aggiornato sullo stato dell'arte.

Quel che sappiamo è che, dal lato dell'offerta, la Valdera dispone di una buona disponibilità e capillarità di strutture ed impianti sportivi (circa 110 nel complesso dei nostri sei comuni) e il confronto con gli attori locali ha messo in luce una molteplicità di iniziative dedicate ai giovani che sono state intraprese nel tempo sui diversi territori. Non vi sono però evidenze certe circa il livello medio di partecipazione alle varie tipologie di attività (sportive, culturali, ecc.) e ciò non permette di giungere ad una quantificazione della domanda effettiva.

Tuttavia, ci troviamo in un ambito in cui le prospettive di sviluppo più che essere dipendenti da quanto è stato fatto fino ad ora, sono da legare ad una vera e propria rottura rispetto ai vecchi paradigmi e ai vecchi approcci.

Una buona organizzazione del "tempo dell'extra-scuola" è ormai da interpretare come un potentissimo strumento di "formazione", da connettere sempre più al sistema scolastico; come una spinta propulsiva all'innalzamento della qualità della vita sociale e relazionale dei ragazzi; un canale di contrasto alla dispersione scolastica e alla vulnerabilità; e una strategia di supporto, diretto ed indiretto, alle figure genitoriali che incontrano sempre maggiori difficoltà nell'esplicare il proprio ruolo educativo.

In quest'ottica di "visione", può essere utile far riferimento ad alcuni indicatori, capaci di "qualificare", seppur con approssimazione, quella che è la domanda potenziale dei servizi extra-scolastici.

Il primo set di indici, relativi al benessere relazionale dichiarato dai ragazzi fra gli 11 e i 17 anni, ci dicono che i giovani residenti in Valdera (e nell'Alta Val di Cecina) sono, seppur di poco, più soddisfatti della media regionale dei loro coetanei.

In particolare:

- In più di 1 caso su 2 i ragazzi dichiarano di essere molto soddisfatti del rapporto con gli amici;
- In quasi 1 caso su 3 dichiarano di aver svolto, negli ultimi 12 mesi, 5 o più delle seguenti attività: andare a teatro, al cinema, a musei/mostre, a concerti di musica, a spettacoli sportivi, visitare monumenti o siti archeologici, praticare sport in maniera continuativa;
- Più di 1 ragazzo su 2 è molto soddisfatto del rapporto con i propri genitori;
- Più di 1 su 4 frequenta almeno un gruppo di condivisione o un'associazione;
- 1 ragazzo su 8 si dichiara di essere stato parte attiva in episodi di violenza, bullismo e cyber bullismo a scuola.

Fig. 2.1.5 – Relazioni e indici di benessere relazionali, 2018

	Alta Val di Cecina-Valdera	Toscana
Indice di benessere relazionale con i pari	56,7	55,1
Indice di benessere culturale e ricreativo	30,7	28,8
Soddisfazione dei ragazzi per i rapporti con i genitori	55	56,8
Ragazzi di 11-17 anni che frequentano associazioni o gruppi	27,7	23,1
Ragazzi che dichiarano di commettere atti di violenza, bullismo e cyber bullismo a scuola	12,3	15

Fonte: Regione Toscana, Osservatorio sociale regionale «Profili di salute 2019»

Fig. 2.1.6 – Esiti negativi scuola secondaria, 2017/2018

	Totale Alunni Sec I grado	Totale Alunni Sec II grado	Alunni con esito negativo Sec I grado	Alunni con esito negativo Sec II grado	Tasso di insuccesso Sec. I grado	Tasso di insuccesso Sec. II grado
Chianni	25		0		0,0%	
Lajatico	41		4		9,8%	
Peccioli	141		5		3,5%	
Ponsacco	435		12		2,8%	
Pontedera	902	5.126	27	452	3,0%	8,8%
Terricciola	115		3		2,6%	
Totale Area	1.659	5.126	51	452	3,1%	8,8%
Toscana	100.173	156.628	2.593	17.762	2,6%	11,3%

Fonte: Elaborazioni su dati Regione Toscana, Osservatorio Regionale educazione e istruzione

L'ultimo indicatore è rappresentato dal tasso di insuccesso scolastico, elemento direttamente collegato ai più complessi fenomeni della dispersione scolastica e della vulnerabilità. In questo caso, la situazione nell'ambito dei sei comuni in analisi risulta leggermente peggiore rispetto alla media regionale se si considera la percentuale di esiti negativi nella scuola secondaria di I grado (3,1% vs 2,6% regionale); al contrario, il contesto regionale esprime un tasso di insuccesso superiore in relazione alla scuola secondaria di II grado.

2.2 ANZIANI E BISOGNI DI SALUTE

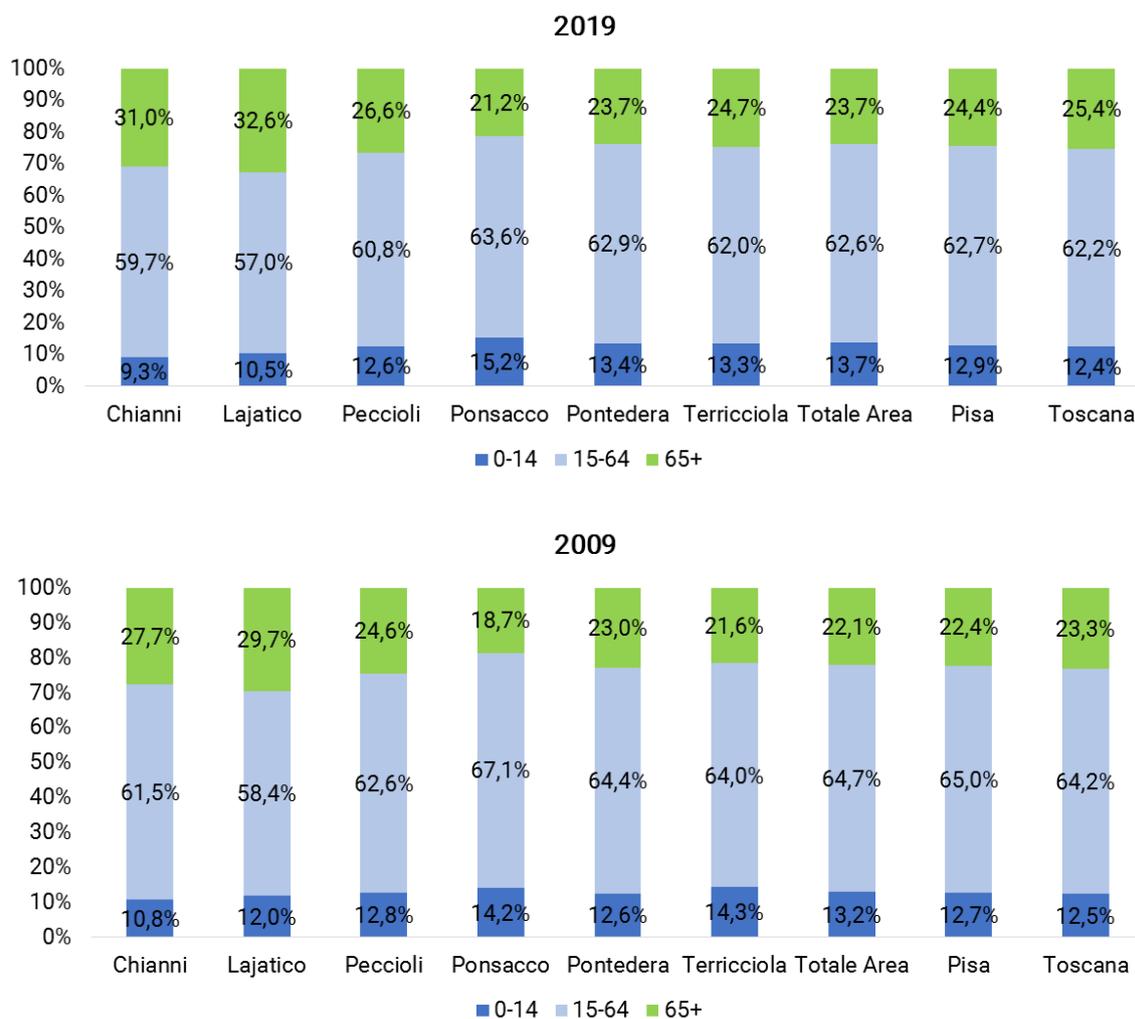
Come nel caso della scuola, anche per l'ambito della salute il punto di partenza obbligato per comprendere i fenomeni in atto e tentare di valutare i bisogni della popolazione e l'adeguatezza delle risposte di sistema, è rappresentato dall'analisi dei mutamenti strutturali della popolazione e dei nuovi equilibri fra generazioni.

Al 2019, sono 56.722 le persone residenti nei sei comuni in analisi. Di queste, quasi 1 su 4 (13.449) ha più di 65 anni.

Nonostante si tratti di una popolazione mediamente più giovane rispetto al contesto regionale, si evidenziano delle importanti differenze a livello comunale: la quota degli Over 65 sul totale della popolazione passa dal 21,2% di Ponsacco al 31% di Chianni e al 32,6% di Lajatico, confermando per questi due comuni una popolazione maggiormente sbilanciata verso le classi di età avanzate rispetto alla media dell'area.

Guardando agli ultimi dieci anni è evidente, tuttavia, che il fenomeno dell'invecchiamento ha riguardato in maniera abbastanza omogenea tutte le realtà territoriali.

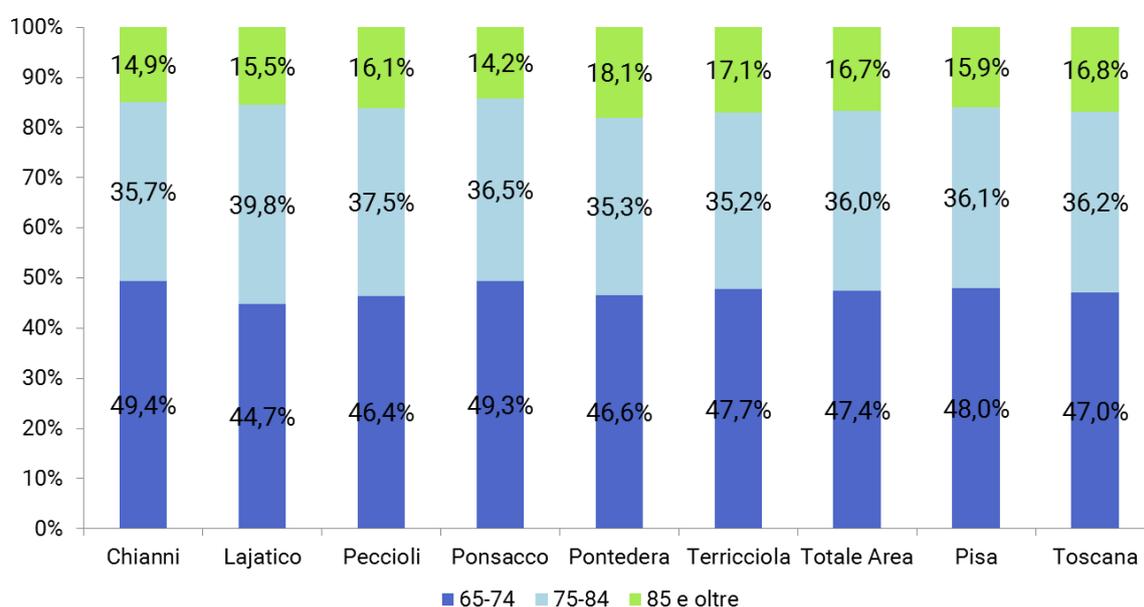
Fig. 2.2.1 – Popolazione residente per età, 2019/2009



A livello medio, dal 2009 al 2019, la consistenza della fascia 65+ è cresciuta del 9,4%, a fronte di un incremento della popolazione totale pari al 2,1%. Ciò ha spinto la quota di anziani a guadagnare più di un punto e mezzo percentuale sul totale dei residenti, con incrementi che arrivano a circa tre punti nel caso di Chianni (che, insieme a Lajatico e Peccioli, registra un generale decremento della popolazione), Lajatico e Terricciola. Più rosee le dinamiche che caratterizzano Pontedera che, nell'arco del decennio considerato, vede aumentare l'incidenza degli anziani di poco più di mezzo punto percentuale.

Per quanto riguarda la distribuzione della popolazione target per classi di età, Pontedera e Terricciola si distinguono per una quota di "grandi vecchi" superiore alla media dell'area (16,7%), che risulta perfettamente in linea con il corrispettivo valore regionale.

Fig. 2.2.2 – Distribuzione della popolazione anziana, 2019



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

In termini generali, la lettura incrociata delle attuali caratteristiche della struttura della popolazione locale e delle previsioni demografiche regionali, porta a concludere che la popolazione continuerà ad invecchiare e a ritmi più sostenuti rispetto al passato.

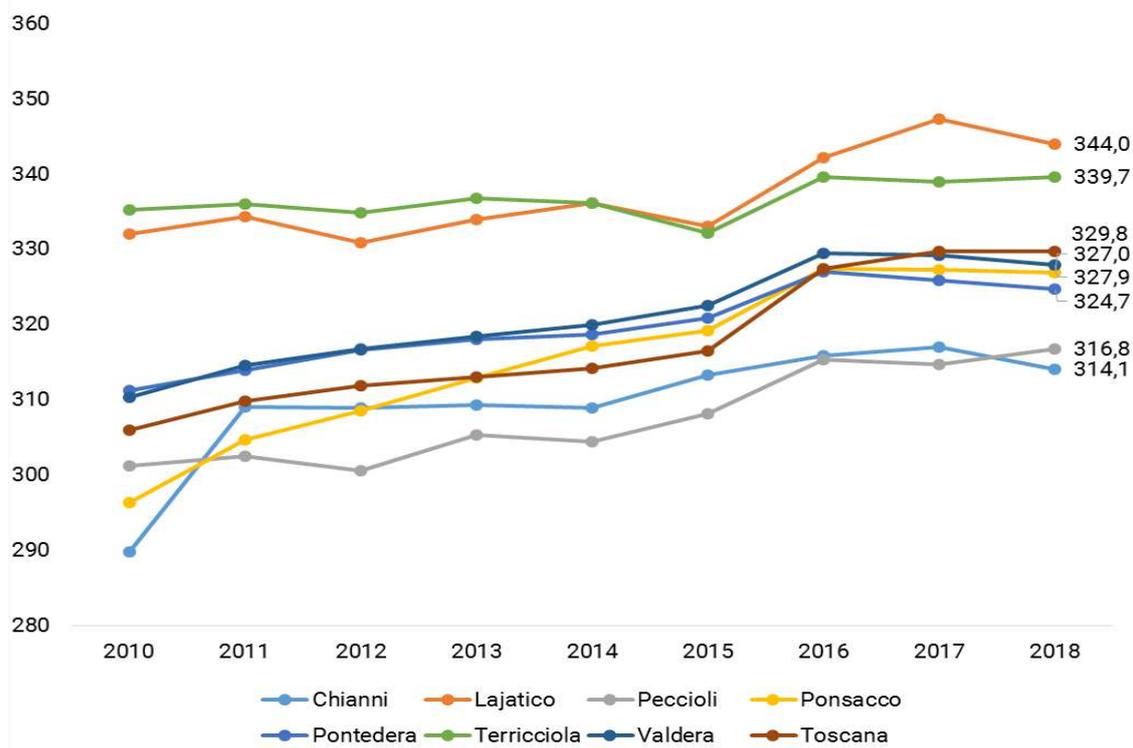
È altamente plausibile che la principale determinante della domanda di salute sia ancora destinata ad evolversi e che gli scenari futuri che si verranno a delineare saranno caratterizzati da una progressiva estremizzazione delle dinamiche registrate fino ad oggi.

Accanto alla grande transizione demografica, un ulteriore aspetto che è d'obbligo considerare è rappresentato dall'evoluzione delle malattie ad andamento cronico, grandi protagoniste, insieme alla prevenzione, del sistema delle cure primarie e dei servizi territoriali.

Allo stato attuale, nel complesso dei comuni della Valdera, circa un terzo della popolazione (>16 anni) soffre almeno di una malattia cronica tra quelle intercettabili tramite i dati dei

flussi sanitari¹. Nel caso dei sei comuni in analisi, si tratta di 15.860 persone (407 a Chianni; 480 a Lajatico; 1.434 a Peccioli; 4.159 a Ponsacco; 8.037 a Pontedera; 1.343 a Terricciola). Anche solo considerando i dati standardizzati per età, si osserva che la prevalenza dei malati cronici ha subito, negli ultimi otto anni, un incremento di 18 persone ogni mille abitanti (a fronte di un aumento regionale medio di 24 persone), con picchi di +31 persone a Ponsacco (in cui i pazienti cronici sono passati da 296 a 327 ogni mille abitanti) e +24 persone a Chianni (in cui si è passati da 290 a 314).

Fig. 2.2.3 – Prevalenza malati cronici, 2010-2018 (valori *1000 abitanti, standardizzati per età)



Fonte: Elaborazioni su dati Regione Toscana, Osservatorio sociale regionale

È evidente che tali risultanze risultano molto più “allarmanti” se correlate alla struttura della popolazione dei singoli territori. In questo caso, infatti, la prevalenza risulta pari a 332 persone ogni 1.000 abitanti per l’intera Valdera (in crescita di 43 persone rispetto al 2008), 372 a Chianni (+59), 419 a Lajatico (+34), 354 a Peccioli (+46), 314 a Ponsacco (+58), 337 a Pontedera (+32), 355 a Terricciola (+37).

Alle cronicità si aggiungono le sempre più complesse esigenze legate all’area delle limitazioni funzionali e della non autosufficienza, che già ad oggi nell’intero territorio della Valdera riguardano 2.150 anziani, di cui circa la metà risiedono nei sei comuni in analisi².

¹ Diabete, insufficienza cardiaca, pregresso ictus, BPCO, cardiopatia ischemica, ipertensione, demenza, Parkinson, sclerosi multipla.

² I dati si riferiscono esclusivamente agli ultra65enni residenti non istituzionalizzati in RSA.

Fig. 2.2.4 – Stima degli anziani non autosufficienti, 2017

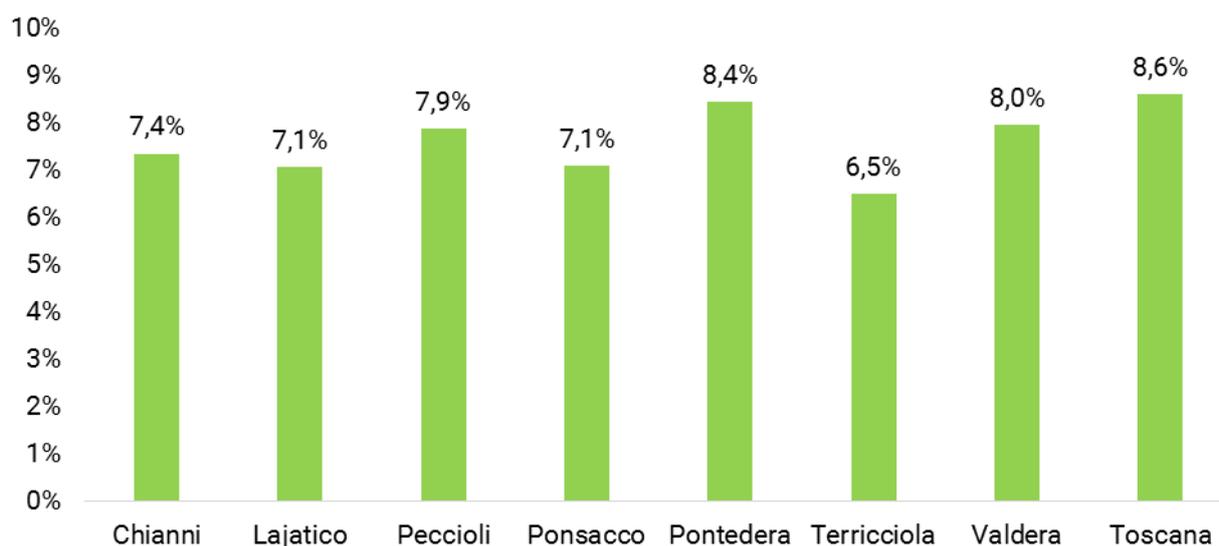
	65-74	75-84	85+	Totale
<i>Chianni</i>	-	-	-	30
<i>Lajatico</i>	-	-	-	30
<i>Peccioli</i>	-	-	-	100
<i>Ponsacco</i>	-	-	-	230
<i>Pontedera</i>	-	-	-	580
<i>Terricciola</i>	-	-	-	70
<i>Valdera</i>	200	700	1.250	2.150
Toscana	7.000	24.700	48.400	80.800

Fonte: Elaborazioni su dati Regione Toscana, Osservatorio sociale regionale

Gli anziani non autosufficienti nelle attività di base della vita quotidiana (vestirsi, lavarsi, alzarsi da letto, ecc.) rappresentano l'8% della popolazione 65+, con incidenze variabili a livello comunale, che oscillano fra il 6,5% di Terricciola al 8,4% di Pontedera.

È importante sottolineare che si tratta di stime, ottenute applicando i tassi di prevalenza di un'indagine conoscitiva condotta in Toscana nel 2009 e che, dunque, è bene interpretare come espressione di un ordine di grandezza più che come dato puntuale³. Tuttavia, essendo un dato dipendente dal peso della popolazione anziana sul totale (inesorabilmente destinato ad aumentare) riesce a fornire un'efficace indicazione sull'evoluzione futura della domanda assistenziale che le amministrazioni locali si troveranno a fronteggiare.

Fig. 2.2.5 – Quota di 65+ non autosufficienti sulla popolazione corrispondente, 2017

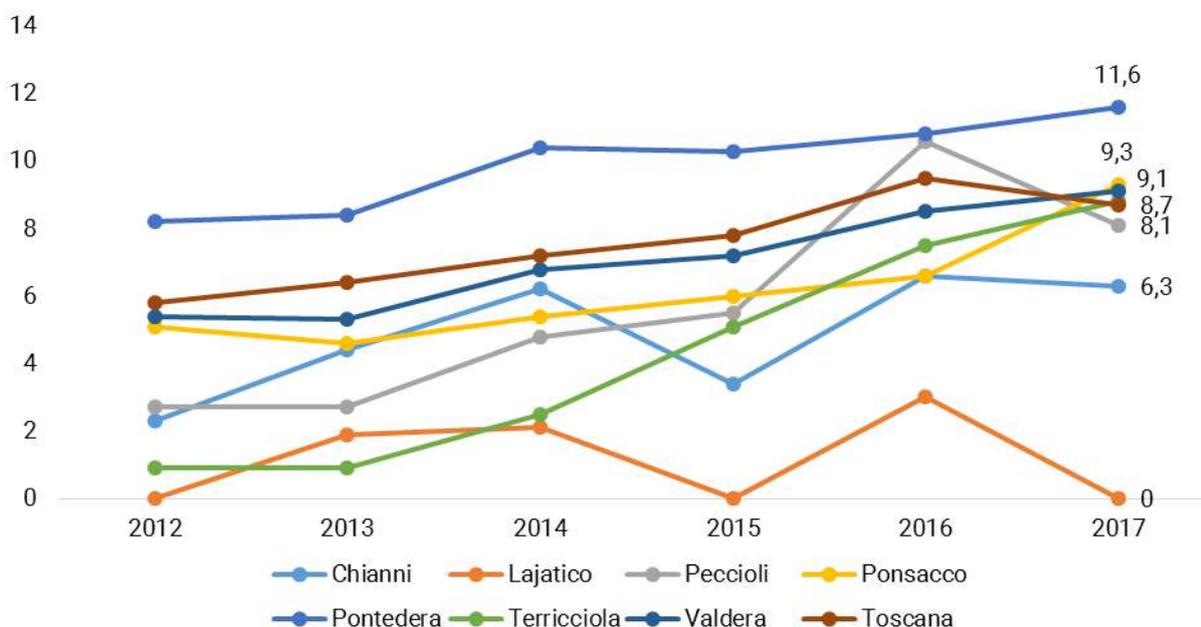


Fonte: Elaborazioni su dati Regione Toscana, Osservatorio sociale regionale

³ https://www.ars.toscana.it/files/scriptars/relazione_comuni/condivisi/documentazione/Indicatore_555.pdf.

L'area della non autosufficienza si amplia ulteriormente se si considerano anche gli anziani non autosufficienti residenti in RSA permanente⁴, che in Valdera sono circa 9 ogni 1.000 ultrasessantacinquenni, pari a 270 anziani (di cui il 56% residenti nei sei comuni in analisi).

Fig. 2.2.6 – Quota di anziani residenti in RSA, 2012-2017 (valori *1000 abitanti 65+)



Fonte: Elaborazioni su dati Regione Toscana, Osservatorio sociale regionale

“Il numero può essere in realtà una sottostima del numero reale, a causa di problematiche che ancora permangono nella raccolta dati da parte del flusso informativo. Ad ogni modo, anche escludendo tali criticità, questi anziani rappresentano comunque un sottogruppo della popolazione anziana non autosufficiente, costituito da coloro che si trovano in una condizione ormai irreversibile, che una valutazione multidimensionale ha valutato di gravità più alta della media e senza una rete sociale privata o familiare in grado di assistere l’anziano al proprio domicilio. Graduatorie che mettano in risalto zone a maggior o minor prevalenza (...) risultano forse meno utili in questo caso, trattandosi di un indicatore che risente, oltreché delle condizioni di salute della popolazione, dell’organizzazione zonale dell’assistenza territoriale, la quale ovviamente incide sulla politica di governo della risposta (domiciliare o residenziale). Tuttavia, se confrontato con l’indicatore precedente, relativo alla stima di anziani non autosufficienti residenti, l’indicatore permette di valutare il livello di copertura della domanda potenziale di assistenza degli anziani”⁵

Quello che emerge da questa comparazione è che del totale degli anziani non autosufficienti stimati nell’area della Valdera, l’11% ha trascorso almeno un giorno in RSA nell’anno di riferimento, con situazioni significativamente variabili fra comuni. Variabilità che, come

⁴ Anziani (65+) in Residenza Sanitaria Assistenziale permanente (almeno un giorno all’anno).

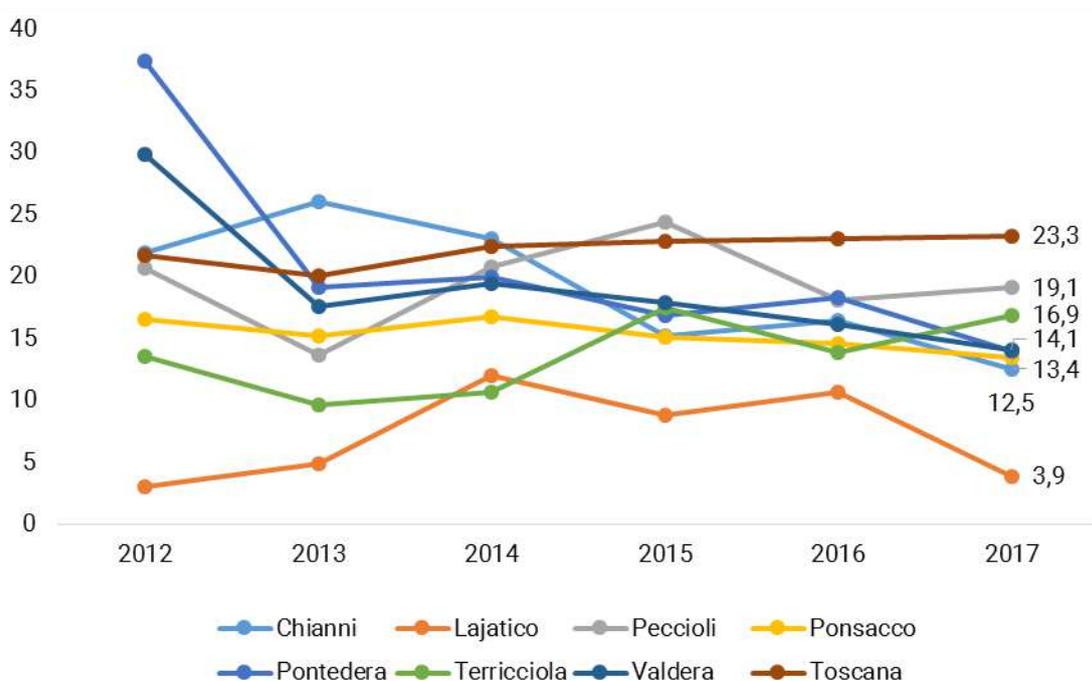
⁵ “Indicatori di salute e ricorso ai servizi Zona Alta Val di Cecina-Val d’Era”, 5 dicembre 2018.

accennato sopra, può però dipendere da molteplici fattori: innanzitutto, dall'esiguità delle osservazioni sui singoli comuni che fa sì che le risultanze possano essere "indicative" ma non statisticamente "rappresentative" del fenomeno; dalle scelte politiche locali di gestione della non autosufficienza (assistenza domiciliare vs residenziale); dal grado di prossimità di strutture residenziali rispetto al comune di residenza delle famiglie; dalla composizione dei nuclei familiari e dalla presenza o meno di un potenziale caregiver all'interno della rete e così via.

A completamento del quadro descrittivo di quelli che sono e, in prospettiva, sempre più potranno essere i bisogni di salute della popolazione, vale la pena fare riferimento alla prevalenza di anziani assistiti in assistenza domiciliare diretta.

Al 2017, gli anziani che hanno beneficiato di almeno una prestazione di AD (infermieristica, medica, sociale) sono stati circa pari a 14 ogni 1.000 abitanti (in decrescita rispetto al passato), per un totale di 417 anziani, di cui 215 residenti nei nostri sei comuni.

Fig. 2.2.7 – Quota di anziani in assistenza domiciliare, 2012-2017 (valori *1000 abitanti 65+)



Rapportando queste numerosità alla stima totale dei non autosufficienti (ad esclusione degli anziani residenti in RSA) si evince che, nell'ultimo anno disponibile, la quota di non autosufficienti assistiti a domicilio è stata pari al 19% (31% il dato medio regionale).

È da sottolineare che anche questo dato è soggetto all'avvertenza espressa in relazione all'assistenza residenziale: si potrebbe, infatti, trattare di una sottostima a causa delle criticità informative e dei criteri di selezione ("solo anziani valutati da unità di valutazione multidimensionale e considerati in condizione di bisogno sociosanitario complesso")

2.3 MOBILITÀ E SISTEMA DI OFFERTA

La rappresentazione del tema mobilità è stato affrontato attraverso tre fasi specifiche e relative a:

1. **Raccolta e valutazione dei dati sulla mobilità, che si conclude con una analisi SWOT del territorio.** In questa fase sono stati anche effettuati degli specifici focus e questionari approfondendo gli elementi territoriali e le sensibilità dirette riportate dai referenti istituzionali e tecnici dei Comuni facenti parte del Tavolo;
2. **Individuazione delle strategie e delle possibili azioni progettuali,** da attuare per rendere sostenibili le scelte strategiche e lo sviluppo territoriale previsto dal piano.

Nel presente paragrafo si è proceduto, dunque, a rappresentare il quadro dei dati, le analisi e gli elementi di maggiore rilievo emersi (analisi SWOT).

Specificatamente, nello schema seguente si riportano i principali temi oggetto di analisi e gli obiettivi.

01	Planificazione/programmazione sovraordinata e locale	RELAZIONI DEI TERRITORI CON L'AREA VASTA
02	Modello di domanda di mobilità dei cittadini	I BISOGNI DI MOBILITÀ DEI CITTADINI E COME VENGONO SODDISFATTI
03	Flussi di mobilità	VERSO DOVE SI MUOVONO I PENDOLARI DEL TERRITORIO
04	Sistema dell'offerta: reti infrastrutturali e servizi di Tpl	LE STRADE E I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO DISPONIBILI PER I CITTADINI DEI TERRITORI
05	Costi esterni dei trasporti: livelli di motorizzazione e incidentalità	RAPPRESENTAZIONE DELLA QUALITÀ DEL TRASPORTO RIFERITI ALLA QUALITÀ DEL PARCO MEZZI E INCIDENTALITÀ

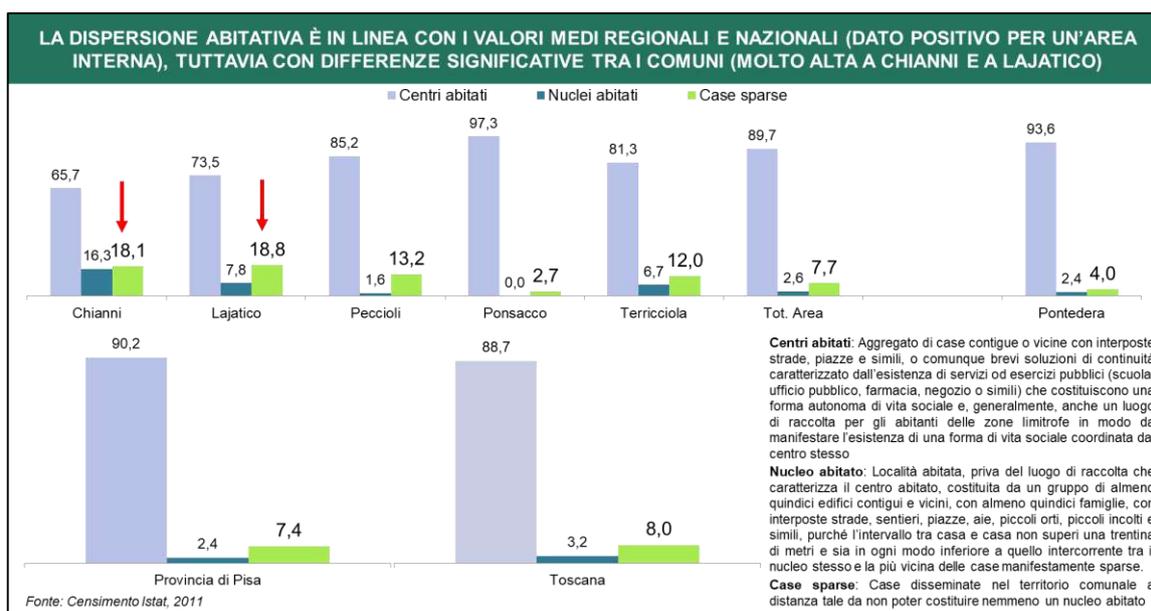
Ciascun tema verrà di seguito illustrato, eccetto che quello rappresentato dalla Pianificazione e Programmazione sovraordinata locale, per cui si rimanda al paragrafo in Appendice.

2.3.1 BISOGNI DI MOBILITÀ E COME VENGONO SODDISFATTI

Il modello di mobilità della Valdera può essere ricostruito a partire da alcuni indicatori-base, di stato e di flusso. Tra i primi assume rilievo, in chiave di mobilità, la dispersione abitativa del territorio. È evidente infatti che tanto più alta è la presenza di case sparse e nuclei abitativi dispersi, tanto più i collegamenti con i luoghi di lavoro e di servizio sono lontani e quindi gli spostamenti necessari per raggiungerli si allungano; e allo stesso tempo sarà più difficile organizzare, in aree a bassa densità e bassa concentrazione della domanda, servizi di trasporto pubblico capillari ed economicamente sostenibili.

Sotto questo profilo, come evidenziato nella Fig.2.3.1, l'indice di dispersione abitativa della Valdera (esclusa Pontedera) è complessivamente in linea con i valori della Provincia di Pisa e della Regione Toscana: 7,7% di case sparse e 2,6% di nuclei abitati contro una media provinciale rispettivamente del 7,4% e del 2,4%, e una media regionale rispettivamente dell'8% e del 3,2%. Rispetto ai valori medi va tuttavia evidenziato che i Comuni più piccoli e interni della Valdera hanno una struttura insediativa decisamente più dispersa; ad esempio a Chianni le case sparse sono ben il 18,1% del totale e i nuclei abitati il 16,3%, a Lajatico rispettivamente il 18,1% e il 7,8%. Da sottolineare anche il livello molto basso di dispersione abitativa del Comune di Pontedera.

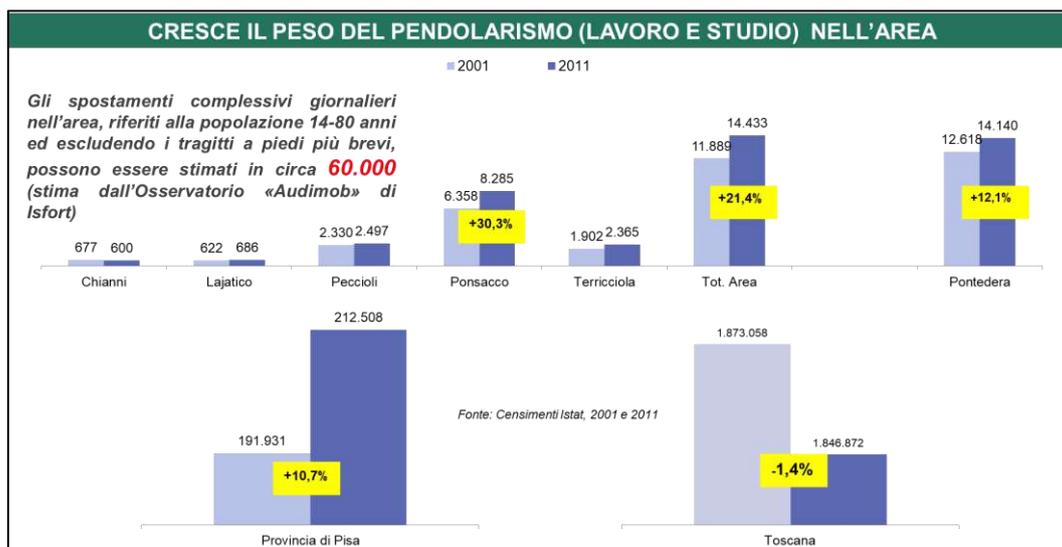
Fig. 2.3.1- Gli indici di dispersione abitativa nella Valdera



Rispetto ai flussi di mobilità gli indicatori più significativi sono senza dubbio offerti dai dati sul pendolarismo per ragioni di lavoro e studio dei Censimenti Istat. Purtroppo, non sono dati aggiornati (gli ultimi si riferiscono al 2011), ma sono gli unici disponibili. Il loro livello di disaggregazione consente un'analisi dei flussi per singolo Comune e permette quindi una ricostruzione puntuale delle relazioni territoriali interne ed esterne alla Valdera.

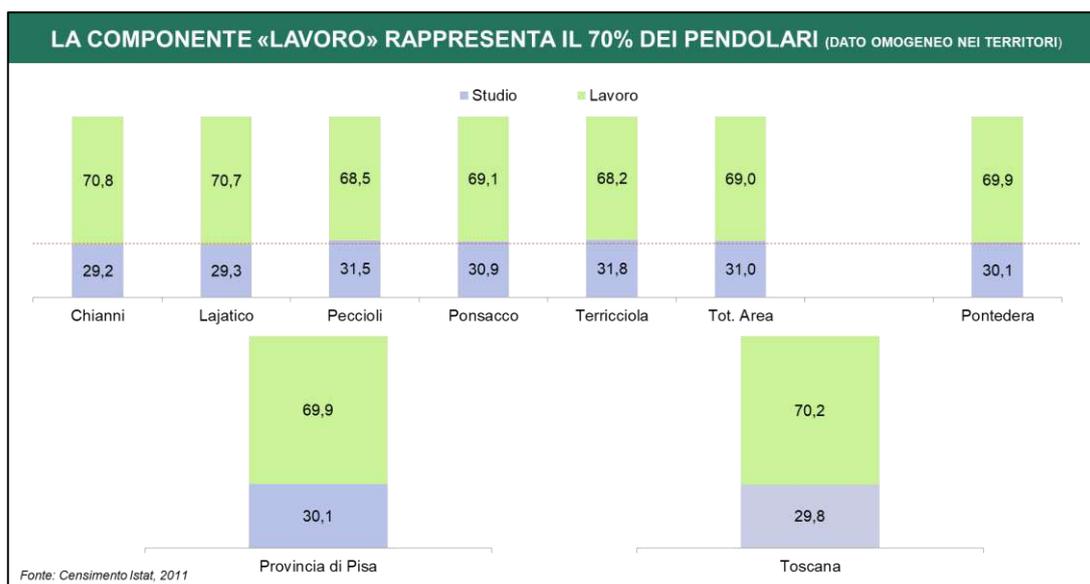
Nel 2011 i pendolari complessivi nell'area erano quasi 15.000 con un incremento del +21,4% rispetto al 2001, una velocità di crescita doppia rispetto alla media provinciale, mentre a livello regionale, nello stesso periodo, si è registrato addirittura un leggero decremento del pendolarismo (Fig. 2.3.2). Il Comune di Ponsacco assorbe da solo oltre il 50% dei pendolari della Valdera ed ha sperimentato la crescita più forte del fenomeno (+30,3%) tra il 2001 e il 2011. Utilizzando i dati nazionali e di scala regionale (Toscana) dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort, si può stimare che gli spostamenti giornalieri totali (non solo pendolarismo per lavoro e studio) nei cinque Comuni della Valdera, ed escludendo i tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti, ammontano complessivamente a circa 60.000.

Fig. 2.3.2 - Dimensione e dinamica del pendolarismo nella Valdera



I pendolari della Valdera sono per quasi il 70% lavoratori e per poco più del 30% studenti (Fig. 2.3.3). Questo dato è quasi perfettamente allineato ai valori medi provinciali e regionali, così come non si riscontrano differenze interne tra i Comuni dell'area.

Fig. 2.3.3 - La ripartizione del pendolarismo tra lavoro e studio nella Valdera



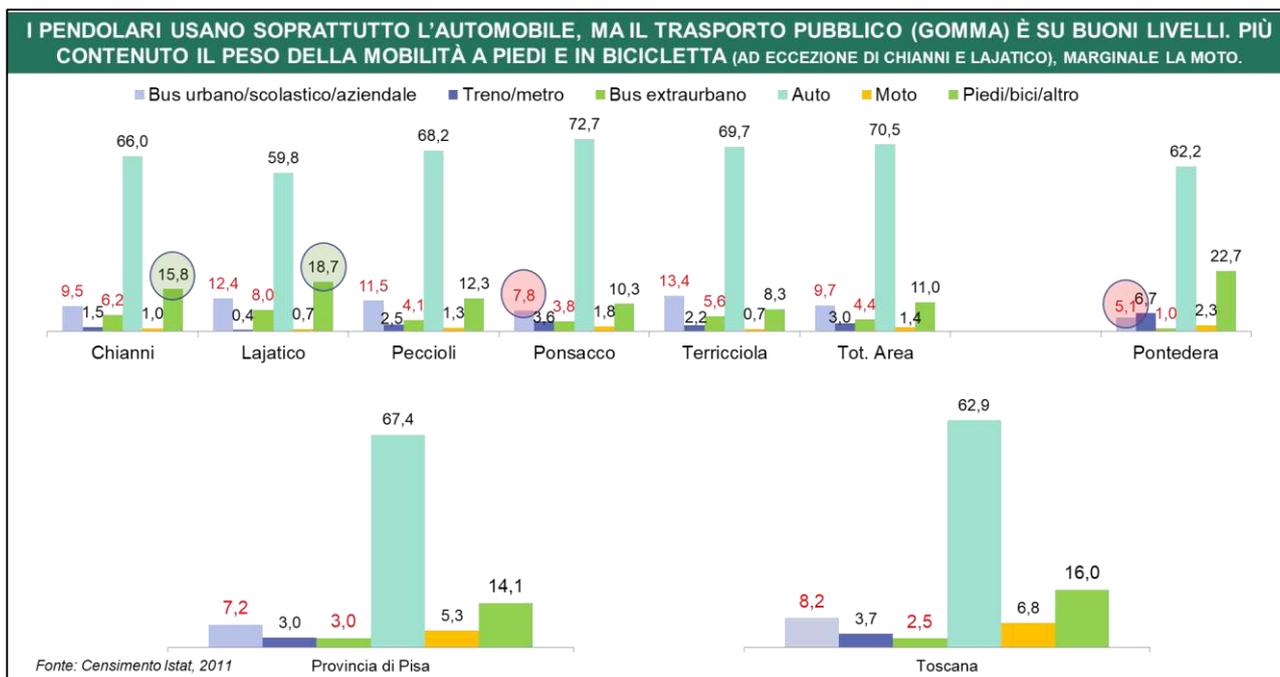
Come si muovono i pendolari della Valdera? La larga parte, pari a poco più del 70% del totale, utilizza l'automobile, il 9,7% il bus urbano/scolastico/aziendale, il 3% il treno, il 4,4% il bus extraurbano, l'1,4% la moto e l'11% va a piedi o in bicicletta (Fig. 2.3.4). Rispetto ai valori medi di raffronto territoriale si può osservare che:

- I pendolari di Pontedera si muovono meno in macchina e di più a piedi, per effetto evidentemente della prossimità di scuole e luoghi di lavoro, e tra i mezzi pubblici utilizzano il treno più del bus;

- Nella media provinciale di Pisa, l'uso sia dell'auto che dei mezzi pubblici è un po' più basso rispetto alla Valdera, mentre si va un po' di più a piedi e con la moto;
- Nella media regionale si registrano le medesime differenze evidenziate per i valori provinciali, ma con valori di scostamento più alti.

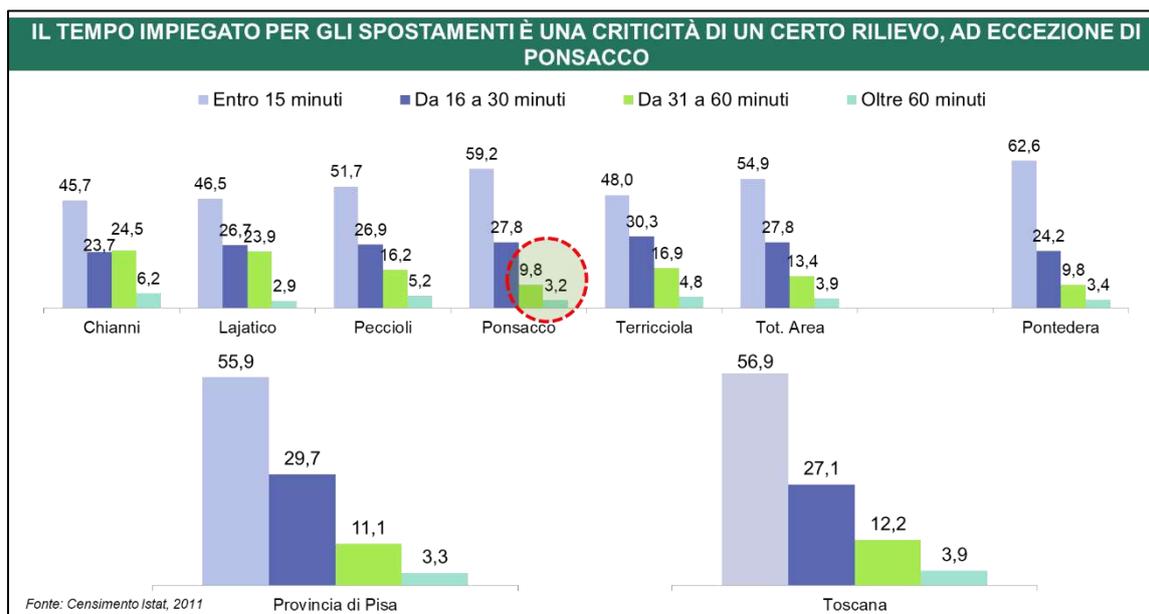
Quanto ai singoli Comuni della Valdera salta all'occhio l'elevato peso della componente di mobilità non-motorizzata a Chianni (15,8%) e ancora di più a Lajatico (18,7%), mentre a Ponsacco si registra la percentuale più alta di uso dell'auto, contestualmente a valori più bassi nell'uso del bus.

Fig. 2.3.4 - L'uso dei mezzi di trasporto da parte dei pendolari



Per ciò che riguarda il tempo impiegato per gli spostamenti dei pendolari, i valori registrati nei Comuni dell'area mostrano una certa criticità, rispetto ai raffronti provinciale e regionale (Fig. 2.3.5). Infatti, complessivamente quasi il 20% dei pendolari impiega oltre 30 minuti per raggiungere la propria destinazione, contro una media provinciale inferiore al 15% e una media regionale di poco superiore al 15%. una criticità più accentuata, come era logico attendersi, nei Comuni più "lontani" come Chianni (30% di pendolari che impiegano oltre 30 minuti) e Lajatico (poco più del 25%), ma che si riduce fortemente nel caso di Ponsacco, per la vicinanza al polo gravitazionale di Pontedera, e nel caso della stessa Pontedera.

Fig. 2.3.5 - Il tempo impiegato per gli spostamenti dei pendolari



Riassumendo dall'analisi del modello di mobilità nel territorio della Valdera si può che:

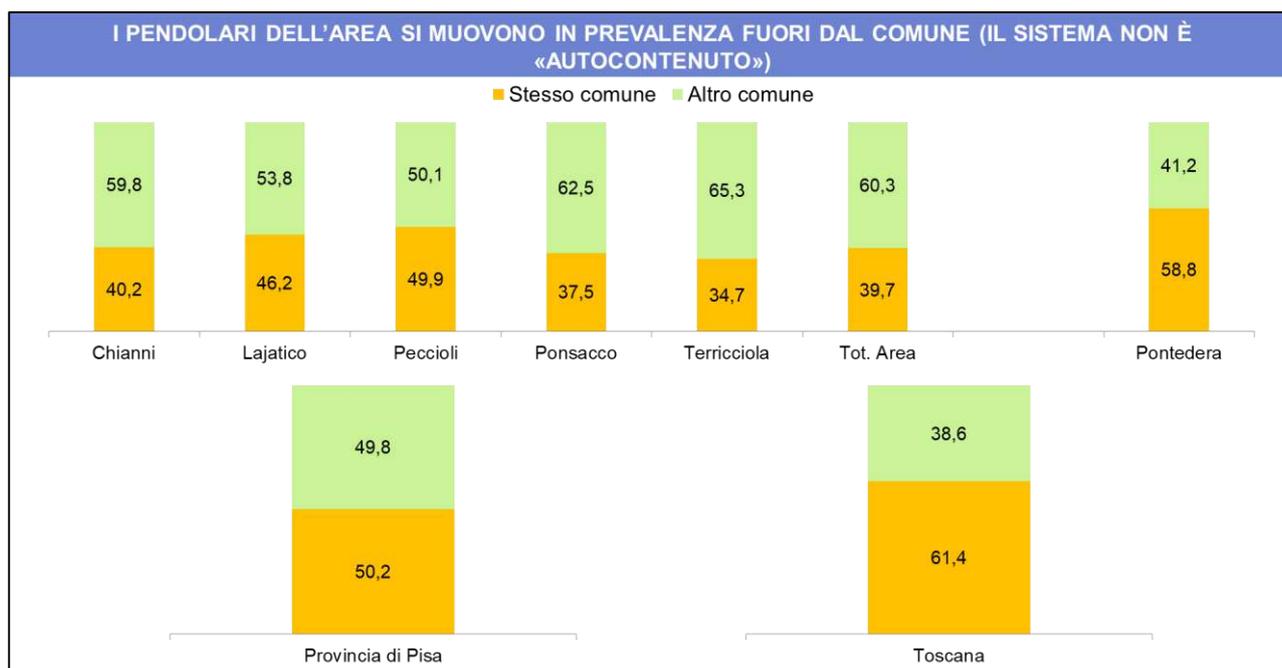
- La domanda di mobilità nell'area è in crescita (componente del pendolarismo), ma i numeri assoluti restano modesti;
- La dispersione abitativa è un elemento di criticità in alcune realtà (Chianni, Lajatico);
- I tempi di percorrenza per l'accessibilità territoriale sono piuttosto alti, soprattutto verso i nodi di trasporto di rango superiore (con la parziale eccezione di Pontedera); in particolare Chianni, Lajatico e Peccioli hanno un bacino ristretto raggiungibile in 30 minuti;
- Di conseguenza c'è una fascia cospicua di pendolari dell'area (ad eccezione di Ponsacco) che supera la soglia dei 30 minuti per raggiungere la destinazione di lavoro o studio;
- La scelta dei mezzi di trasporto dei pendolari è squilibrata verso l'auto, tuttavia il trasporto pubblico è utilizzato a (relativamente) buoni livelli. La mobilità non-motorizzata pesa poco, del tutto marginale l'uso della moto. Spiccano i casi di Lajatico (soprattutto) e Chianni per l'elevato uso dei mezzi sostenibili;
- Marginale è la scelta dei mezzi non motorizzati (piedi e bici), anche per effetto delle prevalenti relazioni extra-comunali.

2.3.2 FLUSSI DI MOBILITÀ

I pendolari della Valdera si muovono in misura prevalente fuori dal proprio Comune di residenza. È questa una caratteristica specifica del modello di mobilità locale, come si evince dalla Fig. 2.3.6: infatti, circa il 60% dei movimenti pendolari dell'area è di tipo extraurbano, percentuale che invece nella media provinciale si ferma al 50% e in quella

regionale a circa il 40%. Il sistema delle relazioni attivate nel territorio per ragioni di lavoro e di studio è quindi orientato verso poli esterni e questo riscontro statistico non sorprende, poiché i Comuni dell'area sono piccoli e con bassi livelli di terziarizzazione di rango superiore e, con qualche eccezione, con pochi insediamenti produttivi. Non a caso il valore di autocontenimento delle relazioni pendolari registrato a Pontedera, che è invece il polo di riferimento sia per i servizi che per l'industria del territorio, è simile a quello regionale. Tra i singoli Comuni dell'area la quota di pendolarismo extracomunale è particolarmente alta a Terricciola e a Ponsacco (confinante con Pontedera), più bassa a Peccioli.

Fig. 2.3.6 - La ripartizione dei flussi pendolari (comunali/extracomunali)



Nelle Figg. a seguire (dalla 2.3.7 alla 2.3.12) è rappresentata la destinazione dei flussi di pendolarismo extracomunale per singolo Comune della Valdera, con un'indicazione sui mezzi di trasporto utilizzati per queste relazioni.

Come si vede immediatamente, il polo di destinazione nettamente più importante per il territorio è il Comune di Pontedera che assorbe oltre il 30% del pendolarismo extracomunale di Ponsacco (punta del 35,1%), di Peccioli, di Chianni e poco più del 25% di quello di Terricciola. Solo il Comune di Lajatico, a Sud dell'area, gravita prevalentemente sulla confinante Volterra, ma il peso di Pontedera è di poco più basso. Da sottolineare che Volterra è in questo senso un polo di destinazione del tutto marginale per la Valdera, con la ricordata eccezione di Lajatico. Dopo Pontedera gli altri due poli di riferimento del pendolarismo locale sono invece Pisa, per ovvie ragioni di rango terziario del capoluogo di provincia, e Casciana Terme che è Comune in stretta continuità territoriale con le altre realtà della Valdera. Infine, per ciò che riguarda Pontedera il pendolarismo dei suoi lavoratori e studenti si dirige soprattutto verso Pisa (22,6%) e a seguire Calcinaia, Ponsacco e Cascina.

Quanto ai mezzi di trasporto utilizzati per questi spostamenti extracomunali, si conferma la dominanza dell'automobile che assorbe circa l'80% delle indicazioni, o poco più, in tutti i Comuni (valori piuttosto omogenei), mentre la restante quota riguarda quasi interamente i mezzi pubblici (residuale la componente non-motorizzata di mobilità trattandosi di spostamenti di una certa lunghezza).

Fig. 2.3.7 - La mappa dei flussi di pendolarismo del Comune di Chianni

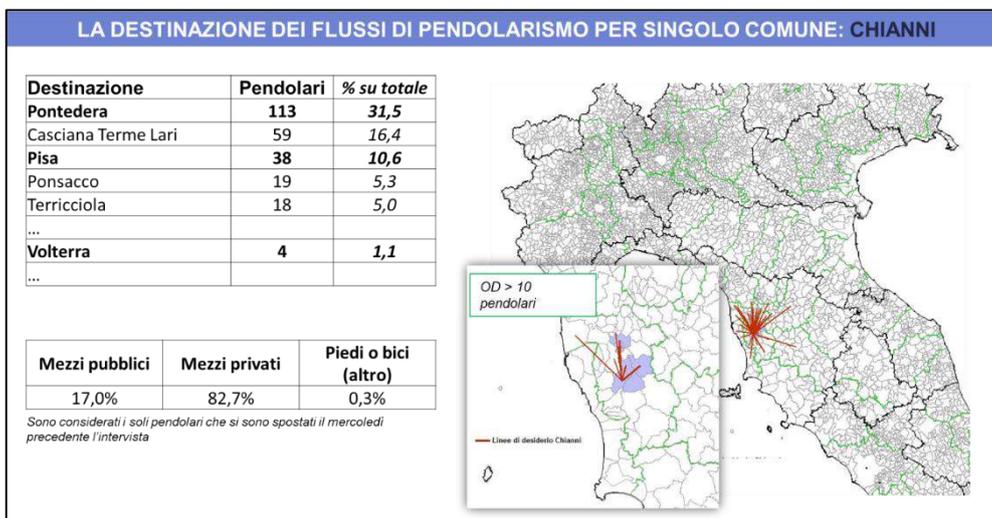


Fig. 2.3.8 - La mappa dei flussi di pendolarismo del Comune di Lajatico

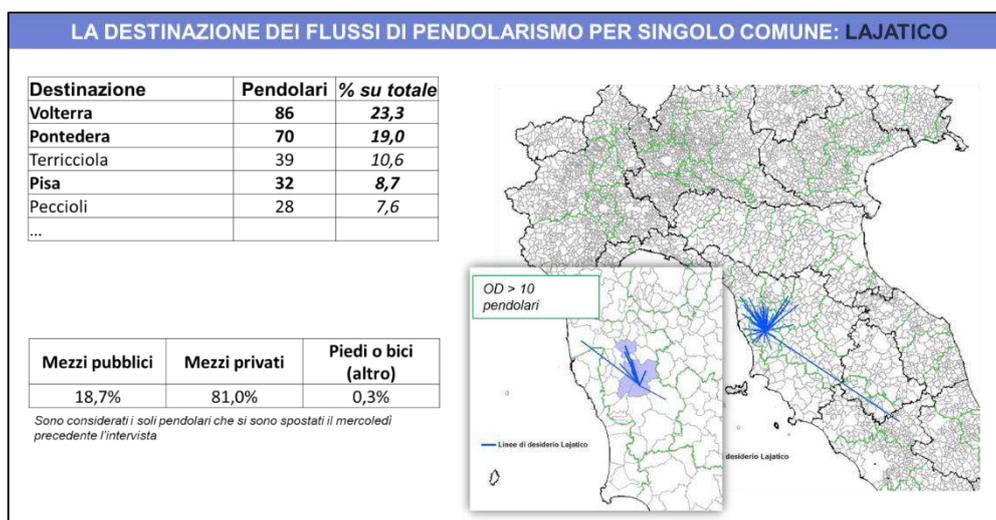


Fig. 2.3.9 - La mappa dei flussi di pendolarismo del Comune di Peccioli

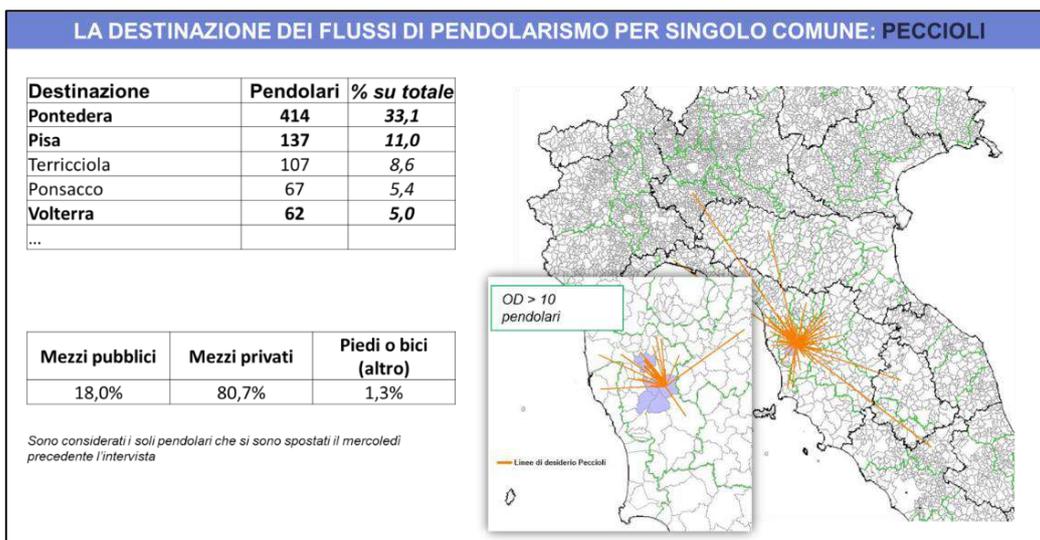


Fig. 2.3.10 - La mappa dei flussi di pendolarismo del Comune di Ponsacco

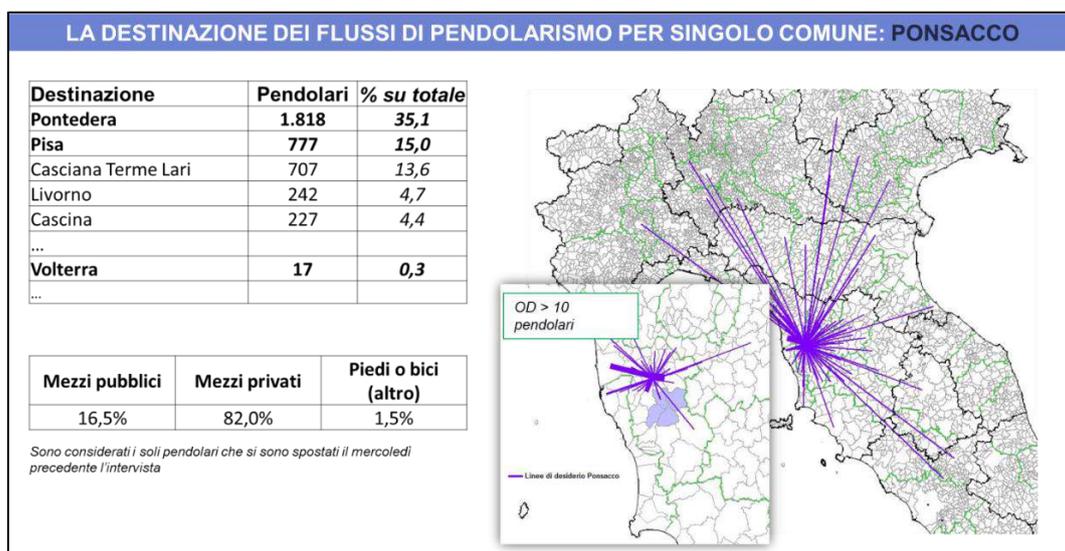


Fig. 2.3.11 - La mappa dei flussi di pendolarismo del Comune di Terricciola

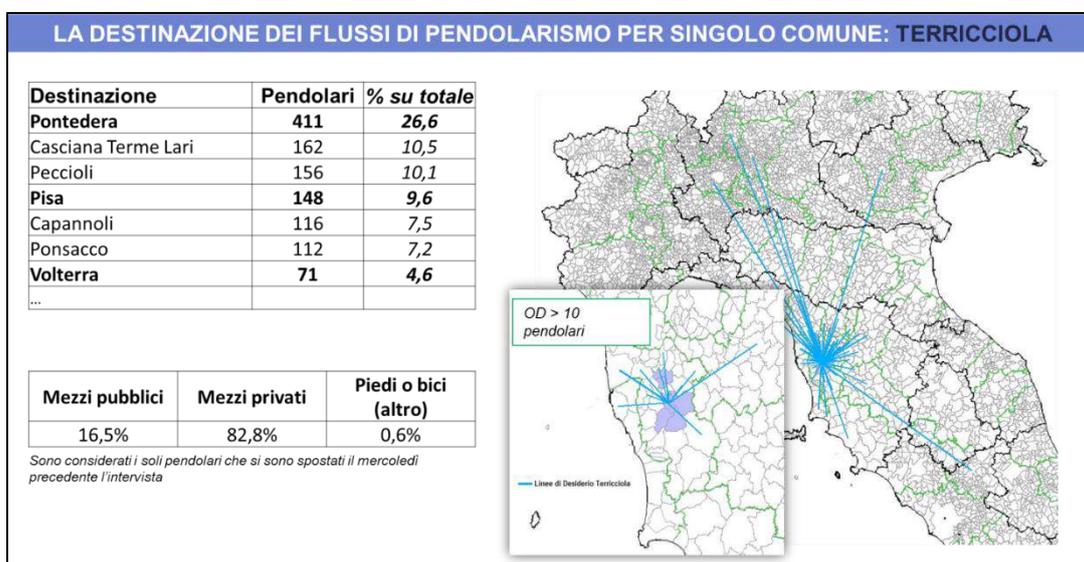
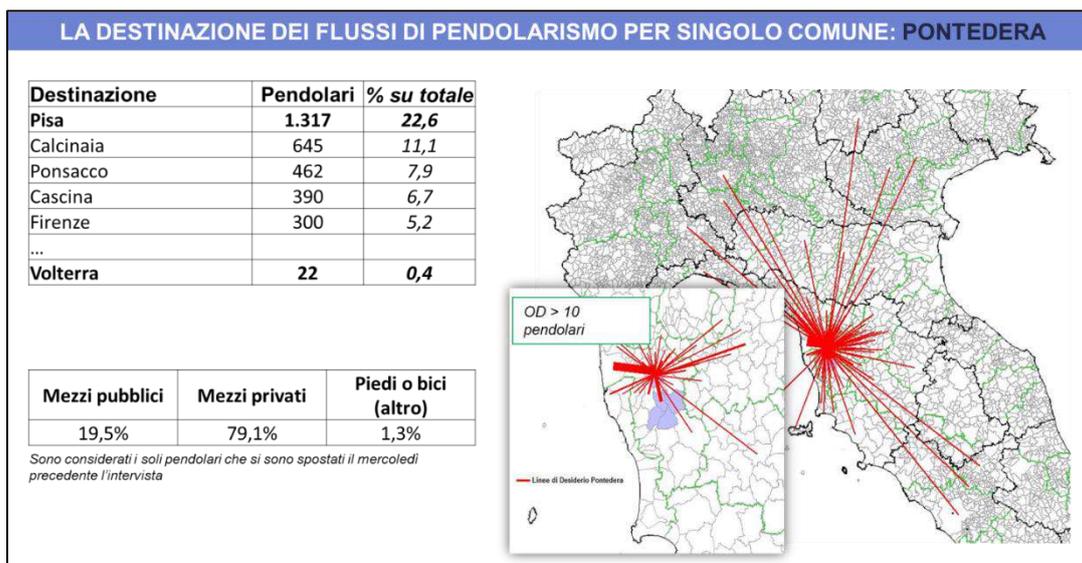
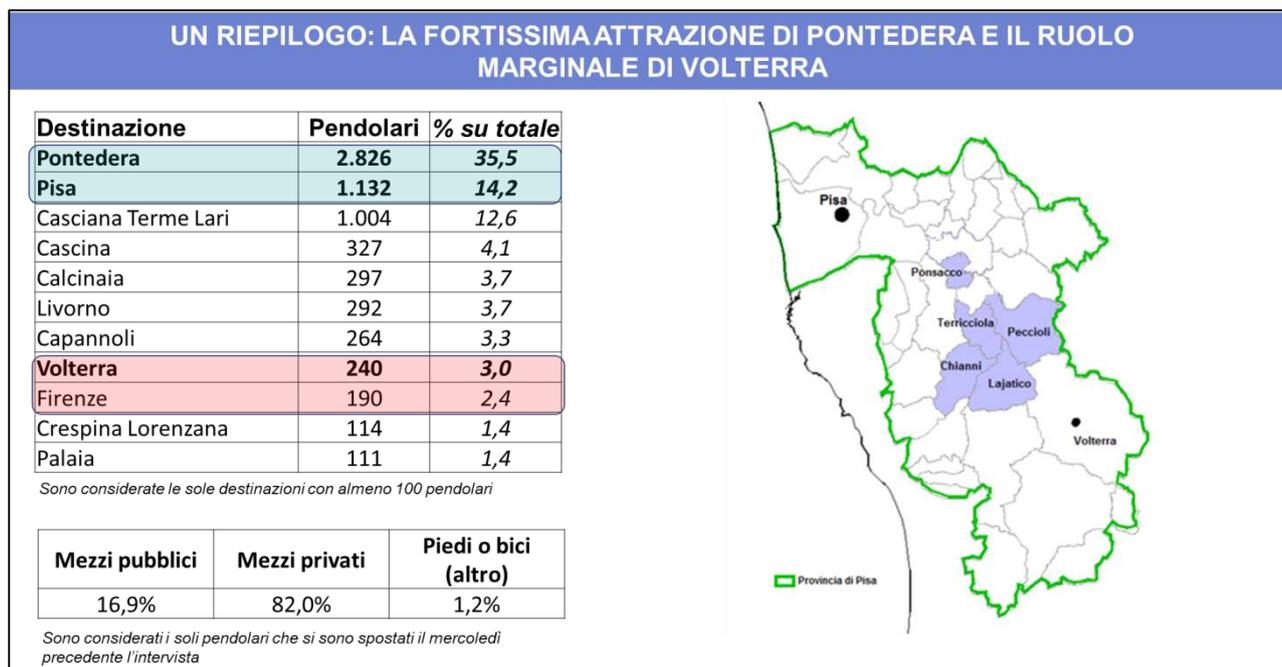


Fig. 2.3.12 - La mappa dei flussi di pendolarismo del Comune di Pontedera



La somma dei movimenti pendolari dei singoli Comuni della Valdera conferma la fortissima attrazione di Pontedera e il contestuale ruolo marginale di Volterra, come si vede nella Fig. 2.3.12 che prende in considerazione le sole destinazioni con almeno 100 pendolari.

Fig. 2.3.13 La mappa complessiva dei flussi di pendolarismo della Valdera



Riepilogando:

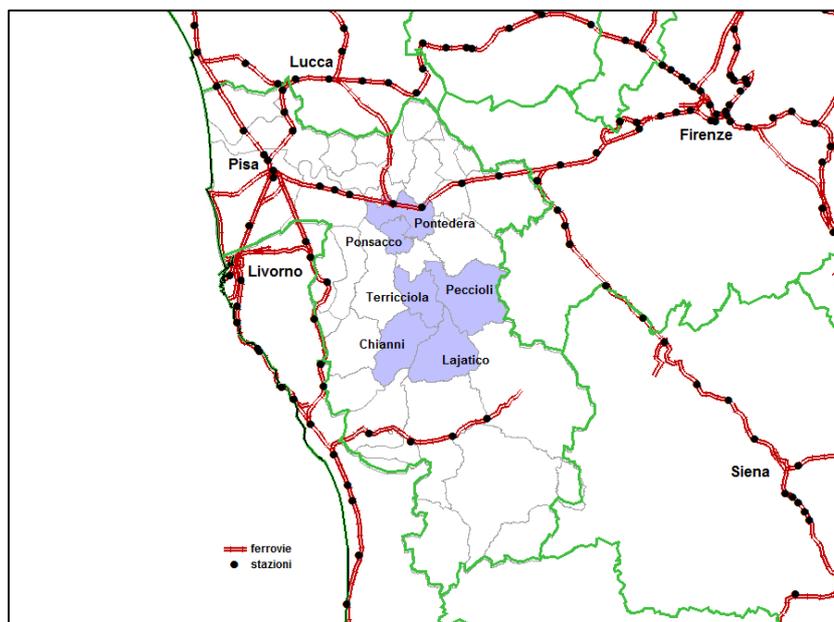
- Il sistema locale è caratterizzato da prevalenti relazioni pendolari in uscita dai singoli Comuni;

- Tra le destinazioni dei flussi è centrale il polo attrattivo di Pontedera: il 35% dei pendolari del bacino si muove su Pontedera (considerando le sole destinazioni con oltre 100 pendolari), il 14,2% su Pisa, solo il 3% su Volterra;
- Pontedera viceversa scambia poco con i Comuni dell'area ad eccezione di Ponsacco verso il quale le relazioni sono più bidirezionali;
- I mezzi privati, auto in particolare, si confermano come l'opzione di trasporto nettamente più diffusa nelle sole relazioni extra-comunali (80% di pendolari dell'area vanno con mezzi privati, poco meno del 20% con mezzi pubblici).

2.3.3 SISTEMA DELL'OFFERTA: RETE INFRASTRUTTURALE, ACCESSIBILITÀ E SERVIZI DI TPL

La Valdera è uno dei quadranti territoriali della Toscana che non è attraversato da alcuna rete ferroviaria (Fig. 2.3.14). Il polo ferroviario di riferimento è localizzato a Pontedera (Pontedera-Casciana Terme), dove c'è uno scalo classificato come "silver" da RFI e un'importante offerta di corse (regionali, regionali veloci e intercity) verso Pisa (53 treni/giorno) e verso Firenze (46 treni/giorno). A Sud c'è poi la stazione ferroviaria di Volterra classificata come "bronze". In generale, in provincia di Pisa c'è una sola stazione classificata come "gold" (quella di Pisa S. Rossore) e quattro stazioni classificate come "silver" (Cascina, S.Miniato-Fucecchio e S.Romano-Montopoli-S.Croce, oltre alla citata Pontedera-Casciana Terme) (Tav. 1).

Fig.2.3.14 - La rete ferroviaria della Toscana centrale e la posizione della Valdera

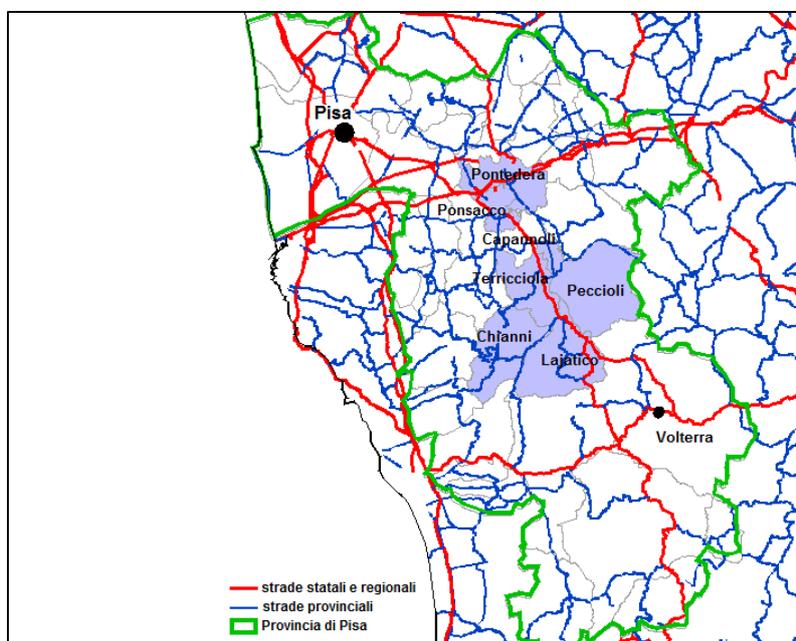


Tav. 1 - La classificazione delle stazioni ferroviarie della provincia di Pisa

Nome Stazione/fermata	Comune/Località	Categoria
Binari Pisa S.Rossore (Tirrenica)	Pisa	Gold
Cascina	Cascina	Silver
Casino Di Terra	Guardistallo	Bronze
Navacchio	Cascina	Bronze
Pisa Centrale	Pisa	Platinum
Ponte Ginori	Montecatini Val di Cecina	Bronze
Pontedera-Casciana Terme	Pontedera	Silver
Rigoli	San Giuliano Terme	Bronze
Ripafretta	San Giuliano Terme	Bronze
Riparbella	Riparbella	Bronze
S.Frediano a Settimo	Cascina	Bronze
S.Giuliano Terme	San Giuliano Terme	Bronze
S.Miniato-Fucecchio	San Miniato	Silver
S.Romano-Montopoli-S.Croce	Montopoli in Val D'Arno	Silver
Volterra-Saline-Pomarance	Volterra	Bronze

Per ciò che riguarda la rete stradale la copertura territoriale della Valdera è piuttosto buona, anche in relazione alla bassa densità di popolazione dell'area (Fig. 2.3.15).

Fig. 2.3.15 - La rete stradale della Toscana centrale e la posizione della Valdera



I principali assi stradali a servizio della Valdera sono i seguenti:

- *SS67: Strada Statale 67 Tosco-Romagnola*, che inizia a Pisa, attraversa il Comune di Pontedera e finisce a Marina di Ravenna; è uno dei collegamenti più importanti tra la Toscana e l'Emilia-Romagna;

- *SGC FI-PI-LI: Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno*, ha inizio nel Comune di Firenze, attraversa il territorio della Valdera e, all'altezza del Comune di Casciana Terme Lari, si biforca in due rami: uno in direzione nord-ovest verso Pisa, e l'altro in direzione ovest-sud ovest verso Livorno. Il primo tratto (Fi-Pi) termina nel raccordo autostradale di Pisa che la collega con l'autostrada A12, mentre il secondo tratto (Pi-Li) termina nel porto di Livorno;
- *SR439: Strada Regionale 439 Sarzanese-Valdera*, che collega i territori della Valdera con il Valdarno, consentendo l'accesso sulla SGC Firenze-Pisa-Livorno. La SR439 parte da Pietrasanta e dopo aver attraversato Lucca raggiunge l'area della Valdera, tagliandone il territorio longitudinalmente da nord a sud.

La dotazione stradale dell'area può essere misurata in termini di "accessibilità territoriale", ovvero di velocità dei collegamenti tra i diversi Comuni. Le figg. che seguono, dalla 2.3.16 alla 2.3.21, offrono una rappresentazione grafica dell'accessibilità territoriale di ciascun Comune della Valdera misurata attraverso la matrice delle distanze su rete stradale. Si può agevolmente osservare che la raggiungibilità entro i 15 minuti, in condizioni di rete senza traffico, di altri centri è molto contenuta per tutti i Comuni: Chianni può raggiungere solo 3 altri Comuni in 15 minuti di auto senza traffico, Lajatico altri 4 Comuni, Peccioli e Terricciola altri 5 Comuni. L'accessibilità "rapida" è invece migliore per Ponsacco e per Pontedera. Allargando la fascia di distanza temporale fino a 30 minuti, l'accessibilità territoriale cresce invece significativamente per tutti i Comuni della Valdera.

Fig. 2.3.16 - L'accessibilità territoriale del Comune di Chianni

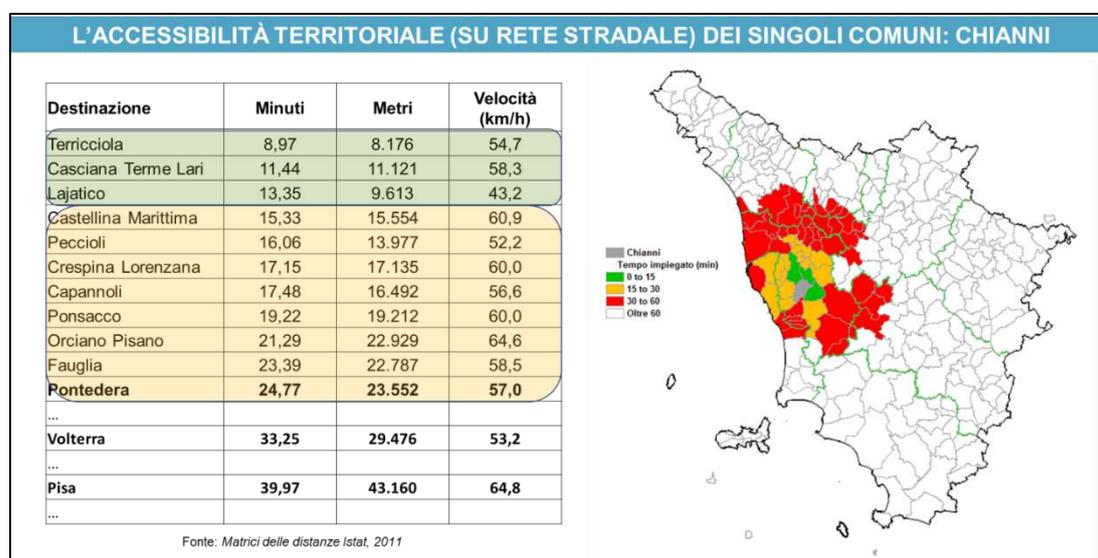


Fig. 2.3.17 - L'accessibilità territoriale del Comune di Lajatico

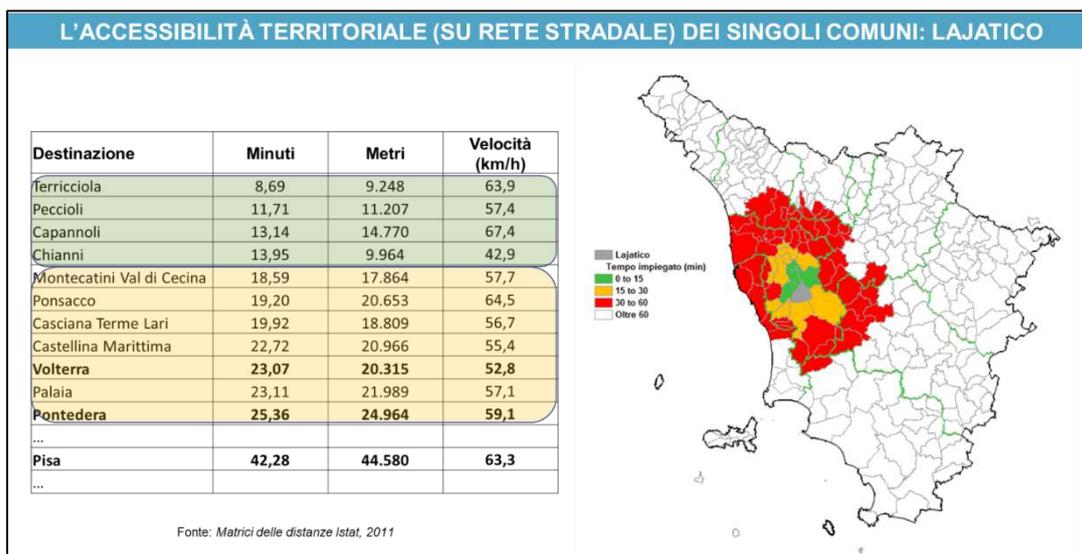


Fig. 2.3.18 - L'accessibilità territoriale del Comune di Peccioli

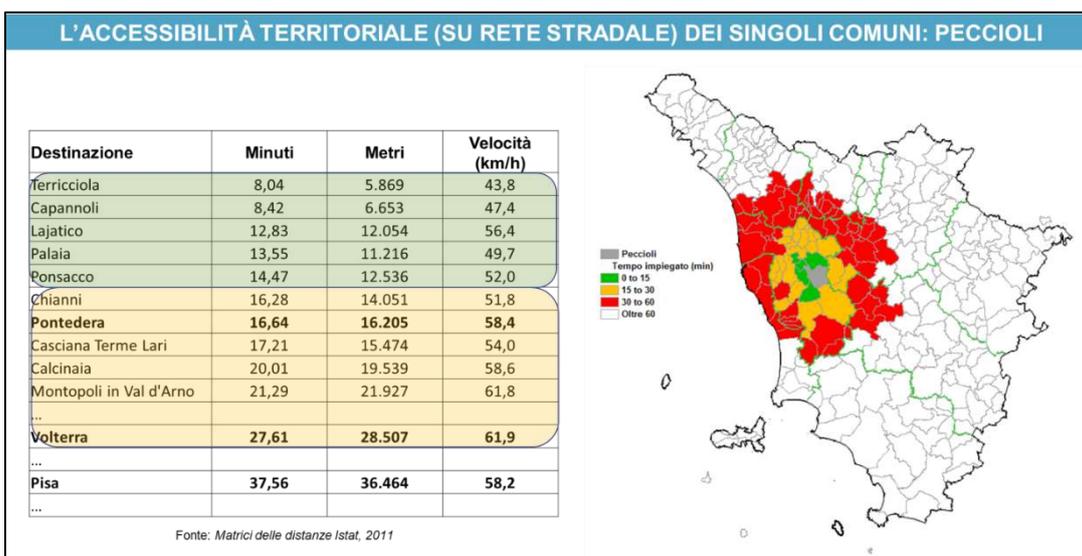


Fig. 2.3.19 - L'accessibilità territoriale del Comune di Ponsacco

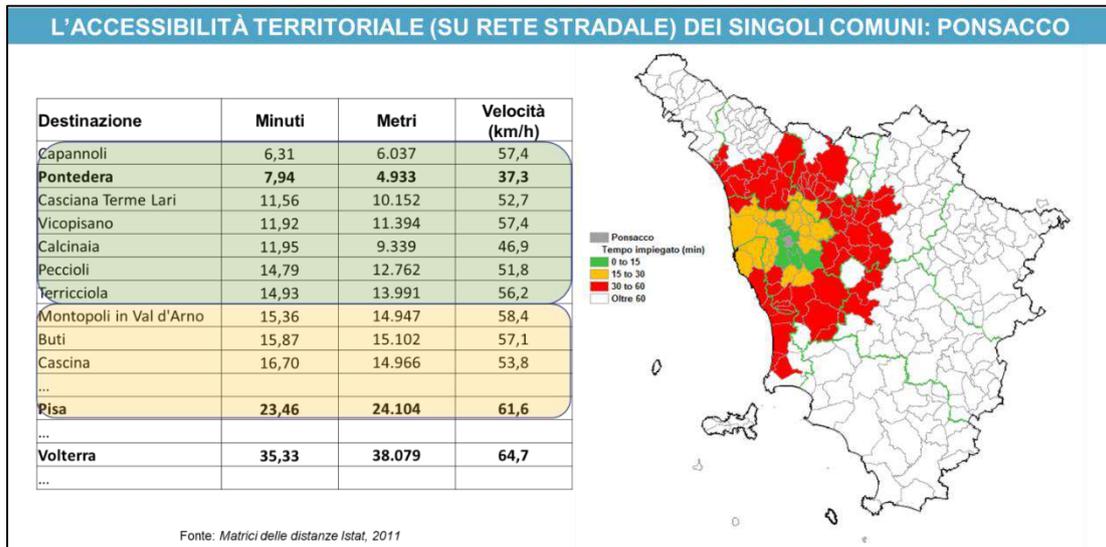


Fig. 2.3.20- L'accessibilità territoriale del Comune di Terricciola

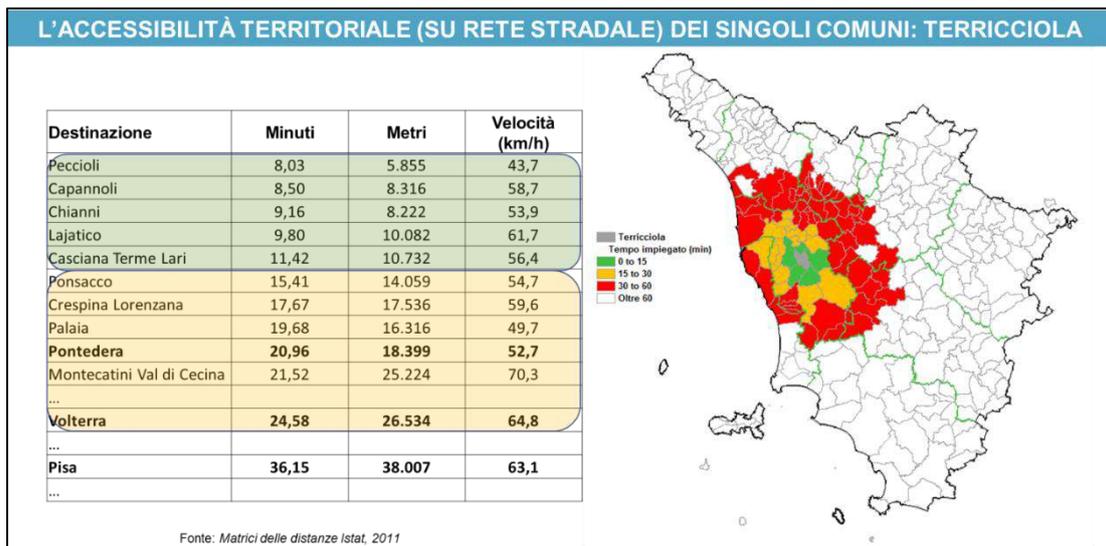
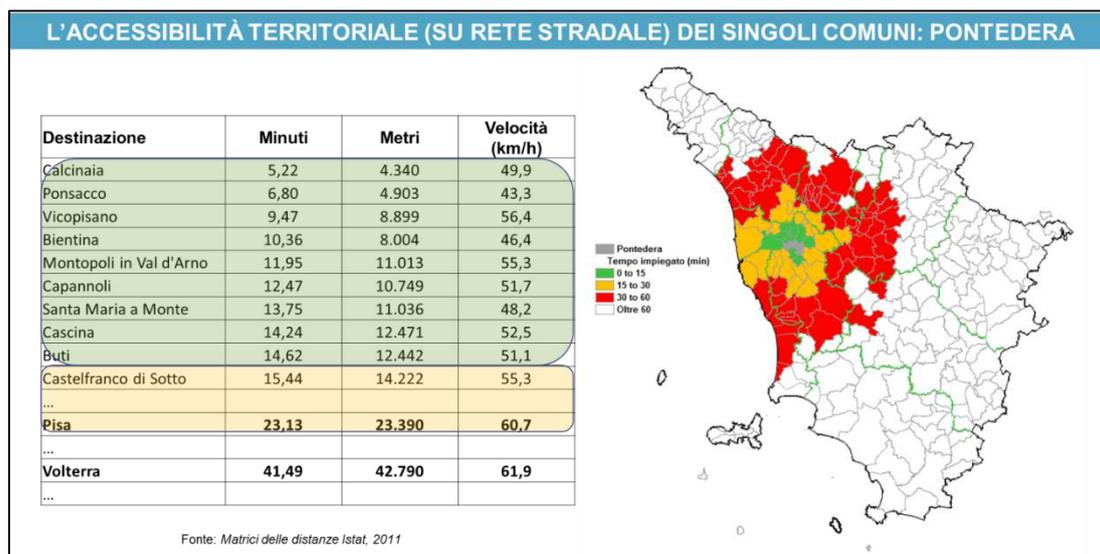
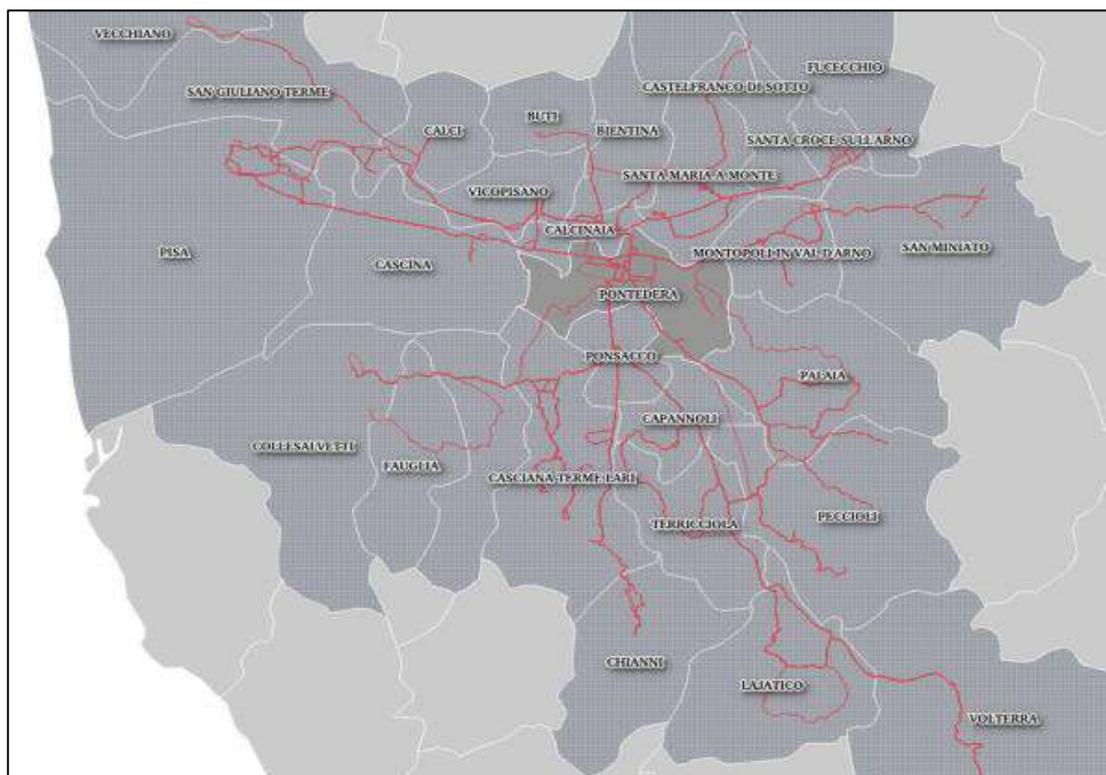


Fig. 2.3.21 - L'accessibilità territoriale del Comune di Pontedera



Passando ora ai servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma, l'offerta per il territorio della Valdera è quantitativamente significativa, ma molto sbilanciata sul polo di Pontedera (Fig. 2.3.22).

Fig. 2.3.22 - L'offerta dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma di interesse per la Valdera



Fonte: *IL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO DELLA VALDERA: DOTAZIONI E RELAZIONI: Quadro conoscitivo di supporto alla redazione del Piano Strutturale Intercomunale*, IRPET Osservatorio Territoriale (2019)

Pontedera riveste un ruolo rilevante come hub di numerose linee TPL di adduzione e distribuzione rispetto ai Comuni limitrofi, ruolo incentivato:

- Dalla presenza all'interno del comune di numerose funzioni qualificate (scuole superiori, servizi sanitari, opportunità lavorative, luoghi legati al tempo libero e alle attività ricreative);
- Dalla presenza della stazione ferroviaria di livello "silver" che assicura la connettività di medio-lungo raggio col resto del territorio regionale e con le reti di trasporto nazionale.

Intorno alla stazione ferroviaria si attestano, infatti, il maggior numero di linee di autobus extraurbane, che connettono il comune di Pontedera con 27 Comuni circostanti, appartenenti prevalentemente alla provincia di Pisa.

Va inoltre evidenziato che su Pontedera le linee dei servizi su gomma sono fortemente orientate sull'asse Est-Ovest, piuttosto che su quello Nord-Sud, come si può vedere nella Tav. 2.

Tav. 2 - La frequenza media dei servizi di trasporto pubblico su gomma extraurbani che interessano Pontedera

Linea	Percorso	Frequenza
190	Pisa-Cascina-Pontedera	57
410	Pontedera-Casciana Terme-Chianni	21
400	Pontedera-Lari-Usigliano-Casciana Alta	15
250	Pontedera-S.Maria a Monte-S.Croce sull'Arno-Fucecchio	13
500	Volterra-Pontedera	12
140	Pisa-Vicopisano-Pontedera	11
210	Pontedera-Montopoli-San Miniato	11
380	Pontedera-Cenaia-Vicarello	10
450	Pontedera-Santo Pietro Belvedere-Terricciola-La Rosa	10
460	Pontedera-Peccoli-Montelopio	9
230	Pontedera-Palaia-Montefoscoli-Legoli-Ghizzano	9
142	Buti-Bientina-Calcinai-Pontedera	8
470	Orciatice-San Giovanni-Lajatico-La Sterza	4
240	Pontedera-Santa Maria a Monte-Galleno	4
100	Nodica-San Giuliano T.-Calci-Vicopisano-Fomacette-Pontedera	3
430	Pontedera-Peccoli-Ghizzano	3
182	Santa Maria a Monte-Pontedera-Cascina ltc	1
220	Pontedera-Montecastello-Palaia	1
370	Pontedera-Crespina-Collesalvetti	1
TOTALE		202

Fonte: *IL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO DELLA VALDERA: DOTAZIONI E RELAZIONI: Quadro conoscitivo di supporto alla redazione del Piano Strutturale Intercomunale*, IRPET Osservatorio Territoriale (2019)

CONTRATTO PONTE DEL TPL 2018-2019

Durata di 2 anni (1 gennaio 2018 - 31 dicembre 2019) – Recentemente prolungato in vista del passaggio di consegne al nuovo operatore previsto per il 1° giugno 2020



ONE scarl, che raccoglie in un unico soggetto i 12 gestori dei servizi di TPL su gomma in Toscana, è titolare del «contratto ponte» stipulato con la Regione Toscana per il biennio 2018-2019

Nel contratto si prevede:

- Rinnovo della flotta
- Telecontrollo della flotta
- Installazione paline intelligenti
- Agevolazione ISEE per gli abbonati
- Bigliettazione elettronica
- Applicazioni per smartphone per il TPL



Dal 1° giugno 2020 è previsto l'avvio del processo di trasferimento del personale e dei beni al nuovo Operatore unico Autolinee Toscane (gruppo RATP) che gestirà il servizio di TPL per 9 anni

Un'analisi più approfondita dell'offerta di trasporto pubblico su gomma a servizio dei singoli Comuni della Valdera permette di fare alcune prime valutazioni sulle criticità del sistema, corredate da ipotesi di intervento per migliorare il servizio attuale. Si tratta di ipotesi in primo abbozzo che dovranno essere eventualmente validate e meglio specificate alla luce di un apposito studio di fattibilità per la riorganizzazione del TPL nel territorio.

Di seguito, le Figg. 2.3.23, 2.3.24, 2.3.25, 2.3.26 e 2.3.27 sintetizzano per ciascuno dei cinque Comuni della Valdera i risultati di questo primo lavoro di approfondimento.

Fig. 2.3.23 - Le linee di TPL a servizio di Chianni: criticità e ipotesi di intervento

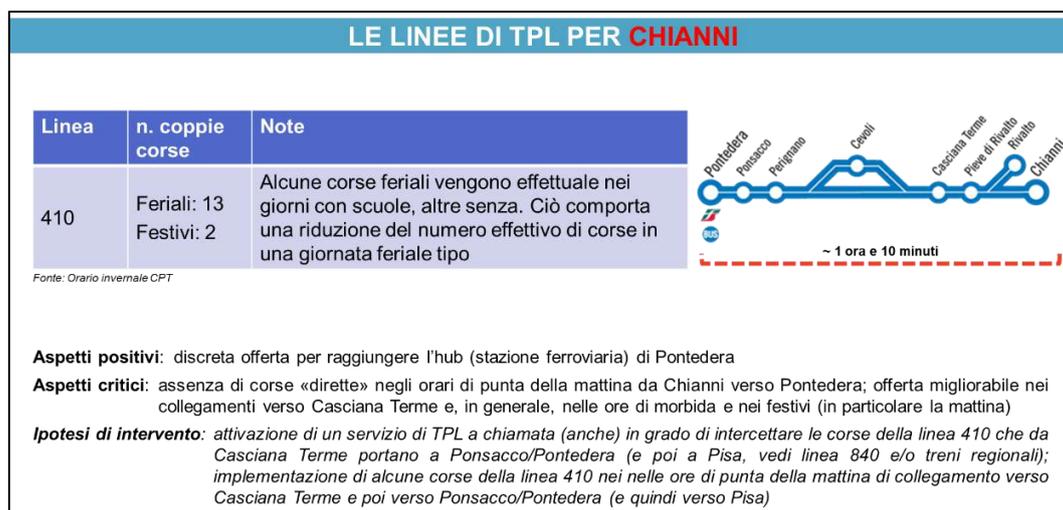


Fig. 2.3.24 - Le linee di TPL a servizio di Lajatico: criticità e ipotesi di intervento

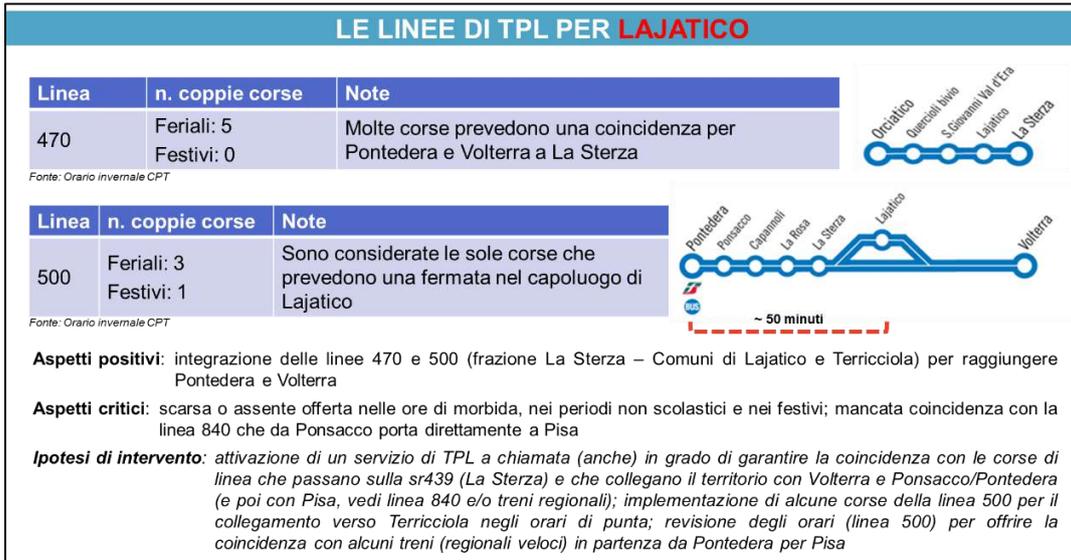


Fig. 2.3.25 - Le linee di TPL a servizio di Peccioli: criticità e ipotesi di intervento

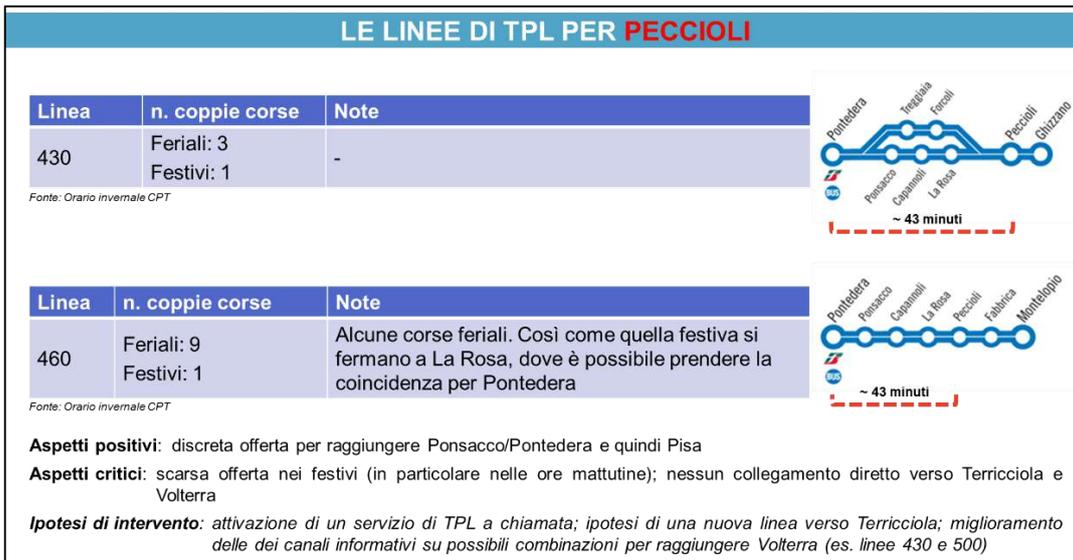


Fig. 2.3.26 - Le linee di TPL a servizio di Terricciola: criticità e ipotesi di intervento

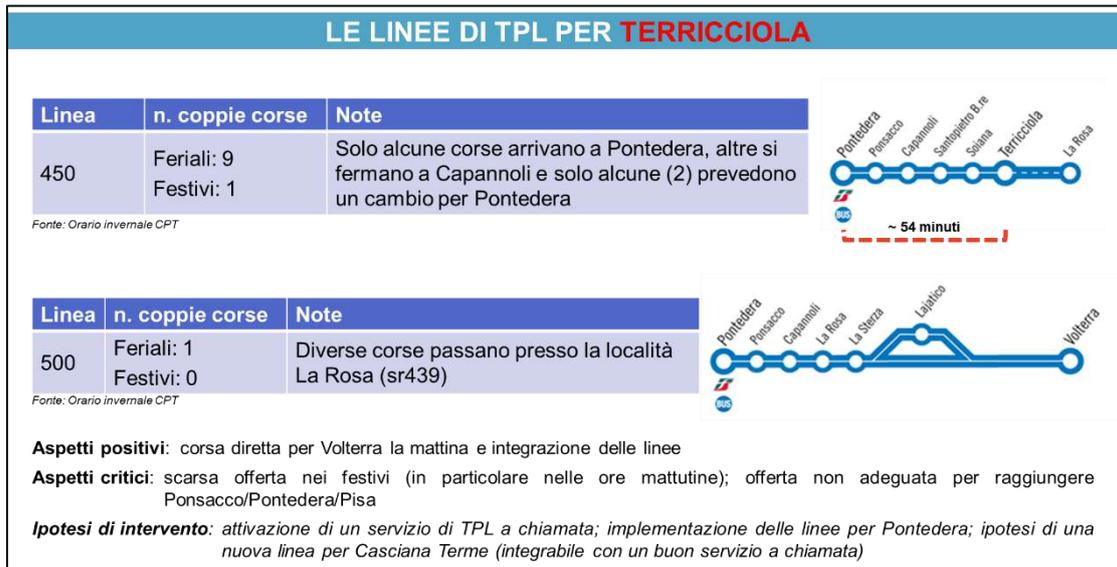
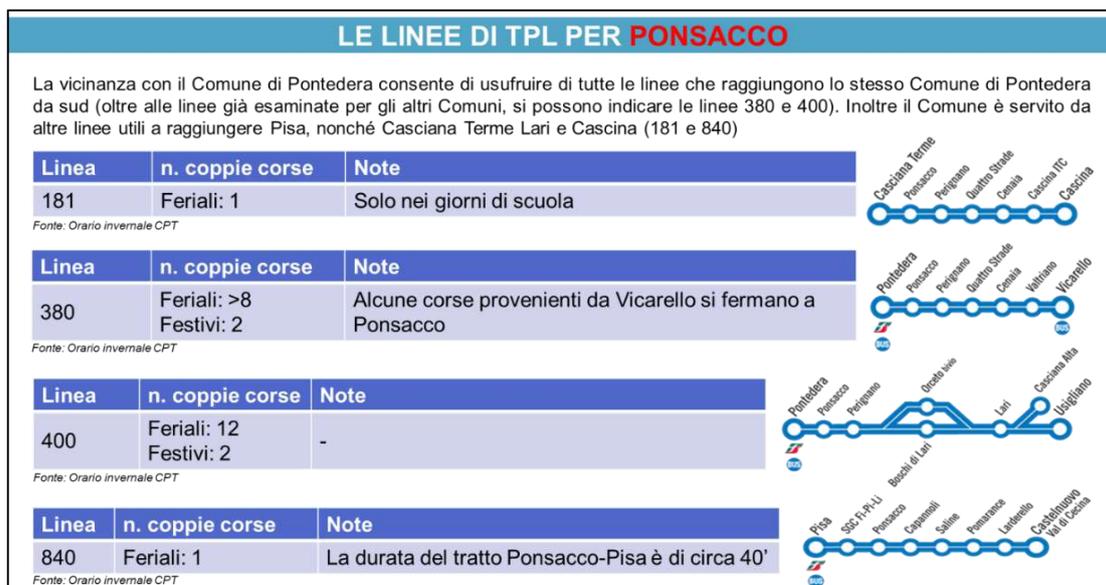


Fig. 2.3.27 - Le linee di TPL a servizio di Ponsacco: criticità e ipotesi di intervento



A completamento dell'analisi sul trasporto pubblico sono da segnalare due ulteriori servizi speciali attivi a Pontedera.

- i. Il primo è il servizio flessibile a chiamata (ex "Taxi Amico") integrato con il trasporto pubblico locale e destinato all'utenza più debole. È rivolto ai cittadini di Pontedera con le seguenti caratteristiche: 1) invalidi per oltre il 50% con almeno 50 anni di età; 2) di qualsiasi età in condizione di grave difficoltà economica; 3) ultrasessantacinquenni.
- ii. Il secondo è un servizio navetta gratuito.

In tema di offerta infrastrutturale per la mobilità sostenibile assumono rilievo le reti per la ciclabilità. Sotto questo profilo è da segnalare in primo luogo come opportunità (indiretta) per il territorio della Valdera il progetto di completamento della Ciclopista dell'Arno (*FSC Infrastrutture 2014-2020*) (Fig. 2.3.28). È previsto il completamento del tracciato dalla sorgente alla foce, con interventi funzionali al collegamento ad altre ciclovie di rilievo provinciale o regionale.

Una serie molto variegata di azioni di adeguamento e messa in sicurezza di tratti a viabilità promiscua, costruzione di passerelle e ponti, e realizzazione ex novo di tratti ciclopedonali permetterà di completare le opere necessarie per percorrere in sicurezza tutta la Ciclopista dell'Arno.

Fig. 2.3.28 - La Ciclopista dell'Arno: il tratto da Firenze al mare



Ma il progetto di ciclabilità di più diretto interesse per la Valdera è rappresentato *dalla pista ciclabile della Fila*. Si tratta di un'infrastruttura di grande rilievo per l'area, in quanto completa il "corridoio" costituito dalla SP 64 e dalla pista già realizzata nella piana del Comune di Peccioli, collegando l'area produttiva di Peccioli e Capannoli alla frazione di Forzoli nel Comune di Palaia.

La *pista ciclabile della Fila*, per la cui realizzazione è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra la Provincia e i Comuni di Capannoli, Lari, Palaia, Peccioli e Pontederà, può svolgere un ruolo fondamentale nella razionalizzazione della mobilità, spostando quote di traffico dal mezzo motorizzato alla bicicletta, anche e soprattutto in relazione agli spostamenti quotidiani (casa-lavoro-studio-sport) garantendo la sicurezza della percorrenza, in bici o a piedi, in particolare per le categorie più deboli. L'infrastruttura ciclistica attraversa un'area di rilevante interesse per il turismo sportivo (aeroclub, trekking, turismo equestre), agriturismo, enogastronomico, naturalistico e culturale per cui può svolgere un ruolo significativo anche nella valorizzazione di questo territorio, attraverso l'attivazione di specifiche iniziative anche di carattere sociale.

La pista è lunga 2.900 metri e assieme ai circa 4.000 nel comune di Peccioli mette a disposizione dei territori della Valdera un'infrastruttura ciclo-pedonale di circa 7 chilometri.

Si tratta di una pista ciclabile in sede propria che parte dagli impianti sportivi di Peccioli e segue il tracciato della strada provinciale 64.

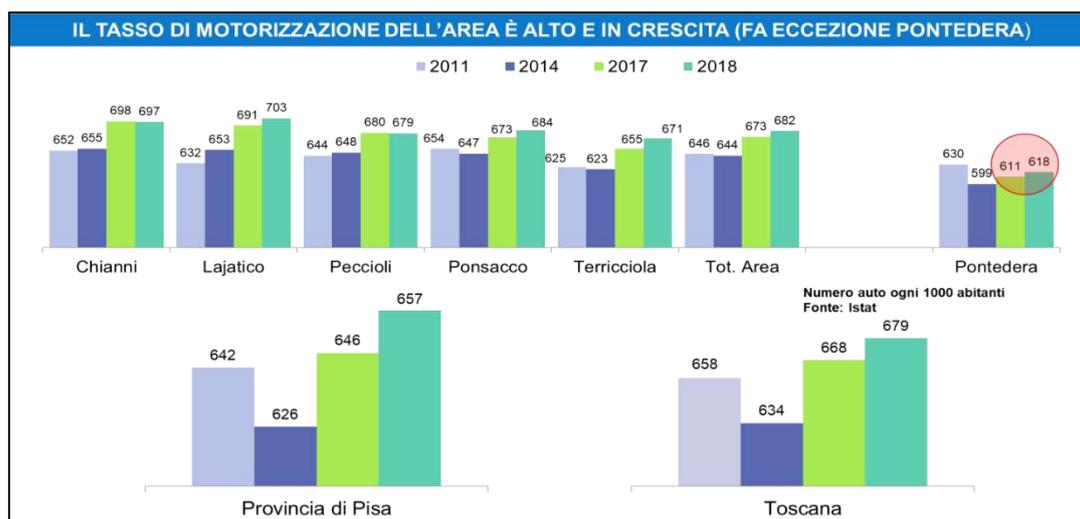
Riepilogando, l'analisi dell'offerta di reti e servizi di trasporto della Valdera ha fatto emergere le seguenti principali evidenze:

- Rispetto alla rete ferroviaria, la Valdera si colloca in uno dei quadranti territoriali della regione Toscana privi di infrastruttura ferroviaria. È pertanto fondamentale la rapida accessibilità al forte nodo ferroviario di Pontedera;
- La rete stradale serve invece capillarmente il territorio;
- L'offerta di trasporto pubblico (solo gomma) sembra ben dimensionata, di nuovo con un chiaro baricentro su Pontedera e relazioni forti Est-Ovest; l'organizzazione dei servizi potrebbe tuttavia non essere ottimale per funzionalità ai bisogni della domanda e tipologia di materiale rotabile impiegato.

2.3.4 COSTI ESTERNI DEI TRASPORTI: LIVELLI DI MOTORIZZAZIONE E INCIDENTALITÀ

Il tasso di motorizzazione, ovvero il numero di auto circolanti ogni 1000 abitanti, è nella Valdera piuttosto alto, pari complessivamente, nel 2018, a 682, contro 657 della media provinciale e 679 della media regionale (Fig. 2.3.29). L'indice è particolarmente alto a Lajatico (appena superiore a 700) e a Chianni, mentre è decisamente più contenuto a Pontedera (618). Il tasso di motorizzazione è peraltro in significativa crescita negli ultimi anni.

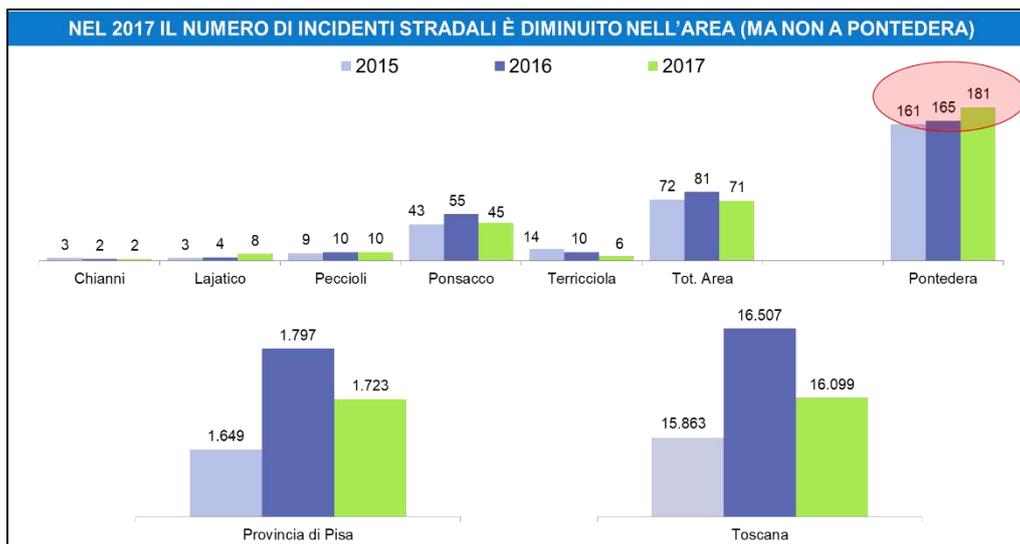
Fig. 2.3.29 - Il tasso di motorizzazione nei Comuni della Valdera e confronti territoriali



Il profilo ecologico del parco auto dell'area è lievemente peggiore di quello medio provinciale e regionale. Complessivamente i veicoli più inquinanti (fino ad Euro 3) incidono per quasi il 30% del totale, percentuale che cresce di molto a Chianni (36,5%), mentre a Pontedera scende al 25,9% allineandosi ai valori della provincia e della regione.

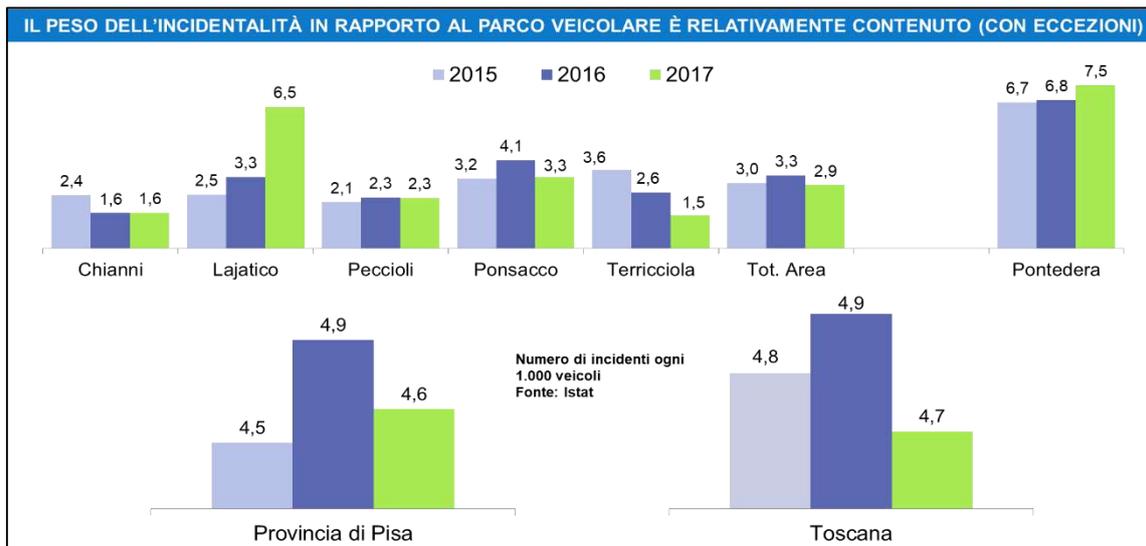
Passando al delicato tema dell'incidentalità stradale, nei cinque Comuni della Valdera si sono registrati nel 2017 complessivamente 71 incidenti stradali, un numero in diminuzione dagli 81 del 2016 e in linea con quanto registrato nel 2015 (Fig. 2.3.30); oltre metà di questi incidenti si sono verificati a Ponsacco. Da sottolineare che a Pontedera il livello di incidentalità è molto più alto (più del doppio dei casi rispetto a tutta la Valdera) ed è in crescita tra il 2015 e il 2017.

Fig. 2.3.30 - L'incidentalità stradale nei Comuni della Valdera



Il numero di incidenti stradali nell'area in rapporto al parco veicolare mostra un indice nella Valdera, pari a 2,9 incidenti ogni 1000 veicoli, più basso rispetto alla media provinciale e a quella regionale (Fig. 2.3.31). Ci sono tuttavia alcune eccezioni, in particolare Lajatico (indice a 6,5) e soprattutto Pontedera - che tuttavia non è parte del raggruppamento territoriale della Valdera -, che conferma una rilevante criticità in questo ambito, anche per effetto della maggiore concentrazione di traffico nel Comune, polo urbano e terziario di attrazione per i territori circostanti.

Fig. 2.3.31 - Il peso dell'incidentalità in rapporto al parco veicolare



Riassumendo, in relazione all'analisi dei costi esterni dei trasporti nell'area (congestione, emissioni, incidentalità) i principali punti emersi sono i seguenti:

- Il tasso di motorizzazione è in linea con quello della Toscana, ma superiore alla media provinciale;
- Gli standard emissivi del parco veicolare dovrebbero essere migliorati, ma i dati complessivi non sono lontani dalle medie provinciale e regionale;
- La sicurezza stradale non pare essere un punto critico per l'area, con qualche eccezione (Pontedera soprattutto, Lajatico); ciò non toglie che in tema di sicurezza non si devono porre limiti di miglioramento (obiettivo europeo: dimezzamento delle vittime sulle strade al 2020 e tendere a zero morti).

2.3.5 ANALISI SWOT E INDIRIZZI STRATEGICI PER LA MOBILITÀ

L'analisi condotta sulla mobilità della Valdera, sia dal lato dell'offerta che dal lato della domanda, consente ora di costruire uno schema SWOT riepilogativo, a partire dal quale elaborare scenari di intervento.

Il sistema della mobilità della Valdera: una SWOT ANALYSIS

Punti di forza

- La rete stradale serve capillarmente il territorio
- L'offerta di trasporto pubblico (solo gomma) sembra ben dimensionata
- Il trasporto pubblico è utilizzato a (relativamente) buoni livelli
- La sicurezza stradale non pare essere un punto critico per l'area, con qualche eccezione (Pontedera soprattutto, Lajatico);

Punti di debolezza

- La scelta dei mezzi di trasporto dei pendolari è squilibrata verso l'auto
- La mobilità non motorizzata pesa poco
- Il sistema locale è caratterizzato da prevalenti relazioni pendolari in uscita dai singoli comuni
- Pontedera scambia poco con i Comuni dell'area ad eccezione di Ponsacco
- I mezzi privati, auto in particolare, si confermano come l'opzione di trasporto nettamente più diffusa nelle sole relazioni extra-comunali (80% di pendolari dell'area)

<p>ciò non toglie che in tema di sicurezza non si devono porre limiti di miglioramento (obiettivo europeo: dimezzamento delle vittime sulle strade al 2020 e tendere a zero morti)</p>	<p>vanno con mezzi privati, poco meno del 20% con mezzi pubblici)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il tasso di motorizzazione nell'area è in linea con quello della Toscana, ma superiore alla media provinciale • Gli standard emissivi del parco veicolare dovrebbero essere migliorati, anche se i dati complessivi non sono lontani dalle medie provinciali e regionali
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baricentro su Pontedera: il 35% dei pendolari del bacino si muove su Pontedera (considerando le sole destinazioni con oltre 100 pendolari), il 14,2% su Pisa, solo il 3% su Volterra. E' pertanto fondamentale la rapida accessibilità al forte nodo ferroviario di Pontedera. • Forti relazioni nella direttrice Est-Ovest • La domanda di mobilità nell'area è in crescita (componente del pendolarismo), ma i numeri assoluti restano modesti • Nuovi servizi di TPL affidati dalla Regione <p>Interventi previsti dalla pianificazione territoriale (infrastrutture e altro)</p>	<p>Minacce (criticità)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Valdera si colloca in uno dei quadranti della Toscana senza rete ferroviaria • L'organizzazione dei servizi potrebbe non essere ottimale per funzionalità ai bisogni della domanda e tipologia del materiale rotabile impiegato • La dispersione abitativa è un elemento di criticità in alcune realtà (Chianni, Lajatico)

Il quadro delle possibili azioni per il territorio da mettere in campo dovrebbe articolarsi nell'orizzonte strategico di tre livelli di intervento: la pianificazione, il potenziamento delle dotazioni strutturali e lo sviluppo dei servizi.

Lo schema strategico delle linee di intervento

Ambito di intervento	Obiettivo generale	Obiettivo specifico
Pianificazione	Promuovere una visione integrata sistema trasporto - territorio	Riprogrammazione da parte della Regione dei servizi di trasporto in base a criteri di efficientamento e razionalizzazione, da dimensionare in relazione alla domanda reale esistente
Potenziamento delle dotazioni strutturali	Adeguate le infrastrutture di trasporto e i materiali rotabili	Sviluppo dell'attrattività del TPL relativamente ai nodi di scambio/infomobilità/flotta
Sviluppo dei servizi	Migliorare la coesione territoriale interna	Servire meglio i poli funzionali sanitari, scolastici, culturali, sportivi e del terziario urbano-amministrativo in genere
	Migliorare i collegamenti con l'esterno	Servire meglio gli spostamenti dei residenti in uscita dal territorio (pendolarismo e mobilità non-sistematica) e dei city users in entrata (specifica attenzione al segmento turistico)

Sotto questo profilo, un primo approfondimento tecnico-progettuale è stato fatto in relazione a due ipotesi integrate di miglioramento del trasporto pubblico locale:

- la velocizzazione dei collegamenti Sud-Nord, attraverso l'introduzione di un bus rapido;
- lo sviluppo di modelli di servizi a chiamata per specifiche esigenze.

3 INDIRIZZI DI SVILUPPO CONDIVISO

ValderaLab è un percorso di ricerca-intervento che sin dalla fase di progettazione ha voluto caratterizzarsi attraverso una logica di corresponsabilità e di partecipazione da parte di tutti i soggetti. In questa prospettiva è stata dedicata una particolare attenzione alla strutturazione dei *setting*, ovvero alla gestione degli spazi e dei tempi, in presenza e a distanza, in modo da favorire una relazione di reale contribuzione che ha consentito di tenere insieme la complessità, le ambivalenze e le tensioni. Sul fronte degli strumenti si è scelto di privilegiare due strumenti in grado di garantire una coerenza con l'approccio e di avere a disposizione luoghi diversificati per il confronto: l'intervista semi-strutturata e il focus group.

Hanno partecipato

FOCUS SCUOLA
Maria Tiziana Baratta, Istituto Comprensivo "Curtatone e Montanara", Pontedera
Renato Lemmi, IPSIA Pacinotti, Pontedera
Lucia Orsini, LICEO Montale, Pontedera
Pierluigi Robino, ITI Marconi, Pontedera
Luigi Vittipaldi, ITCG Fermi, Pontedera
Sonia Luca, assessore Comune di Pontedera
Francesco Mori, Assessore Istruzione, Comune di Pontedera

FOCUS WELFARE E SERVIZI
Patrizia Salvadori, direttrice Società della salute
Arianna Merlini, Belvedere spa
Sonia Luca, assessore Comune di Pontedera
Anna Dainelli, assessore Comune di Peccioli
Francesca Brogi, sindaco Comune di Ponsacco
Irene Barbensi, direttrice Fondazione PeccioliPer
Laura Volpi, consigliera comunale Comune di Peccioli
Patrizia Salvadori, direttrice Società della Salute;
Toniotti Barbara, assistente sociale

Le interviste ai Sindaci, posizionate in varie fasi del percorso, hanno consentito di approfondire alcuni punti emersi nei Tavoli di lavoro, di comprendere alcune tensioni e disponibilità e soprattutto di costruire possibili convergenze su alcuni punti ritenuti strategici. Con i Focus Group si è raggiunto l'obiettivo di creare delle occasioni di incontro e di scambio tra figure politiche e figure tecniche e di allargare la partecipazione ad alcuni Assessori e Dirigenti comunali. La circolarità della dinamica ha consentito di entrare in contatto con molte informazioni e diversi punti di vista. Quella che segue è una sintesi, sicuramente non esaustiva, che vuole offrire una piccola Mappa di questioni che sono già oggi sul tavolo. Alcune di esse sono state elaborate e fanno parte delle proposte progettuali e di orientamenti per *Valdera2030*. Altre sono piccole "boe" che possono fungere da orientamento per la prosecuzione del percorso. A tutti i partecipanti va il nostro grazie per la cortesia, la disponibilità e soprattutto per il desiderio di contribuire attraverso la condivisione di competenza e di esperienza. Si potrebbe dire che *ValderaLab* si rivela un'esperienza generativa e che questo consegna al Territorio una consapevolezza e una sfida.

3.1 FOCUS "SCUOLA"

Hanno partecipato:

Maria Tiziana Baratta, Istituto Comprensivo "Curtatone e Montanara", Pontedera

Renato Lemmi, IPSIA Pacinotti, Pontedera

Lucia Orsini, LICEO Montale, Pontedera

Pierluigi Robino, ITI Marconi, Pontedera

Luigi Vittipaldi, ITCG Fermi, Pontedera

Sonia Luca, assessore Comune di Pontedera

Francesco Mori, Assessore Istruzione, Comune di Pontedera

Le "evidenze emerse"

1. LE STRUTTURE FISICHE: dove mettiamo gli studenti?

- ❑ Il Villaggio scolastico e la sua naturale evoluzione a CAMPUS:
 - Oggi il Villaggio si dimostra inadeguato per un aumento della popolazione scolastica;
 - Il suo sviluppo pone una domanda complessiva all'intero "quadrante urbano";
 - Investire sulla mensa, sugli spazi aggregativi per favorire una qualità delle relazioni e del tempo extra-scuola; la progettazione di una biblioteca/spazio di aggregazione all'interno del Villaggio potrebbe essere una risposta alla domanda di spazi di socializzazione.
- ❑ Occorre porre particolare attenzione alle dinamiche demografiche per calibrare l'offerta in relazione allo sviluppo della popolazione scolastica urbana: il decremento richiederà necessariamente una razionalizzazione;
- ❑ Siamo di fronte ad un cambiamento rilevante: nell'offerta pre-scolare per quanto riguarda i Servizi Educativi Unione dei Comuni Valdera) 10 anni fa è stata affrontata la mancanza di Nidi; oggi la domanda per l'offerta pubblica è minore (calo della popolazione, aumento dell'offerta privata, in alcuni casi rette elevate).

2. LA QUALITÀ DELLA DIDATTICA: come ripensare la didattica per offrire ai giovani una formazione di qualità?

- ❑ Sperimentare una metodologia innovativa: classi aperte, classi virtuali, spazi alternativi per l'apprendimento;
- ❑ Sostenere la qualificazione dei docenti che sono disponibili a sperimentare livelli di innovazione avanzata.

3. IL VALORE DELLA FORMAZIONE

- ❑ Aiutare i giovani e le famiglie a cogliere l'importanza della Formazione per il futuro e il valore dell'Impegno;
- ❑ Riaffermare il valore di integrazione della formazione in relazione ai processi migratori, alla presenza di Giovani di Seconda Generazione, per contenere i rischi di "ghettizzazione";
- ❑ La scuola può fare molto rispetto ad un forte pregiudizio di genere ancora molto forte tra la popolazione e in alcuni casi anche tra gli insegnanti (tecnici-maschi; lavori da donna e lavori da uomo...).

4. UNA MAGGIORE ATTENZIONE AI PERCORSI DI ORIENTAMENTO E ACCOMPAGNAMENTO AL LAVORO

- ❑ In molti casi si sceglie sull'onda del momento, con una scarsa consapevolezza dei limiti e delle opportunità e facilmente si finisce per perdersi;
- ❑ Necessità di percorsi per la creazione di Nuove aziende e per l'ideazione di nuovi prodotti;
- ❑ Attivazione di luoghi di co-working, in una logica di "laboratori sociali" che possano favorire maggiori sinergie fra le diverse attività;
- ❑ Sostenere le famiglie in difficoltà a sostenere i percorsi dei figli.

5- PER UNA SINERGIA RAFFORZATA TRA SCUOLA - UNIVERSITÀ - MONDO DEL LAVORO

- ❑ Necessità di comprendere il futuro del sistema industriale e artigianale; di rendere visibili le eccellenze del territorio con un legame evidente con la scuola;
- ❑ In alcuni casi si registra un aumento di attenzione da parte delle imprese, in particolare in relazione al Polo Tecnologico (Meccanica, Moda, Turismo);
- ❑ Si registra una buona tenuta nella formazione legata ai "lavori di cura";
- ❑ Una presenza significativa è quella della scuola infermieri e dell'atelier della robotica;
- ❑ Investire nell'Alternanza Scuola-Lavoro come valore sociale e come chance di promozione sociale, in grado di attenuare i vincoli alla mobilità sociale.

6. ALCUNI SEGNALI IMPORTANTI

- ❑ Boom di iscrizioni al corso serale (Ipsia): 100 iscritti, in particolare persone che da adulte riconoscono il valore della Formazione;
- ❑ Un fenomeno interessante è la fruizione della Biblioteca (1400/1700 accessi) che viene interpretata come "luogo sociale" da parte dei giovani;
- ❑ Un contributo rilevante può arrivare dalla Terza missione del S. Anna.

7. ALCUNI VINCOLI STRUTTURALI:

- ❑ Scarsa attrattività della Valdera come meta di programmi di scambio culturale
- ❑ Pontedera è sicuramente “attrattiva” per un territorio più ampio. Questo richiede di superare un nodo legato alla mobilità sull’asse Ponsacco - Peccioli, in molti casi causa di ritardi dei pullman degli studenti. Nello stesso tempo si registra un’assenza di servizio nel periodo estivo sull’asse Orenzano-Pontedera; nel periodo scolastico esiste solo un pullman delle 13 che non consente di restare a scuola per le attività pomeridiane. Questo provoca un certo grado di isolamento per i giovani di quei luoghi.

8. SOGNO: LA SCUOLA DELLA VALDERA

- ❑ Investe nella Comunità Educante per condividere alcune chiavi di lettura per comprendere i cambiamenti; attraverso un ripensamento della proposta educativa in modo da accompagnare i ragazzi nella riscoperta dell’impegno e della fatica necessari per il raggiungimento dei risultati;
- ❑ E’ capace di crescere in relazione ai bisogni e alle opportunità dello sviluppo industriale ed è in grado - come avvenuto in alcuni momenti della storia del Territorio - di anticipare alcune necessità;
- ❑ Sa essere ancora una chance per la mobilità sociale dei giovani (ascensore sociale) e ostacola il ritorno ad una scuola “classista”;
- ❑ Scommette sull’Integrazione attraverso un profondo lavoro sull’Inclusione;
- ❑ È integrata con il sociale: a scuola mancano figure sociali che possano integrarsi con il lavoro dei docenti; unico collegamento è con i Servizi sociali, molto spesso affogati con le emergenze.

3.2 FOCUS “WELFARE E SERVIZI”

Hanno partecipato:

Patrizia Salvadori - direttrice Società della salute

Arianna Merlini - Belvedere spa

Sonia Luca - assessore Comune di Pontedera

Anna Dainelli - assessore Comune di Peccioli

Francesca Brogi - sindaco Comune di Ponsacco

Irene Barbensi - direttrice Fondazione PeccioliPer

Laura Volpi - consigliera comunale Comune di Peccioli

Una seconda tappa ha visto il coinvolgimento di

Patrizia Salvadori - direttrice Società della Salute;

Toniotti Barbara - assistente sociale

Le “evidenze emerse”

In relazione al Sistema di Welfare territoriale:

- ❑ In Valdera è molto avanzato il “lavoro integrato” tra Servizi Sociali e Sanità per tutti i Comuni dell’area. È molto importante l’Equipe multidisciplinare che lavora su diverse aree (Anziani, Disabilità e Povertà) con la possibilità di mettere in campo progetti individualizzati. Esiste una forte sinergia con il Terzo Settore, in particolare con il Volontariato e il lavoro condiviso procede senza conflitti. Ancora poco comunicato è il “valore” della Società della Salute: occorre investire in una comunicazione che riesca ad accrescere la sensibilità dei cittadini. In particolare, occorre lavorare su una “informazione di servizio” per aiutare i cittadini a capire a chi rivolgersi e cosa chiedere nel momento che si presenta un bisogno-
- ❑ È in via di conclusione il percorso per il Profilo di Comunità (Progr. Regione Toscana, Delibera C.R. 73/2019) da cui scaturisce il Piano Integrato di Salute. Il percorso di ascolto è stato molto partecipato e ha visto l’attivazione di diversi soggetti: il Comitato di partecipazione, la Consulta del Terzo Settore, le Organizzazioni sindacali.
- ❑ Ci sono notevoli differenti tra i diversi Comuni: Pontedera è una piccola città con dinamiche da grande città e fronteggia emergenze nell’area casa e soprattutto sul lavoro; nei Comuni più piccoli resiste una rete di solidarietà locale.
- ❑ Occorre fare attenzione ai percorsi di assistenza che generano persone che continuamente si rivolgono ai servizi per chiedere. Questo ci invita a ragionare sulla necessità di un ripensamento dei percorsi per rafforzare la costituzione di

progressiva autonomia. Per questo occorre un confronto sulle prospettive occupazionali e sui percorsi di accompagnamento.

- ❑ Sul fronte delle cure post-ospedaliere/intermedie manca un “ospedalino” (scambiatore) per dare una risposta temporanea a chi dimesso dalla struttura sanitaria non è in grado di tornare a casa.
- ❑ Nel territorio si registra una carenza di Medici di medicina generale e di specialisti: occorre pensare a soluzioni innovative.

In relazione all'area Anziani:

- ❑ Aumentano le persone anziane sole e fragili e in prospettiva questi nuovi bisogni metteranno sotto pressione il sistema. Si possono avviare alcune sperimentazioni per l'inserimento di nuove tecnologie che aiutano a monitorare gli eventi nel contesto di vita.
- ❑ Occorre distinguere due diverse tipologie di anziani: gli anziani “attivi”, in buone condizioni con cui si possono costruire delle attività; gli anziani “inattivi” che occorre andare ad incontrare perché rischiano di ricadere nell'invisibilità.
- ❑ Molte famiglie hanno fatto ricorso alle “badanti”/collaboratrici familiari e in diversi casi si registra la fatica delle famiglie a gestire diverse badanti. Come Società della Salute occorre riprendere i percorsi di qualificazione e di organizzazione di queste figure, recuperando i lavori sulla formazione e sull'accreditamento e riaprire un approfondimento sulla Domiciliarità (leggera e pesante).
- ❑ Aumenta la richiesta al Diurno (Ghizzano; Pontedera (2); Ponsacco; Casciana Terme; Bientina) e si registrano liste di attesa. È un servizio particolarmente importante come alternativa al ricovero in struttura. Occorre aggiornare l'offerta per prolungare l'orario oltre le ore 16.00 e per garantire in alcuni punti un'offerta che copra il fine-settimana.
- ❑ Sul fronte delle RSA è attivo un Tavolo con i Sindaci per costruire un Atto di indirizzo. Emerge un nodo relativo agli under65 non più autonomi che non possono accedere alle strutture. È attivo un Tavolo per l'Accreditamento per condividere protocolli, procedure, percorsi, esperienze e azioni di sistema. Si sperimenta un comune sistema di valutazione (S.Anna di Pisa) e la gestione di un'unica lista di attesa.
- ❑ Sono in corso interessanti esperienze di convivenza in appartamento di adulti e anziani fragili con una presenza di infermieri h24.
- ❑ È necessario un maggiore investimento sulla domiciliarità.

In relazione alla Scuola:

- ❑ Occorre guardare la scuola da una prospettiva più alta che consente di superare i “campanili”. Occorre valorizzare la presenza della Rete educativa Valdera per costruire una visione strategica condivisa.

- ❑ Si avverte il bisogno di un'offerta diversificata di area che risponda alle dinamiche reali delle famiglie che si spostano all'interno del territorio.
- ❑ È giunto il momento di ripensare la stessa pianificazione edilizia in modo da pensare in maniera integrata la Scuola con l'Extra-scuola.
- ❑ In diversi casi occorre investire per la messa in sicurezza di vecchi edifici scolastici e spesso diventa più vantaggioso pensare a nuove costruzioni.
- ❑ La Valdera ha bisogno di progettare un'offerta formativa integrata che connette Scuola ed Extra-scuola, un sistema efficiente di trasporto scolastico, le relazioni con le diverse realtà associative e un lavoro sulle famiglie che si presentano sempre più in difficoltà rispetto alle proprie responsabilità educative. La Politica è poca attenta al sostegno alla genitorialità e alle potenzialità del Consultorio.
- ❑ Con la Società della Salute vengono realizzati progetti di "promozione della salute" che scelgono le scuole, centrati sulle life-skills e sulla peer education. Viene garantita una formazione ai docenti sulla metodologia. Con il Comune di Pontedera, in raccordo con i Servizi, è stato avviato un progetto di contrasto al Bullismo. Manca una integrazione con le Politiche Giovanili.

In relazione all'area Giovani:

- ❑ Esiste una evidente criticità nell'area adolescenza: prendiamo in carico solo adolescenti problematici (tante risorse, su pochi giovani) e non abbiamo progetti per gli altri.
- ❑ Si avverte il bisogno di una offerta per il tempo oltre la scuola, in particolare durante il periodo estivo.
- ❑ Nel medio periodo crescerà il bisogno di esperienze per il "dopo di noi" in quanto le famiglie non saranno in grado di sostenere i propri figli e sin da subito vanno favorite le sperimentazioni per la vita indipendente.

In relazione all'area Fragilità:

- ❑ Si fatica a intercettare opportunità lavorative che consentono l'inserimento di persone fragili.
- ❑ Nell'area della Salute mentale non c'è una filiera strutturata.
- ❑ Si registra un aumento delle vittime di violenza domestica.

In relazione all'Abitare:

- ❑ Cresce il "bisogno di casa" (soprattutto nei Centri più grandi), non solo tra le famiglie migranti, ma anche tra gli italiani che non riescono a sostenere più gli affitti o che hanno subito il pignoramento delle abitazioni.

- ❑ Si è venuto a creare un paradosso per il quale vi sono famiglie in graduatoria che hanno diritto alla casa e non vi possono accedere e, parallelamente, un buon numero di case popolari “bloccate” a causa della mancanza di fondi. Con un conseguente rimbalzo di responsabilità tra i diversi enti.
- ❑ Risulta necessario elaborare una strategia di urbanizzazione diffusa e quindi di integrazione diffusa attraverso un piano di edilizia popolare, che consenta di contenere i rischi della ghettizzazione.
- ❑ Inoltre, occorre muoversi velocemente verso progetti di co-housing capaci di fornire una risposta ai bisogni di anziani e coppie giovani, con uno sguardo attento ai progetti del “dopo di noi”.

In relazione al Lavoro:

- ❑ In questi anni di crisi economica i Comuni sono stati la prima frontiera per molti cittadini in cerca di lavoro, senza aver a disposizione alcuno strumento di intervento né di possibile indirizzo. Purtroppo, l’azione comunale, in questo campo, non riesce ad andare oltre proposte di tipo assistenziale.

In relazione alla Progettazione e alle Risorse:

- ❑ Una sfida importante per i Comuni dell’Area è quella costruire insieme, in collegamento con Anci Toscana, percorsi strutturati di progettazione congiunta che consentano la partecipazione ai bandi europei.

3.3 INTERVISTE AI SINDACI

Intervista a Matteo Franconi - Sindaco Comune di Pontedera

In relazione alla Mobilità:

- ❑ “Occorre dare un segno tangibile per cui è bene mettersi in movimento nell'immediato: ad esempio lavorando ad una metropolitana di superficie con 5 stazioni con un tempo di percorrenza di 20 minuti. L'obiettivo è dare opportunità ai nostri ragazzi; per questo occorre mettere in campo il coraggio di osare anche rispetto ad una prospettiva lontana”;
- ❑ “L'asse Chianni-Ponsacco richiede un investimento serio”;
- ❑ “Interessante l'esperienza dell'Unione dei Comuni della Bassa Valdera della gestione del TPL in forma associata”.

In relazione alla Scuola:

- ❑ “Ritengo interessante coinvolgere i Dirigenti scolastici per approfondire l'analisi e cogliere alcune direzioni di crescita”.

In relazione alla Comunità:

- ❑ “La Società della Salute ha sviluppato un percorso di ascolto con assemblee in tutti i Comuni per sperimentare un percorso partecipativo per la costruzione del Piano di salute (22 milioni sul socio-sanitario). In questo percorso è stato possibile “sentirsi partecipi e corresponsabili”. I dati del Piano di salute possono essere oggetto di ulteriore confronto e approfondimento nel tavolo di lavoro”.
- ❑ “Il Distretto socio-sanitario a La Rosa, in zona baricentrica, risponde alle esigenze del territorio”.

In relazione ai Motori dello sviluppo:

- ❑ “Sull'asse Peccioli-Pontedera è riconoscibile un polo ambientale con almeno 800 addetti con alcune aziende leader (Geoform, Ecofor, Ecoacciai, Revet, Le Rose, Tred Livorno (in arrivo))”.
- ❑ “Sul fronte dell'Ambiente la discarica non conclusa di Chianni richiede un investimento per la messa in sicurezza e per contenere i possibili impatti negativi sul turismo”.
- ❑ “La presenza di ITT Genova e Istituto S.Anna mette a disposizione una mole notevole di competenze per Industria 4.0”.

- “Sull’asse Pontedera-Ponsacco emerge un polo della logistica e l’allocazione delle imprese nella zona industriale di Pontedera; l’Amministrazione ha liberato le altezze fino a 42 metri per creare le condizioni per magazzini automatizzati”.
- “La cultura come “motore di sviluppo” richiede di mettere a sistema un’ampia offerta di Festival (Peccioli, Pontedera, Ponsacco) e di costruire un collegamento con Volterra”.

In relazione ad una Governance allargata:

- “È giunto il tempo per pensare insieme il superamento delle due Unioni con Ponsacco da sola. Si può traguardare una ipotesi di un’area con 120.000 abitanti che permette di valorizzare le diversità e in cui ognuno può essere generoso a favore di tutti”.
- “Potrebbe portare valore il coinvolgimento di Volterra, immaginando un’area vasta con due punti di bilanciamento (Pontedera-Volterra)”.
- “ValderaLab e il tavolo di lavoro serve per conoscersi e costruire fiducia tra colleghi, facendo una lavoro insieme che ci tiene ancorati sulla concretezza”.

Intervista a Renzo Macelloni - Sindaco Comune di Peccioli

In relazione alla Mobilità:

- ❑ “Il TPL offre poche corse e molto concentrate nel tempo; cambiano le esigenze e il servizio è rimasto sostanzialmente lo stesso di sempre”.
- ❑ “Occorre pensare la Valdera come “unica città” e occorre lavorare anche sul nodo della mobilità all’interno degli attuali singoli Comuni”.
- ❑ “È importante correlare la mobilità all’offerta formativa per facilitare gli spostamenti dei giovani; è importante un rafforzamento verso Pontedera”.
- ❑ “Il progetto NCC (con APP Cna) consente di sviluppare un trasporto personalizzabile”.
- ❑ “Senza mobilità non facciamo qualità”.

In relazione alla Scuola:

- ❑ “Sull’offerta scolastica occorre maturare una visione di area vasta e condividere uno scenario capace di orientare: Valdera-Campus”.
- ❑ “Si può investire per una scuola con un’offerta innovativa, a “tempo pieno”, che non sia la “scuolina” per Peccioli ma un elemento di attrattività”.

In relazione alla Comunità:

- ❑ “Il Distretto presso La Rosa (6 Comuni) è l’esito di una “complicità” e di una disponibilità tra i Comuni; i risultati dimostrano che un tale atteggiamento paga”.
- ❑ “Sul versante RSA occorre ragionare (anche con i privati) sull’infrastruttura”.
- ❑ “Un’attenzione particolare va data all’extra-scuola, soprattutto attraverso una programmazione capace di fare un “tuffo” in avanti (qualificazione e localizzazione delle strutture), attraverso progetti in grado di attirare investimenti privati”.
- ❑ “In relazione alla piscina coperta si può ragionare sulla migliore localizzazione e sulle dimensioni del finanziamento”.

In relazione ai Motori dello sviluppo:

- ❑ Il “Parco AltaValdera” con i suoi molteplici itinerari culturali, naturalistici ed enogastronomici potrebbe costituire un’offerta di prodotto-contenuto formidabile per i “turismi” di tutta la Valdera.
- ❑ Il “Sistema Peccioli” insieme all’offerta di Lajatico e Pontedera, potrebbero costituire le basi di una rete di produzione creativo-culturale da promuovere a livello nazionale.
- ❑ L’esperienza di successo della Belvedere Spa, e il suo consolidamento sociale e ambientale, motiva il territorio a riconoscere la Valdera come pioniere di nuovi “business sociali” su cui investire insieme.

Intervista Mirko Bini - Sindaco Comune di Terricciola

In relazione alla Mobilità:

- ❑ “Si può avviare una valutazione rispetto ad una “metropolitana leggera” in direzione Pontedera”.

In relazione alla Scuola:

- ❑ “La gente si sposta dove l’offerta formativa è migliore e la viabilità consente una accessibilità agevole: in questa prospettiva l’offerta a tempo pieno (richiesta in forte crescita) e la presenza della mensa fa la differenza. Per questo investiamo per il Tempo pieno a Terricciola: una scuola a Selvatelle che può essere di riferimento anche per Lajatico e Chianni”.
- ❑ “In una visione “Valdera 2030” si dovrebbero immaginare 2 poli di eccellenza di primaria e secondaria di primo grado: Terricciola (Salvatelle-primaria e Centro storico-secondaria di primo grado), Peccioli (primaria e secondaria di primo grado) e il Villaggio scolastico di Pontedera per la Secondaria di secondo grado”.
- ❑ “Un’attenzione particolare è da dedicare ai “bambini speciali” che per i loro “bisogni speciali” richiedono la modifica degli spazi (qualità e quantità)”.

In relazione alla Comunità:

- ❑ “Il Presidio a La Rosa offre servizi adeguati al Territorio”.
- ❑ “Emerge una fortissima domanda di RSA”.
- ❑ “Si registra interesse da parte di privati per a costruire strutture di co-housing sociale (mini-appartamenti per anziani con servizi condivisi/nodo dell’accreditamento e dell’autorizzazione)”.

In relazione ai Motori di sviluppo:

- ❑ “Terricciola ha una propria economia distintiva che si fonda sull’integrazione tra agricoltura e turismo. Sono in corso contatti con importanti soggetti di livello internazionale per investimenti rilevanti sul territorio (Royal Caribbean e Villaggio agricolo)”.
- ❑ “La presenza della struttura ricettiva “Borgo alle Vigne” (Hilton) con 50 appartamenti e un’offerta principalmente rivolta ad una clientela internazionale della Tenuta Pordenovo (Tenute Lunelli), con una produzione di vini di alta qualità e di altre 24 cantine, costituisce una notevole potenzialità per un’offerta turistica di alto livello”.
- ❑ “In questo contesto si colloca Palazzo Lunati (Di-vino Museo; Hub per la formazione; Esperienze di degustazione; Corsi di cucina, ecc.) che può diventare un polo per un percorso di scala territoriale”.

- “La prospettiva dei “Distretti rurali” (30 in Toscana; senza investimenti regionale) e dei Certificati di qualità non sembra produrre i risultati sperati”.
- “I due poli di La Rosa e di La Fila si possono configurare come un “unico polo” artigianale, commerciale e industriale”.
- “Si potrebbe valutare di aggiungere “1 ettaro di cielo” e di offrire energia a costo zero per coloro che investiranno per nuovi insediamenti nell’area”.
- “La presenza di tre discariche - Grillaia, Geoform, Belvedere - può introdurre una tensione tra una prospettiva a forte valenza agro-ambientale e la presenza di luoghi rischiosi per la salubrità dell’ambiente”.

Intervista Alessio Barbafieri - Sindaco Comune di Lajatico

In relazione alla Mobilità:

- ❑ “Sull’asse Pontedera-Volterra (strada regionale 439) occorre mantenere lo snodo per gli autobus presso La Sterza”.

In relazione alla Scuola:

- ❑ “Abbiamo investito in uno spazio 0-6 anni come servizio alle giovani coppie e per rendere maggiormente sostenibile la scelta di risiedere nel territorio”.
- ❑ “Siamo in una situazione di impossibilità ad investire su Scuola primaria e secondaria”.
- ❑ “Siamo favorevoli ad un polo scolastico orbitante su Peccioli. L’area grazie alla presenza di impianti sportivi sarebbe ideale. Si potrebbe valutare anche l’ipotesi di una collocazione a La Rosa”.
- ❑ “La richiesta di un modulo scolastico a tempo pieno è una richiesta da parte di tante famiglie”.
- ❑ “I Comuni potrebbero lavorare per convergere verso un unico modello di gestione del trasporto scolastico. Un servizio di trasporto scolastico efficiente riduce le questioni relative alla collocazione della scuola”.
- ❑ “Il Villaggio scolastico di Pontedera è il luogo per eccellenza dei giovani ed è giusto investire per migliorare l’offerta”.

In relazione alla Comunità:

- ❑ “Siamo all’interno dell’Ambito Valdera e Alta Val di Cecina. La Società della salute funziona e i servizi di prossimità risultano adeguati”.
- ❑ “Molti comuni rischiano di diventare “comuni-dormitorio” sia per la fuga dei giovani, sia perché gli adulti lavorano in altri contesti”.

In relazione ai Motori dello sviluppo:

- ❑ “Nel settore agricolo è mancato il ricambio generazionale e ancora troppi pochi giovani investono; la formazione e la ricerca sono scarse e mancano esperienze di eccellenza”.
- ❑ “Per quanto riguarda il turismo manca una mentalità imprenditoriale e in troppi restano agriturismi “di una volta”. Occorre investire per uno sviluppo del turismo esperienziale”.
- ❑ “La presenza della Discariche di Chianni (questione sentita solo a livello locale) e di Peccioli non creano una tensione tra la vocazione ambientale e quella turistica”.

- “Sul fronte della cultura la presenza del Teatro del Silenzio è una grande risorsa per tutto il territorio. Nei 15 giorni di cartellone si registrano flussi turistici importanti a beneficio di tutte le strutture ricettive in un raggio molto ampio. Si aprono alcune prospettive: “Accademia Bocelli”. In questa prospettiva la famiglia Bocelli sarebbe disponibile. Occorre costruire le competenze imprenditoriali in grado di costruire un’ipotesi sostenibile”.

In relazione a ValderaLab:

- “Occorre creare un’interfaccia con la Regione Toscana sia per le “nuove scuole”, sia per le proposte sulla viabilità”.

Intervista Giacomo Terrini - Sindaco Comune di Chianni

In relazione alla Mobilità:

- ❑ “Chianni è storicamente meno legato alla SR 439 e tende verso Casciana Terme (strada del Commercio) che varrebbe la pena includere nella proposta sulla viabilità”.

In relazione alla Scuola:

- ❑ “Chianni è all’interno dell’ISC di Casciana Terme-Lari (7 km) che ha in programma un nuovo polo scolastico”.
- ❑ “Ci potrebbe essere qualche attenzione per Terricciola (8 km) qualora il plesso scolastico resti nel Centro Storico; più complesso raggiungere Peccioli (18 km)”.
- ❑ “Il Villaggio scolastico di Pontedera è senza dubbio un punto su cui gravita tutta la zona e anche molti universitari raggiungono la Biblioteca per studiare. Le infrastrutture chiedono un investimento”.

In relazione alla Comunità:

- ❑ “Per quanto riguarda le attività Extra-scuola Chianni può mettere a disposizione per il territorio la Palestra, lo Stadio e la Piscina (nel 2019 il bando è andato deserto)”.

In relazione ai Motori dello sviluppo:

- ❑ “Sul fronte del turismo si assomiglia un pò tutto; la “Toscana Tipica” è una pagina tutta da scrivere”.
- ❑ “Per l’enogastronomia si deve investire per valorizzare le “tipicità” come il Marrone di Rivalto (riattivazione di vecchi impianti - verso il biologico) e preoccuparsi del futuro delle Grandi ulivete (gestione difficile per il frazionamento della proprietà privata; mancanza di professionalità). Nel territorio sono riconosciuti 5/6 ristoranti come punti di eccellenza”.

In relazione a ValderaLab:

- ❑ “Occorre lavorare per costruire una interfaccia con la Regione Toscana”.
- ❑ “È importante riuscire a far capire a tutti le esigenze di tutti: meno campanilisti e più visionari”.
- ❑ “Si può lavorare per un allargamento ad altri comuni come ad esempio Casciana Terme”.

Intervista a Massimiliano Bagnoli - Vicesindaco Comune di Ponsacco

In relazione alla Mobilità:

- ❑ “Ponsacco si trova al centro di un importante nodo della viabilità (collegamento con Volterra, con Casciana, con Livorno, Via delle colline) e la sua posizione ha favorito l’insediamento di aziende della logistica e dei servizi”.

In relazione alla Scuola:

- ❑ “Ponsacco ha un parco scuole vecchio (la maggior parte delle scuole sono state costruite negli anni 60 e 70) e per questo si è aperto un cantiere per la costruzione di un nuovo plesso”.
- ❑ “Un Polo scolastico della Valdera con un’offerta di tempo pieno sarebbe un’opportunità anche come freno all’emorragia di popolazione; occorre una visione di insieme che possa sostenere una capacità di fare sinergia”.
- ❑ “La prospettiva di Campus è una prospettiva credibile”.

In relazione alla Comunità:

- ❑ “Per quanto riguarda l’area anziani ci sono molte associazioni che offrono molte opportunità di ritrovo e di aggregazione; in particolare l’Auser è molto apprezzata attrae persone provenienti da tutta la Valdera”.
- ❑ “Anche sul fronte dell’offerta di servizi ci sono diverse opportunità: RSA Giampieri, il Diurno per disabili (La Coccinella), il Diurno Ravera (malattie degenerative). Inoltre, è in via di valutazione un’offerta di privati per una nuova RSA”.
- ❑ “Sul versante extra-scuola e delle politiche giovanili si registra la difficoltà di coinvolgimento dei giovani; il ritrovo naturale è Pontedera”.
- ❑ “C’è un’ampia offerta sul versante dello sport (palestra polivalente; scuola calcio; volley; tennis; podistica...); in progettazione un Ciclodromo (adatto anche ad attività podistica) che può essere una struttura di territorio per la sua unicità”.
- ❑ “Alcuni imprenditori segnalano la difficoltà di selezionare alcune figure professionali e questo evidenzia una difficoltà sulla formazione post-diploma. Un caso di eccellenza è la “Scuola Tessieri” (cucina, pasticceria) che riesce a formare persone subito sensibili nel mercato del lavoro”.

4 AZIONI SOSTENIBILI E INTENZIONALITÀ PROGETTUALI

4.1 CITTÀ A RETE

Alla luce delle analisi, le strategie operative per il miglioramento della mobilità della Valdera dovrebbero orientarsi, a completamento dello sviluppo strategico definito, verso un sistema definibile delle **città a rete**.

Questa ipotesi di sviluppo della mobilità si basano sulla necessità di:

1. Razionalizzare e potenziare il trasporto pubblico e in particolare:
 - a. Ottimizzare l'offerta attuale nella prospettiva della gerarchizzazione delle reti e dell'intermodalità, tenendo conto del nuovo affidamento dei servizi regionali di Tpl (in avvio, salvo ulteriori ricorsi...): pianificazione, investimenti nei nodi di scambio, miglioramento dell'accessibilità ai nodi;
 - b. Progettare soluzioni di velocizzazione dei servizi (ad es. BRT – Bus Rapid Transit per alcuni collegamenti-chiave verso Pontedera, Pisa, Firenze, aeroporti...);
 - c. Progettare servizi flessibili per le aree a domanda particolarmente debole (anche qui in raccordo con il nuovo affidamento dei servizi regionali di Tpl);
 - d. Promuovere l'integrazione ai vari livelli (organizzativa, tariffaria, tecnologica) e i supporti digitali necessari (infomobilità, app, journey planners ecc.);
2. Promuovere la mobilità green (anche in chiave di attrazione turistica): percorsi ciclabili, mobilità lenta e in sicurezza (pedonalità, micromobilità ecc.), investimenti sulla filiera elettrica, mobility management scolastico ecc.
3. Promuovere soluzioni di sharing per soddisfare i target di domanda diversificati: piattaforme per il car pooling, consorzi taxi e NCC, sperimentazione bike sharing.
4. Smart road e sicurezza stradale

Il trasporto pubblico rappresenta in questo caso l'asse portante della strategia di riorganizzazione della mobilità dell'area finalizzata a rispondere più efficacemente ai bisogni di mobilità dei cittadini, attraverso un ridisegno profondo dell'offerta mantenendo la sostenibilità economica dei servizi. Sotto questo profilo, si è proceduto attivando un primo approfondimento tecnico-progettuale. Questo ha riguardato due ipotesi integrate di miglioramento del trasporto pubblico locale relative a:

1. VELOCIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO SUD-NORD CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: UNA LINEA BRV (BUS RAPID VALDERA)



2. INTRODUZIONE DI SERVIZI FLESSIBILI PER IL TRASPORTO PUBBLICO TRAMITE TPL E NCC



4.1.1 LA VELOCIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO SUD-NORD CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: LINEE BRV (BUS RAPID VALDERA)

CONTESTO, CRITICITÀ E OBIETTIVI DELL'AZIONE

L'attuale offerta dei servizi di trasporto pubblico locale nella Valdera si sviluppa prevalentemente lungo l'asse Sud-Nord con destinazione finale a Pontedera che rappresenta l'hub di interscambio con il trasporto ferroviario e su gomma verso i principali grandi poli urbani attrattori su cui gravita l'area (Pisa, Firenze). I tempi di percorrenza verso Pontedera sono tuttavia elevati soprattutto a causa delle numerose fermate che le linee in esercizio effettuano, anche entrando nei centri dei Paesi; ad esempio da Chianni a Pontedera (circa 25 km seguendo il tracciato più breve percorribile in auto senza traffico in meno di 40 minuti) il tempo di percorrenza con l'autobus è di 70 minuti (47 fermate complessivamente).

A fronte di questa criticità l'idea è di prevedere una serie di corse rapide (Bus Rapid Valdera) dai diversi Comuni dell'area verso Pontedera che riducano al massimo le fermate intermedie, collocandole preferibilmente in pochi "punti di raccolta".

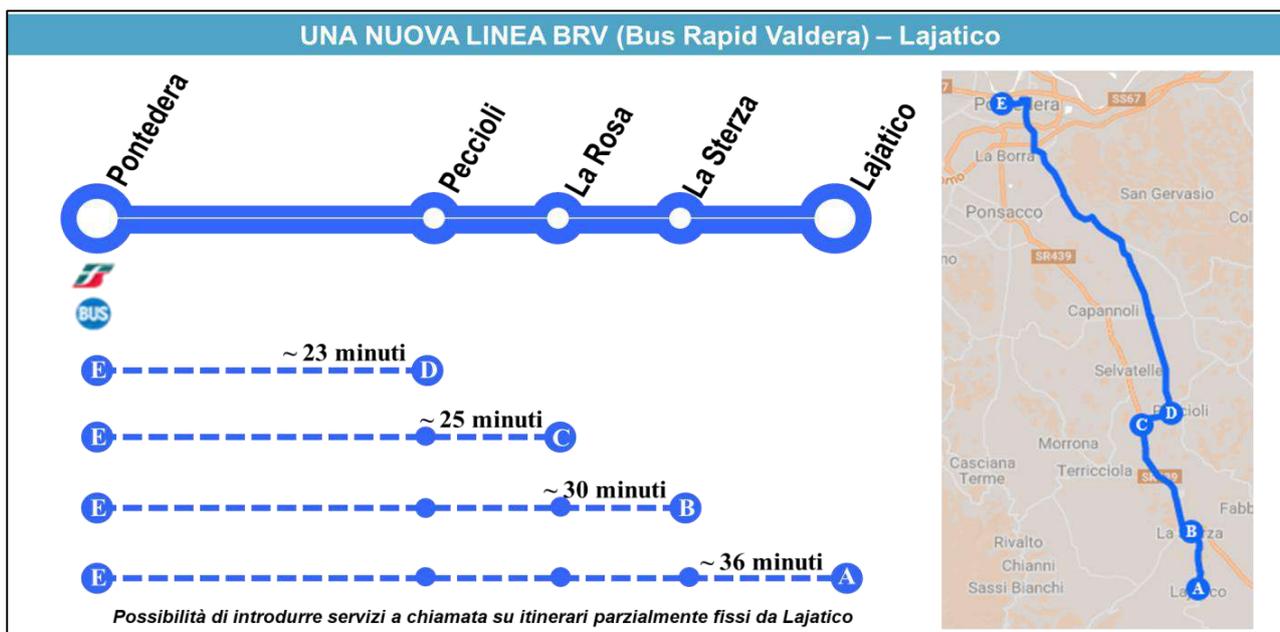
DESCRIZIONE DEL PROGETTO

I possibili percorsi qui presentati sono tre, come sintetizzato nella tabella a seguire e nella Fig. 4.1.1

Percorsi	Tempi per Pontedera*	Popolazione**	Pendolari**
Percorso «Lajatico»	≈ 36'	3.913	319
Percorso «Capannoli»	≈ 50'	12.928	1.297
Percorso «Casciana Terme»	≈ 44'	9.643	934

*Tempi di percorrenza da Chianni stimati con Google Maps. **Valori riferiti alle particelle censuarie comprese all'interno di un raggio di circa 1 km dalla fermata. *Fonte: Censimento Istat sulla Popolazione (2011)*

Primo percorso: "Lajatico"



Descrizione

Il percorso ipotizzato è rivolto a servire, con tempi di percorrenza di poco superiore alla mezz'ora, due dei Comuni direttamente coinvolti nel Piano di sviluppo del territorio Valdera, ovvero Lajatico e Peccioli, oltre ai "punti di raccolta" di La Sterza e La Rosa che, in prospettiva, potrebbero diventare nodi di destinazione per eventuali servizi a chiamata.

In termini di utenza potenziale, basandosi sui dati Istat del Censimento 2011 (in grado di fornire dati per particella censuaria) ed analizzando un territorio con un raggio di circa 1 chilometro dalla fermata ipotizzata, la nuova linea è in grado di servire poco meno di 4.000 persone e, più nello specifico, circa 320 pendolari che ogni giorno si spostano verso Pontedera per motivi di studio o lavoro.

Fermate	Tempi per Pontedera*	Popolazione**	Pendolari**
Lajatico	≈ 36'	696	39
La Sterza	≈ 30'	107	4
La Rosa	≈ 25'	395	39
Peccioli	≈ 23'	2.715	237
<i>Totale</i>	-	3.913	319

*Tempi di percorrenza da Chianni stimati con Google Maps. **Valori riferiti alle particelle censuarie comprese all'interno di un raggio di circa 1 km dalla fermata. *Fonte: Censimento Istat sulla Popolazione (2011)*

Punti di forza

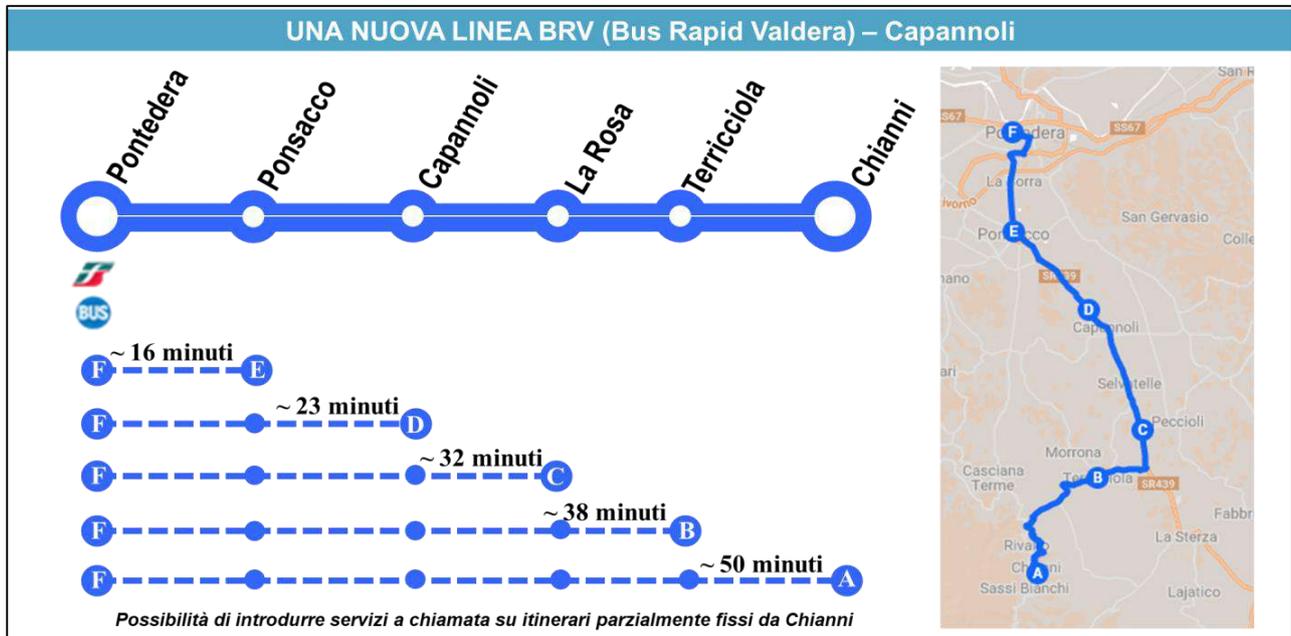
Principale punto di forza è rappresentato dalla possibilità di servire anche il comune di Lajatico, oltre al comune di Peccioli, con tempi di percorrenza molto rapidi.

Previsione delle fermate presso i nodi di La Sterza e La Rosa, possibile punti di raccolta per eventuali servizi a chiamata a supporto della linea BRV. In particolare nel caso di La Rosa si prevede il passaggio anche della linea BRV "Capannoli".

Criticità

In termini di utenza il comune di Lajatico non è particolarmente rilevante, in particolare nel confronto con le altre ipotesi.

Secondo percorso "Capannoli"



Descrizione

Il percorso ipotizzato serve, con tempi di percorrenza inferiori ad un'ora, tutti Comuni direttamente coinvolti nel Piano di sviluppo del territorio Valdera, ad esclusione di Lajatico.

Il centro urbano di Peccioli, pur non attraversato direttamente dalla linea, è tuttavia servito attraverso il nodo di scambio La Rosa, distante circa 2km, che potrebbe diventare la destinazione per eventuali servizi a chiamata. In termini di utenza potenziale, alle condizioni prima indicate (Censimento Istat 2011 e raggio di circa 1 chilometro dalla fermata ipotizzata), la nuova linea è in grado di servire circa 13.000 cittadini e nello specifico quasi 1.300 pendolari che ogni giorno si spostano verso Pontedera per motivi di studio o lavoro.

Fermate	Tempi per Pontedera*	Popolazione**	Pendolari**
Chianni	≈ 50'	957	70
Terricciola	≈ 38'	1.035	97
La Rosa	≈ 32'	395	39
Capannoli	≈ 23'	4.334	434
Ponsacco	≈ 16'	6.207	657
Totale	-	12.928	1.297

*Tempi di percorrenza da Chianni stimati con Google Maps. **Valori riferiti alle particelle censuarie comprese all'interno di un raggio di circa 1 km dalla fermata. Fonte: Censimento Istat sulla Popolazione (2011)

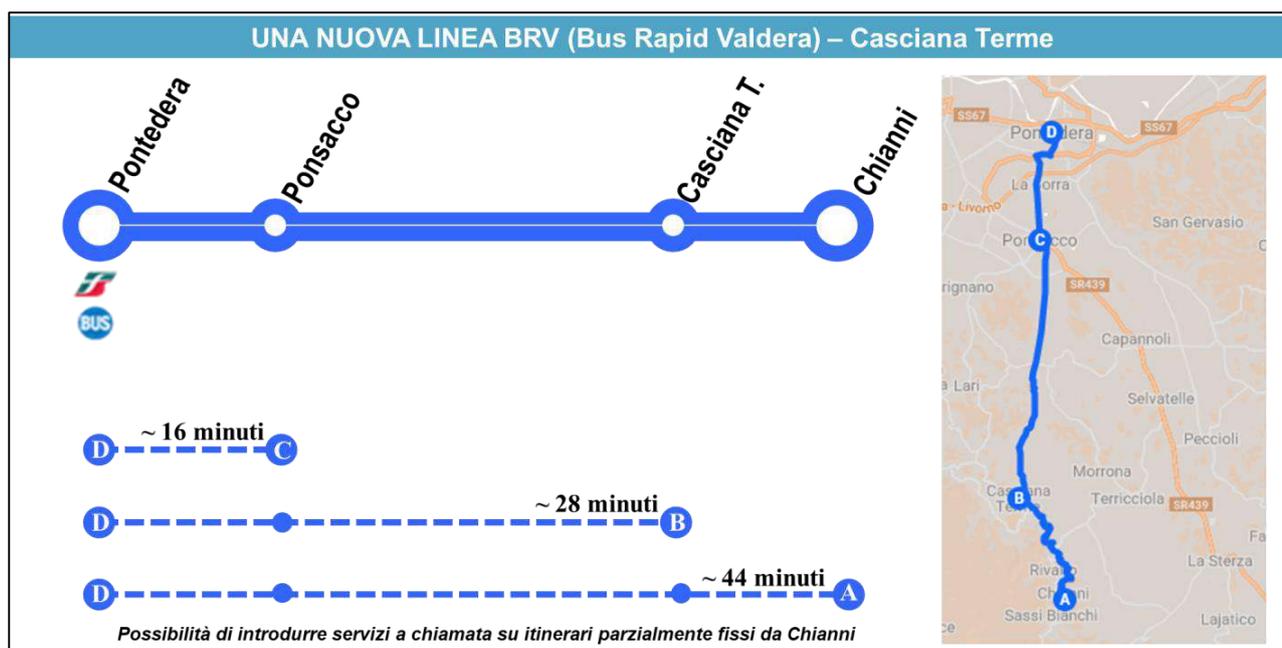
Punti di forza

Principale punto di forza è rappresentato dalla possibilità di servire la quasi totalità dei Comuni del territorio Valdera con tempi di percorrenza relativamente contenuti e soprattutto, nel confronto con le altre ipotesi, di poter contare su un bacino potenziale di attrazione molto ampio, decisamente maggiore rispetto alle altre due ipotesi. È prevista inoltre la fermata presso il nodo di La Rosa, possibile punto di raccolta per eventuali servizi a chiamata a supporto della linea BRV.

Criticità

Non è servito direttamente il Comune di Lajatico (così come il centro urbano di Peccioli) e, nel confronto con le altre ipotesi, presenta tempi di percorrenza verso Pontedera più alti. Va inoltre considerato il fatto che questo percorso utilizza la strada regionale principale dell'area, di norma più trafficata e quindi con il rischio di ridurre la regolarità (puntualità) del servizio. Infine, occorre segnalare che una parte importante dell'utenza potenziale (pari a quasi il 50% del totale) riguarda la fermata presente nel Comune di Ponsacco, Comune già attualmente servito da diverse linee di TPL.

Terzo percorso: "Casciana Terme"



Descrizione

Il percorso ipotizzato serve, con tempi di percorrenza ben inferiori ad un'ora, i Comuni di Chianni, Casciana Terme (che tuttavia non fa parte del territorio Valdera) e Ponsacco, senza passare per il potenziale nodo di scambio di La Rosa. In termini di utenza potenziale, alle

condizioni prima indicate (Censimento Istat 2011 e raggio di circa 1 chilometro dalla fermata ipotizzata), la nuova linea è in grado di servire circa oltre 9.600 cittadini e nello specifico oltre 650 pendolari che ogni giorno si spostano verso Pontedera per motivi di studio o lavoro.

Fermate	Tempi per Pontedera*	Popolazione**	Pendolari**
Chianni	≈ 44'	957	70
Casciana Terme	≈ 28'	2.479	207
Ponsacco	≈ 16'	6.207	657
Totale	-	9.643	934

*Tempi di percorrenza da Chianni stimati con Google Maps. **Valori riferiti alle particelle censuarie comprese all'interno di un raggio di circa 1 km dalla fermata. *Fonte: Censimento Istat sulla Popolazione (2011)*

Punti di forza

I tempi di percorrenza del percorso sono molto buoni, allineati o leggermente migliori di quelli della prima ipotesi. Viene inoltre coinvolta nel bacino potenziale la popolazione di Casciana Terme.

Criticità

La principale criticità è la bassa copertura diretta della popolazione del territorio Valdera (solo i Comuni di Chianni e Ponsacco sono coinvolti). Inoltre circa 2/3 dell'utenza potenziale riguarda la fermata presente nel Comune di Ponsacco, Comune già attualmente servito da una diverse linee di TPL. Infine, il nodo di scambio di La Rosa non è servito, per cui ne andrebbe individuato uno nuovo per raccogliere gli utenti dei servizi a chiamata.

VALUTAZIONI CONCLUSIVE E PROPOSTA

Sul piano del bacino potenziale di utenza e della copertura del territorio dei Comuni della Valdera indubbiamente il secondo percorso ("Capannoli") appare quello con maggiore capacità di attrazione della domanda. Va tuttavia considerato il fatto che questo percorso è un po' più lento rispetto agli altri due, è più trafficato ed è già servito da un'ampia offerta di trasporto pubblico (che solo in parte dovrebbe essere sostituita dal BRV). Tra le altre due ipotesi la prima ("Lajatico") è in grado di servire anche il "lontano" comune di Lajatico, mentre la terza ("Casciana Terme") acquisterebbe significato se il Comune di Casciana Terme fosse coinvolto nel progetto.

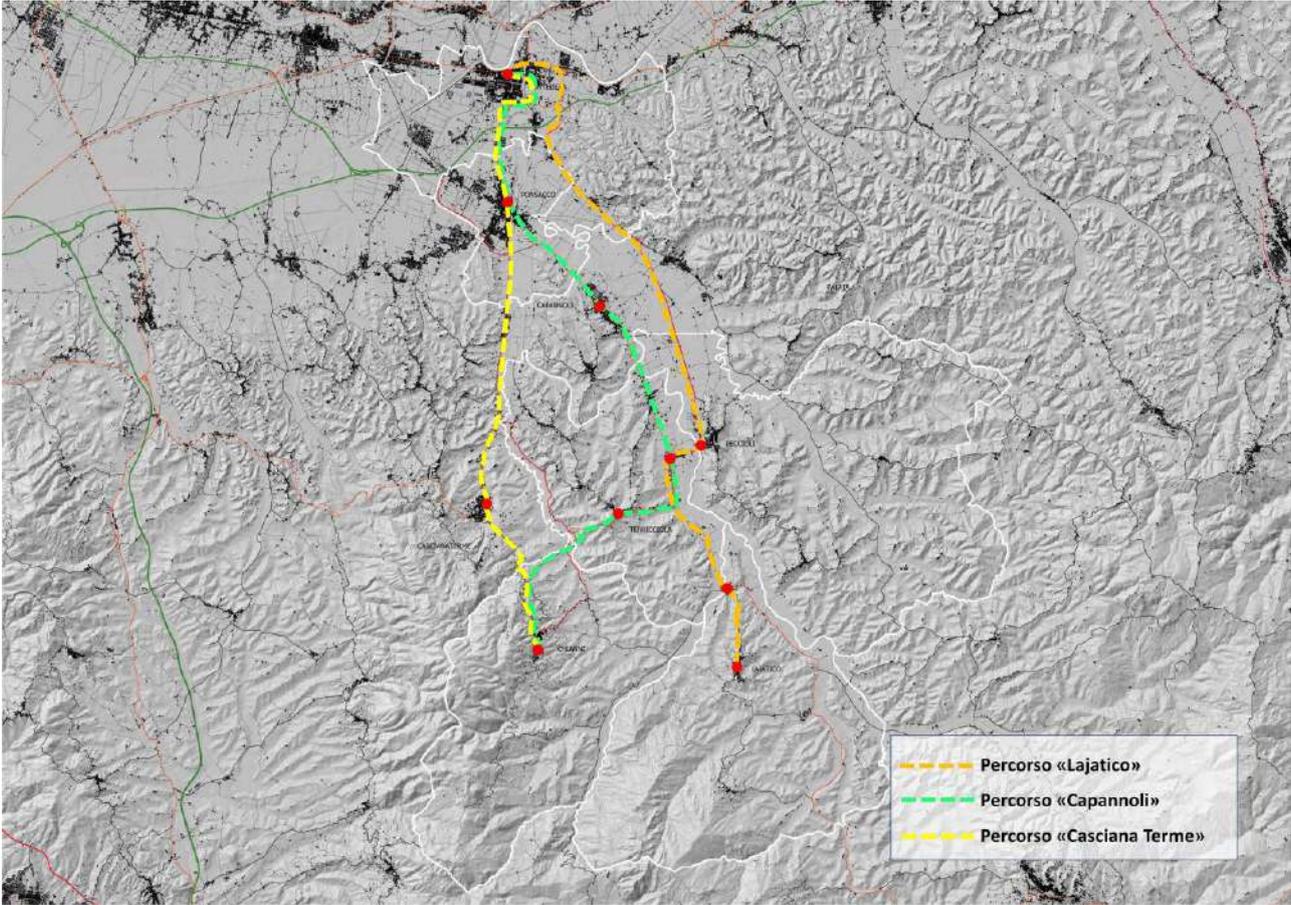
ELEMENTI PER LA FATTIBILITÀ

L'azione proposta dovrà realizzarsi attraverso una ristrutturazione dell'offerta dei servizi di Tpl dell'area in una logica di maggiore gerarchizzazione degli stessi rispetto al modello attuale in esercizio (asse portante costituito dal BRV e servizi secondari di adduzione ai

“punti di raccolta”). Ferma restando la necessità di una riorganizzazione complessiva dei servizi, le nuove corse BRV da inserire potranno richiedere risorse aggiuntive (potenziamento dell’offerta) oppure utilizzare risorse derivanti dalla riorganizzazione dell’offerta (quindi a costo zero).

Ulteriore tema da approfondire riguarda il materiale rotabile che dovrà avere caratteristiche di comfort adeguate allo standard qualitativo del servizio.

Fig. 4.1.1 - Quadro di insieme delle linee BRV ipotizzate



4.1.2 INTRODUZIONE DI SERVIZI FLESSIBILI PER IL TRASPORTO PUBBLICO IN VALDERA, TRAMITE TPL ED NCC

CONTESTO, CRITICITÀ E OBIETTIVI DELL'AZIONE

L'attuale offerta dei servizi di trasporto pubblico locale nella Valdera, configurata sul modello classico dei servizi di linea ad orario con percorsi relativamente lunghi e molte fermate, non è in grado di soddisfare pienamente:

- né la domanda di collegamenti rapidi, in particolare verso il polo attrattore e intermodale rappresentato da Pontedera (vedi la Scheda progetto sul BRV – Bus Rapid Valdera);
- né la domanda diffusa di mobilità verso l'asse Sud-Nord (con destinazioni prevalenti a Pontedera);
- né la domanda "trasversale" nel sistema a rete tra i Comuni della Valdera, generata dagli insediamenti diffusi nel territorio, a causa dell'insufficiente capillarità della rete.

Nel primo caso il problema è la lentezza delle corse proprio a causa della lunghezza dei percorsi e del numero di fermate dei bus; nel secondo e terzo caso il nodo sta nell'(inevitabile) insufficiente copertura territoriale dei servizi offerti, nonostante siano organizzati sul modello tradizionale di linea.

D'altra parte, assicurare un'offerta capillare del TPL secondo uno schema universalistico dei servizi di linea a orario - incrementando quindi le corse a servizio dei territori dispersi - è un'opzione non percorribile sia per gli elevati costi pubblici, a fronte del basso carico di passeggeri in aree a bassa densità di domanda, sia per il deterioramento della qualità del servizio che inevitabilmente si produrrebbe, in particolare per l'ulteriore allungamento dei percorsi, la moltiplicazione delle fermate e la conseguente dilatazione dei tempi di percorrenza. L'espansione *tout court* dell'attuale modello rigido di offerta rischia quindi di generare il paradosso di favorire un servizio TPL meno competitivo verso l'auto (perché più lento) e allo stesso tempo a maggiore assorbimento di risorse pubbliche (perché più capillare).

La secca ipotesi alternativa è quella di ridurre i servizi di TPL nelle aree a minore densità e/o nelle ore di morbida, strada peraltro ampiamente perseguita a livello nazionale per tamponare i tagli al settore che sono stati operati in anni recenti. Questa soluzione costringerebbe tuttavia quote significative di cittadini ad usare l'auto con effetti negativi e selettivi sui costi individuali sopportati per la mobilità, ledendo quindi un principio di uguaglianza sociale, e più in generale con effetti negativi sulla sostenibilità territoriale. Nel medio e lungo periodo questa riduzione dei servizi favorirebbe lo spopolamento dei territori di periferia e di margine, non di rado (come nel caso della Valdera), depositari di ragguardevoli patrimoni ambientali e culturali che inevitabilmente andranno a depauperarsi.

A fronte di questo nodo, e dei rilevanti vincoli esistenti, l'idea è di riorganizzare l'offerta del Tpl:

- da un lato, velocizzando i collegamenti con il polo attrattore di Pontedera (progetto BRV);

- dall'altro, "flessibilizzando" l'offerta stessa, attraverso un modello di servizi "a chiamata" del TPL da integrare con un sistema di collegamenti anche più rapidi di operatori privati NCC, la cui maggiore onerosità potrebbe essere calmierata con risorse pubbliche.

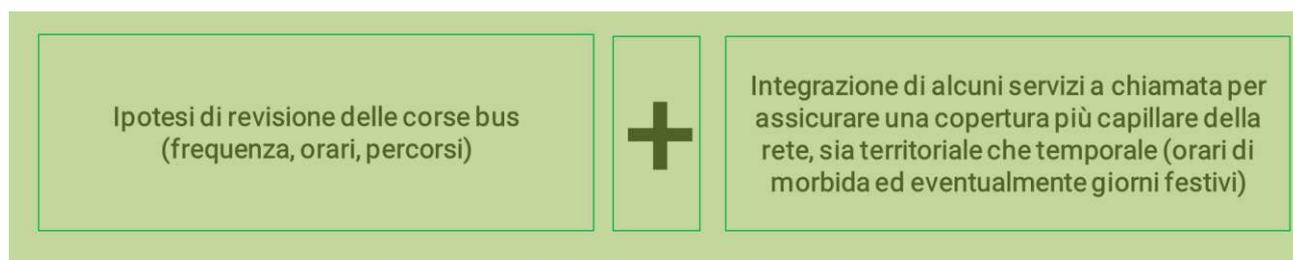
I servizi flessibili potranno assicurare ai cittadini dei centri meno abitati o dei territori sparsi di poter accedere alle destinazioni finali o anche ai nodi di scambio (fermate bus che fungono da "punti di raccolta") per utilizzare i collegamenti rapidi (BRV).

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

I servizi a chiamata TPL

Un'analisi di primo livello dell'attuale offerta di TPL ha evidenziato alcune ipotesi di revisione delle corse bus (frequenza, orari, percorsi), integrandole con alcuni servizi a chiamata per assicurare una copertura più capillare della rete, sia territoriale che temporale (orari di morbida ed eventualmente giorni festivi).

Queste ipotesi sono di seguito richiamate e riassunte evidenziandone l'impatto sui singoli Comuni. Ovviamente si tratta di un primo schema di lavoro che deve essere sottoposto ad un più attento e puntuale vaglio derivante da una focalizzata analisi di fattibilità.



Comune di Chianni

- Attivazione di un servizio di Tpl a chiamata (anche) in grado di intercettare le corse della linea 410 che da Casciana Terme portano a Ponsacco/Pontedera (e poi a Pisa, vedi linea 840 e/o treni regionali)
- Implementazione di alcune corse della linea 410 nelle ore di punta della mattina di collegamento verso Casciana Terme e poi verso Ponsacco/Pontedera (e quindi verso Pisa)

Comune di Lajatico

- Attivazione di un servizio di Tpl a chiamata (anche) in grado di garantire la coincidenza con le corse di linea che passano sulla sr439 (La Sterza) e che collegano il territorio con Volterra e Ponsacco/Pontedera (e poi con Pisa, vedi linea 840 e/o treni regionali)
- Implementazione di alcune corse della linea 500 per il collegamento verso Terricciola negli orari di punta

- ❑ Revisione degli orari (linea 500) per offrire la coincidenza con alcuni treni (regionali veloci) in partenza da Pontedera per Pisa

Comune di Peccioli

- ❑ Attivazione di un servizio di TPL a chiamata
- ❑ Ipotesi di una nuova linea verso Terricciola
- ❑ Miglioramento delle dei canali informativi su possibili combinazioni per raggiungere Volterra (es. linee 430 e 500)

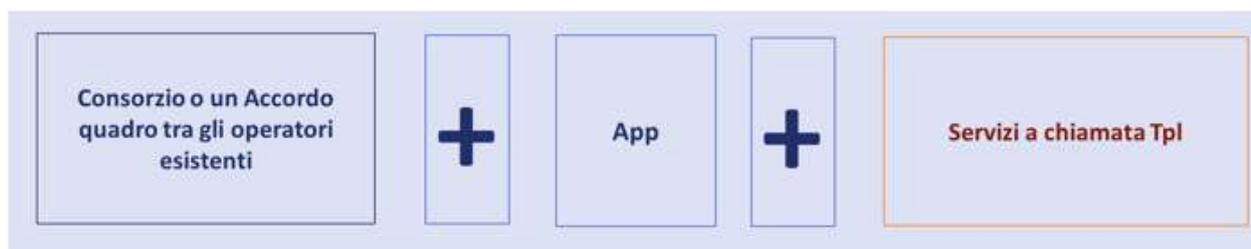
Comune di Terricciola

- ❑ Attivazione di un servizio di TPL a chiamata
- ❑ Implementazione delle linee per Pontedera
- ❑ Ipotesi di una nuova linea per Casciana Terme (integrabile con un buon servizio a chiamata)

I servizi NCC

Il territorio sta promuovendo un progetto di sviluppo dei servizi NCC, sia creando le condizioni per costituire un consorzio tra gli operatori esistenti, sia realizzando un'App che agevoli l'accesso al servizio e ne migliori la sua fruizione attraverso una piattaforma digitale.

Il servizio NCC così concepito e riconfigurato dovrebbe diventare in prospettiva uno dei perni dell'offerta di servizi flessibili di trasporto per i cittadini della Valdera, integrando in questo senso l'ipotesi sopra delineata di modellizzazione del TPL a chiamata, con l'obiettivo di assicurare soprattutto (ma non solo: per definizione gli NCC non operano su percorsi predefiniti):



- ❑ Per le tratte più brevi il collegamento in adduzione ai nodi di scambio del BRV (fermate per la "raccolta" di passeggeri come quella ipotizzata in località La Rosa);
- ❑ Assicurare per le **tratte più lunghe** il collegamento diretto verso altri Comuni dell'area, e in particolare verso Pontedera, e su scala provinciale/regionale verso poli attrattori significativi (ospedali, scuole, stazioni, aeroporti ecc.).

Ovviamente l'appetibilità del servizio sarà commisurata ad uno schema tariffario che pur maggiorando l'onerosità delle corse rispetto ad un servizio TPL (di linea o a chiamata), tuttavia sia "ragionevole" e quindi calmierato, soprattutto in relazione ai target specifici in

logica di “taxi sociale” (anziani, malati, fasce a basso reddito ecc.) o anche in relazione alle destinazioni prioritarie sopra indicate.

ELEMENTI PER LA FATTIBILITÀ E STEP DI PROGETTAZIONE

L'azione proposta si inserisce in un'idea più complessiva di riorganizzazione dell'offerta dei servizi di Tpl dell'area, in una logica di maggiore gerarchizzazione degli stessi rispetto al modello attuale in esercizio: asse portante costituito dal BRV e servizi secondari di adduzione ai “punti di raccolta” (ad esempio il già identificato nodo di La Rosa), anche attraverso servizi flessibili a chiamata del TPL e/o attraverso nuovi servizi del tipo NCC.

Ferma restando la necessità di una riorganizzazione complessiva dei servizi, il Tpl a chiamata da integrare nel modello di esercizio potrà richiedere risorse aggiuntive (potenziamento dell'offerta) oppure utilizzare risorse interamente derivanti dalla riorganizzazione dell'offerta (quindi a costo zero). Ulteriore tema da approfondire riguarda il materiale rotabile che dovrà avere caratteristiche adeguate alla tipologia delle corse, e quindi orientativamente bus di piccole dimensioni e a basso impatto per muoversi più agevolmente nei percorsi tortuosi delle aree interne della Valdera e a fronte di pochi passeggeri da caricare per ogni corsa (trattandosi appunto di servizi a chiamata).

Quanto ai servizi NCC, gestiti da operatori privati, è chiaro che il punto-chiave per la fattibilità risiede nell'intensità dell'agevolazione tariffaria e quindi nelle risorse pubbliche che potranno essere destinate al calmieramento dei prezzi delle corse, da studiare e proporre con schemi modulari a seconda dei target (destinazioni) da agevolare.

A partire da queste ipotesi le fasi per la realizzazione dei progetti possono essere codificati secondo gli step riportati di seguito:

- Studio di fattibilità per la riprogettazione dei servizi storici e l'inserimento dei nuovi servizi a chiamata (modello da utilizzare, vedi Appendice a seguire);
- Interlocazione con l'attuale gestore del Tpl e con la Regione (Ente titolare dei servizi) per la revisione del modello di esercizio e l'applicazione del modello prescelto di servizi a chiamata;
- Realizzazione dell'App per i servizi NCC;
- Interlocazione con gli operatori NCC per discutere delle modalità di funzionamento del servizio e degli incentivi tariffari.

Per concludere, il nuovo assetto/organizzazione della mobilità è nato come strumento di affiancamento per il nuovo sviluppo strategico dell'area Valdera. È per questo che le analisi effettuate hanno avuto l'obiettivo di intercettare le dinamiche del territorio, ma hanno anche raccolto le esigenze del territorio in termini di criticità e opportunità al fine di supportare efficacemente le linee strategiche di sviluppo futuro. In tal senso le prossime eventuali fasi di attuazione delle soluzioni di mobilità individuate dovranno essere supportate da strumenti via via più sofisticati (rilievi, modellistica, ecc.) in modo da affinare gli step e le fasi progettuali indicate.

4.2 TERRITORIO CAMPUS

L'approdo ad una rappresentazione di Valdera-Campus è l'esito di un impegno di tutti i soggetti a maturare e condividere una prospettiva di connessione: dalla dimensione geografica alla logica progettuale. Il percorso ha consentito di apprendere e di aumentare la consapevolezza rispetto alle opportunità e ai limiti.

Apprendere e comprendere consentono oggi di "intraprendere", con l'obiettivo di infrastrutturare un Territorio-Campus in maniera integrata. Questo significa muoversi in maniera strategica e coordinata rispetto a:

1. L'offerta scolastica e formativa;
2. L'offerta educativa (extra-scolastica)
3. L'offerta culturale (in senso lato)
4. I Servizi e in particolare la Mobilità che potenzia l'accessibilità.

1. NUOVO POLO SCOLASTICO DI I E II GRADO

2. VILLAGGIO SCOLASTICO PONTEDERA

3. NUOVA OFFERTA FORMATIVA (VALDERA 2030)

Nuovi contenitori

AMBIENTE E
AGRICOLTURA

Nuovi contenuti

ARTE E
MUSICA

TECNOLOGIA E TURISMO

4. POTENZIAMENTO OFFERTA DIFFUSA EXTRASCUOLA

ACCESSIBILITÀ

RIQUALIFICAZIONE

NUOVI SPAZI DI
AGGREGAZIONE

Su questo fronte è emersa la maggiore lacuna: ci sono poche esperienze e da molto tempo il Territorio non si confronta su una visione di futuro collegato alle giovani generazioni (cfr. Comunità).

Proprio a partire da questa valutazione ci sono le motivazioni e le condizioni per aprire un cantiere dedicato ad un Progetto educativo e formativo per i giovani in Valdera.

Alcune attenzioni sono già condivise:

- cambiare lo sguardo sui giovani per evitare di rimanere prigionieri di modi di vedere e di pensare i giovani che non trovano ancoraggi solidi nella contemporaneità;
- sviluppare uno “sguardo plurale” per cogliere le diverse “condizioni giovanili” e anche le nuove disegualianze, a partire dalla crescente povertà educativa;
- ripensare le organizzazioni per costruire “spazi comuni” di reale confronto con la realtà;
- uscire dalla logica dell’offerta e della domanda per aprire a nuove esperienze di generatività;
- immaginare percorsi di confronto e di dialogo tra le generazioni per passare il “testimone” e per affrontare insieme l’incertezza di futuro.

Il lavoro di ValderaLab consegna una mappa di “inneschi” che possono rappresentare una chance inedita:

1. La progettazione di un’offerta plurale e integrata per la scuola primaria e secondaria di primo grado. Su questo livello si registra una piena convergenza per un potenziamento della “scuola a tempo pieno” in quanto elemento di qualificazione dei processi formativi, di integrazione tra scuola e extra-scuola e come risposta più adeguata alle esigenze delle “nuove famiglie”. Ad oggi ci sono tre “intenzioni progettuali” (con diversi livelli di avanzamento e di sostenibilità) da armonizzare: la proposta progettuale di Peccioli; l’ipotesi progettuale di Terricciola; la decisione di Ponsacco. Per giungere ad una proposta condivisa si possono già oggi individuare alcuni passi:
 - Un lavoro sui dati demografici soprattutto per quanto riguarda la scuola primaria nei prossimi 10 anni;
 - Un’analisi che incrocia le nuove dinamiche della mobilità e le nuove prospettive di gestione del trasporto scolastico;
 - Verificare spazi di collaborazione tra i diversi Comuni per il sostegno reciproco su progetti riconosciuti di valore per il Campus;
 - Aprire spazi di interlocuzione con Regione Toscana e Ufficio Scolastico Regionale attraverso una solida Piattaforma progettuale condivisa;
 - Attivare competenze dedicate per intercettare risorse aggiuntive.

Una prospettiva di Campus vuole qualificarsi anche per un’attenzione prioritaria e distintiva per i “bambini speciali” la cui integrazione rappresenta un’ incredibile opportunità educativa

per l'intera Comunità educante. Su questo fronte il cantiere intende misurarsi sulla qualificazione della didattica e sull'allestimento di spazi progettati ad hoc (dimensioni e allestimenti).

Campus significa anche la progettazione e a realizzazione di un'offerta educativa nei mesi delle vacanze scolastiche (giugno-settembre) per consentire ai giovani di vivere esperienze formative e per sostenere le famiglie nel loro compito educativo ed evitare inutili e dannosi "sballottamenti".

2. Un secondo "innesco" fa riferimento al potenziamento del Villaggio scolastico di Pontedera, luogo vitale per la formazione e la crescita della gran parte dei giovani della Valdera che decidono di proseguire gli studi nella secondaria di secondo grado. Si tratta di uno "spazio comune" abitato da giovani cittadini di tutti i Comuni, un potente "incubatore" sociale e della conoscenza. Nel breve periodo la sfida è relativa al potenziamento dei luoghi di aggregazione e di incontro. Nel lungo periodo è evidente che la Comunità sarà chiamata ad immaginare un'evoluzione complessiva per quanto riguarda sia i "contenitori", sia i "contenuti", cogliendo la stretta relazione con le dinamiche dello sviluppo territoriale.

3. Allora da ValderaLab emerge una terza traiettoria di lavoro che riguarda la progettazione di una nuova offerta formativa (Valdera 2030) particolarmente connessa a due evidenti traiettorie di sviluppo che fanno riferimento all'area ambientale e a quella tecnologica.

4. Un Progetto Educativo per la Valdera è anche l'investimento che mette al centro la Comunità educante. In particolare si vuole investire per assumere con competenza la crescente domanda di sostegno alla Genitorialità, a fronte di una crescita delle fragilità delle famiglie rispetto ai compiti educativi. In collaborazione con le esperienze associative, con i servizi e con le scuole si vuole dotare la Valdera di luoghi, percorsi e progetti in grado di sostenere i "nuovi genitori".

In sintesi Territorio Campus è una prospettiva che responsabilizza l'intera Comunità rispetto alla creazione di un ecosistema educativo e formativo in grado di sostenere i compiti di sviluppo delle diverse generazioni.

5 ORIENTAMENTI STRATEGICI CONDIVISI

5.1 COMUNITA'

Sul quadrante “Comunità” si registrano importanti convergenze su tre “orientamenti progettuali”:

1. LONGEVITÀ ATTIVA E NUOVA RESIDENZIALITÀ

2. POLITICHE GIOVANILI



3. VALORIZZAZIONE PIANO DELLA SALUTE

La prima area di approfondimento progettuale è legata alle diverse età anziane e la longevità attiva

Rileggere le dinamiche socio-demografiche della Valdera attraverso la “longevità attiva” consente di aprire una riflessione sulle possibilità di ri-pensare alcune forme di attivazione, aggregazione e coinvolgimento nella vita della Comunità dei “nuovi anziani”. In particolare si può immaginare un percorso di consapevolezza rispetto a tre livelli:

“Non esistono più gli anziani di una volta”: ovvero le nuove traiettorie della vita in età anziana;

Nuove forme di socialità e di aggregazione in una prospettiva generativa;

Ri-pensare la comunità come “convivialità” delle diverse generazioni.

L’approfondimento di questi tre livelli potrebbe aprire a rinnovati processi di progettazione sociale in grado di innovare il sistema dei servizi, l’offerta culturale e le forme tradizionali di associazione.

Per non incorrere nella tipica valutazione che neppure più “i giovani sono quelli di una volta”, è necessario che ValderaLab maturi la consapevolezza di riconoscere i giovani come agenti di cambiamento e di sviluppo e di costruire politiche giovanili capaci di dare vita ad un sistema di azioni ed interventi sul territorio, che hanno l'obiettivo di offrire ai giovani mezzi, opportunità, strumenti e possibilità e percorsi che favoriscano creatività, passione, crescita professionale, tensione al miglioramento della società.

Infine, la terza area di lavoro progettuale si fonda sul “nuovo” Piano della salute come piattaforma per il benessere di Territorio

Il prezioso percorso appena concluso per la costruzione del Profilo di Comunità alla base del Piano della salute, rilancia il ruolo insostituibile della Società della salute non solo come “strumento” ma anche come “livello di governance”. In questo senso si vuole rilanciare il lavoro di approfondimento comune per il Gruppo ValderaLab, insieme ad alcuni elementi che in forma di “appunti” si intende rilanciare i seguenti asset territoriali.

Società della Salute

- Lavoro integrato tra Sociale e Sanità attraverso l’equipe multidisciplinare (**Anziani, Disabilità, Povertà**);
- Progetti individualizzati;
- Sinergia con le realtà di **Terzo Settore**;
- Ancora poco comunicato il “valore” della SdS. La sfida di rendere evidente la connessione tra il “proprio bisogno” e l’offerta (orientamento, accompagnamento; welfare d’accesso).

Nuovi bisogni sociali e sanitari

- Aumenta il numero di **persone sole e di persone fragili**;
- I Servizi sono messi sotto pressione per i “**cronici**”: poche persone con problemi ricorrenti e irrisolti impegnano molte risorse;
- Il Sistema dei Servizi non riesce a prendere in carico le persone e le persone con “nuovi” bisogni sociali. Si avverte chiaramente la necessità di una transizione verso “**nuovi modelli**” di intervento (necessità di mettere a sistema le sperimentazioni avviate con i Fondi FSE di Regione Toscana - accesso al lavoro per persone con problematiche sociali e/o malattie mentali, in condizioni di marginalità, persone anziane, con demenze lievi);
- Per quanto riguarda la **salute mentale** occorre progettare e realizzare una filiera strutturata capace di garantire un’appropriata copertura territoriale e un’integrazione delle professioni socio-sanitarie.

Centri diurni

- Nuovo Centro diurno per disabili (24) per la Valdera (presenza di una stanza multisensoriale per l’autismo);
- Si registrano problemi per un Centro diurno per anziani.

Cure intermedie

- Emerge la necessità di potenziare il segmento delle cure “intermedie” soprattutto in relazione alle dimissioni di pazienti che non possono essere assistiti a casa.

Disabilità

- Il “dopo di noi” per offrire una prospettiva a quelle famiglie che non sono in grado di garantire una cura per il proprio familiare;
- La “vita indipendente” come frontiera per alcune persone che decidono di affrontare una nuova organizzazione di vita quotidiana.

Bisogno di casa

- Aumenta la quota di famiglie senza capacità di sostenere un affitto;
- Necessità di superare la stortura di avere case popolari non assegnate e lunghe liste di famiglie in attesa di un alloggio;
- Necessità di ritornare ad un programma di edilizia popolare diffusa, all’interno di una Strategia di Urbanizzazione capace di ridurre i rischi di “ghettizzazione”;
- Avviare progetti di co-housing (anziani; progetti per il “dopo di noi”; convivenze innovative; coppie di giovani).

Bisogno di lavoro

- Molte persone si rivolgono al Comune per chiedere lavoro e il Comune non ha strumenti nemmeno per “indirizzare”. Emergono due sfide: coordinarsi con la Società della salute e andare oltre un aiuto temporaneo e molto spesso di tipo assistenzialistico, L’obiettivo è di favorire percorsi che favoriscono l’autonomia.

Anziani attivi

- In relazione alla popolazione anziana si registra la presenza di molti “Anziani attivi” che presentano grandi potenzialità sociali da reinvestire a favore della Comunità.

5.2 SVILUPPO

Questo primo lavoro di ValderaLab concentrato sugli scenari di riferimento e sulla necessità di re-investire sui servizi educativi e della mobilità, ha consentito di prefigurare il “prossimo miglio” di lavoro attorno ai quattro motori di sviluppo in parte esistenti e visibili, in altra parte da riconoscere e sostenere in una prospettiva di posizionamento e attrattività nazionale.

1. POLO AMBIENTALE



2. GIACIMENTO CULTURALE



3. POLO TURISTICO

4. POLO LOGISTICA



Insieme all'individuazione di questi ambiti di sviluppo più promettenti per la Valdera, restano aperti ulteriori filoni di approfondimento:

- La Rosa e La Fila come “polo unico” con vocazione artigianale, commerciale e industriale: quali proposte per aumentare il proprio livello di attrattività? (ad esempio: offerta di energia a costo zero attraverso il potenziamento della produzione solare e geotermica; potenziamento della mobilità con Pontedera attraverso una metropolitana leggera).
- Una prospettiva debole è quella dei Distretti rurali (30 in tutta la Toscana; senza investimenti da parte della Regione). Il Certificato di Qualità non appare sufficiente per fare un salto di qualità.
- Tensione da assumere: come tenere insieme la presenza di tre Discariche (Grillaia, Geoform, Belvedere) e la vocazione “green” del Territorio? La “sostenibilità” come chiave che può ricomporre una visione di Territorio, con una visione di “ecologia integrale” che tiene insieme l'ecologia ambientale e l'ecologia umana (Logica della Laudato si, Papa Francesco).

- Terricciola: la specificità è data dall'integrazione tra Agricoltura e Turismo (24 cantine sul territorio con eccellenze riconosciute); presenza di alcuni importanti player come Hilton (Grand Vacations Borgo Alle Vigne); prospettiva di "villaggio agricolo" per ospitare turisti in crociera.

È proprio a partire dalla consapevolezza e riconoscimento degli ambiti sopra accennati che sarà possibile in una "seconda fase" orientare ValderaLab su alcune piste di lavoro:

1. Neo-industrializzazione fa riferimento alla prospettiva di tornare a vedere nella città-territorio della Valdera un centro di produzione post-moderno, caratterizzato dalla capacità di addensare competenze trasversali e di attrarre nuovi produttori ambientali, culturali, turistici e logistici;
2. Neo-infrastrutturazione rappresenta la prospettiva di realizzare il potenziale infrastrutturale di cui gode quest'area baricentrica tra Firenze, Pisa e Volterra e di ripensare la dimensione comunitaria, socio-sanitaria e di servizi al benessere come grande infrastruttura sociale di territorio.
3. Neo-destinazione, infine, consente di definire un piano di destinazione non solo per colmare un oggettivo gap turistico rispetto ad altre aree italiane di simili dimensioni, ma di finalizzare la strategia di sviluppo proposta creando alleanze sovra-locali e condizioni contestuali per riconoscere gli attuali produttori di cultura, attrarre creativi e artisti o nuove industrie creative, valorizzare i flussi sportivi e costruire nuove destinazioni culturali-ambientali di area vasta.

APPENDICE MOBILITÀ:

LA PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATA E LOCALE DA CUI SI È PARTITI

Il sistema della mobilità della Valdera è condizionato in primo luogo dai livelli di pianificazione e programmazione territoriale e dei trasporti che impattano sull'area, indirizzando lo sviluppo delle infrastrutture di mobilità e l'organizzazione dei servizi. Sotto questo profilo è importante tener presenti i seguenti Piani e Programmi di livello sia sovraordinato (regionale e area vasta) che di livello locale/comunale:

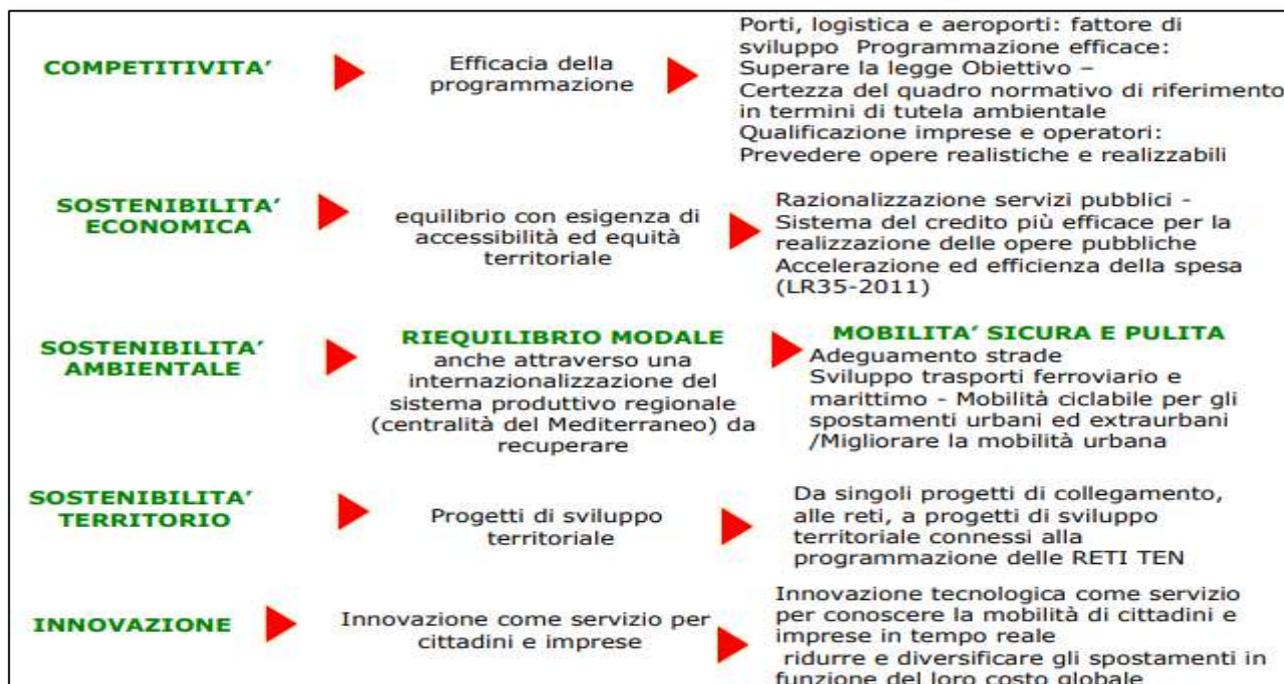
- Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) della Toscana del 2014
- POR CREO FESR 2014-2020
- Accordo Quadro Regione Toscana-Rfi (Aprile 2016)
- Nuovo Contratto di servizio con Trenitalia 2020-2034
- Contratto Ponte del TPL 2018-2019
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) del 2006 aggiornato al 2014
- Piano di Area Vasta PAV
- BICIPlan del Comune di Pontedera

Il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) della Toscana, approvato ad inizio 2014, persegue i seguenti cinque obiettivi generali:

- 1) Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale
- 2) Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico
- 3) Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria
- 4) Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana
- 5) Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti

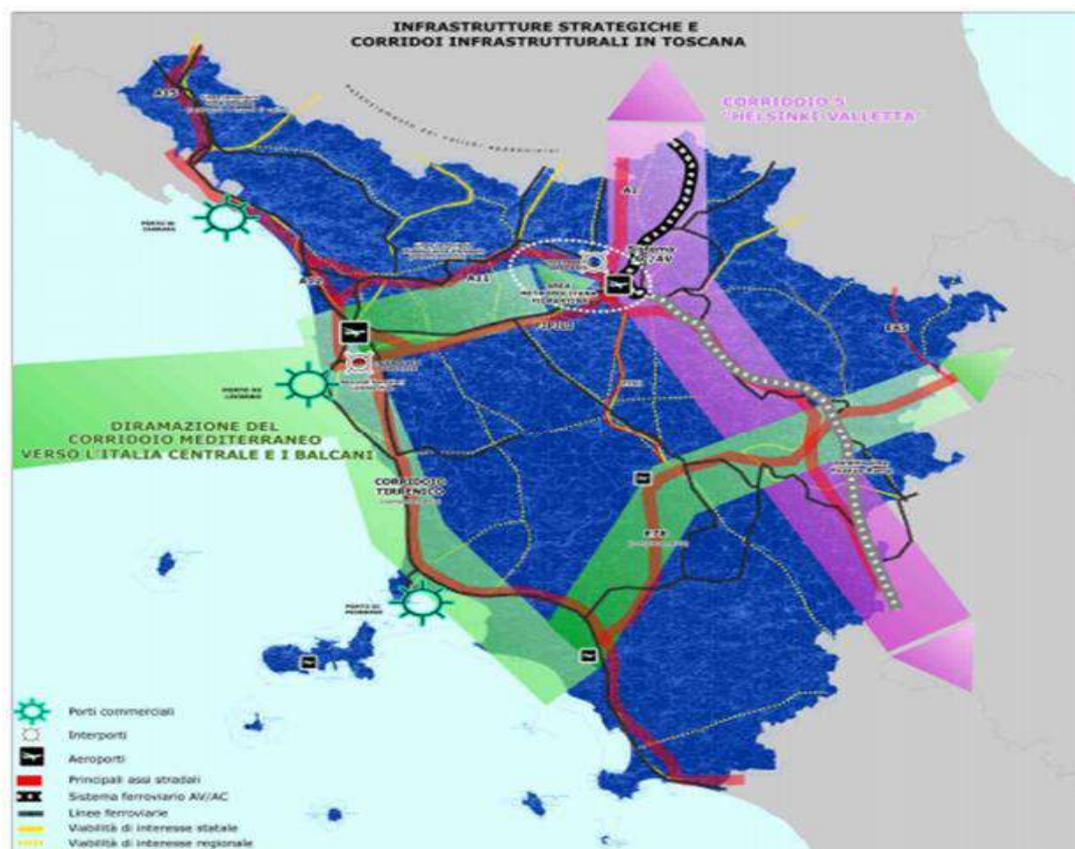
Le strategie da adottare per il raggiungimento di questi obiettivi sono riassunte nella **Fig. 1**.

Fig. 1 - Le strategie del PRIIM della Toscana



Nella Fig. 2 che segue sono mappate le infrastrutture strategiche definite dal PRIIM della Toscana.

Fig. 2 - Le infrastrutture strategiche definite dal PRIIM della Toscana



Nel PRIIM della Toscana una serie di azioni di Piano hanno un impatto diretto sulla Valdera e sul suo territorio allargato. Le principali tra queste possono essere raggruppare e riassunte in tre grandi ambiti: le grandi opere, il trasporto pubblico locale e la mobilità sostenibile.

a. *Le grandi opere per la mobilità nazionale e regionale:*

- ✓ Realizzazione, a carico dei privati, di un collegamento ferroviario tra il porto di Livorno ed il nuovo scalo merci di Pontedera;
- ✓ Adeguamento e messa in sicurezza della strada di grande comunicazione (SGC) Firenze-Pisa-Livorno;
- ✓ Programmazione pluriennale sulla viabilità di interesse regionale;
- ✓ Adeguamenti e varianti per la strada regionale SR 439 Sarzanese-Valdera.

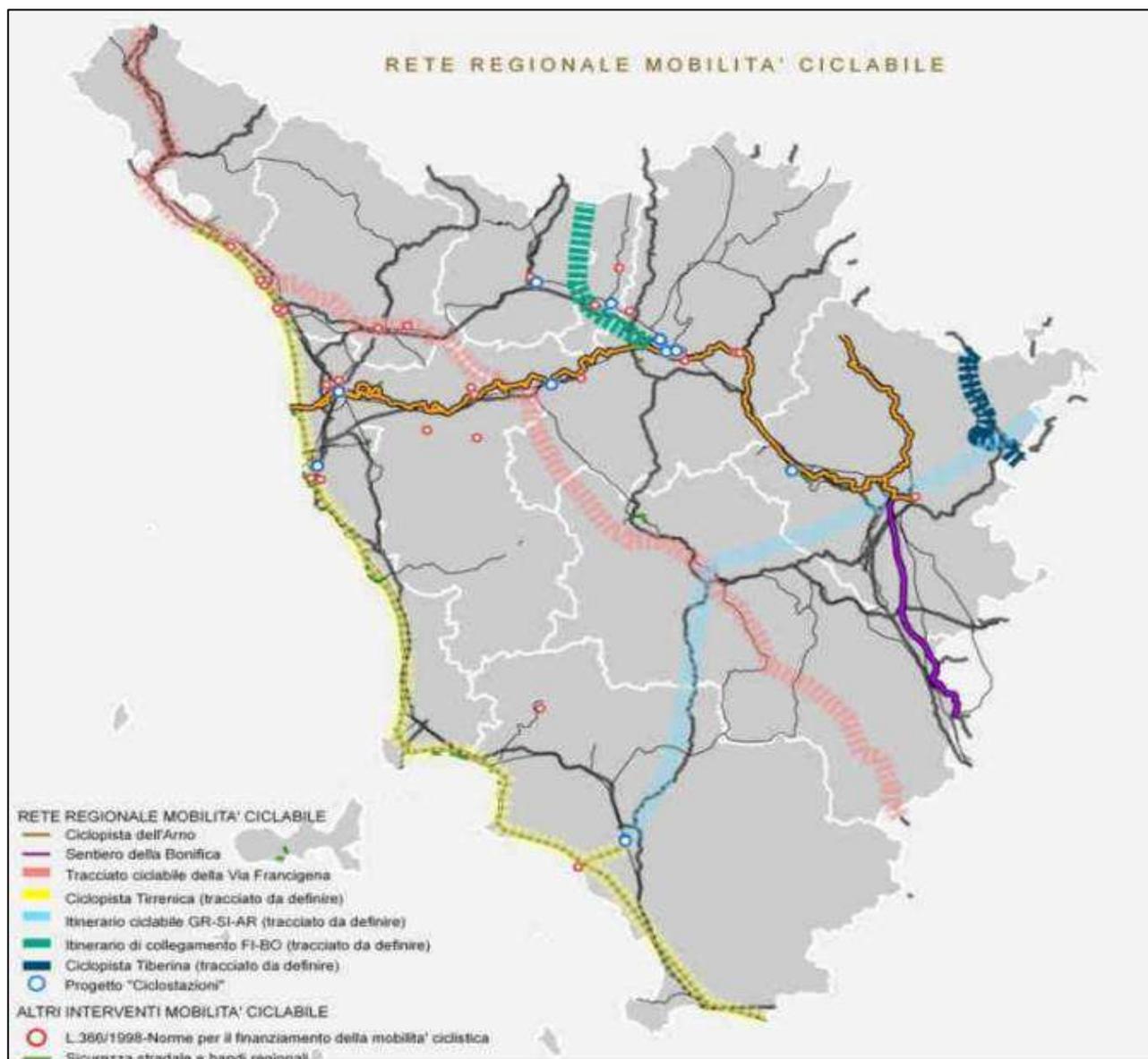
b. *La qualificazione del sistema del trasporto pubblico (gara del Tpl su gomma per l'ambito unico regionale):*

- ✓ Adozione di costi e ricavi standard;
- ✓ Un "ambito unico ottimale" per ottimizzazione le risorse attraverso un unico gestore del TP;
- ✓ Una nuova gerarchia delle reti (ferro, gomma, adduzione).

c. *Mobilità sostenibile, innovazione, infomobilità:*

- ✓ Avvio della realizzazione del sistema integrato «Ciclopista dell'Arno» ed interventi per la mobilità ciclabile (ciclostazione di Pontedera) (Fig. 3).

Fig. 3 La rete regionale della mobilità ciclabile



Per ciò che riguarda il **Programma Operativo Regionale del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR CREO 2014-2020)** (Fig. 4), l'impatto sulla mobilità della Valdera è determinato soprattutto dalle azioni messe in campo nell'ambito dell'Asse prioritario 4: *"Sostenibilità ambientale - Sostenere la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori"*, in particolare in relazione all'Obiettivo Specifico: *"Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane"*, nell'ambito del quale si segnalano le seguenti Azioni:

- Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto;
- Rinnovo del materiale rotabile;
- Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub.

Sono inoltre in atto progetti per l'estensione delle piste ciclabili.

Fig. 4 - L'articolazione del POR CREO 2014-2020



Da evidenziare anche l'Accordo Quadro tra Regione Toscana ed RFI del 2016, con durata di 5 anni, per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. In particolare, «l'obiettivo è far crescere in Toscana il numero degli utilizzatori del treno, incrementando la capacità dell'infrastruttura e aumentando velocità e regolarità dei collegamenti».

Gli interventi di interesse per la Valdera sono principalmente due: il potenziamento del collegamento Firenze-Pisa (in programma) e la riqualificazione della stazione ferroviaria di Pontedera-Casciana Terme (già realizzato).

Per ciò che riguarda i servizi ferroviari, è da ricordare il nuovo Contratto di servizio sottoscritto tra Regione Toscana e Trenitalia, i cui numeri principali sono riepilogati nel riquadro qui accanto.

Durata: 10+5 anni (dal 2020 al 2034)
Corrispettivi: 236 mln /Anno (flat nei primi 5 anni)
Offerta: 22.000.000 treni*Km, 500.000 bus*Km /Anno
Passeggeri: circa 70.000.000 pass /Anno
Passeggeri*Km: circa 3.200.000.000 pass*km / Anno
Piano degli investimenti:
- 840 milioni per l'acquisto di nuovi treni
- 400 milioni per revamping/ciclica, impianti e nuove tecnologie

Il Contratto di servizio prevede, oltre ai nuovi treni, il miglioramento del monitoraggio dei livelli di servizio, il miglioramento delle informazioni all'utenza, il "Bonus pendolari": tutte azioni di cui il territorio della Valdera potrà beneficiare per i propri collegamenti ferroviari (nodo di Pontedera) e quindi per i cittadini che ne usufruiscono.

Rilevante per gli interventi sul territorio è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il quale promuove per il sistema di mobilità e trasporti - anche attraverso il coordinamento dei piani di settore provinciali e dei piani strutturali e in assenza del piano

strutturale e degli altri strumenti di pianificazione comunale -, il miglioramento dell'accessibilità al sistema insediativo e degli standard di sicurezza delle infrastrutture viarie di trasporto, nonché il completamento dei principali itinerari di trasporto e l'integrazione funzionale tra le diverse modalità di trasporto e reti di servizi.

I PTCP ha 18 obiettivi specifici rilevanti per la mobilità, legati a:

- Potenziamento/salvaguardia/razionalizzazione delle infrastrutture;
- Miglioramento dell'accessibilità territoriale di persone e merci;
- Integrazione funzionale delle reti infrastrutturali per la mobilità delle persone e delle merci.

Gli interventi previsti dal PTCP di impatto nell'area della Valdera sono i seguenti:

- Per le infrastrutture ferroviarie: il recupero della linea dismessa Lucca-Pontedera, il recupero della linea dismessa Volterra-Saline di Volterra e il potenziamento del nodo di Pisa;
- Per le infrastrutture stradali: interventi di messa in sicurezza nella SGC Fi-Pi-Li e una serie di interventi nella SR439 Sarzanese-Valdera, quali l'adeguamento e rettifica in località La Rosa, la variante di Castelnuovo Val di Cecina, la variante di Ponsacco, il ponte sull'Arno e viabilità di collegamento, la variante ai centri di Cascine di Buti e Bientina, l'adeguamento e rettifiche nel tratto compreso tra La Rosa di Terricciola e Montecatini-Val di Cecina.

A livello locale è significativo il **BICIPlan del Comune di Pontedera approvato nel 2017**. Obiettivo del Piano è quello di *"promuovere un modello sostenibile di mobilità, alternativo a quello fondato sull'uso esclusivo dell'auto privata, occorre quindi realizzare non delle singole piste ciclabili, bensì una rete di percorsi ciclabili, sicuri, interconnessi con altre modalità di trasporto, e servizi e strutture dedicate"*. Sono previsti due livelli di rete: la rete portante e la rete di supporto.

La rete portante prevede:

- 12 percorsi portanti (ciclopiste) radiali rispetto al centro storico, che assicurino il collegamento tra le frazioni esterne, i quartieri residenziali e il centro;
- 3 percorsi verdi (greenways) che ripercorrono tracciati naturali, oggi non pienamente accessibili, negli ambiti fluviali del Fiume Arno, Fiume Era e Canale Scolmatore.

La rete di supporto è concepita come rete che:

- ✓ Servirà in modo capillare i diversi quartieri della città, garantendo un'adeguata accessibilità ai principali attrattori;
- ✓ Si svilupperà all'interno di "zone protette", in cui gli interventi di moderazione del traffico saranno finalizzati a ridurre la velocità e l'invadenza dei mezzi motorizzati;
- ✓ Insieme a tali interventi, garantirà una migliore fruibilità dei quartieri cittadini e dei loro spazi aperti da parte delle utenze non motorizzate, pedoni e ciclisti in primo luogo.

Il BICIPlan è corredato da Linee guida per la progettazione delle ciclopiste.

Infine è utile richiamare, tra i documenti di pianificazione e programmazione rilevanti per la Valdera, un'iniziativa in project financing. Si tratta di un progetto denominato **«Piano di Area Vasta» per la mobilità su ferro delle merci e delle persone della Toscana Occidentale** proposto dalla società di ingegneria «Ferrovie Toscane» (Fig. 5). Il Piano, nel prevedere un ampio riassetto della rete ferroviaria regionale toscana nel quadrante territoriale delle province di Pisa, Livorno e Lucca, individua tre nuove tratte ferroviarie, tra cui la «Porto Ferroviario della Valdera» (PFV). È questo un insieme di opere ferroviarie capaci di aumentare la competitività del sistema logistico e del trasporto (di merci e persone) sul territorio della Valdera. È previsto un nodo ferroviario complesso nel Comune di Pontedera nel quale si innestano tre nuove linee ferroviarie:

1. Collegamento ferroviario con il Porto di Livorno
2. La linea Lucca-Pontedera
3. La dorsale della Valdera per il collegamento con Volterra

Fig. 5 - Il progetto dei porti ferroviari della Toscana Occidentale

