



# CAMPI BISENZIO PER UNA CITTÀ DAVVERO METROPOLITANA

a cura della redazione  
con un'intervista a  
**EMILIANO FOSSI**  
e un testo di  
**LETIZIA NIERI**

**IL 23 NOVEMBRE\*\*\*, GIORNO DELL'ARRIVO DEL TRAM A CAMPI BISENZIO FU FESTA GRANDE; TUTTO IL PAESE VENNE ADDOBBATO A FESTA E AI FESTEGGIANTI PARTECIPÒ ANCHE IL COMUNE DI FIRENZE INVIANDO IL GONFALONE. ALLE ORE 11 DI MATTINA DI QUEL GIORNO TUTTA LA POPOLAZIONE CAMPIGIANA È PRESENTE ALL'ARRIVO DEL TRAM NELLA FERMATA PRINCIPALE DI PIAZZA DANTE.**

\*\*\*del 1879. Ci perdonerete la ‘suspence’ ma nella cronaca, vera, di 135 anni fa abbiamo ommesso l’anno per formulare il nostro auspicio: che presto quel giorno ritorni e Campi Bisenzio possa tornare ad essere collegata da un tram a Firenze.

Probabilmente si userà la linea ferroviaria esistente o forse ritornerà in auge un collegamento tra Prato e Firenze che proprio come più di un secolo fa, passava per Campi Bisenzio. Ovviamente ciò non vuol dire che Campi sia sconnessa dalla realtà circostante, anzi rappresenta quasi il baricentro di quell’area che si allunga dal campanile di Giotto al Castello dell’Imperatore che nel caso pratese è Federico II mentre quello che ordinò la fortificazione del borgo di Campi Bisenzio era Carlo Magno!

Campi è pienamente dentro il reticolo naturale della piana fiorentina e del progetto delle ciclovie, è una città giovane e dinamica con la giusta ambizione di contribuire alla costituzione, vera, della città metropolitana. In che modo? TXT lo ha chiesto al Sindaco, Emiliano Fossi, e alla Responsabile del Settore Pianificazione del Territorio del Comune, l’architetto Letizia Nieri.

**Sindaco, ci siamo quasi: nei prossimi mesi prenderà forma la città metropolitana cui spesso lei ha attribuito la caratterizzazione di “centralità diffusa”, ci spieghi meglio...**

Centralità diffusa è un pensiero e una priorità.

È il pensiero che si pone chiunque amministra e prova a farlo bene (nel senso di provare a inserire tutti gli ingredienti del buon governare, in particolare la visione lunga) guardando intorno e capendo il momento storico. Pensando al bene dei cittadini. Muovendo i propri passi in leggerezza a lungimiranza. È la priorità per chi amministra oggi e sa che da soli non si può immaginare una politica di comunità di lungo periodo. Ed è un pensiero e una priorità soprattutto a Campi Bisenzio, città di 45.000 abitanti, alle porte di Firenze che ha accanto compagni di viaggio come Sesto Fiorentino, Scandicci e le altre cittadine della piana.



## CAMPI BISENZIO: A REAL CITY

*23 November 1879, the day when the tramway arrived in Campi Bisenzio, was a real event; the town was decorated for the celebration and Florence City Council send its banner to participate in the festivities.*

*At 11 in the morning, the whole population was present for the arrival of the tram in the central piazza of the small town...*

*Nowadays Campi Bisenzio does not have a tramway connecting it to Florence but this does not mean it is disconnected from the surrounding realities, on the contrary it almost represents the focal point: its fortification was ordered by Charlemagne. Campi is naturally inside the network of the florentine plain, it is young and dynamic city with the right ambition to contribute to the formation of a metropolitan city. How? TXT asked Campi Bisenzio’s mayor, Emiliano Fossi, and the Councillor for Territorial planning, Archt. Letizia Nieri.*

*Mayor, in the next few month the metropolitan city you often talked about and defined as “diffused centrality” will shape up. Can you explain? Diffused centrality is a concept and a priority. It the aim of*



A lato la Rocca di Campi che fronteggia il borgo costruito per effetto di un decreto dell’imperatore Carlo Magno nell’anno 800. Sopra il Sindaco, Emiliano Fossi.

*those who govern a city, trying to look ahead. Keeping citizens in mind. Moving the steps softly but with farsightedness. It is a priority because it is impossible to imagine cooperative politics alone. And this is particularly true for Campi Bisenzio, 45.000 souls, at Florence's door, surrounded by the other small cities of the plain such as Sesto Fiorentino and Scandicci.*

#### *Can you define diffused centrality?*

*It means imagining how a great place like the Piana Fiorentina can become even greater thanks to every little resource this territory has to give. Identity resources and political development that can turn into a real added value for citizens, becoming services, projects, development processes, opportunities, occasions both in the "traditional" and in the modern context. Regeneration is key to positively affect the population. A group of microcosmos giving back the city a new vision, with global identities and pluralities.*

#### *A "practical" process of cultural and political openness?*

*Yes, an operational path able to affect in social and economic terms. Through the peculiarities involved, the development of the territory can be implemented, it can breathe again, talents and ideas can circulate again and the conditions to compose a puzzle of new opportunities in the greater city.*

#### *What does this mean for Campi?*

*The idea is to stimulate the image of "greater florentine city" starting from the characterisation of our selves inside the metropolitan city, creating two virtuous circles: a spur to politically and culturally discuss the idea of a composite city, with productive spaces for the whole city of Florence; and the ability to create peculiarities and identities for Campi Bisenzio, not in a picture of independent development but in a picture of diffused deve-*

#### **Che significa allora centralità diffusa?**

Significa immaginare una grande città della Piana fiorentina che diventa "grande" grazie alle risorse che ogni pezzo di questo territorio riesce a portare.

Risorse identitarie e di sviluppo politico culturale che diventano valore aggiunto per i propri cittadini e per tutti quelli che "vicini di casa" possono usufruirne. Sono risorse identitarie che si concretizzano in servizi, progetti, processi di sviluppo, opportunità, occasioni che hanno un impatto sul piccolo e sul grande, sia nel contesto "tradizionale" che nel contesto nuovo metropolitano.

La rigenerazione dei grandi contesti confinanti può essere raggiunta attraverso l'individuazione di luoghi strategici, forme di sviluppo, caratterizzazioni e idee, nelle quali intervenire con operazioni puntuali che possano ripercuotersi positivamente intorno.

Un insieme di microcosmi perfettamente funzionanti che non restituiranno alla città la sua immagine perduta ma una nuova visione, con identità e pluralità globali.

#### **Un processo "pratico" di apertura politica e culturale?**

Sì, un percorso operativo in grado di agire sul piano sociale e economico. Attraverso le peculiarità messe in campo che diventano attrattive e quindi dote per l'intera città metropolitana si opera per lo sviluppo del territorio specifico, lo si fa respirare, si fanno muovere i talenti e le idee e si creano i presupposti per aggiungere al contesto allargato parti necessarie per comporre il puzzle di opportunità e proposte della "grande" città.

#### **Che significa per Campi?**

L'idea è stimolare l'immagine della "città grande fiorentina" partendo dalla caratterizzazione di noi stessi all'interno della città metropolitana, creando due virtuosi processi: uno stimolo alla discussione politica e culturale di tutta la piana fiorentina verso l'idea di una città composita, con spazi generativi di interessi stimolanti (e quindi caratterizzanti) per tutta la città di Firenze; e una capacità di creare caratterizzazioni e identità per Campi Bisenzio non più in una logica di sviluppo autonomo ma in una logica di sviluppo diffuso.

Così facendo prendono significati completamente diversi il parco della piana, la futura tramvia e soprattutto prendono nuove dimensioni attrattive le idee dei coworking e fab lab che stanno per nascere. La cultura, il teatro cittadino, diventano pezzi identitari del Luogo ma facenti parte di un disegno articolato e vasto.

#### **Campi, dunque, come città policentrica e integrata?**

Nello stato di "flusso permanente" della società, si assiste al passaggio dal modello di città centrale a quello policentrico o integrato, fino alla più contemporanea definizione della città come

“rete o ragnatela di attività”, caratterizzata da nodi e luoghi di flusso. L'identità di un luogo è formata dal mosaico delle identità dei singoli “Luoghi” della città: identità locali di cui si deve incoraggiare e favorire la formazione e il rafforzamento, qualora già non esistano, o che devono essere recuperate, qualora si siano smarrite. Valorizzare e far interagire queste identità in fieri significa, in prospettiva, favorire la formazione di una comune integrazione entro una composita “immagine collettiva” che può ben rappresentare l'intera grande città.

Alla visione eccessivamente “chiusa” della città viene sostituita una visione più contestuale e strutturale: viene riconosciuto infatti che l'identità ed il carattere di una città sono formati non solo dalla struttura fisica ma anche dalle connotazioni che si sviluppano per percorsi relazionali fatti di persone che decidono di incontrarsi in un luogo. Fare qualche chilometro in più per condividere un progetto. Riunire professionisti per ritrovarsi su una sperimentazione interessante. Essere attirati dall'idea di trovare qualcosa di fresco, unico e particolarmente vero.

Un luogo aperto e che guarda avanti e oltre è uno spazio in grado di modificarsi e muoversi.

È un luogo che recepisce nuove idee, è un contesto che crede nelle proprie capacità territoriali. È un contesto che vive di relazioni diffuse che arricchiscono dentro e fuori.

lopment. Doing so the Lowland Park, the future tramway and many other project acquire a completely different dimension. Culture and theatre for example become identities of the place but are still part of a bigger picture.

#### *Campi as a poly-centric and merged city?*

Nowadays, in the “continuous flow” of society, the central model of the city has been substituted by the poly-centric one, until the more contemporary definition of the city as a web of activities. Local identities have to be favoured and encouraged: making the players interact means the create a “collective image” that can represent the city as a whole. To the closed vision of the city, a more structural and contextualised vision is substituted: an open place, looking forward and beyond is a space able to modify and move itself.

*From strategies to planning. The Archt. Letizia Nieri help us understanding Campi Bisenzio's urban context and future development.*

#### **THE METROPOLITAN CITY: EFFECTS AND MEASURES**

*In Campi's territory, a first wave of industrialisation led to a general indifference for the territory and to a preference for larger establishments and main roads, downgrading smaller villages and causing unavoidable urban decay. From a few years, greater attention has been paid to historical centres and architectural heritage thanks to specific policies.*

*The attention is particularly addressed to the renewed usage of older and ancient structures in the city, so to make them actively involved in the development of the city. Campi is a good example of the mixture of a former farming environment with an industrial city. Now Campi is a multiracial and multiethnic dimension, which in turn endangers local traditions and a loss of identity: so now more than ever it is important to have a quality urban project, in order to recreate the unity inside the city limits.*

*The Territory of the Piana was the subject of many studies and projects during the years and in the fifties it was already clear the necessity to organise the road system taking into account all the other territories of Florence, Prato and Pistoia.*

*At the beginning of the nineties the first definition of metropolitan city appears and finally in 2014 the concept was ratified by law. At the same time, the definition of the Parco della Piana was signed in 2005. Among the various steps to guarantee an adequate level of environmental protection, it is now necessary to address the functional development of Florence airport, especially when mobility is affected.*

*Other developments include motorways, railway underpasses and the new high-speed railway station, the finishing of*

**Dalle strategie alla pianificazione.**

Ci rivolgiamo quindi, all'architetto Letizia Nieri per inquadrare Campi Bisenzio nel contesto urbanistico della futura città metropolitana e di descriverne gli scenari futuri.

#### **La città metropolitana: effetti e misure**

Nel territorio di Campi e non solo, si è assistito ad una fase di prima industrializzazione in cui si è sviluppata una certa indifferenza per le caratteristiche specifiche del territorio tanto da esaltarne e sfruttarne solo gli aspetti quantitativi; grossi insediamenti in aree strategiche vicine a grosse arterie di traffico hanno declassato le vie secondarie e anche i cosiddetti centri minori, che tutt'oggi risentono dell'urbanesimo concentrato nei grandi agglomerati urbani, provocandone un'inevitabile degrado.

Da alcuni anni si assiste ad una maggiore attenzione per i centri storici ed il patrimonio edilizio esistente attraverso una legislazione specifica che tende a tutelare e difendere le realtà degne di una difesa attenta e mirata. L'attenzione è rivolta alla riutilizzazione delle antiche strutture fisiche della città, in modo che queste partecipino attivamente allo sviluppo della città e ne facciano parte integrante, non siano cioè solo parti obsolete e prive di utilità per la vita socio-economica del territorio.

La realtà di Campi degli ultimi anni è un po' il riflesso del dibattito urbanistico contemporaneo sul tema del rapporto fra ambiente ex agricolo che non può di certo limitarsi ad un'immagine arcadica fuori dalla contemporaneità e il modello della città industriale, dello sviluppo incosciente e autoreferenziale, che stravolge tutto e massimalizza in senso solo capitalistico la realtà dei luoghi, annullandone così la loro storia e la loro appartenenza sociale.

Una sorta di periferia urbana, la cosiddetta anticittà dove il modello della città storica ha perso potere, non tanto perché essa si localizzi altrove, ma perché non costruisce più un centro fisico dove insediarsi e rappresentarsi. Sempre di più negli ultimi anni Campi si sta trasformando in un centro multirazziale, multi-etnico, che rappresenta da una parte un rischio di frammentazione dell'"unità del comportamento" nella perdita dell'identificazione fra modelli culturali locali e globali, che rappresentano il vivere contemporaneo. Si torna quindi ad un concetto di unità ideologica nella infinita differenziazione, sempre di più oggi si tende quindi alla "qualità" del progetto urbano e proprio per ricreare quell'unità che potrebbe essere a rischio.

Campi Bisenzio per identità e carattere diventa città diffusa della Piana fiorentina la cui misura e scala si ritrovano nel tracciato geometrico della maglia centuriale che diviene disegno unitario del territorio sia nella parte agraria che urbana. "Sprawl" è sinonimo di città diffusa e designa, secondo l'enciclopedia Treccani, l'espansione a bassa densità e ad alto consumo di territorio pro-

pria di molte aree urbanizzate contemporanee. In realtà oggi i fenomeni urbani sono sempre più collegati al concetto di “rete”, in qualità di reti insediative, infrastrutturali, ambientali e produttive. Insieme al concetto di rete si fa avanti sempre più quello di “flusso”, inteso come passaggio di merci, persone, informazioni e transazioni economiche. Ciò implica una visione più dinamica dello spazio urbano, che si modifica volta per volta secondo le esigenze dell'uomo. Lo urban “*sprawling*” come modello di crescita vista come effetto negativo del modello di città infinita e la città pubblica come modello di crescita sostenibile, più policentrica e meno “a macchia d'olio”.

La diffusione urbana è stata vista non come “*sprawl*” da coloro che prefiguravano negli anni '80 un nuovo modello di Terza città, come progetto di città diffusa, molecolare, tenuta insieme da una fitta rete di relazioni economiche e sociali. Ma questo modello negli ultimi anni ha evidenziato tutte le sue lacune dovute soprattutto alla inefficienza proprio del sistema infrastrutturale, mediocre e insufficiente. Per prime sono appunto le grandi opere infrastrutturali a mostrare la loro scarsa qualità prestazionale come i nodi aeroportuali e portuali, le ferrovie, le autostrade, la viabilità urbana. Da qui negli anni Novanta è nato un nuovo modello di sviluppo urbano emerso in diversi ambiti territoriali: nel Nord-Est con il corridoio adriatico tra Marche e Abruzzo, in Toscana tra Firenze e Prato, lungo la direttrice emiliana e più in generale nella pianura padana. Siamo passati così dal modello dell'anticità a quello della città di nuova connotazione, con le sue recenti polarità ben definite: centri commerciali, outlet, multiplex e parchi tematici da collocare in posizioni strategiche vicino alle reti di grande scorrimento urbano o extraurbano.

Le città oggi portano situazioni problematiche sia a livello sociale che economico (disoccupazione delocalizzazione delle imprese) è quanto emerge dal documento del DPS Metodi ed obiettivi per un uso efficace dei Fondi Comunitari 2014-2020 (dicembre 2012), il quale individua tra specifici ambiti di intervento, il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città. Inoltre le misure sulle quali si privilegia un'attività specifica sono: welfare locale, mobilità interna ed extraurbana (tema vitale in termini di miglioramento della qualità della vita e di competitività), riqualificazione urbana e sicurezza urbana; così come pone l'attenzione sui punti di forza e sulle potenzialità: le città sono luoghi privilegiati di innovazione e dei centri di eccellenza, ma anche i luoghi dove si concentra l'immenso patrimonio artistico dell'Italia. Le aree urbane risultano essere cruciali in riferimento anche alle politiche ambientali e di efficienza energetica che favoriscono la transizione verso un'economia a bassa emissioni di carbonio in tutti i settori, tra cui i trasporti sostenibili. La stessa politica europea sostiene i sistemi insediativi

*the Mezzana Perfetti Ricasoli and of the third lane between Barberino di Mugello-Firenze Nord, parking facilities near railway stations and particularly the redevelopment of tramway lines. The tramway system in particular represents an improvement for collective mobility and environmental pollution; as a matter of fact inside the Assessment for Sanitary Impact in 2005, in order to improve air quality and to reduce fine dusts, it was suggested both the planning of the Bosco della Piana (NdT a forest), a reforestation project, and the development of the tramway system.*

*Slow mobility*

*Cycle paths in the Piana, the network of historical trails, the cardo and the decumanus, the Roman centuriation... anthropic factors mix with natural ones, transforming and developing the territory. The Piana Fiorentina is an habitat favourable for human settlement therefore manmade transformations have been widespread and substantial, such as land reclamation and aqueducts, historical villages and scattered settlements around the territory, etruscan-roman works and the traces of the medieval age: every piece can lead to a better understanding of human history and the conquest of the territory during the centuries. The inhabited villages in the Piana are near waterways and the roman centuriation constitutes its settlement structure. There are fewer and fewer examples of the farming past of this area and sporadic rows along secondary streams and country roads are seen as an obstacle to intensive farming and agricultural mechanization... Nevertheless, slow mobility constitutes a beneficial element for urban and periurban space, and it can represent a structural aim on which to base a different culture of mobility and travel. In the case of the Piana Fiorentina, among the goals, there is the redevelopment and rebuilding of the ecological networks through*

## Campi Bisenzio

Campi Bisenzio

Osmannoro IDP  
Osmannoro

Quaracchi

San Donato

### La mobilità intermodale come obiettivo strutturale Il sistema tranviario

Il territorio della Piana è stato oggetto di vari studi e progetti nel corso degli anni, già dai tempi del Piano Intercomunale che nel 1956 fu redatto con la consulenza del prof. Giovanni Astengo e il coordinamento dell'arch. Adriano Montemagni. Già in quegli anni si evidenziava la necessità di organizzare la viabilità generale e l'interrelazione tra le diverse parti di questo territorio attraverso un'idea di area vasta che doveva definire il modello di sviluppo del territorio tra Firenze, Prato e Pistoia.

Bisognerà arrivare agli inizi degli anni '90 per avere la prima definizione di Città Metropolitana che verrà definitivamente sancita attraverso la legge n. 56 dell'aprile del 2014. Successivamente il primo Protocollo d'intesa tra Regione ed Enti interessati alla



*the individuation of potential environmental connections between mountains, the plain and the river Arno.*

*Of course, an alternative way of travelling is also addressed through the maintenance and updating of country walkways, cycle paths, accessibility to villages and main roads. To guarantee these activities it is essential to constitute a single web dedicated to alternative mobility, when, currently, the many portions and fragments of horse paths, cycle paths, walkways and so on are characterised by fragmentation.*

*The project network could not only make its management more efficient but also make the park more operative and enjoyable and highlight the cultural heritage of the Piana, next to providing an alternative daily type of mobility, that could become competitive with private motorised transports.*



zana Perfetti Ricasoli, il completamento della terza corsia Barberino di Mugello-Firenze Nord, parcheggi di interscambio con il sistema tranviario, e in particolare il potenziamento del servizio pubblico nell'area metropolitana, con la Linea tranviaria T2, nel tratto Piazza Libertà-Aeroporto A. Vespucci, e la Linea tranviaria T3.1, Stazione SMN-Careggi. A quest'ultima previsione si aggiunge quella definita all'interno dell'Accordo di Programma per il completamento del sistema tranviario dell'area fiorentina che è stato sottoscritto dai Comuni di Sesto F.no, Campi Bisenzio, Firenze e Bagno a Ripoli il 24 aprile scorso, in coerenza del Sistema tramviario dell'area metropolitana in cui è prevista la linea 1 e da Scandicci a Firenze SMN, la Linea 2 da aeroporto a Piazza della Libertà, la Linea 3 da Firenze SMN a Careggi, la Linea 4 da Firenze Leopolda a Firenze Le Piagge, la Linea 2 alternativa al centro storico da Firenze SMN a Piazza della Libertà, estensione della Linea 3 a Bagno a Ripoli e Rovezzano, la linea 2 sottoat-traversamento al centro storico, e in particolare il prolungamento della linea 3.2 del Sistema tramviario fiorentino nel Comune di Bagno a Ripoli, e le estensioni delle Linee verso Campi Bisenzio e Sesto F.no. Il Sistema tramviario dell'area metropolitana costituisce un miglioramento della mobilità collettiva in un ambito ampio di area vasta anche al fine di migliorare l'inquinamento atmosferico; infatti all'interno della Valutazione d'impatto sanitario (VIS) del 2005 per il Termovalorizzatore in funzione di un miglioramento dell'aria e dell'abbattimento delle polveri sottili quale misura compensativa del territorio, si prevede oltre alla realizzazione del cosiddetto Bosco della Piana come opera di rinaturalizzazione e nuova piantumazione, la dotazione di un sistema tramviario che ottimizza non solo le soluzioni mitigatorie ambientali, ma anche quelle di un'efficace mobilità del sistema della Piana fiorentina. Il Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico stabilisce già nel 2007 contenuti che concernono nello specifico la qualità paesaggistica del territorio toscano rafforzando alcune integrazioni normative tra cui una progettazione e una messa in opera di infrastrutture che perseguano la migliore contestualizzazione paesaggistica.

### **La mobilità intermodale come obiettivo strutturale**

#### **La viabilità slow**

Le reti ciclabili e le strade marezzane della Piana, la trama dei percorsi storici, il cardo e decumano, la rete centuriale ... fattori antropici che si mischiano con quelli naturali dei percorsi idrici che strutturano il territorio e trasformano il paesaggio. La Piana fiorentina come altre realtà di pianura, rappresenta un habitat favorevole all'insediamento dell'uomo pertanto le trasformazioni antropiche sono state pervasive, quali le opere di bonifica e di regimazione idraulica, i nuclei storici e gli insediamenti sparsi nel

territorio, le opere etrusco-romane e la trama dei percorsi storici di epoca tardomedievale che sono testimonianza della storia dell'uomo e della sua conquista del territorio. La sporadica presenza dei mulini costituiscono ancora il simbolo della natura di questi luoghi, strettamente connessa allo sfruttamento delle risorse naturali del reticolo idrografico tanto da caratterizzare queste tipologie insediative.

I centri abitati nella Piana si situano in prossimità degli ambiti fluviali ai confini del sistema della centuriazione romana che ne costituisce la struttura insediativa. Rimangono sempre in minor quantità, quale debole testimonianza della tessitura agricola di questo territorio, i filari rimasti lungo i corsi d'acqua secondari, le strade campestri e gli elementi di parcellizzazione dei campi in quanto costituiscono un fattore di disinteresse economico e ostacolano lo sfruttamento intensivo della meccanizzazione agricola. La viabilità slow in generale costituisce un fattore benefico per il territorio urbano e periurbano, quale obiettivo strutturale su cui fondare una cultura diversa di mobilità oltretutto sostenuta spesso dall'inefficienza dei mezzi pubblici, dalla non capillare distribuzione dei parcheggi, dal costo della benzina e dalla pedonalizzazione crescente di alcune aree centrali dell'area urbana. Nel caso della piana fiorentina, tra gli obiettivi indicati nella Relazione di Sintesi concernente la Valutazione Integrata (art. 16 comma 3 della L.R. 1/2005) per l'"Integrazione al PIT in merito alla definizione degli obiettivi del Parco agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze", viene evidenziato il fatto che tra gli obiettivi principali del Parco della Piana vi è quello di attuare il "recupero e la ricostruzione delle reti ecologiche" attraverso l'individuazione delle potenziali connessioni ecologiche tra la montagna, la Piana e il fiume Arno e delle relative misure di attuazione e quello relativo alla "costruzione di una rete dedicata alla mobilità alternativa" attraverso il mantenimento e la qualificazione della rete della viabilità podereale, la realizzazione di piste ciclo-pedonali, l'accessibilità alla rete degli insediamenti che si affacciano sul Parco oltre che all'accessibilità della rete ai principali nodi di interscambio. Per garantire questa attività risulta essenziale la realizzazione di una rete dedicata alla mobilità alternativa, a fronte di una situazione attuale in cui esistono solo porzioni di piste ciclabili, di ippovie, di strade interpoderali, caratterizzate nel loro insieme attualmente da un carattere frammentario.

La rete di progetto che razionalizza e garantisce il funzionamento del sistema della micro-mobilità, consente non soltanto una migliore fruizione del Parco agricolo e una maggiore valorizzazione dei beni culturali presenti nella Piana, ma garantisce una diversa mobilità quotidiana, in vari casi potenzialmente concorrenziale con quella dell'uso quotidiano dei mezzi motorizzati privati.

