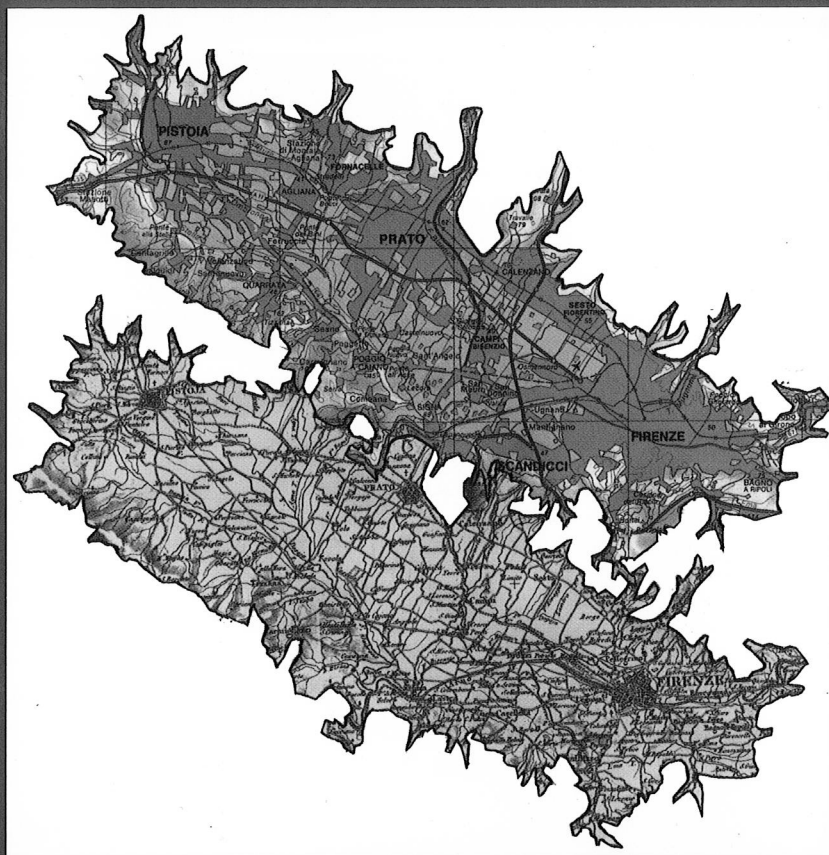


Lando Bortolotti Giuseppe De Luca

COME NASCE UN'AREA METROPOLITANA

Firenze Prato Pistoia: 1848-2000



ALINEA
EDITRICE

© copyright ALINEA EDITRICE s.r.l. — Firenze 2000
50144 Firenze, via Pierluigi da Palestrina, 17 / 19 rosso
Tel. 055/333428 — Fax 055/331013

*tutti i diritti sono riservati:
nessuna parte può essere riprodotta in alcun modo
(compresi fotocopie e microfilms)
senza il permesso scritto dalla Casa Editrice*

e-mail ordini@alinea.it
<http://www.alinea.it>

ISBN 88-8125-308-9

IN COPERTINA:

*Carta del Granducato di Toscana, 1830, e Carta generale del territorio, 1988, Ed. S.E.L.C.A.
con Regione Toscana-Giunta Regionale, Firenze 1988. Particolare della piana, scala originale
1:250.000.*

Autorizzazione alla stampa concessa dalla S.E.L.C.A. (Via R. Giuliani, 153 - 50141 Firenze).

Volume pubblicato grazie al Dipartimento di Teoria, Storia e Ricerca Sociale dell'Università
degli Studi di Trento.

finito di stampare nel luglio 2000

—
d.t.p.s.: ALINEA EDITRICE s.r.l.
Stampa: Tipografia Babina - San Lazzaro di Savena (Bologna)

**Lando Bortolotti
Giuseppe De Luca**

**COME NASCE
UN'AREA METROPOLITANA
Firenze Prato Pistoia: 1848-2000**

AALINEA
EDITRICE

*alla memoria di Giovanni Astengo
al quale dobbiamo l'idea di questo libro*

INDICE

9	INTRODUZIONE
15	1. GLI ULTIMI DECENNI DEL GRANDUCATO
15	1.1 Alcune tendenze di lungo periodo
18	1.2 Cenni sulla situazione economica
24	1.3 I legami amministrativi e la dominanza delle città sui loro territori
28	1.4 Trasporti e comunicazioni. La svolta di metà '800
33	1.5 L'immagine delle tre città e della piana
39	2. DALL'UNITÀ AL PRIMO DOPOGUERRA
39	2.1 La situazione economico-sociale
46	2.2 Come cambia l'organizzazione amministrativa
56	2.3 Modalità di espansione delle tre città. Morfologie urbane e territoriali
65	2.4 Le grandi infrastrutture
73	2.5 Le grandi attrezzature a rete e puntiformi. Primi accenni al coordinamento e integrazione dei servizi
83	2.6 Grandi attrezzature cittadine: l'inizio del decentramento
87	3. IL DOPOGUERRA E IL PERIODO FASCISTA
87	3.1 La situazione economico-sociale
90	3.2 Novità nell'ordinamento territoriale: estensione del comune di Firenze, creazione della provincia di Pistoia, primi passi verso la provincia di Prato

96	3.3	Novità nell'organizzazione del territorio e modalità dell'espansione delle città e dei centri minori
103	3.4	Apertura della «Direttissima» e tramonto della «Porrettana». Ripercussioni su Pistoia e Prato. Le tranvie e i trasporti pubblici su gomma
107	3.5	La costruzione dell'autostrada
110	3.6	La politica toscana del Partito nazionale fascista e gli enti locali
118	3.7	Alcune nuove attrezzature di area
123	4.	DAL SECONDO DOPOGUERRA AD OGGI
123	4.1	Verso la società di massa
127	4.2	Modifiche nell'organizzazione amministrativa e dei servizi
129	4.3	Trasformazione dei modi di vita e delle realtà territoriali
134	4.4	L'urbanizzazione della pianura tra strumenti urbanistici e sviluppi reali
152	4.5	Coscienza della nuova realtà territoriale: idee sull'area metropolitana
163	4.6	Infrastrutture e società di massa
168	4.7	Una tendenza di fondo: lo sviluppo di organi sovracomunali
174	4.8	Il decentramento della cultura e l'ascesa di Prato
183		Indice dei nomi
187		Indice dei luoghi e delle cose notevoli

ABBREVIAZIONI

Acf = Archivio del comune di Firenze
Acpo = Archivio del comune di Prato
Apf = Archivio della provincia di Firenze
Appt = Archivio della provincia di Pistoia
Asf = Archivio di Stato di Firenze

AVVERTENZA

Il volume è frutto di un lungo lavoro in comune e di continui scambi di idee e di suggerimenti, tuttavia la responsabilità delle singole parti appartiene a L. Bortolotti per i paragrafi 1.1, 1.2, 1.4, 2.1, 2.2, 2.4, 3.1, 3.2, 3.4, 3.6, 4.1, 4.2, 4.3, 4.6, 4.8; e a G. De Luca per i paragrafi 1.3, 1.5, 2.3, 2.5, 2.6, 3.3, 3.5, 3.7, 4.4, 4.5, 4.7.

INTRODUZIONE

La piana tra Firenze e Pistoia – cuore della Toscana fin dal basso medioevo – si presenta, dall'alto dei colli e dei monti che la attorniano, come una immensa e quasi ininterrotta distesa di abitazioni, di impianti industriali, e di campi ben coltivati. Le tre città maggiori, Firenze, Prato, Pistoia, le cinque città minori, Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Quarrata, Scandicci, Sesto Fiorentino – paesotti rurali fino a qualche decennio fa e oggi tutte al di sopra dei 20.000 abitanti – gli innumerevoli nuclei di origine rurale, le case sparse, le recenti aree industriali e commerciali, tendono ormai a fondersi. A sud si sono formati, lungo le strade più importanti, insediamenti lineari a maglie larghe; nel margine superiore della pianura, ormai una quasi compatta continuità urbana.

Spessore e diffusione degli insediamenti fanno apparire la pianura come un'unica immensa città a diversa densità; e in effetti nella pianura, al di sotto della isoipsa dei 100 metri sul livello del mare, vi sono più di 2.000 abitanti a chilometro quadrato. Ma già nell'800, quando, con la parziale eccezione di Sesto, delle Signe e delle tre città maggiori, tutti i centri erano quasi esclusivamente rurali, la pianura appariva come «un immenso sobborgo di qualche città mondiale»¹.

Quella che proponiamo è la storia della strutturazione di quest'area centrale della regione – circa 434 Km² di pianura – e del suo contorno², sotto l'impulso delle decisioni politiche centrali e locali, degli interessi dei privati e delle loro aggregazioni, delle spinte ideali e delle culture tecniche, e di quello che porta o dovrebbe portare – almeno dopo la formazione degli Stati moderni e delle leggi nazionali – alla sintesi di questi fattori: la

¹ S. Sonnino, «La mezzadria in Toscana» [1875], in *La mezzadria negli scritti dei georgofili (1873-1929)*, G. Barbera, Firenze 1935, vol. III, p. 55.

² Sul rapporto colline-pianura rimandiamo a F. Rodolico, *Scritti di varia cultura urbana*, Saffè, Firenze 1976, par. «Il paesaggio fiorentino quale irraggiamento della città». Nel nostro saggio non viene data particolare importanza ai confini amministrativi, quanto ad un "confine" inteso come area identitaria. Infatti, «tracciare un confine, stabilire cosa appartiene ad un insieme e che cosa ad esso è esterno, è operazione arbitraria o per meglio dire storicamente determinata, e quindi figlia del contesto, dei progetti, delle finalità, delle relazioni sociali e di potere, delle tecnologie che la generano in un momento dato. Una volta tracciato, tuttavia, il confine sembra assumere una propria autonomia: quella linea, quella fascia astratta (...) diventa evento materiale, pesante, fisico e prende corpo sul suolo producendo paesaggi diversi», C. Giovannini, T. Isenburg, «Metodi e temi per lo studio del bosco», *Storia urbana*, nn. 76-77, 1996, p. 11. Sui problemi delle delimitazioni per le politiche territoriali rimandiamo a L. Bortolotti, G. De Luca, «Confini istituzionali, ambiti dei fenomeni economici, ambiti dei servizi sociali. Riflessioni di ricerca», *Storia urbana*, n. 86, 1999.

politica territoriale e urbanistica operata dagli enti locali.

Questa pianura – che vista dall'alto è un vero e proprio bacino che per superficie è il secondo, dopo la Valdichiana, dei bacini interni che caratterizzano la Toscana – si trova all'incrocio fra la direttrice fondamentale nord-sud dell'Italia e quella principale della regione (la Valle dell'Arno). Grazie a questa posizione, fin dal medioevo, è stata l'area più densamente popolata della regione.

Il lavoro di rettifica e arginamento dei fiumi che la solcano – l'Arno, il Bisenzio, l'Ombrone e i loro affluenti – e la costruzione di canali e gore sono iniziati poco dopo il 1000 e terminati nel secolo scorso, per l'Ombrone, e nel periodo fra le due guerre mondiali per la pianura di Sesto. All'opera di conventi, comunità e consorzi si è affiancato dal XIII secolo quella dei cittadini che andavano acquistando poderi nei vicini contadi e, con la pratica della coltivazione, hanno modellato parti significative del territorio, modificando anche il paesaggio.

Anche la natura ha fatto la sua parte nel fissare l'assetto della pianura così come noi lo conosciamo. Le diverse alluvioni che via via si sono succedute hanno portato, già nel medioevo, alla scomparsa dei rami secondari dell'Arno che avevano condotto alla formazione di alcune isole, come quelle del Bisarno (Bagno a Ripoli) o dei Renai (Signa). Le comunità della pianura hanno consolidato queste modificazioni, con piccole arginature e rettifiche, che accrescevano le risorse in terreno coltivabile, fino a strutturare un complesso sistema idraulico collina-pianura, dove la maggior parte dei corsi d'acqua hanno un corso pensile, che sta alla base della struttura morfologica del terreno e del suo attuale uso.

Nella Toscana centrale la piovosità è di 860 mm a Firenze – vicina alla media nazionale – ma cresce fino a 1.250 mm a Pistoia, che risente la vicinanza della catena appenninica. La siccità estiva è un evento eccezionale (verificatasi l'ultima volta nel 1994). Il clima semicontinentale – anche se vi sono cinque gradi in più che nella pianura padana in inverno, uno in meno in estate – è oggi peggiorato dall'inquinamento che, in assenza di venti forti, favorisce nella pianura, che ricordiamo ancora ha le caratteristiche morfologiche di una conca, la formazione dello smog.

In epoca romana la fertile pianura venne centuriata, cioè divisa in *centurie* (quadrati di circa 710 metri di lato) e colonizzata. Questa operazione ha lasciato tracce evidenti in destra Arno; ma è nella fertile piana a sinistra del fiume che si registra la maggior densità di nomi di origine romana³, specie presso la confluenza della Greve in Arno.

Il problema della delimitazione dell'area di studio è ovviamente connesso a quello del significato di area metropolitana, che è stata oggetto di molte definizioni ma, almeno in Italia, di nessuno studio approfondito. E' indubbio che aree esterne alla pianura, sia lungo l'Arno a monte e a valle, in direzione del Chianti, gravitano in misura crescente sulla pianura, o meglio su Firenze. Tuttavia ci è sembrato più produttivo parlare dell'area della pianura e delle sue più prossime adiacenze, alla quale sembrano adattarsi le varie formulazioni recentemente adottate riguardo alle aree metropolitane⁴; e più oppor-

³ Ugnano, Mantignano, Sollicciano. Concentrazioni maggiori si trovano a levante della città, parzialmente in collina: Coverciano, Corbignano, Settignano, Vigano, ed altri ancora più a levante.

⁴ Ad esempio per il *Dizionario enciclopedico di architettura ed urbanistica* un'area metropolitana deve contenere, oltre ad una città maggiore, «una serie più o meno grandi di centri vicini con i quali si venga

tuno – per evitare una dispersione dello sguardo di lettura storico-territoriale su un campo troppo vasto – di limitarsi ai comuni che comprendono tratti anche esigui di pianura, e a quelli che, diversamente conformati, o inclusi in altri, dominavano in passato parte della piana. Vi è, infine, anche una motivazione pratica: per la pianificazione territoriale e urbanistica i problemi si pongono in modo acuto soprattutto nell'area del bacino della piana⁵. Pertanto l'area presa in considerazione nel saggio comprende venti comuni: Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Firenze, Impruneta, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa (per la provincia fiorentina); Carmignano, Montemurlo, Poggio a Caiano, Prato, Vaiano (per la provincia pratese); Agliana, Montale, Pistoia, Quarrata, Serravalle (per la provincia pistoiese)⁶.

determinando una certa continuità urbana e una stabile rete di quotidiani rapporti sociali ed economici»; e data la definizione di «conurbazione» che lo stesso *Dizionario* riporta, l'area fiorentino-pratese-pistoiese sarebbe una sorta di «ibrido» fra area metropolitana e conurbazione. Un'area comunque «porosa», nell'accezione di G. Bianchi («Un passaggio rischioso», *Il Ponte*, nn. 1/2, 1988), dove diversi tipi di tessuti edificati si alternano a rilevanti aree aperte. Una più recente interpretazione del concetto afferma che si può parlare di sistema metropolitano «quando si dia (e ciò si dà spesso) l'esistenza di una molteplicità di poli (indipendentemente dal loro peso relativo)», naturalmente se sussistono fra i vari centri «interazioni più forti (e lo si voglia sottolineare con forza) che fra loro e gli altri sistemi di abitati», cfr. C. S. Bertuglia, G. A. Rabino, R. Tadei, «Mutamenti socioeconomici e trasformazioni territoriali. Teorie, modelli, sperimentazioni», relazione al seminario internazionale *Mutamento economico e trasformazioni urbane nei sistemi territoriali medi in Europa*, Firenze 18-19 dicembre 1986. Altri, ancora, distingue la «regione metropolitana», cioè l'area più vasta di gravitazione cui si è accennato e il «continuo territoriale a densità industriale e terziaria elevata», qualora vi sia un sistema di centri, come nel nostro caso, cfr. U. Marchese, «Lineamenti del sistema metropolitano italiano e specificità dello sviluppo metropolitano a Genova e in Liguria», in Aa.Vv., *Il sistema metropolitano italiano*, F. Angeli, Milano 1987, p. 122. Per lo specifico caso toscano, in quest'ultimo volume, rimandiamo al contributo di G. Bianchi, F. Sforzi, «Sistemi metropolitani medi e multicentrici. Genesi di una formazione metropolitana nella Toscana centrale: un processo a rischio». Rimane il fatto che lo sviluppo tecnologico e quello infrastrutturale tendono a conferire una crescente elasticità alle scelte localizzative, così come l'appartenza di singole parti di un territorio a reti di valore che travalicano gli stessi confini nazionali (si pensi al significato e al ruolo di Firenze nel mondo) portano non solo ad allargare progressivamente i confini dell'area metropolitana, ma rendono probabilmente anche inutile una loro esatta delimitazione. Significativo, quindi, non è definire i «confini» di un'area metropolitana, quanto il suo *core*, perché solo in questo è possibile attivare efficaci politiche pubbliche e private, nonché progettare specifiche azioni di governo del territorio. Questo approccio innovativo, tuttavia, si scontra in Italia con la legge sulle autonomie locali – la n. 142 del 1990 – che, schiacciando l'area metropolitana e la sua città all'interno di un confine provinciale, rende quantomeno problematica l'applicazione concreta di questo livello di governo. Per questo rimandiamo a P. Costa, M. Toniolo, a cura di, *Città metropolitana e sviluppo regionale*, F. Angeli, Milano 1992. Comunque, nonostante il sostanziale fallimento della legge del '90 su questo punto, definire il *core* più significativo per le politiche pubbliche e private è un tema di assoluto rilievo per la pianificazione ed il governo del territorio. Cfr. R. Camagni, S. Lombardo, a cura di, *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Alinea, Firenze 1999.

⁵ Con ciò non si disconosce che l'area di attrazione, in base ai servizi pubblici, debordava già nel '77 dalla pianura verso Pontassieve, Rufina, Incisa, Pelago, a levante; verso S. Casciano a sud; e da Pistoia verso Monsummano e Montecatini. Su questo M. Costa, «Traffico e reti urbane in Toscana», in Aa.Vv., *Studi su città, sistemi metropolitani, sviluppo regionale*, Istituto di Geografia economica dell'Università di Bologna, Quaderno III, Pisa, sd [1977]. Oggi l'area di gravitazione su Firenze e Prato si è ulteriormente allargata. Per una rassegna critica dei criteri di identificazione delle cosiddette «unità socio-spaziali», vedi M. Tinacci Mossello, «Omogeneità politica e interazione funzionale: due dimensioni dei sistemi territoriali in una prospettiva istituzionale», *Quaderni dell'osservatorio istituzionale*, n. 7, 1980.

⁶ La stessa, a parte due comuni ai margini estremi, ritagliata dalla Regione Toscana agli inizi degli anni ottanta per definire politiche di coordinamento degli interventi di pianificazione territoriale ed urbanistica che hanno portato ad approvare, con delibera del Consiglio regionale n. 212 del 21 marzo 1990, uno stru-

Solo per Prato esiste una ricerca storica a tutto tondo, in quattro volumi e sei tomi: *Prato, storia di una città*, dell'editore Le Monnier. Sono disponibili studi parziali, specialmente di storia economico-sociale, su Firenze, Sesto, Campi Bisenzio, e Scandicci (quest'ultimo di tipo storico-geografico). Orientamenti generali si possono trarre dal volume *Toscana*, della *Storia delle regioni italiane*, dell'editore Einaudi. Questo è il motivo per cui su alcuni comuni – quelli che finora non sono stati oggetto di ricerche approfondite – verranno fornite notizie più dettagliate.

Lo svolgimento degli eventi ha portato ad abbozzare – per le fasi iniziali – storie singole, che per i tempi più a noi vicini tendono a confluire. La storia dell'area vuole essere soprattutto la storia delle relazioni che via via si intrecciano fra queste realtà in apparenza diverse, ma tutte legate da un territorio che per struttura fisica e per formazione antropica rappresenta un tutt'uno. L'obiettivo, tuttavia, è stato anche di natura didattica: dimostrare come l'identità di un'area è un processo di lunga data, con accelerazioni e momenti di stasi, e che la sua trasformazione in elementi di fisicità territoriale è legato a situazioni economiche, sociali, ambientali, tecniche spesso volte casuali. In entrambi i casi bisogna saper leggere – e non tanto descrivere – il territorio e soprattutto bisogna conoscere e saper reperire i documenti di «prima mano» che aiutano a capire l'evoluzione storica, a guidare l'interpretazione, ad individuare i nessi che hanno generato gli assetti attuali. L'alveo in cui si colloca questo saggio è, dunque, quello dell'indagine territoriale ed urbanistica orientata in una prospettiva storica; il fine invece è quello di contribuire a dimostrare l'utilità di un approccio riflessivo per rifondare le pratiche urbanistiche anche in aree complesse come quelle metropolitane.

L'inizio del periodo da noi preso in considerazione ha una data ben precisa: il 12 giugno 1848. Una data simbolo per la modernità in Toscana, in un anno difficile per la futura storia dell'Europa. Quel giorno viene inaugurato l'ultimo tratto – tra Empoli e Firenze – della ferrovia «Leopolda»⁷. La rivoluzione del vapore stava già segnando i paesi europei più avanzati, la velocità di spostamento sui binari di merci e persone accende così non solo fantasie⁸ e speranze per la «brusca» trasformazione della percezione⁹, quanto immediate ricadute economiche e visibili trasformazioni fisiche per i territori dove venivano attestate le stazioni ferroviarie.

Per la prima volta ci si poteva affrancare da spostamenti lenti, condotti su diligenze

mento di natura urbanistica per l'intero bacino (caso unico nel panorama italiano). Cfr. *Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia*, Quaderni di Urbanistica informazioni, n. 7, 1990.

⁷ Il progetto ferroviario risale al 1838, viene redatto con la consulenza di Robert Stephenson – figlio di George Stephenson, l'inventore della locomotiva a vapore – ed affidato dal Governo granducale alle Banche Pietro Senn & C. di Livorno ed Emanuele Fenzi di Firenze. La ferrovia correva lungo la valle dell'Arno attraverso le Signe, Empoli, Pontedera, Pisa, per attestarsi a Livorno. Il primo tronco tra Livorno e Pisa venne inaugurato il 13 marzo 1844; il secondo tra Pisa e Pontedera il 19 ottobre 1845; il terzo tra Pontedera ed Empoli il 20 giugno 1847; il quarto ed ultimo, quello che portava la ferrovia nella capitale, attestando la stazione di testa in prossimità del parco delle Cascine, il 12 giugno del 1848.

⁸ Il treno diventa protagonista anche di romanzi, cfr. C. Collodi [C. Lorenzini], *Un romanzo in vapore da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*, tip. Mariani, Firenze 1856.

⁹ Come si legge bene in G. Losi, *Viaggio in strada ferrata da Firenze a Livorno per Pistoia, Lucca e Pisa*, Tip. Lipari, Reggio Calabria 1871. Opera premiata con medaglia d'argento dalla Società pedagogica italiana nel Convegno di Napoli del 1871.

scomode, e soprattutto si potevano trasportare ingenti quantità di merci con un unico convoglio. Per la prima volta Firenze si apriva al mare, mentre Livorno – base del commercio internazionale via mare e poi porto della Toscana – poteva finalmente raccordarsi stabilmente con l'entroterra regionale.

Per quanto ci interessa, questa prima ferrovia – cui si aggiunge dopo poco più di due anni, nel 1851, anche la linea per Lucca-Pisa, via Prato e Pistoia, realizzando così un anello ferroviario che raccordava l'intera piana con la capitale e la fascia costiera – è il primo e fondamentale elemento che dà corpo ad un'identità di area. Collegando velocemente alcuni centri abitati della pianura innesca un processo di rapida integrazione, che non era possibile attivare prima con le diligence. Processo che si rafforzerà con la costruzione – tra il 1875 ed il 1910 – della rete dei tranvai suburbani e poi con lo sviluppo dei servizi automobilistici di linea, con le altre ferrovie regionali, con la rete delle autostrade e delle strade a scorrimento veloce.

Sulle infrastrutture di collegamento si agglutineranno poi le residenze, i commerci, i servizi, le attività produttive, fino a creare un complesso sistema economico-territoriale a maglia larga, regolato non da politiche pubbliche esplicite coordinate a livello sovracomunale, quanto dalla forza di quel mix di investimenti pubblici e privati costretti, dalla natura morfologica del sito, a convivere in un unico grande bacino: la piana.

Questa è, secondo noi, l'area di pertinenza problematica, il *core*, dell'area metropolitana fiorentino-pratese-pistoiese e quindi anche l'unità territoriale più idonea per definire un nuovo processo di pianificazione territoriale teso ad individuare e governare un ambito e un contesto fisico, sociale, ambientale che si è storicamente configurato in area omogenea. L'area, infatti, non viene definita in base a criteri funzionali, né ricorrendo a criteri geografici tradizionali, quanto osservando ed interpretando la struttura delle relazioni esistenti e distribuite, anche discontinuamente, nello spazio di questo bacino interprovinciale, nonché studiando gli effetti territoriali ed ambientali che il tumultuoso sviluppo delle aree circostanti alle tre grandi città ha avuto a partire dalla seconda metà del secolo scorso.

*Lando Bortolotti
Giuseppe De Luca*

2. DALL'UNITÀ AL PRIMO DOPOGUERRA

2.1 La situazione economico-sociale

Un documento dell'Amministrazione provinciale di Firenze, redatto al fine di ripartire gli oneri per la costruzione di nuove strade, ci dà un'idea dei rapporti di forza economica fra i comuni della provincia. Per ciascun comune viene definito il reddito di terreni e fabbricati, nonché quello della ricchezza mobile. In testa per la ricchezza complessiva ovviamente si trova Firenze, (70.593.575 £.), segue a grande distanza Prato (3.206.464, cioè circa 1/22°), e a grandissima distanza Pistoia (1.313.339, cioè 1/54°). Ma occorre ricordare che Firenze era stata già ampliata, da 4,3 Km² (corso dell'Arno escluso) a 43,156 Km², mentre Pistoia era limitata alle mura (1,255 Km²) e rimanevano fuori dalla valutazione i 4 comuni delle cosiddette «Cortine», cioè dei sobborghi prossimi che circondavano la città e che avevano una popolazione quasi tripla rispetto a quella urbana, e svariate attività industriali¹.

Al 4° posto si collocava Bagno a Ripoli con 881.171 £. (dopo Firenze, Prato e S. Miniato per il reddito immobiliare), seguita da Sesto con 726.676 £. e da Campi Bisenzio con 563.996 £. Il massimo peso percentuale nel reddito immobiliare su quello complessivo spettava, per i comuni minori, a Sesto Fiorentino (circa il 50%) e fra le città a Firenze (circa il 58%); il minimo a Prato (42% circa) a conferma della preminenza dell'industria, nonostante l'ampiezza del territorio agricolo.

Il sistema "autoconservante" della mezzadria rimase molto saldo fino al 1906 circa, quando in primavera scoppiarono le agitazioni dei mezzadri².

La Firenze di fine secolo – proprio per la stabilità dell'assetto fondiario e il predominio anche culturale dei ceti agrari – si presenta come una città accidiosa: nel 1891 esce ad iniziativa di Gaetano Rellini, ma senza seguito, il numero di saggio di *Firenze industriale. Rivista dell'industria del commercio e degli interessi economici toscani*. Nell'editoriale si sottolinea un certo risveglio della vita moderna nella città dopo il disastro del fallimento del Comune seguito allo spostamento della capitale da Firenze a Roma nel 1870, «malgrado la proverbiale, dolorosa, papaverica fiaccona da cui son colti i nipoti degli antichi mercanti e soldati, artisti ed artigiani», e gli intralci burocratici. In un

¹ Cfr. Provincia di Firenze, *Progetto di classificazione delle strade*, compilato dalla Commissione eletta dal Consiglio provinciale nelle sedute del 30 gennaio e 3 febbraio 1866.

² E. Ragonieri, *Storia di un comune socialista...*, cit., p. 149.

articolo di Francesco Monsacchi, del Comitato del bene economico di Firenze, si ricorda che, per la quantità delle visite e dei soggiorni stranieri, «i nostri vicini gelosi delle preferenze che la colonia straniera aveva per Firenze, la chiamarono la Città locanda». Ma anche per l'ospitalità la città lasciava a desiderare: il *Times* aveva denunciato una epidemia di tifo, negata però dalla italo-inglese *Florence Gazette*³.

A Firenze si svolgevano – il martedì e il venerdì – i tradizionali mercati, che si estingueranno solo nel secondo dopoguerra. Da una pubblicazione del 1908 vediamo le sedi: «in Piazza Signoria ritrovo dei fattori, coloni, negozianti, e sotto le logge del Mercato Nuovo, mercato di cappelli di paglia e paglia da cappelli. Mercoledì e sabato (Mercato Nuovo) cereali, giovedì fiori. Tutti i giorni al Mercato Nuovo (giugno) bozzoli, seta, foglie di gelso»⁴.

Data l'immobilità dei rapporti nelle campagne, la situazione della pianura è più o meno quella accennata nel capitolo precedente; salvo un rafforzamento della grande proprietà, specie nobiliare, a seguito della liquidazione dell'asse ecclesiastico.

Come è noto, la permanenza per cinque anni della capitale a Firenze, pur innescando importanti trasformazioni urbanistiche, fu in complesso un disastro per la città. La sede del governo giovò invece a Pistoia, nel senso che fece scoprire la vera vocazione dell'agricoltura pistoiese: il vivaismo, un'attività remunerativa, nella situazione di alti affitti dei terreni. Le origini di questa coltura risalirebbero al 1849, quando un tale Antonio Bartolini affittava un terreno sulla via pistoiese per adibirlo alla coltura di piante ornamentali. Meno di venti anni dopo il trasferimento a Firenze della capitale stimolava la crescita di questa attività. Scrive il Cipriani: «All'epoca di Firenze capitale (...) l'arch. Poggi (incaricato dei lavori di abbellimento della città assunta a tale onore) poté incaricare i vivaisti pistoiesi di fornire le piante che servivano a decorare la via dei Colli, il Piazzale Michelangelo, le Cascine stesse»⁵.

L'agricoltura della pianura faceva pochi passi avanti: permanevano la scarsità del bestiame, le cattive condizioni igieniche, il cattivo avvicendamento, la continua coltivazione delle graminacee, l'eccesso degli alberi che ombreggiavano i seminativi: «tanto più che dopo l'apertura delle ultime strade ferrate, le primizie del genere vengono tutte dalle province meridionali, e dalle isole»⁶.

Anche se non più così prospera, continua nella provincia e soprattutto nella piana centrale l'industria dei cappelli di paglia. Qui occorre dire qualcosa sui cosiddetti «pigionali». L'attività delle pagliaiole (e dei pochi pagliaioli) si impianta su di una particolarità della struttura della società rurale che ha effetti importanti e durevoli sull'assetto sociale, su quello insediativo, sull'evoluzione politica dell'area.

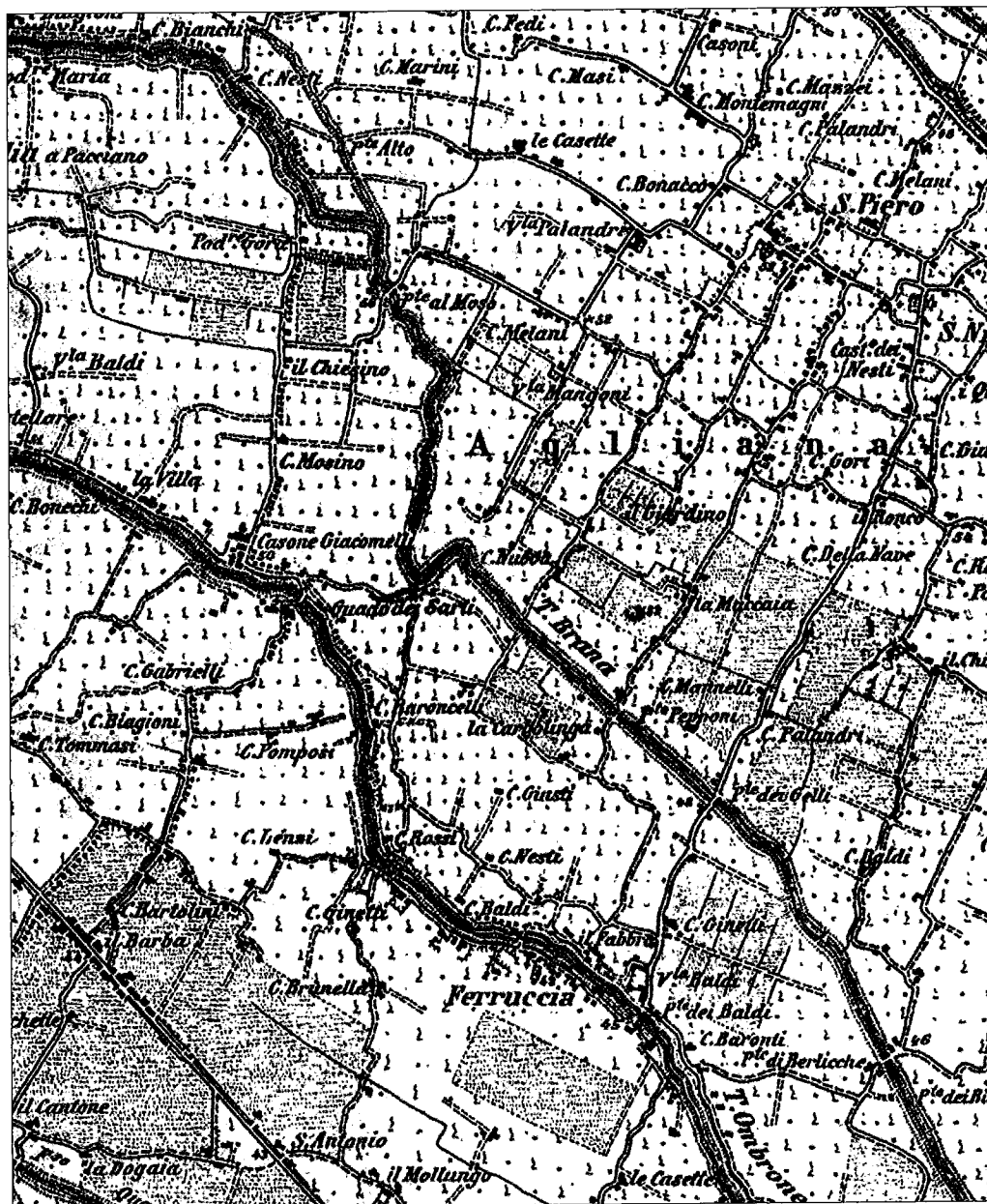
Nelle campagne mezzadrili il «padrone» – generalmente un cittadino – ha sempre scelto la famiglia contadina da immettere nel podere fra quelle più tranquille, affidabili, laboriose. Gli altri, i peggiori, o anche solo «colpiti da avversità», formavano una manodopera bracciantile, fluttuante, priva di sicurezza di vita (dato che lavoravano saltuaria-

³ *Firenze industriale*, Rivista dell'industria, del commercio e degli interessi economici della Toscana, numero di saggio, 16 maggio 1891.

⁴ Camera di Commercio di Firenze, *Fiere e mercati nella provincia di Firenze*, Firenze 1908.

⁵ A. Cipriani, *Nascita, problemi, prospettive...*, cit.

⁶ L. Petrini, *Sulla coltivazione...*, cit., p. 5 e 16.



IGM, Foglio 106 della *Carta d'Italia*, 1904.
La strutturazione del territorio agricolo nei pressi di Agliana.
Scala originale 1:50 .000

mente) e di abitazione assicurata. Era una mano d'opera di riserva, considerata inferiore dagli stessi mezzadri⁷.

Rileva il Sonnino nel 1875: «Esiste pur troppo anche in Toscana una classe di lavoratori campestri a giornata, detti pigionali, perché abitano a pigione a differenza dei mezzadri: la loro condizione è misera come quella dei lavoratori negli altri paesi, e quando non trovano lavoro, non possono vivere che di furti campestri». Essi costituivano il grosso della popolazione dei «piccoli borghi o villaggi sparsi qua e là per la campagna»⁸; cioè, per la nostra area, di Campi e delle sue frazioni, delle numerose frazioni di Prato, di Sesto e degli altri comuni di allora. Non sembra errato far risalire la cattiva fama, passata in proverbio, degli abitanti di Peretola, Brozzi e Campi («è la peggio genia che Cristo stampi») alla prevalenza di questa classe sociale⁹, e al suo stato di conflitto con i «signori» e con gli altri più fortunati lavoratori delle campagne. In sostanza, erano malvisti dai «laboriosi» mezzadri e dai loro padroni. Scriveva Lapo De' Ricci sul *Giornale Agrario Toscano*: «credo compassione male intesa quella di continuare a tenergli [i contadini «poco capaci o colpiti da avversità»] nella classe dei mezzaioli, e non gli far discendere in quella degli operanti»¹⁰.

Ma la storia cammina per strade imprevedibili. Con la diffusione dell'industria della paglia le «pigionali» passano da ceti preindustriale emarginato, da frangia rurale miserabile¹¹ a proletari in qualche modo moderni, anche se il lavoro prevalente è quello a domicilio. Sono sempre poveri¹², ma la loro condizione lavorativa li mette in grado di recepire i nuovi messaggi che vengono dalla vicina città, e in qualche misura i paesetti nei quali lavorano si collegano alla vita urbana, anche se immersi nell'immobile paesaggio mezzadrile. Non è un caso se sono le pagliaiole a dar vita nel 1896, dieci anni prima dell'inizio delle lotte mezzadrili, al primo sciopero nelle campagne, e a partecipare, l'an-

⁷ Nel 1946 o 1947 vi fu uno sciopero dei braccianti. Gli attivisti del Pci di Firenze vennero invitati a recarsi nelle campagne per sostenere lo sciopero, e dovettero accorgersi che i mezzadri non erano disposti a sostenere i braccianti, che consideravano degli sfaticati. Sul contrasto mezzadri-braccianti vedi Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, 1877, n. 176, affare 8994.

⁸ S. Sonnino, «La mezzadria in Toscana», cit., p. 79.

⁹ La sottocultura degli «operanti di campagna» forse spiega anche il teppismo e vandalismo dei campigiani nel secolo scorso. Cfr. S. Mariotti, *L'urbanizzazione della campagna...*, cit., pp. 68 e 274.

¹⁰ L. De' Ricci, «È meglio un cattivo podere che una buona pigione», *Giornale agrario toscano*, vol. VI (1832), p. 93. C. Pazzagli sottolinea che «i braccianti «pigionali» costituivano un fenomeno non secondario e abbastanza preoccupante agli occhi dei proprietari che non esitano a porre in risalto, in contrasto esplicito con le opposte caratteristiche della classe mezzadrile, l'irrequietezza e la scarsa moralità proprie della massa degli «opranti di campagna» toscani», in Id., «Le campagne e i contadini ...», cit., p. 419.

¹¹ Muntz rileva (intorno al 1906) «l'aspetto miserabile delle donne che in piedi sulla soglia delle loro casette grigie intrecciano dei cappelli di paglia», S. Mariotti, *L'urbanizzazione della campagna...*, cit., p. 71. La Pescarolo, nel suo ottimo saggio, nota «i caratteri di confine» del movimento delle pagliaiole, che «nei due decenni di fine 800 (...) divengono per numero degli scioperanti la terza categoria dopo i tessili e i minatori». A. Pescarolo, «Lavoro, protesta, identità...», cit., pp. 35 e 36.

¹² Alla fine dell'800, la mano d'opera maschile nel settore era poco più del 5%. Nel 1899 lavoravano ancora nell'industria della paglia — ormai insidiata dalla concorrenza dell'Estremo Oriente — 65.499 «pigionali» e (forse abbandonando il lavoro mezzadrile) 19.059 «coloni». Cfr. Camera di Commercio Industria e Arti di Firenze, *Statistica delle industrie della Provincia di Firenze*, Firenze 1899. Le cifre includono anche una minoranza di «pagliaiole» del Valdarno Inferiore.

no successivo, allo sciopero contro l'aumento del prezzo del pane, partito da un centro industriale, Sesto Fiorentino, e represso duramente con lo stato d'assedio e i tribunali militari.

Alla fine del secolo Firenze si era ripresa, anche dal lato demografico, dalla crisi degli anni '70-80. Nella città c'è un discreto numero di industrie, fra le quali – a sottolinearne il peso culturale – ben 47 tipografie delle quali 23 meccanizzate, contro 4 a Pistoia, 3 a Prato, 2 a Brozzi, 1 a Sesto, Calenzano e Signa¹³. Altre industrie nasceranno all'inizio del '900, come le Officine Galileo, installate a Rifredi nel 1908, la fabbrica di automobili Fiorenza, ubicata sul «Viale in Curva» (Belfiore) e destinata a breve vita¹⁴. Ma il massimo peso è sempre quello delle società finanziarie. Nel 1915 le società con oltre 2 milioni di capitale versato con sede legale a Firenze sono 15 (con la Fondiaria vita al 1° posto). Di queste 6 sono società che svolgono la loro attività in altre parti della Toscana, come la Alti forni, fonderie e acciaierie di Piombino, altre due sono rami della Fondiaria. Delle 92 cooperative di consumo presenti nella provincia, 23 sono nella piana¹⁵.

A Prato e in Val di Bisenzio gli opifici mossi dalle acque del fiume erano, intorno al 1880, 25, e quelli mossi dalle acque delle gore nella pianura 120¹⁶. Verso la fine del secolo l'industria della lana contava 84 opifici¹⁷. L'industria più grossa e moderna (e la prima a meccanizzarsi) fu la Klinger e Koessler, che aprì nel 1880, a nord della città, presso il fiume, il «Fabbricone», oggi utilizzato per attività culturali.

Pistoia aveva una antica tradizione industriale, che non si limitava alla lavorazione del ferro, ma riguardava anche la fabbricazione delle carrozze, delle stadere (un primato nazionale), degli organi liturgici. Nonostante ciò era una città pesantemente rurale. Quando nel 1909 venne abolita la cinta daziaria, la città venne invasa da mandrie e greggi, e si dovette «vietare il transito di bestie bovine e suine per le vie centrali della città»¹⁸. Il massimo assoluto degli addetti all'agricoltura viene toccato nel 1921 (46,2%). Gli addetti all'industria calano in percentuale dal 1881 (37,2) al 1901 (33,6) per risalire a 35,5 nel '21 e a 39,8 nel '36¹⁹. Continuano le attività agricole in cui l'area era specializzata da tempo: si inviano i bovini ingrassati a Firenze, Milano, Gallarate, Genova, Zurigo, e vi è un fiorente mercato quotidiano di bozzoli da seta (180.000 Kg nel 1907)²⁰. Attività tradizionali avevano avuto impulso dai collegamenti ferroviari e stradali: appunto il commer-

¹³ *Idem.*

¹⁴ Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Firenze, *Andamento dell'industria e commercio nella provincia di Firenze durante l'anno 1915*, Firenze 1916.

¹⁵ N. Capitini Maccabruni, *Liberale, socialisti e Camera del lavoro a Firenze nell'età giolittiana*, (1900-1914), Olschki, Firenze 1990, pp. 3-23, e Appendice A, «Sviluppo industriale a Firenze durante l'età giolittiana».

¹⁶ E. Bertini, *Guida della Val Bisenzio*, Tip. A. Lici, Prato 1881, p. 31.

¹⁷ D. Ottati, *Storia dell'acquedotto di Prato*, cit., p. 47. I dati sono del 1898.

¹⁸ «Proibizione», *Pistoia nuova*, 13 novembre 1909.

¹⁹ G. Beneforti, *Appunti e documenti per una storia urbanistica di Pistoia 1840-1940*, Ed. Tallini, Pistoia 1979, p. 48.

²⁰ Nel 1861 risultavano nel circondario 51 lavorazioni di ferro con 404 operai e 40 impiegati, 15 filande con 15 impiegati e 377 operai, 2 fabbriche di fiammiferi con 3 impiegati e 105 operai, 5 cartiere con 22 impiegati e 372 operai, 5 fabbricanti di «macchine d'ogni specie» con 5 impiegati e 32 operai. Vedi Aspt, Sottoprefettura di Pistoia, 18 (Agricoltura e commercio, 1863-67), *Stato delle industrie speciali nel circondario di Pistoia nel 1861*.

cio del bestiame, e la fabbricazione del ghiaccio naturale in ampi spiazzi allagati in inverno nelle 32 «ghiacciaie» del tratto superiore della valle del Reno, rivolto verso nord e assai freddo.

Questa attività esistente da secoli aveva avuto un primo impulso quando l'apertura del valico delle Piastre aveva reso possibile il trasporto in pianura mediante carri²¹. Una novità significativa è la fabbricazione di vino a caratteristiche costanti, nel primo decennio del nostro secolo²². I rapporti sociali, anche nella città, erano arretrati: nel 1901 un giornale che proclama la difesa degli interessi della classe media "scopre" che le operaie della filande lavoravano 13 ore al giorno in inverno e 14 in estate per 60 centesimi, e propone di portare le ore a 11 e 12 e di aumentare di 20 centesimi il salario giornaliero (!)²³.

Questo giornale lascia trapelare la perplessità del ceto medio cittadino verso il dinamismo riformista di Giolitti. La mezzadria viene difesa a oltranza: «Nello stato presente delle cose il contratto di mezzadria non solo è il più giusto, ma il più vicino all'ideale socialista»²⁴.

Un risveglio amaro – e l'ammissione della passata inerzia – sono provocati, nel 1908, dalla scelta del Governo per la direttissima ferroviaria Bologna-Prato, che tagliava fuori Pistoia dai grandi percorsi nazionali. Si dà la stura alle autocritiche: «Fino ad oggi, fummo assenti, fummo fatalisti»²⁵, ed anche: «Noi, cittadini pistoiesi, non abbiamo ancora sentito il fascino della vita moderna con la sua febbrile attività»²⁶. Tuttavia gli anni di inizio secolo sono anni di ascesa industriale, anche se le iniziative vengono "da fuori". Un fiorentino – Cesare Volpini – rimoderna a Gello, all'estremità nord-occidentale della pianura, una importante cartiera, appartenuta alla famiglia Colonna e poi ai Cini-Volpini²⁷. In assenza di iniziative locali, la Cassa di risparmio di Pistoia richiede la concessione delle acque dei fiumi Lima e Limentra per fornire elettricità al comune e all'industria, e, non consentendo la legge bancaria questo tipo di iniziativa, incarica il Prof. Paladini del Politecnico di Milano di studiare l'utilizzazione delle acque della montagna²⁸. Iniziative foriere di ampi sviluppi vennero da Livorno e da Genova, allora uno dei massimi centri finanziari del paese. In questo caso veniva valorizzata una consolidata tradizione locale: a Pistoia esistevano varie fabbri-

²¹ A. Ottanelli, «L'apertura della via regia modenese e lo sviluppo della produzione del ghiaccio naturale nella valle del Reno», in I. Tognarini, a cura di, *Il territorio pistoiese e i Lorena tra 700 e 800: viabilità e bonifiche*, Esi, Napoli 1990, pp. 309-314.

²² «Le nostre officine e i nostri industriali. Casa vinicola Palandri», *Pistoia nuova*, 23 ottobre 1909.

²³ «Per una questione di umanità», *Il popolo pistoiese*, 19 gennaio 1901. Solo in questo anno viene fondata la Camera del lavoro.

²⁴ «In difesa della mezzadria», *Il popolo pistoiese*, 18 maggio 1902. Altro articolo pro mezzadria nel numero successivo. Qualche anno prima il Consorzio agrario aveva votato a maggioranza contro l'istituzione del veterinario condotto, proposta in uno dei Progetti di legge sulle leggi sanitarie, come «tendenza al socialismo ufficiale», vedi *Il piccolo Ombrone*, 1 luglio 1879.

²⁵ «La via regia», *Pistoia nuova*, 16 ottobre 1909.

²⁶ «Per la vita nostra!», *Pistoia nuova*, 13 novembre 1909.

²⁷ *Il popolo pistoiese*, 1 gennaio 1908.

²⁸ *Il popolo pistoiese*, 22 ottobre e 17 dicembre 1911.

che di carrozze (i "carrozzeri" erano undici nel 1902)²⁹ ed era particolarmente rinomata e non solo in Italia, la ditta di Aiace e poi Enrico Trinci, esistente dal 1837 e specializzata in vetture di lusso, carrozzelle e lettighe, ma anche in vetture omnibus.

Nel 1905, in concomitanza con la nazionalizzazione dell'esercizio ferroviario (gli impianti erano da un trentennio di proprietà statale), venne costituita a Genova la «S. Giorgio». Fra i fini della società c'era anche la costruzione delle auto, che effettivamente venne iniziata nello stabilimento di Sestri Ponente. Per la costruzione delle carrozzerie la società decise di realizzare un impianto a Pistoia, e a tal fine «addivenne all'assorbimento della ditta Trinci, fabbricante specialista di vetture, carrozzelle e lettighe», come dice la relazione del 10 gennaio 1908 all'assemblea sociale straordinaria. La nuova società costruì uno stabilimento a Pistoia, occupando buona parte dello spazio fra le mura e la ferrovia Porrettana, a ponente della stazione. Nel 1908 l'impianto pistoiese raggiungeva i 520 operai: più del decuplo della Trinci, che continuò per qualche tempo la sua attività tradizionale all'interno della Ansaldo. La costruzione delle carrozzerie per auto venne abbandonata ben presto, per le condizioni sfavorevoli del mercato, e la fabbrica si dedicò alla costruzione e riparazione delle vetture ferroviarie, avvalendosi anche di specialisti stranieri come quelli della parigina «Kellner et ses fils»: era un campo meno rischioso di quello delle auto, perché si poteva contare sulle commesse governative. La proprietà della S. Giorgio raggiungeva nel 1911 i 6,9 ettari, di cui 2,7 coperti. La guerra dette grande impulso allo sviluppo di questa come di ogni altra industria meccanica. Nel 1917, su proposta della direzione tecnica dell'aviazione militare, l'Ansaldo decise di costruire anche aeroplani, e a tal fine acquistò una vasta area (8,5 ettari all'inizio) a sud della ferrovia Pistoia-Lucca e ad ovest di Ciliegiole. Divenne necessario disporre anche di un campo di aviazione per le prove di volo, e la proprietà venne estesa fino a 42 ettari. La fine delle ostilità bloccò la costruzione degli aerei quando ne erano stati consegnati non più di 25-30³⁰.

Nel 1907 venne costituita a Livorno la S.a. Forze idrauliche dell'Appennino Centrale, con Luigi Orlando (allora fra i massimi esponenti del complesso siderurgico nazionale) come presidente. Questa società realizzerà nella montagna pistoiese gli impianti idroelettrici di Cutigliano, S. Marcello e Piteccio³¹. Sempre da Livorno (centro finanziario ma in declino) parte nel 1910 l'iniziativa di un impianto nella montagna pistoiese della Società metallurgica italiana. Questa società era stata costituita nel 1886 a Roma, con capitali livornesi, e si occupava della lavorazione dei metalli non ferrosi. Nel 1942 trasferisce la sua sede a Firenze, nel palazzo Della Gherardesca, acquistato due anni prima dalla Società ferrovie meridionali, e costruisce in comune di Pistoia a Campo Tizzoro, a pochi chilometri da Pracchia (dove passa la ferrovia Bolo-

²⁹ «La lega degli esercenti», *Il popolo pistoiese*, 17 maggio 1902 e anche «Due parole sulla mostra industriale fatta in Pistoia dal 25.7 al 1.8.1880», *Il piccolo Ombrone*, 1 agosto 1880.

³⁰ A. Ottanelli, *Auto treni aerei. Le officine meccaniche S. Giorgio a Pistoia, Un'industria genovese in Toscana tra Giolitti e la Resistenza (1905-1949)*, Ed. del Comune, Pistoia 1987, pp. 72, 73, 78, 79, 80-82, 116-120.

³¹ A. Cipriani, A. Ottanelli, R. Vannacci, *Industria e industrializzazione nel pistoiese*, Nuove esperienze, Pistoia 1987, p. 79.

gna-Pistoia), un grande stabilimento per la fabbricazione delle cartucce. L'attività metallurgica, come detto più sopra, aveva antiche tradizioni nella montagna; e la SMI aveva acquistato fin dal 1899 gli antichi edifici industriali di Limestre e Mammiano in comune di S. Marcello³².

Vediamo per sommi capi ciò che accade negli altri comuni³³. La Ginori di Doccia (Sesto) si era fusa nel 1896 con la Richard di Milano, perdendo la sua autonomia. Sempre a Sesto viene impiantata nel 1903 una fabbrica di conserve alimentari, che durante la guerra mondiale del 1915-18 arriva ad impiegare 700 operai, ma che in seguito fallisce. Nelle colline intorno alla pianura l'accresciuta attività di edificazione porta all'apertura di nuove cave di pietrame, ciò che maschera per qualche tempo la crisi di questa industria³⁴, gradatamente spinta fuori mercato dall'affermarsi dei cementi e della «pietra artificiale», utilizzata nelle modanature architettoniche delle «villette» e delle cosiddette «villette economiche»³⁵ al posto della pietra: un mercato in rapida espansione. A Settimello (Calenzano) intorno al 1910 sorge una fabbrica moderna di cemento di alta qualità³⁶. A Signa e Lastra a Signa si producono cappelli di paglia, laterizi e ceramiche, si lavora pietra delle cave della Gonfolina, ma anche macchine per la fabbricazione dei cappelli³⁷. A Brozzi si fabbricano scope di saggina (utilizzata nella pianura come coltura di rinnovo) per la sempre più vicina città. Anche a Carmignano erano ancora in attività le cave della Gonfolina; ma specialità dell'agricoltura locale era la frutta, destinata a sparire per la concorrenza di aree più favorite dal clima. Infine è da ricordare la nascita a Quarrata, nel 1904, di due mobilifici, prima manifestazione di una vocazione che crescerà attraverso tutto il secolo³⁸.

2.2 Come cambia l'organizzazione amministrativa

L'area della piana era tutta in un'unica provincia. Firenze aveva 15 consiglieri provinciali (dai 4 mandamenti di città e uno di campagna), Pistoia 5 (3 mandamenti), Prato anche 5 (un mandamento di città, uno di campagna). Al di fuori delle tre città i centri aventi un minimo di funzioni urbane erano le sedi di mandamento giudiziario (preture e carceri mandamentali): Campi Bisenzio, Lastra a Signa, Sesto e, nella montagna pistoiese,

³² *Idem*, p. 83.

³³ Notizie molto sommarie sulla produzione di ciascun comune intorno al 1908 in Camera di commercio di Firenze, *Fiere e mercati...*, cit.

³⁴ Vedi G. Rigoli, *L'industria della pietra in provincia di Firenze*, Prato 1914. Il Rigoli fa anche un confronto fra le cave attive in ciascun comune al 1899 e il 1913. La crescita di attività riguarda lo «spurgo di cava», cioè il pietrame che (mescolato ai mattoni) serve a costruire i muri e le massicciate stradali.

³⁵ Si tratta delle casette a schiera («trenini») che caratterizzano la prima periferia. Vedi G. Trotta, *Monticelli: da borgo suburbano a periferia fiorentina*, Comune di Firenze, Circoscrizione 4, Alinea, Firenze 1987, cap. VIII.

³⁶ P. Innocenti, *L'industria nell'area fiorentina*, Associazione industriali, Firenze 1979, pp. 52 e 67.

³⁷ S. Piccardi, «Il gruppo di abitati industriali di Signa presso Firenze», *Rivista geografica italiana*, marzo 1955, pp. 113 e 129.

³⁸ A. Cipriani, A. Ottanelli, R. Vannacci, *Industria e industrializzazione...*, cit., p. 131.

S. Marcello. Campi aveva anche un suo collegio elettorale, fino all'abolizione del sistema uninominale nel 1919.

All'inizio del secolo vi erano in Toscana ben 93 preture, oltre a Calice (passata a La Spezia): di queste 48 erano in perdita di popolazione, e per la massima parte verranno soppresse nel periodo fra le due guerre mondiali.

Una questione aperta era quella della provincia di Pistoia. La città, come si è detto era diventata nel 1838 sede di tribunale, e nel '48, per pochi anni, capoluogo di una provincia che comprendeva anche la Valdinievole. Il comune – limitato alla cinta muraria – venne ampliato dopo l'Unità. Questo ampliamento danneggiò Pistoia, ai fini della rappresentanza provinciale: il mandamento di Lamporecchio, rimasto con poco più di 8000 abitanti continuò ad eleggere due consiglieri provinciali, come Pistoia che ne aveva oltre 53.000³⁹. Nel periodo considerato la città ebbe tuttavia qualche riconoscimento: una legge del 1877 istituiva anche a Pistoia un distretto militare (dal quale dipendevano i circondari di Pistoia e S. Miniato) sottraendola alla dipendenza dalla capitale⁴⁰. La città divenne poi sede dell'83° battaglione di fanteria. Il distretto venne sistemato – come si faceva in questi casi – in un ex convento⁴¹.

Unica altra modifica che riguarda la futura provincia di Pistoia è la separazione di Agliana da Montale nel 1913: l'area di pianura, priva di un vero centro, volle staccarsi da quella collinare e montana, più povera. Ancora nel 1951 Agliana presentava una struttura demografico-abitativa anomala (era il comune con più alta percentuale di popolazione sparsa in Toscana).

Nel 1799 i francesi avevano installato una delle 11 municipalità della Toscana in Prato, equiparata così a Pistoia. Era una politica costante dei francesi quelle di valorizzare le città più "borghesi" a scapito di quelle più saldamente controllate dalla nobiltà fondiaria: vedi il rovesciamento dei rapporti fra Livorno e Pisa, e i numerosi casi di spostamento dei capoluoghi provinciali nel Sud (ad es. la promozione di Bari a scapito di Trani e di Foggia al posto di Lucera).

Prato soffriva le conseguenze del mancato riconoscimento della sua qualità di città nell'epoca moderna: anche la sua diocesi, unita a quella di Pistoia⁴² aveva dimensioni così ridotte che il territorio comunale risultava diviso fra tre diocesi: Pistoia, Prato e Firenze: una anomalia unica. Per l'ampliamento della diocesi venne costituito nel 1908 un comitato cittadino, che richiese l'annessione delle 12 parrocchie dipendenti da Firenze e delle 27 dipendenti da Pistoia. La richiesta suscitò un ordine del giorno contrario del comune di Pistoia⁴³, mentre l'autorità ecclesiastica di Firenze, pur senza aderire, si ri-

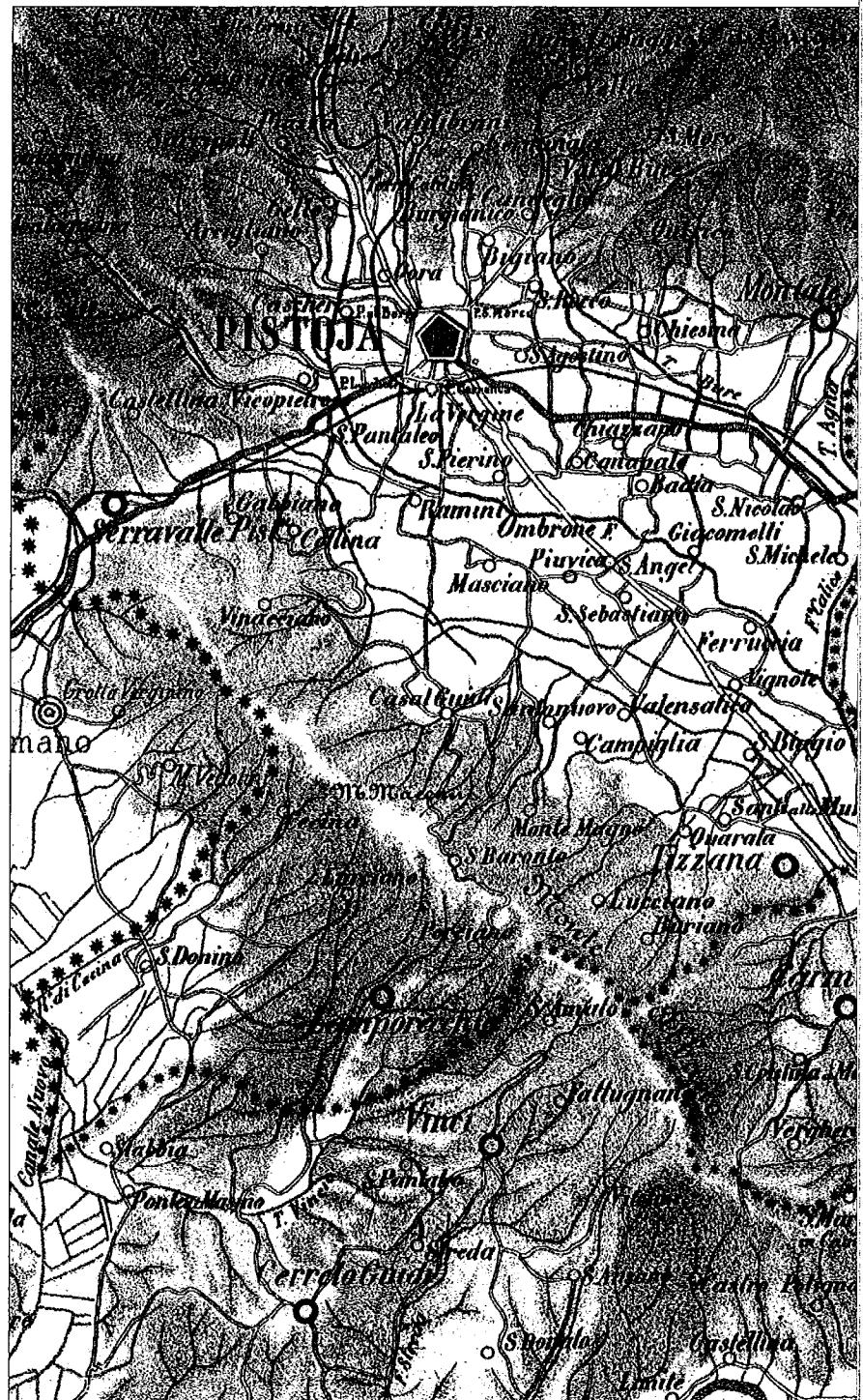
³⁹ Vedi Progetto di legge *Nuova circoscrizione giudiziaria ed amministrativa del comune di Pistoia*, in Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XV, sessione 1982-86, *Raccolta degli atti stampati per ordine della Camera*, vol. VIII, documento 118.

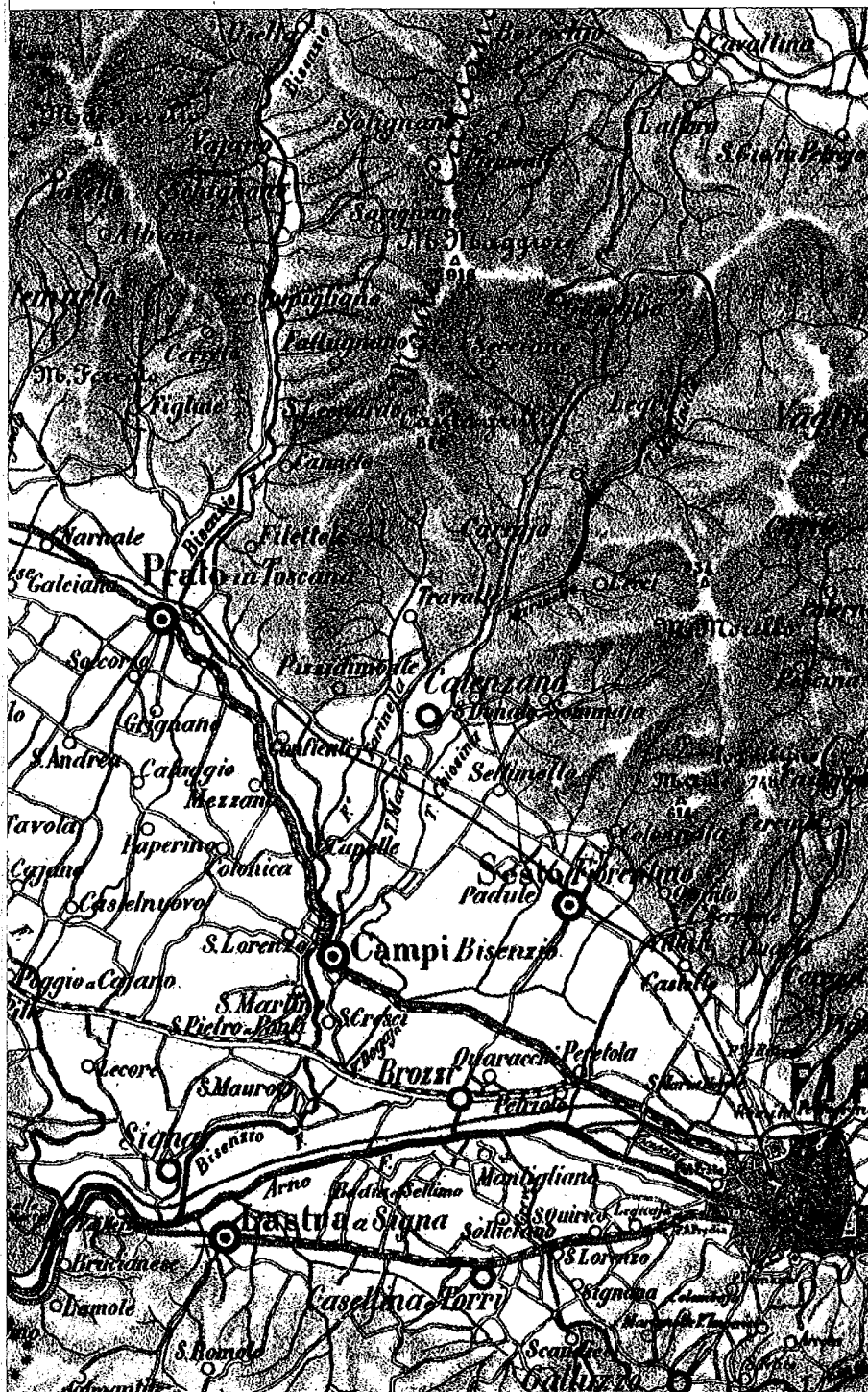
⁴⁰ Legge 592/1873 e 3750/1877, *Sulla circoscrizione militare territoriale del Regno*. La relazione al Ddl è il documento 258.

⁴¹ «Distretto militare», *L'Appennino pistoiese*, 28 luglio 1877.

⁴² *Enciclopedia cattolica*, voce «Prato».

⁴³ «La questione della Diocesi [sic] pratese», *L'amico del popolo*, 12 dicembre 1908. Nonostante il titolo «rivoluzionario» si tratta di un giornale clericale e codino; secondo il quale «il socialismo è prossimo a scomparire» (12 dicembre 1908); «non da ieri la ridicola teoria di Darwin è stata abbandonata dagli scien-





F. Nicolay, *Carta topografica della provincia di Firenze*, Paravia, Torino 1890.
 Particolare della piana riportante i confini provinciali e i confini
 del circondario di Pistoia. Le linee continue in bianco e nero
 sono i tracciati delle tranvie. Scala originale 1:100.000

metteva alla decisione della S. Sede. Nel 1916 un decreto del papa Benedetto XV ampliava il territorio diocesano, portandolo a coincidere con quello comunale⁴⁴.

Anche Prato otteneva intanto alcuni modesti riconoscimenti del suo ruolo di città industriale: nel 1900 l'impianto di una sottobrigata delle guardie di città, che in sé era poca cosa: un sottobrigadiere, una guardia scelta, cinque guardie di città⁴⁵. Nel 1911, come scrive un giornale pratese, «il governo, senza alcuna nostra richiesta, ha provveduto a istituire in Prato un'agenzia superiore delle imposte»⁴⁶.

Nel 1910 inizia a Prato l'agitazione per l'abolizione della cinta daziaria, che come si vede dalle polemiche di quell'anno (ad es. su *Critica sociale*) era una questione fortemente dibattuta, specie nelle città industriali, per le quali l'intralcio del dazio stava diventando insopportabile⁴⁷. La cinta però rimase, anzi fu ampliata addirittura nel 1926⁴⁸, quattro anni prima della abolizione su tutto il territorio nazionale. Nel 1912 venne avanzata la richiesta del mandamento: dato che quello giudiziario c'era già, potrebbe trattarsi della richiesta di una sottoprefettura⁴⁹.

Fino a dopo l'Unità, i territori comunali di alcune delle città toscane avevano come limite le mura urbane. Era un'eredità del medioevo, quando le città godevano di "diritti", soprattutto di natura fiscale, a scapito del contado; mentre il territorio periurbano aveva un regime intermedio fra città e campagna⁵⁰. L'occupazione francese aveva posto fine a questa anomalia nell'Italia settentrionale, al fine di parificare i diritti dei cittadini e di semplificare la pubblica amministrazione⁵¹. Ma in Toscana questa riforma non fu fatta. In tutto il Paese, dopo l'Unità, si presentava il problema di ampliare i territori comunali urbani troppo esigui, come quello di Milano, circondato dal comune dei Corpi Santi

ziati» (9 gennaio 1908); «La figura del frate (Giordano Bruno) apparve in tutta la sua bieca deformità morale» (26 febbraio 1910); «La nazione intera è assorta nel grave problema della lotta titanica contro la mezzaluna» (4 novembre 1911).

⁴⁴ G. Turi, «La vita culturale», in *Prato, storia di una città*, vol. 3, tomo 2, cit., pp. 1210-11.

⁴⁵ Acpo, Atti della Giunta Comunale, filza 142, fascicolo 39, 24 agosto 1900, *Impianto della sottobrigata delle guardie di città*. Ogni questura aveva 2 brigate: centrale e mobile. Gli agenti erano di polizia amministrativa e giudiziaria (L. 732/1890). L'ordinamento in vigore nel 1900 era quello del Rd 1552/1883 e del Rd 839/1893, che all'art. 15 recitava: «È in facoltà del ministro di stabilire brigate e sottobrigate anche in altre località [oltre ai capoluoghi di provincia] nelle quali siano richieste per le condizioni speciali della sicurezza pubblica».

⁴⁶ «Al popolo pistoiese», *La patria*, 19 febbraio 1911.

⁴⁷ «L'agitazione per l'abolizione della cinta daziaria», *L'amico del popolo*, 3 dicembre 1910.

⁴⁸ Acpo, Atti del Consiglio, volume 47, delibera del 17 maggio 1926, *Ampliamento della cinta daziaria*.

⁴⁹ *La patria*, 19 maggio 1912.

⁵⁰ Così Siena aveva le «Masse», Lucca le «Sei Miglia», Pistoia le «Cortine», Brescia le «Chiusure», Vicenza le «Colture», ecc.. È molto significativo che in genere le sedi comunali di questi comuni fossero nella città principale. Vedi F. Bocchi, «Suburbi e fasce suburbane nell'Italia medievale», *Storia della città*, n. 5, 1977. La Bocchi discute i casi di Bologna (dove la «Guardia civitatis» aveva circa 3 miglia di raggio) di Lucca, di Pistoia, dove la posizione giuridica dei *cives* e dei *burgenses* (equiparati ai primi) si distingeva da quella dei *suburbani* e ancor più dei *foretani*. Vedi anche M. Berengo, «La città di antico regime», in A. Caracciolo, a cura di, *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Il Mulino, Bologna 1975.

⁵¹ M. Zani, «Le circoscrizioni comunali in età napoleonica. La legislazione della Repubblica Italiana e del Regno d'Italia», *Storia urbana*, nn. 50/51, 1990.

disposto ad anello intorno alla città. Il governo, che autorizzato dal Parlamento aveva la delega ad emanare varie leggi fra le quali quella comunale e provinciale, stabilì, all'art. 14 di questa legge, che «ai comuni murati potrà essere dato o ampliato il circondario o territorio esterno», mediante decreto reale, sotto alcune condizioni, fra le quali principalmente l'assenso del consiglio provinciale⁵².

Il 18 giugno 1863 il Consiglio generale del comune di Firenze aveva chiesto l'ampliamento del territorio comunale, con motivazioni di natura igienica. Ma dopo la decisione del Governo di spostare la capitale a Firenze il Consiglio, il 17 dicembre 1864, e «in seguito al parere di apposita commissione»⁵³ deliberava di chiedere l'aggregazione dei comuni di Pellegrino (che aveva come frazione Ponte di Rifredi, oggi Rifredi), Fiesole, Rovezzano, Legnaia, Galluzzo e Bagno a Ripoli, o quanto meno la parte di essi che si intendeva includere nella nuova cinta daziaria: in questa ipotesi riduttiva, si trattava, secondo il Consiglio, di un territorio «comandato da assoluta necessità». Vennero chiesti i pareri dei comuni interessati, tutti favorevoli alla soluzione ridotta, a parte Pellegrino, che propendeva per l'annessione totale. Il Consiglio compartimentale, il 20 febbraio, emetteva parere favorevole, chiedendo che rimanessero autonomi Bagno a Ripoli, Fiesole e Galluzzo, e che venissero aggregati a Fiesole i residui di Rovezzano e Pellegrino, e a Casellina e Torri (oggi Scandicci) i residui della comunità di Legnaia.

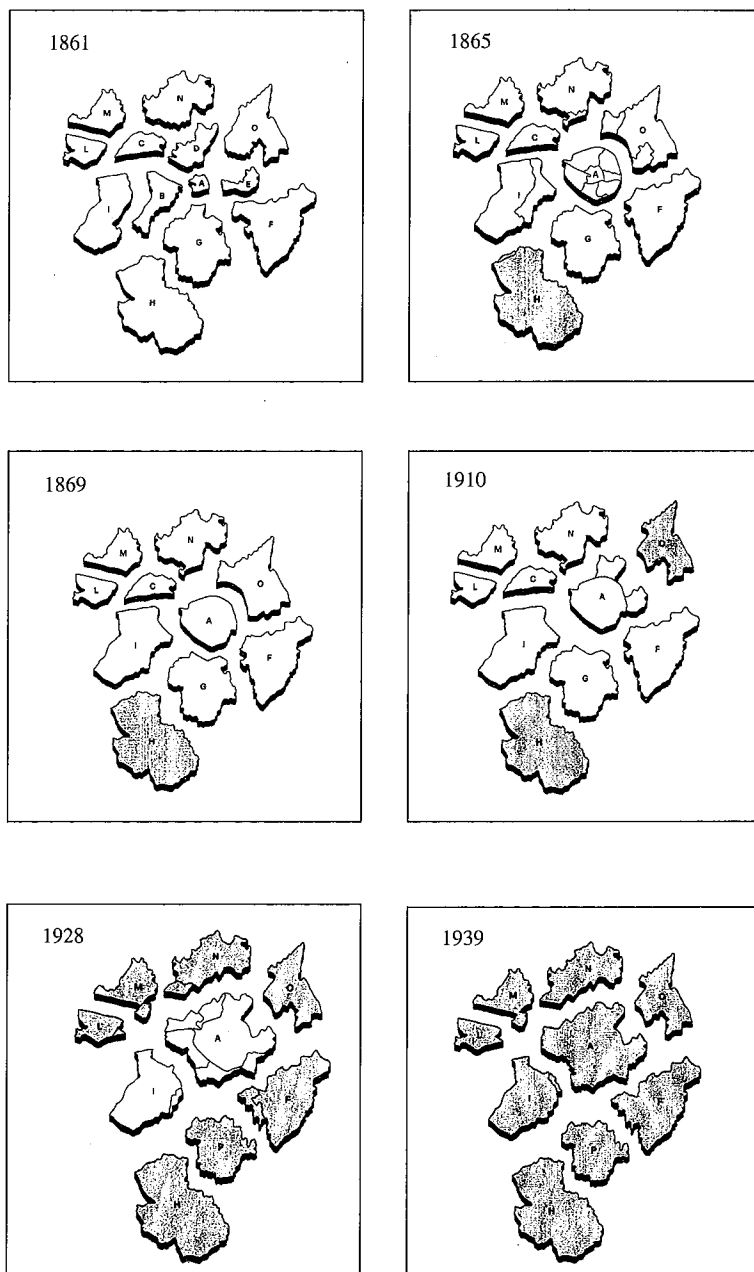
Il progetto di legge presentato alla Camera il 21 marzo 1865 dal Ministro dell'Interno Lanza è appunto in questi termini⁵⁴. La città cresceva così di 28.060 abitanti, e la estensione del comune decuplicava, da 4,3 a poco più di 43 Km². Ma il taglio parziale dei territori di alcuni comuni del contorno — i cui confini erano stabili dall'epoca della dominazione francese — finì per provocare inconvenienti che renderanno necessaria una ulteriore ristrutturazione. A Fiesole erano stati aggregati i resti di tre comuni: erano territori adiacenti a Firenze, o ad essa funzionalmente legati come Trespiano, luogo del cimitero comunale. Nel 1908 si sviluppa una azione per annettere alla città queste frazioni, che l'avvilupparono a settentrione: Pellegrino di Careggi (cioè Rifredi), Trespiano, Settignano e Rovezzano. Secondo la risposta del sindaco ad una interrogazione: «è dimostrato (...) che i grandi comuni hanno assoluto bisogno di assorbire i piccoli comuni che sono alle loro porte, perché è impossibile che entro la cerchia del vecchio comune possano essere collocate le sedi necessarie per certi pubblici servizi»⁵⁵. Anche da parte fiesolana l'ope-

⁵² *Legge comunale e provinciale*, allegata alla L. 30 marzo 1865, n. 2248 pubblicata in virtù dei poteri eccezionali conferiti dal Parlamento al Governo. Nel 1874 il Ministero dell'Interno con circolare ai Prefetti del 29 dicembre (segreteria generale — Div. 3, sez. 1, n. 711, oggi *Circoscrizione dei comuni*), nell'imminenza della scadenza della facoltà data al Governo dalla legge comunale e provinciale per la unione dei comuni, raccomanda ai Prefetti di far pressione, insieme alle deputazioni provinciali, per la soppressione dei piccoli comuni, in «condizioni (...) esigue di popolazione, di territorio e di mezzi finanziari».

⁵³ Verosimilmente quella di cui in Acf, Consiglio generale, filza n. 6458, *Adunanze*, del 3 novembre 1862 e 30 giugno 1863. Nell'adunanza del 18 giugno 1863 si stabilisce di affidare ad una commissione comunale lo studio dell'ampliamento della cinta daziaria.

⁵⁴ Atti parlamentari, Senato e Camera, Legislatura VIII, sessione II, *Relazioni e documenti*, vol. 6°, p. 4371 e sgg.

⁵⁵ Acf, Atti del Consiglio Comunale, volume 3, 26 ottobre 1908, *Interrogazione* di G. Frascani. Il sindaco rilevava che Firenze aveva il cimitero comunale in territorio fiesolano, a Trespiano; che questa frazione mancava di acqua; mentre gli alunni di Settignano e Rovezzano, mancanti di scuole, frequentavano quelle di Firenze.



Firenze 1861-1939: variazioni del confine comunale.

A. Firenze; B. Legnaia; C. Brozzi; D. Pellegrino da Careggi (Pellegrino sino al 1863); E. Rovezzano; F. Bagno a Ripoli; G. Galluzzo; H. San Casciano in Val di Pesa; I. Scandicci (Casellina e Torri sino al 1929); L. Signa; M. Campi Bisenzio (Campi sino al 1864); N. Sesto Fiorentino (Sesto sino al 1869); O. Fiesole; P. Impruneta. Regione Toscana-Giunta Regionale, *La Toscana del Granducato alla Regione. Atlante delle variazioni amministrative territoriali dal 1790 al 1990*, Venezia, Marsilio 1992.

razione era vista con favore: i territori aggregati al comune erano eterogenei e la popolazione delle frazioni da trasferire gravitava su Firenze, tanto che «accadeva che le frazioni formanti la maggioranza (22 su 30) dei consiglieri trovassero modo di accordarsi fra loro, piuttosto che con quelli del capoluogo». Perciò i fiesolani fin dal 1906 andavano chiedendo la separazione, che venne accordata nel 1910⁵⁶.

La questione dell'ampliamento del comune di Pistoia (che misurava 1,24 Km² e aveva 13.000 abitanti) ha precedenti più remoti. Gli statuti pistoiesi del 1255 avevano raggruppato le 115 comunità rurali del contado in 4 territori, afferenti alle 4 porte della città⁵⁷. Nel 1777 Pietro Leopoldo aboliva i comunelli (58 a quel tempo) raggruppandoli nelle 4 «Cortine», che serravano da ogni lato la città. Il provvedimento, di ispirazione fisiocratica, favoriva più la campagna che la città. Accadde allora che l'espansione della città avvenisse fuori delle mura, pur essendovi spazi liberi all'interno⁵⁸. Un tentativo di annessione delle zone circostanti effettuato subito dopo l'Unità era fallito perché la legge comunale e provinciale di Ricasoli richiedeva l'assenso di tutti i comuni interessati; e dopo il 1865 un errore materiale della nuova legge aveva ancora rinviato la questione⁵⁹.

I tentativi di annessione anche parziale dei comuni che serravano la città, effettuati anche prima del 1859 avevano trovato l'opposizione dei maggiori latifondisti, che si rifiutavano – anche se risiedevano nella città e approfittavano dei suoi servizi – di «concorrere coi propri beni rurali al pagamento di maggiori tasse e più gravi balzelli fondiari»⁶⁰. Questa opposizione si rinnovò nel 1873, quando il comune deliberò, il 20 ottobre, di richiedere l'annessione parziale delle «Cortine», in modo da portare l'estensione del comune a 5.343 ettari e la popolazione a oltre 20.000 abitanti. I notabili, che amministravano i quattro comuni, resistettero con delibere (in verità non unanimi) dei 4 consigli comunali, e istanze di «cittadini»⁶¹.

⁵⁶ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, legislatura XXIII, sessione 1909-13, *Raccolta degli atti stampati per ordine della Camera*, vol. IX, stampato 422, Pdl *Ricomposizione del comune di Fiesole con l'aggregamento di alcune sue frazioni al comune di Firenze*, presentato l'11 marzo 1910 (la legge è la 435/1910). Nel 1808 era stato staccato da Fiesole il comune di Pellegrino, così come Rovezzano da Bagno a Ripoli. La sede del comune di Fiesole, dopo la restituzione di queste frazioni, era stata fissata a Pellegrino (vicino a Ponte Rosso) e poi a Coverciano. Per le vicende di Fiesole vedi anche *Per l'integrità del comune di Fiesole*, Memoria della Giunta municipale a S.E. il ministro dell'interno. Su Fiesole in generale, A. Guerri, *Fiesole e il suo comune*, Firenze 1897.

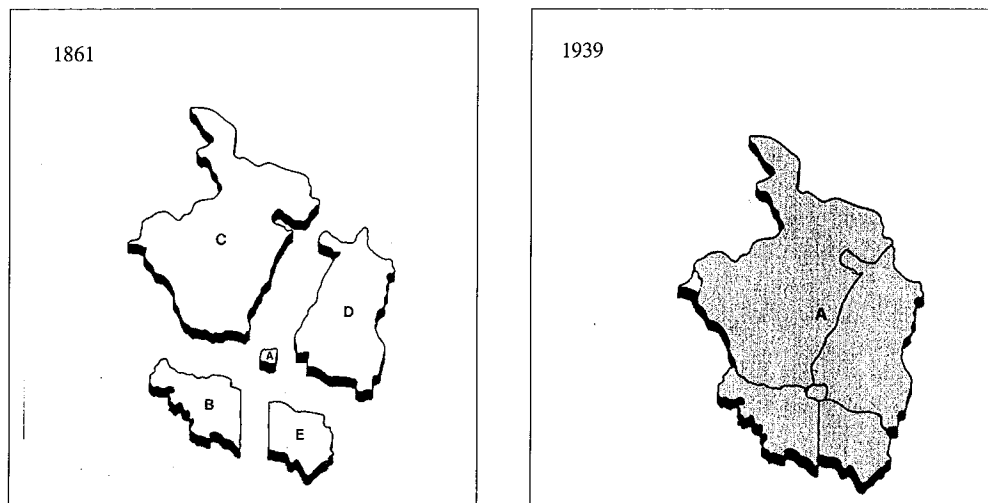
⁵⁷ Porta al Borgo, accesso alla montagna; Porta S. Marco, verso le frazioni collinari; Porta Lucchese, Porta Carratica (a Firenze). Appt, *Commissione Straordinaria per l'amministrazione della provincia*, 1927, delibera n. 27 del 10 marzo che riporta la Relazione del Prof. A. Chiti.

⁵⁸ Alla metà del '700 gli orti dei conventi occupavano più di 1/3 della superficie entro le mura, mentre altre estensioni ortive erano di privati e del comune. Vedi P. Recati, L. Rombai, «Vecchio e nuovo nel territorio pistoiese nella prima metà dell'800. I riflessi della politica lorenese», in I. Tognarini, a cura di, *Il territorio pistoiese e i Lorena...*, cit., p. 372.

⁵⁹ Tutta la vicenda è ricostruita in «Pistoia e le Cortine», articolo di fondo di *Il piccolo Ombrone*, n. 24, 15 dicembre 1873. Vedi anche *L'Appennino pistoiese*, nn. 18 e 19, 1877. Il tecnico di questo primo tentativo era l'ing. A. Gamberai.

⁶⁰ «Pistoia e le Cortine», cit. Dal numero 13 del 1873 al n. 15 del 1876 vi sono una serie di articoli sull'argomento, talora firmati dal consigliere comunale Michelozzi. La rendita dei terreni era, per i 4 comuni delle Cortine, 68 volte quella di Pistoia; quella dei fabbricati urbani quasi i 3/4 di quella della città (*ivi*, n. 3, 1 febbraio 1873).

⁶¹ Il consigliere Ippoliti della Cortina di Porta Lucchese riecheggia, certo senza saperlo, il wagneriano drago Fafner che difende l'oro dei Nibelunghi («io giaccio e possesso – lasciarmi dormire») quando deplora



Pistoia 1861-1939: variazioni del confine comunale.

A. Pistoia; B. Porta Lucchese; C. Porta al Borgo; D. Porta S. Marco; E. Porta Carratica. Regione Toscana-Giunta Regionale, *La Toscana del Granducato alla Regione. Atlante delle variazioni amministrative territoriali dal 1790 al 1990*, Venezia, Marsilio 1992.

Il braccio di ferro (a Pistoia e a Firenze, presso l'amministrazione provinciale) durò un bel pezzo anche perché – secondo il vizzo retorico – la prima proposta si richiamava più alle antiche memorie che ai fatti, cioè alle relazioni fra Pistoia e il suo contorno⁶². La richiesta pistoiese – modellata su quella dell'assessore Servolini per l'annessione a Milano del comune periferico dei Corpi Santi – aveva un punto debole: quello della richiesta di una annessione parziale, che avrebbe lasciato senza mezzi (e senza capoluogo) le poverissime frazioni montane, e questa fu l'unica obiezione del Consiglio provinciale di Firenze, nella seduta del 26 febbraio 1875. Il 5 maggio il Consiglio provinciale discuteva la relazione della commissione che era stata incaricata di studiare il problema. Preso atto che «nei sobborghi, posti subito fuori delle mura, il commercio si sviluppa e si estende ogni dì di più, si costruiscono nuove case, aumenta il numero della popolazione, si aprono nuovi esercizi d'ogni sorta di rivendita» viene approvata a maggioranza la richiesta dei quattro comuni⁶³: un voto che sarà confermato nel '77⁶⁴. Il regio decreto

che si voglia «togliere l'autonomia a un comune, impedire che più a lungo goda del suo benessere, dei suoi comodi e dalle procurate agiatezze», *Il piccolo Ombrone*, 1 marzo 1874. In sostanza si voleva continuare a pagare poche tasse e avere molti servizi. Fra i consiglieri dei 4 comuni c'era un Vivarelli Colonna, un Bracciolini e un Rospigliosi-Sozzifanti.

⁶² Michelozzi, «Pistoia e le Cortine», *Il piccolo Ombrone*, 1 gennaio 1874.

⁶³ *Atti del Consiglio provinciale di Firenze, 1874-75*, Firenze 1875, pp. 456-462. Fra i contrari il Cambray-Digny e il sindaco di Porta Carratica, Martelli-Bolognini, che era anche consigliere provinciale; fra i favorevoli Minghetti, Ridolfi e Rucellai.

che pone fine alla vicenda è il n. 4216 del 1877, che stabiliva l'entrata in vigore dal primo marzo dell'anno seguente.

L'annessione dei 4 comuni dava a Pistoia una dimensione urbana (gli abitanti quasi quadruplicavano, da 12.966 a 51.323) e la città si arricchiva delle strutture di tipo urbano già realizzate nelle Cortine: nella Porta al Borgo vi era un teatro di prosa, il «Ponte Napoleone», o Arena Matteini, che diverrà poi il Politeama nazionale, una banda musicale e una scuola di musica; a Porta Lucchese la filodrammatica «Vittorio Alfieri» e dal 1876 una biblioteca circolante⁶⁵. Nel 1876 c'erano 13 macellerie in città e altrettante fuori nel raggio di 500 metri; 16 forni in città e 17 fuori e così via⁶⁶.

L'ampliamento del comune (portato a 253,6 Km², dimensione non eccezionale per la Toscana di allora) era stato preceduto dall'ampliamento della cinta daziaria deciso con un decreto del dicembre 1875⁶⁷. Nelle speranze dei pistoiesi, l'ampliamento avrebbe consentito «l'esecuzione di opere grandiose, abili ad infondere nuova vita all'industria paesana, al commercio locale e all'agricoltura»: in particolare, si pensava alla creazione di un canale di irrigazione e industriale, come quelli che si andavano realizzando a Verona e a Torino⁶⁸.

Il carattere urbano delle Cortine – quanto meno, delle parti di esse adiacenti alla città – è dimostrato dai minimi e massimi fissati dai comuni per le imposte di famiglia: a Pistoia da 2 a 500 lire, a Porta S. Marco da 1 a 200, mentre nei comuni di montagna troviamo S. Marcello da 1 a 30, Cutigliano da 1 a 20⁶⁹. Una conferma ci è data anche dalle aggiunte apportate al regolamento di polizia del comune di Porta S. Marco nel 1876⁷⁰.

⁶⁴ *Atti della provincia di Firenze, 1876-77, Firenze 1877, quinta adunanza, 25 maggio 1877. Nella nuova delibera si ironizza sulla furia verbale dei proprietari fondiari delle Cortine: «dopo il voto di questo Consiglio del 5 maggio 1875, il quale a dire di alcuni doveva inondare di sangue il territorio pistoiese, non solo non accadde alcun disordine, ma furono tutti lieti e festanti come di una riunione di fratelli...». L'Appennino pistoiese («L'annessione dei comuni suburbani al comune di Pistoia», 1 luglio 1876) aveva scritto, dopo il 1° voto provinciale: «Quei pochi che per loro tornaconto e per sfogo di ire personali avevano dato vita alla opposizione preparavano proteste, immaginando ribellioni a mano armata...».*

⁶⁵ *L'Appennino pistoiese*, 29 aprile e 29 luglio 1876; *Il piccolo Ombrone*, 1 settembre 1876.

⁶⁶ G. Beneforti, *Appunti e documenti...*, cit. p. 12.

⁶⁷ «L'annessione dei comuni suburbani», cit.

⁶⁸ Il progetto del canale industriale di Verona è del 1872. G. Calò, «La questione dello sviluppo economico a Verona nelle vicende del canale industriale 1870-1900», *Storia urbana*, n. 3, 1977.

⁶⁹ Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, 1876, filza 43.

⁷⁰ Asf, Prefettura Firenze, *Affari ordinari*, 1876, filza 44, 2876.

2.3 Modalità di espansione delle tre città. Morfologie urbane e territoriali

Il piano di Firenze capitale, redatto da Giuseppe Poggi e approvato nel 1865 è notissimo, non serve tornarci sopra. Quello che invece è interessante – e poco noto – è il comportamento dell'Amministrazione comunale nel processo di crescita e di modernizzazione della città; come pure il primo delinearsi di un rapporto fra il capoluogo e i comuni periferici che, per la verità, erano considerati essenzialmente come possibili "aree di espansione" della città capoluogo.

La legge – e soprattutto la giurisprudenza – proteggevano i diritti della proprietà fondiaria ben più che gli interessi pubblici⁷¹. I piani edilizi, secondo i titoli VI e VII della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità (L. 2359/1865) potevano essere o «regolatori edilizi» (per adattare gli antichi centri alle esigenze moderne) o «di ampliamento» (per tracciare le norme da osservarsi nell'edificazione); o anche entrambe le cose insieme come, appunto il cosiddetto «Piano Poggi». In ogni caso erano piani direttamente esecutivi, cioè nel linguaggio di oggi piani particolareggiati. In realtà i comuni, finché potevano, procedevano con uno strumento non previsto dalla legge, ma di natura – diremmo oggi – squisitamente negoziale: le «convenzioni urbanistiche». Scrive Valeria Mazzarelli che questo strumento «non quadrava né con le regole della disciplina urbanistica dell'edificazione, né con quella dei contratti»⁷².

Il sistema conveniva alle amministrazioni perché potevano avere le mani libere da vincoli decisi, magari, da precedenti amministrazioni e oltretutto potevano negoziare la partecipazione dei privati nella realizzazione dell'opera, senza dover ricorrere allo strumento dell'esproprio⁷³; ma conveniva anche ai privati che procedendo per apertura di nuove strade e piccole lottizzazioni ottenevano dei vantaggi, come il restringimento delle sedi stradali, l'eliminazione o riduzione del verde pubblico, e tante altre piccole "modifiche" ai piani eventualmente redatti dagli uffici tecnici.

Il comportamento del piano di Firenze, città amministrata fino al 1907 dai conservatori, è sotto questo aspetto esemplare, perché è anche un comportamento tipico delle amministrazioni comunali di quel tempo. È vero che nei trentotto anni fino al 1914 vengono approvati – nelle forme legali – oltre al piano generale di G. Poggi ben 22 piani oltre a 4 varianti⁷⁴; ma di queste una buona parte riguardavano allargamenti e rettifiche, spesso giustificate da motivi igienici e due riguardavano il piano di risanamento del centro storico: casi nei quali il Comune non poteva offrire contropartite appetibili ai privati, così che la procedura coercitiva era inevitabile. In altri casi – come l'assetto definitivo dell'area (8 ettari) lasciata libera a seguito dello spostamento verso il Campo

⁷¹ Anche oggi i primi sono diritti, mentre i secondi, un gradino più sotto, sono «interessi legittimi».

⁷² V. Mazzarelli, *Le convenzioni urbanistiche*, Il Mulino, Bologna 1979, p. 5. Secondo l'A. «le convenzioni urbanistiche manifestavano una perseverante presenza di deità reggenti, potenti ma amiche dell'ombra», p. 6.

⁷³ I piani urbanistici post-unitari, così come regolamentati dalla legge, erano equiparati ad un'opera di dichiarata «pubblica utilità» e quindi davano la possibilità di espropriare le proprietà necessarie per la sua ordinata attuazione.

⁷⁴ Cfr. G. De Luca, «Leggi e decreti di approvazione di provvedimenti urbanistici (1865-1914)», *Storia urbana*, n. 30, 1985.

di Marte della ferrovia per Arezzo-Roma e già dotata di rete viaria dal comune⁷⁵, oppure per il piano regolatore dell'area compresa fra il viale Militare (l'attuale viale dei Mille) e viale Volta⁷⁶ – si usò lo strumento della convenzione urbanistica. Occorre dire anche che Firenze (come probabilmente in altre città) i piani, essendo essenzialmente piani di tracciamento della rete viaria, erano considerati cosa da affrontare in sede tecnica, da parte dell'Ufficio tecnico comunale. Ed infatti, il piano generale delineato da questo nel 1908-1910 – modificato poi nel '14 e '17 – sembra aver funzionato più come guida nel comportamento dell'ufficio che come rigida norma per i privati. Nel 1917 – e questa è una notevole innovazione – compare una zona riservata all'industria fra Firenze e Rifredi.

Fra gli ultimi decenni del Granducato e il primo ventennio del Regno d'Italia vengono colmati gli spazi ancora vuoti entro la cerchia delle mura (ed in parte, dopo la loro demolizione, dell'anello dei viali). Il più vasto di quegli spazi – grande quasi come l'antica città romana – era quello ad est del centro storico, compreso fra i retri delle case e conventi edificati lungo Borgo Pinti, via dei Pilastri, Borgo La Croce e le mura⁷⁷. Il comune poi procede gradatamente e con numerosi adattamenti a realizzare la rete viaria disegnata dal Poggi. Il piano aveva la durata massima consentita dalla legge, 25 anni: quindi giunse a scadenza nel 1891.

La prima iniziativa di grandi dimensioni era stata – fra il 1865 e il 1869 – l'abbattimento delle mura, sopravvissute solo a sud per un tratto in larga parte collinare. Fu un'operazione carica di significati, perché le mura «costituivano il simbolo stesso del suo passato di "dominante" e di una fissità nel tempo che ormai era indispensabile ed urgente superare», secondo alcuni dei più autorevoli esponenti politici della città come Ubaldino Peruzzi, Giuseppe Martelli, Pietro Adami⁷⁸. Tuttavia quando la capitale del Regno fu trasferita dalla città, i problemi della realizzazione delle indicazioni del piano aprirono una profonda breccia nelle finanze comunali che non erano in grado di garantire i pagamenti degli espropri per strade, piazze e servizi. Da qui la concessione di una sorta di "risarcimento", con la legge 5810/1870 che concedeva al comune la facoltà di chiamare a contributo i proprietari per l'attuazione dei piani fino ad allora vigenti.

Altri provvedimenti dell'amministrazione fiorentina – nei primi anni di attuazione del piano – furono la realizzazione del Campo per le esercitazioni militari (il Campo di Marte), dei macelli, del mercato del bestiame⁷⁹. Erano opere che avevano, obiettivamen-

⁷⁵ Acf, Consiglio comunale, delibera dell'8 novembre 1890, *Proposta di convenzione col Governo per lo spostamento della ferrovia aretina*.

⁷⁶ Piano deciso in base ai rapporti dell'Ufficio tecnico comunale del 7 marzo, e del 18 e 25 maggio del 1906. Cfr. Acf, Consiglio comunale, filza n. 5695, cartella 3. Il documento nomina anche la via Cento Stelle, intermedia fra le due; ciò che rende difficile immaginare la configurazione dell'area. Altri piani di ampie aree (S. Jacopino, Ricorboli) non sembra abbiano mai avuto una approvazione secondo legge.

⁷⁷ Qui esistevano proprietà rurali dell'Ospedale degli Innocenti: su alcune case di via della Mattonaia si scorge ancora il simbolo scolpito dell'ente: il bambino in fasce.

⁷⁸ Municipio di Firenze, *Piani regolatori della città di Firenze. Relazione presentata dal Sindaco Ubaldino Peruzzi alla Giunta comunale del dì 15 luglio 1872*, Firenze 1872, p. 27.

⁷⁹ C. Pazzagli, S. Soldani, *Lineamenti e scansioni di un territorio regionale*, in Aa.Vv., *La Toscana dal Granducato alla Regione*, Marsilio, Venezia 1992, p. 44.

te, una valenza più che comunale. Ma vediamo, dalla discussione della Commissione generale per il piano regolatore, come sia maturata, a partire dal 1907, la decisione di procedere alla stesura di un nuovo piano generale di espansione.

Il piano del Poggi scadeva nel 1891, ma poiché «a tale scadenza il piano stesso non era stato completamente eseguito, si è seguito a valersene fino al 1900. Da allora in poi (...) si è dovuto provvedere di mano in mano con norme frammentarie» e a prezzo di gravi inconvenienti «si sono vedute aprire delle strade nelle proprietà private che, non rispondendo al concetto dell'edilizia moderna, si sono dovute oggi collegare col nuovo piano regolatore perché già costruite». Fenomeno così diffuso che il 4 luglio 1901, in attesa di avviare il lavoro di un nuovo piano, il Consiglio comunale approva un regolamento sull'apertura di nuove strade, riservandosi «di contribuire, mediante speciali convenzioni alla spesa della strada stessa»⁸⁰. Negli anni successivi non manca, fra i consiglieri, chi ricordi la necessità di redigere un piano regolatore generale⁸¹.

Nell'Ufficio tecnico inizia, per incarico della Giunta⁸², lo studio di un piano complessivo per la città, che si conclude nel 1910. Questo piano viene ripreso nel 1913, e ultimato l'anno successivo, è consegnato al Commissario D'Adamo, che esercita la funzione di Sindaco, in una delle frequenti crisi politiche⁸³. Così riferiva nel 1917 il Bellincioni, assessore ai lavori pubblici, presentando il piano ancora una volta rielaborato: «in sostanza dal 1890 ad oggi, cioè per un periodo di 26 anni, la nostra città si è sviluppata senza le direttive di un piano regolatore regolarmente approvato»⁸⁴.

⁸⁰ *Prospetti del nuovo piano regolatore generale per la città di Firenze*, Relazione dell'assessore ing. Giovanni Bellincioni, per il dibattito sul piano regolatore nel Consiglio comunale del 28 aprile 1917; ora in Acf, filza 5695, cartella 3. Da questo documento abbiamo tratto anche le precedenti citazioni.

Il Commissario prefettizio Alberto Giannoni, nella sua relazione al Consiglio comunale del 22 luglio 1914 ricorda che il Comune ricusava la consegna delle condutture, fognature, illuminazione elettrica «e talvolta di polizia se non alle condizioni di un determinato sviluppo raggiunto dalla costruzione dei fabbricati laterali, della cessione gratuita o quasi dell'area stradale, di un contributo dei proprietari frontisti alla spesa di costruzione e di sistemazione».

⁸¹ Acf, Consiglio comunale, 1906, Adunanza del 18 maggio, punto su *Piano regolatore di ampliamento ad est della città*, dove si legge che il consigliere Edoardo Vitta «raccomanda, come già fatto altre volte, perché venga formato al più presto il piano regolatore completo della città e del suburbio». Il Vitta era sostenitore «da ben venti anni» – secondo le parole del Sindaco – della ferrovia direttissima Bologna-Firenze, *ivi*, Adunanza dell'8 giugno.

⁸² Acf, Consiglio comunale, *Relazione al Consiglio del Commissario prefettizio A. Ferrara*, 12 dicembre 1910. Secondo il commissario la necessità «era stata riconosciuta dalla cessata amministrazione, che aveva dato incarico all'ufficio tecnico di formare il progetto del piano stesso, ed aveva stipulato con l'Istituto Geografico Militare una convenzione per il rilievo del territorio comunale». I ritardi dell'Istituto avevano costretto l'ufficio tecnico a portare a termine un proprio rilievo. Il piano regolatore di ampliamento «mira alla normale prosecuzione delle principali arterie dell'interno urbano», cioè ha un impianto radiocentrico. Le parole impiegate indicano come allora apparisse naturale questo modo di ampliare le città. Il piano – redatto sotto la guida dell'ing. capo Vittorio Tognetti – riguardava un'area di espansione di 900 ettari, per 190.000 abitanti. Purtroppo la mancanza di documentazione (mancano perfino i registri generali degli affari; esistono solo i repertori) impedisce di chiarire vari punti oscuri.

⁸³ Il Commissario forma una commissione di eminenti personaggi (*Ivi*, 1ª cartella, verbale dell'adunanza del 2 giugno 1915). Fra le proposte di questa commissione vi è quella di proseguire nelle colline a nord, quindi in territorio fiesolano, il viale dei Colli: come ogni altro progetto ambizioso, questo richiedeva il superamento dell'ambito comunale.

⁸⁴ *Prospetti del nuovo piano regolatore generale per la città di Firenze*, Relazione dell'assessore..., cit.

Una spinta ai lavori di stesura del piano – e, ad un tempo, l'esortazione a conservare gli orti e i giardini inglobati nella città – venne nel 1913 da un ordine del giorno proposto dai consiglieri socialisti Pieraccini, Garoglio, e Fantechi; approvato all'unanimità (forse a significare che le dichiarazioni di principio non significano nulla?) il 22 gennaio ⁸⁵.

In realtà questa gestazione è così difficoltosa perché i problemi che riscuotevano un interesse più forte e che influivano sull'assetto urbano e territoriale non erano i piani regolatori – così come allora si concepivano – ma le cinte daziarie che potevano inglobare anche i comuni vicini al un «comune chiuso», come Firenze e la maggior parte dei comuni contermini. A Firenze la questione daziaria ebbe il suo peso nel determinare tempi, modi, dimensioni dell'allargamento del territorio comunale a spese proprio dei comuni vicini.

Altra determinante della trasformazione urbana e territoriale sono stati i trasporti extraurbani che – come le ferrovie secondarie – potevano essere concessi a comuni e province. Sono stati i tracciati di queste linee che da un lato hanno portato a valorizzare parti di città e dall'altra ad innestare processi di crescita edilizia e di interesse commerciale e industriale lungo i loro percorsi ⁸⁶. L'allargamento dei confini comunali – che arriva ad interessare anche il periodo fascista e la maggior parte delle grandi città italiane – viene così anche influenzato da questa innovazione tecnologica. Ovviamente non determinato, perché questa «esigenza» di ingrandimento sembra più connettersi alla cultura diffusa, di vecchia radice municipalista, secondo la quale ogni attività importante doveva essere contenuta all'interno del territorio comunale. Ad esempio, era inconcepibile che un'industria esercitata da proprietari fiorentini si trovasse al di là dei confini. C'era perciò una tendenza ad adeguare i confini comunali all'area economica, secondo principi che oggi ci appaiono assurdi.

Il distacco – nell'attività urbanistica – fra Firenze e le altre due città della piana è abissale. Fino al 1914, Pistoia ha un solo piano approvato: l'ampliamento di via Fagni a fini igienici. Un piano elaborato in applicazione della legge sul risanamento urbano del 1885 ⁸⁷. Prato, invece, non ha nessun piano. Ma si parla di piani regolarmente formalizzati a norma di legge.

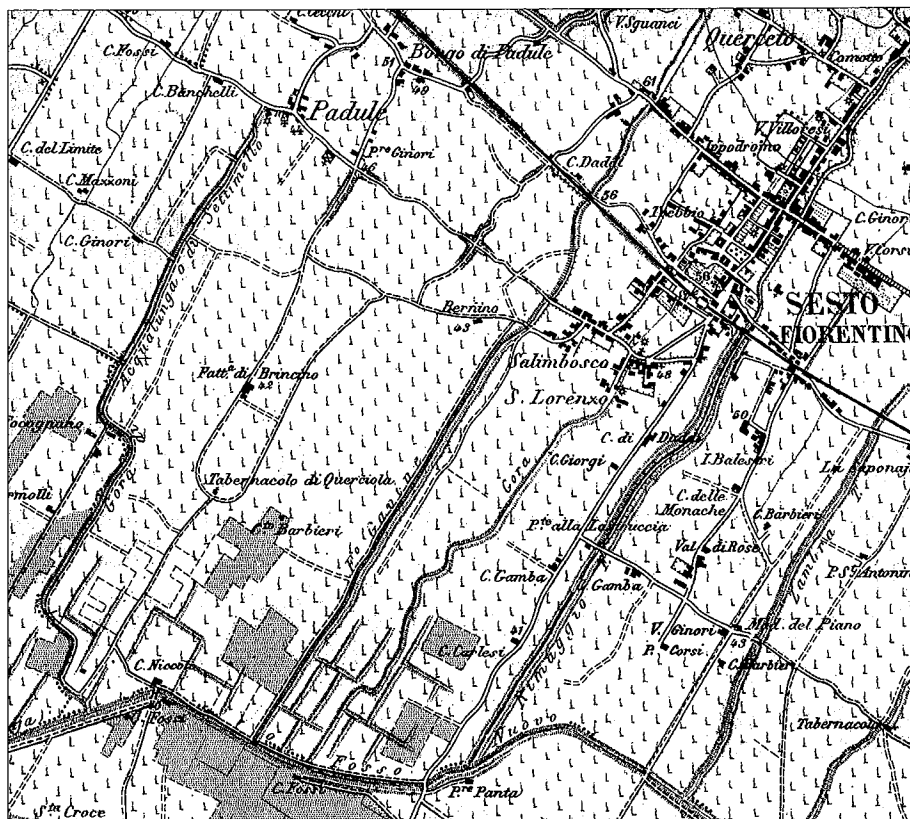
Se invece spostiamo lo sguardo alle proposte di piano, la situazione è più variegata. A Pistoia è segnalato un piano regolatore dell'area della stazione – che si trova poco fuori le mura, a sud della città. Un piano deliberato il 22 giugno 1903 per ampliare l'abitato e ovviare al «modo irregolare col quale si fabbricano nuove fabbriche» ⁸⁸. Nella città, la prima, delle numerose, aperture moderne nelle mura era stata effettuata alla fine del-

⁸⁵ Il titolo della mozione, in omaggio alla metafora igienista allora dominante, «Provvedimenti per la conservazione dei giardini ed orti inglobati entro i caseggiati della nostra Firenze, allo scopo di proteggere la salubrità della città e la salute dei cittadini».

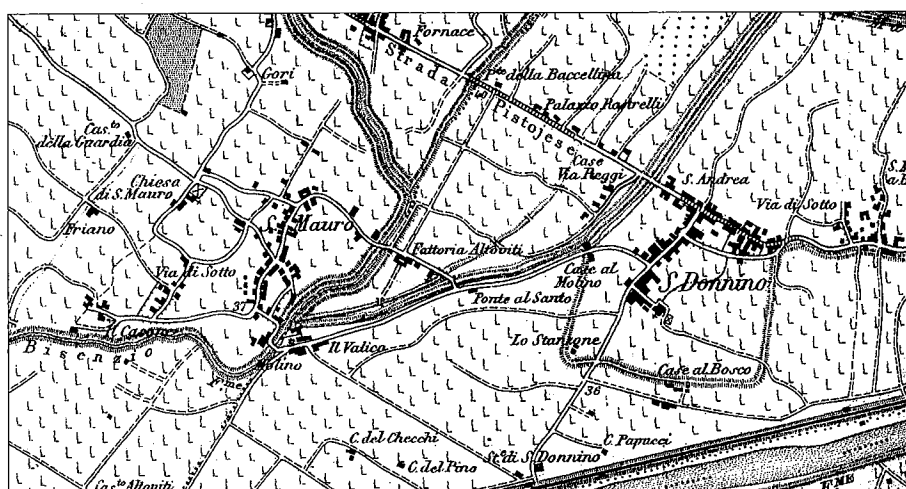
⁸⁶ Per esempio, nel 1906 il consigliere comunale Mario Salvini interroga il Sindaco per sapere «se sono state fatte pratiche con l'autorità provinciale per dar principio agli studi per una linea tranviaria Firenze-Trespiano», Acf, Consiglio comunale, 1906, seduta del 6 luglio. Probabilmente non è un caso che per limitare interessi di parte – almeno fino al 1917 – la questione del piano regolatore venga sollevata dai vari Commissari, cioè da funzionari governativi, oppure, con fini limitati, dall'Ufficio tecnico comunale.

⁸⁷ Rd del 7 febbraio 1907, che applicava le disposizioni della legge 2892/1885 che introduce in Italia i Piani di risanamento e miglioramento igienico.

⁸⁸ G. Beneforti, *Appunti e documenti...*, cit., p. 26.



IGM, *Carta dei dintorni di Firenze*, 1896.
L'avvio della crescita lineare tra S. Mauro a Signa e S. Cristofano a Novoli
(in basso). Scala originale 1:25.000



l'epoca granducale, per dare accesso alla stazione ferroviaria. Il piazzale così formato – oggi piazza Treviso – si è a lungo chiamato «Largo Barriera», perché la barriera daziaria coincideva con le antiche mura. La nuova polarità urbana aveva fatto nascere anche una quota significativa di nuovi edifici, la maggior parte dei quali proprio all'esterno di questa cinta: da qui l'esigenza di un piano, che tuttavia non venne mai formalizzato.

A Prato, invece, viene adottato dal Consiglio comunale, il 13 aprile 1907, un piano di ampliamento a «macchia d'olio indifferenziata» intorno alle mura, senza neppure una relazione di accompagnamento. Un piano che, dichiaratamente, mirava a fissare più per il comune che per i proprietari e imprenditori criteri generici da seguire per accogliere i progetti di edificazione futura. Il Ministero dei lavori pubblici, ovviamente, lo bloccò. Tutta la vicenda è stata ricostruita da Carlo Cresti, al quale rimandiamo⁸⁹. Altri piani parziali, pubblicati nel 1907, riguardavano la via Sestese, fuori porta Mercatale (a nord-ovest, verso Firenze), ed un'area fuori porta al Serraglio (a nord, verso la Val di Bisenzio). In vista dell'apertura della ferrovia direttissima per Bologna e della conseguente edificazione della nuova stazione, venne redatto (1913) il piano cosiddetto «Oltre Bisenzio», cioè dell'area a sinistra del fiume, proprio dove era prevista la nuova stazione. La procedura era un po' strana, perché a quel tempo le Ferrovie non avevano definitivamente deliberato in merito all'esatta ubicazione dell'opera. Forse è un tentativo di influenzare la decisione centrale.

Nei comuni minori dell'area, in generale, non vengono redatti piani di ampliamento secondo le procedure di legge, anche se non mancano progetti di piani, al solito mirati a fissare il comportamento delle amministrazioni di fronte alle proposte dei privati. La pianificazione è stimolata dall'affacciarsi del problema delle case operaie (come avvenne a Campi ed in parte anche a Sesto) e dalla naturale ambizione a partecipare alla «corsa» alla modernità sul modello cittadino⁹⁰.

Notizie dettagliate le abbiamo su Campi, grazie al saggio di Saverio Mariotti, al quale si rimanda. Sintetizziamo comunque i fatti più importanti. Nel paese di allora è forte l'influenza della vicina capitale, anche per il tramite dei proprietari fiorentini, come i Rucellai. Così, forse sull'eco suscitato dal piano Poggi, a Campi già nel 1866 il comune incarica un ingegnere fiorentino, Niccolò Salvi, per redigere un piano di ampliamento che, fra l'altro, prevede l'abbattimento delle mura⁹¹. Un fatto rilevatore – che verosimilmente si verifica anche in altri comuni dell'hinterland fiorentino – è, a Campi, l'ostilità dei grandi proprietari a cedere il terreno di loro proprietà: un comportamento che in talune aree della Toscana continuerà fino al secondo dopoguerra.

⁸⁹ C. Cresti, «Immagine e struttura della città nel tempo dell'industria», in *Prato, storia di una città*, vol. 3, tomo 1, cit., pp. 474-489.

⁹⁰ Si deve comunque sottolineare la scarsa dinamica demografica di questi comuni: fra il 1911 e il 1951 Campi è in calo, così come Carmignano; Fiesole cala fra il 1911 e il 1921; Impruneta alterna aumenti e diminuzioni fino al 1936; Lastra a Signa cala fino al 1921, così come Scandicci, mentre Montemurlo rimane allo stesso livello attraverso modeste variazioni positive e negative; Sesto aumenta costantemente, così come (seppur ad un ritmo più basso) Signa. Vaglia cala per tutto il periodo. Nella provincia di Pistoia, Agliana cresce costantemente; Montale ha una crescita debolissima fra il 1911 e il 1931, per poi calare nei cinque anni successivi; Serravalle cresce debolmente fino al '21, poi cala fino al '36; lo stesso accade a Tizzana, che però continua a diminuire fino al 1951. Cfr. A. Cozzolini, *Le variazioni della popolazione in Toscana dal 1911 al 1951*, Lib. Goliardica, Pisa 1958.

⁹¹ Cfr. S. Mariotti, *L'urbanizzazione della campagna...*, cit., parte 1^a, cap. 1. L'ingegnere sarà, in seguito, il primo tecnico laureato del comune.

Per Sesto Fiorentino abbiamo il saggio di Ernesto Ragionieri – il primo esempio di storia locale politico-sociale. Anche se l'autore riserba la sua attenzione ad altri aspetti che non alle trasformazioni territoriali, ci dà varie informazioni: nel 1899 – anno nel quale il comune, secondo in Toscana, viene conquistato dai socialisti – Sesto inaugura la nuova stazione ferroviaria. Negli anni “giolittiani” viene redatto un nuovo regolamento d'igiene, si costruiscono nuovi edifici scolastici anche nelle frazioni (come Quinto), viene istituita l'azienda elettrica municipale, vengono edificate case operaie. Ma la realizzazione più interessante (perché tipica dei piccoli comuni, e del periodo) è la costruzione della nuova sede municipale e della piazza civica antistante, che fra l'altro determina lo spostamento del mercato, in precedenza tenuto presso lo spazio antistante la chiesa⁹². Un nuovo edificio comunale, e relativa piazza, verrà realizzato anche a Signa.

I piani urbanistici e i grandi progetti edilizi solo in parte modificavano la forma e gli assetti delle città e del territorio della piana. Più spesso, e con più incisività, erano i cambiamenti indotti dallo sviluppo economico a generare più radicali e profonde trasformazioni. Già alla fine del XIX secolo la situazione era cambiata soprattutto nella parte più bassa della pianura, grazie alle opere idrauliche realizzate nei secoli XVII e XVIII⁹³, e nel corso dell'800.

Il rapporto mezzadrile aveva congelato la situazione, perfino peggiorando – durante l'epoca moderna – la vita dei mezzadri «avviati a condizioni più prossime a quelle di un proletariato rurale, e riducendo alla misera condizione di pigionale un numero crescente di mezzadri»⁹⁴. Coma già detto in altra parte del saggio, queste trasformazioni sembrano spiegare il gran numero di frazioni di Prato e Campi⁹⁵.

Il sistema insediativo comprende – intorno alle tre città – i paesi, in parte antichi castelli (cioè paesi recintati da mura ancora in parte esistenti⁹⁶), ma anche centri allora nascenti, come Scandicci e Quarrata, il già affermato Sesto, e il paese di Grassina, nato in un fondovalle che faceva da confine fra Impruneta e Bagno a Ripoli, e successivamente passato per intero al secondo. Oltre ai centri comunali, e ad altri centri maggiori, c'era una grande quantità di piccoli nuclei, la cui popolazione è stata considerata “sparsa”, e quindi non è distinta da quella delle case sparse fino al censimento del 1936. Erano gruppi isolati di case, senza alcun servizio: un fenomeno tipico della società rurale.

⁹² Cfr. E. Ragionieri, *Un comune socialista...*, cit., *passim*.

⁹³ Cfr. M. Azzari, «SP 6 – Vittorio Emanuele», in L. Rombai, a cura di, *Le strade provinciali di Firenze. Geografia, storia e toponomastica*, Olschki, Firenze 1992.

⁹⁴ E. Fasano Guarini, «Sintesi conclusiva», in *Prato, storia di una città*, vol. 2, «Un microcosmo in movimento, 1494-1815» a cura di E. Fasano Guarini, Le Monnier, Firenze 1986, pp. 859-860. Nell'ultimo quarto del sec. XIX il timore di furti campestri, e minacce ai mezzadri da parte degli abitanti dei borghi, è fortissimo. Nel 1877 il conte della Gherardesca, con altri proprietari del comune di Bagno a Ripoli, chiede l'istituzione di una stazione di Carabinieri all'Antella o a Balatro, perché «la popolazione di questi due borghi si compone in parte di scarpatori [cioè dei ladri di campagna, nda], i quali van crescendo di numero e s'impongono ai coloni che, nonostante ogni maggior resistenza, non riescono ad impedire che siano di giorno e di notte invasi i loro campi e manomessi i prodotti delle loro fatiche, non senza qualche grave colluttazione seguita da spargimento di sangue». Comunque un rapporto dei Carabinieri giudica «piuttosto esagerate» le cose esposte. Cfr. Asf, Prefettura, *Affari ordinari*, 1877, n. 176-8994, del 26 novembre 1877.

⁹⁵ Le «borgate» di campagna di Prato erano 28 nel 1934. Cfr. Acpo, Atti del Podestà, delibera n. 443 del 29 dicembre 1934.

⁹⁶ Come Signa e Calenzano (dove sopravvivono tuttora tratti di mura), Lastra a Signa, Montale (le cui mura furono demolite ai tempi di Castruccio Castracani), Montemurlo, Serravalle.

Nella pianura di Pistoia, ad est e sud-est della città, in un'area di poco più di 35 chilometri quadri, le case rurali si differenziavano nettamente da quelle delle zone pianeggianti e collinari del Valdarno, tanto da essere «distinguibili anche da chi attraversa la regione in ferrovia». Erano abitazioni «riunite a due, in uno stesso edificio (..); la pianta (..) è un rettangolo assai allungato, e presenta sempre una spiccata orientazione», la facciata principale, con porte e finestre a sud o sud-ovest, e finestre rare e piccole a nord. Talora le case erano composte da 3 fino a 5 abitazioni diverse, per famiglie coloniche, non sempre dipendenti da una stessa azienda. Queste «riunioni [di abitazioni, nda] prendono localmente il nome di *castelli*, e tale nome generico va accompagnato ad un cognome (Castel de' Cioni, Castel dei Milli, ecc.) ciò che sembra riferirsi al fatto che essi appartenessero un tempo ad un unico proprietario»⁹⁷.

Noi avanziamo l'ipotesi che la differenza dal resto della pianura abbia fra le sue cause la diversa distribuzione e dimensione delle proprietà: si tratta di un'area dove le superfici medie erano (e sono) inferiori a quelle della pianura fiorentino-pratese⁹⁸; mentre la piccola proprietà, il piccolo affitto, il livello possessorio sono più diffusi⁹⁹.

La prosperità agricola delle varie parti della pianura può essere rapportata alla densità degli insediamenti e in particolare della ville padronali¹⁰⁰. Sotto questo aspetto appaiono favoriti i terreni a sinistra dell'Arno, a valle di Firenze, che oggi formano l'estremità di ponente del territorio comunale: i territori dai nomi romani di Sollicciano, Ugnano, Mantignano¹⁰¹. Qui le ville, quasi sempre nobiliari in origine, hanno una densità all'incirca di tre a chilometro quadro¹⁰². La fertile pianura – atta alle colture orticole – continua verso ponente, con la Badia a Settimo, dove i Cirstercensi importarono lo stile gotico entro la prima metà del '200.

Molto più bassa è la densità delle ville nell'area centrale a destra dell'Arno, specie verso il margine sud, dove il livello del suolo è più basso. Questa zona comprende il comune di Campi, l'ex comune di Brozzi, la pianura a nord di Signa, quella a sud di Prato. In quest'ultima ci sono le Cascine di Tavola, con le sue imponenti costruzioni, ma si trattava della tenuta granducale (e, col Regno d'Italia, reale) annessa alla villa principesca di Poggio a Caiano. Questa parte della pianura è stata colpita periodicamente dalle inondazioni¹⁰³.

⁹⁷ Cfr. A. Sestini, «Osservazioni su alcuni tipi di insediamento rurale nel pistoiese», in Memorie della R. Società geografica italiana, vol. XVII, *Scritti vari sulla geografia fisica ed antropica*, Roma 1932. Da qui abbiamo tratto anche le precedenti citazioni. Nell'11° Censimento generale della popolazione (1971) risultano come nuclei del comune di Pistoia ben 11 «castelli».

⁹⁸ Secondo il campione del Catasto delle comunità di Porta Carratica e Porta Lucchese (due, dei quattro, comuni fuori le mura che serravano la città di Pistoia) 484 dei 612 proprietari possedevano da 0,05 a 6 ettari ciascuno. Cfr. T. Pellegrini Rossi, «La distribuzione fondiaria nella pianura pistoiese (1834-1860)», *Rivista di storia dell'agricoltura*, n. 3, 1977.

⁹⁹ C. Pazzagli, *L'agricoltura toscana...*, cit., p. 393 e segg.

¹⁰⁰ Ovviamente quelle più rilevanti e famose sono in collina o al margine fra pianura e collina in situazioni più adatte agli effetti sia scenografici che panoramici, così come perseguiti dall'architettura barocca.

¹⁰¹ Questi terreni non sono altro che il proseguimento delle fertili zone ortive di Legnana, Isolotto, Scandicci basso, S. Quirico, S. Bartolo, zone oggi investite dall'edilizia.

¹⁰² Una quindicina sono descritte in G. Trotta, *Oltre la Greve*, Masso delle Fate, Firenze 1996, *passim*.

¹⁰³ Cfr. A. Fossi, *Sul bonificamento dei paduli di S. Donnino, di Brozzi e delle pianure adiacenti*, Tip. Carnesecchi, Firenze 1873.

In tutta la piana dominava la coltura promiscua, per lo più seminativi vitati, che producevano oltre il grano un vino molto mediocre, o arborati e vitati; ma in queste aree basse era meno bassa la percentuale di seminativi semplici ¹⁰⁴.

2.4 Le grandi infrastrutture

Il modello dei grandi collegamenti viari e ferroviari muta col passaggio da uno Stato regionale a regione di uno Stato nazionale. Le linee di attraversamento nord-sud, centrale e tirrenica, assumono un peso prevalente sui collegamenti trasversali, fra Firenze e Pisa-Livorno e Firenze e Lucca. E il peso del collegamento nord-sud tende a crescere sempre più. Pertanto la discussione sui valichi appenninici acquista importanza sempre maggiore.

La scelta del primo valico – quello fra Porretta e Pistoia – risaliva a tempi precedenti l'Unità. Nel 1862-63 vennero aperti in Emilia i primi tronchi, e il 2 novembre 1864 l'intera linea. Il dislivello sul lato toscano, concentrato in pochi chilometri, venne superato con una galleria a forma di "esse", secondo una tecnica tipica dell'800. La «Porrettana», da Bologna a Pistoia, era una ferrovia leggera, con curve di 300 metri di raggio ¹⁰⁵ che presto mostrò le sue manchevolezze. Con i più grandi sforzi organizzativi si riuscì a farvi passare, durante la prima guerra mondiale, 70 treni al giorno ¹⁰⁶. L'apertura della ferrovia Firenze-Faenza (1893), con due punti di culmine (Appennino e Pratolino), non migliorò la situazione.

Nel 1863 era stato aperto il piccolo tronco stradale fra Pracchia e Pontepetri, collegando Pracchia con la strada dell'Abetone. Ma, nell'epoca del vapore, le strade (non percorribili da mezzi meccanici) avevano un'importanza minima per i trasporti a lunga distanza. A norma della legislazione dei lavori pubblici, che non ammetteva strade statali sullo stesso percorso delle ferrovie, questa strada venne classificata provinciale ¹⁰⁷.

L'apertura del valico ferroviario di Porretta creò frizioni tra alcune città toscane. Siena era stata collegata nel 1872 con Montepescali e con la ferrovia tirrenica, la prima che abbia raggiunto Roma; e con Chiusi era già collegata dal 1862. Fra le molte proposte ferroviarie c'era anche quella di proseguire da Siena verso Roma, per Viterbo ¹⁰⁸. La distanza fra Bologna e Roma sarebbe stata più breve passando per Siena che passando per Firenze, realizzando pochi chilometri di ferrovia fra Pistoia ed Empoli, con una gal-

¹⁰⁴ Nel territorio di pianura di Signa il grano e gli altri cereali in coltura promiscua erano (in superficie, nel 1847) 21,59 volte che il nudo seminativo; a Campi 39,9 volte. A titolo di confronto, a Bibbona, in Maremma, era 0,09 volte (cioè il seminativo nudo eguagliava quello in coltura promiscua). Come si vedrà più oltre, la situazione non era molto cambiata alla fine del secolo.

¹⁰⁵ Camera di commercio industria ed arti di Firenze, *La ferrovia direttissima Bologna-Firenze. Azione della Camera di Commercio di Firenze e Relazione dell'on. sen. Giuseppe Colombo*, Firenze 1907.

¹⁰⁶ F. Salvatori, «Prospettive del trasporto ferroviario nei piani straordinari di intervento», in Provincia di Pistoia, *Le comunicazioni nello sviluppo economico regionale*, Pistoia, s.d. [1981?].

¹⁰⁷ Provincia di Firenze, *Progetto di classificazione delle strade compilato dalla Commissione eletta dal Consiglio provinciale nelle sedute del 30.1 e 3.2.1866*, Firenze 1867.

¹⁰⁸ Cfr. L. Bortolotti, *Le città nella storia d'Italia. Siena*, Laterza, Bari 1983, pp. 159 e 182-184.

leria sotto il Monte Albano¹⁰⁹. La proposta (ovviamente vista con preoccupazione dagli ambienti fiorentini) era meno assurda di quel che può sembrare oggi: sia perché interessava anche i livornesi, che ottenevano un collegamento più diretto con Bologna, sia perché non vi era alcuna seria proposta alternativa alla Porrettana, almeno nel 1877, quando su ben 10 possibili percorsi di una nuova transappenninica non viene presa in considerazione nessuna linea diretta Firenze-Bologna¹¹⁰.

Nel 1907 la commissione ministeriale presieduta da un tecnico di grande prestigio come il Colombo scelse come nuovo percorso ferroviario quello per Prato: Valle del Bisenzio-Valle del Setta-Valle del Savena¹¹¹.

La decisione getta nello sconforto i pistoiesi («questa direttissima era purtroppo un incubo che ci opprimeva da lungo tempo», si legge su *Il popolo pistoiese* del 21 marzo 1908); e suscita esplosioni di gioia a Prato, anche se sembra ai pratesi che «a Firenze si dorma» di fronte alle rinnovate pressioni per la Empoli-Pistoia negli anni successivi¹¹². Ben presto gli esponenti degli interessi pratesi ribaltano l'impostazione dei loro rivali, proponendo un raccordo ferroviario Prato-Signa, per avvicinare Livorno a Bologna mediante una «scorciatoia»¹¹³. In tutta la vicenda il consiglio provinciale, che comprendeva anche i rappresentanti di Pistoia e Prato, tenta una qualche mediazione fra le varie spinte, però senza transigere sulla richiesta che qualsiasi direttissima debba passare per Firenze¹¹⁴. Certo l'idea di escludere la capitale regionale dal percorso fra il nord Italia e Roma era irrealistica, anche se da parte aretina e ravennate continuano pressioni per far passare la nuova linea nel Casentino, aggirando Firenze a levante¹¹⁵. I nemici della direttissima

¹⁰⁹ C. Bonaiuti, «Lettera aperta al cav. Vincenzo Colzi», *Il popolo pistoiese*, n. 18, 4 maggio 1901. Il Buonfanti era il progettista. La Camera di commercio di Firenze (che si era occupata della Pistoia-Empoli fin dal 1882) nega la possibilità di abbreviare realmente il percorso per Roma, date le caratteristiche tecniche delle ferrovie facenti capo a Siena, «La ferrovia Pistoia-Empoli», *Il popolo pistoiese*, n. 42, 19 ottobre 1901.

¹¹⁰ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XIII, sessione 1876-78, *Raccolta degli atti stampati per ordine della Camera*, vol. VII, documento 139-a, *Riscatto delle ferrovie romane e meridionali*, allegato *Relazione della commissione per la scelta di un nuovo varco ferroviario dell'Appennino tra quelli di Porretta e di Fossato*.

¹¹¹ Per la questione della «Direttissima» rimandiamo alla ricostruzione fatta da A. Giuntini, *I giganti della montagna: storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Olschki, Firenze 1984.

¹¹² Vi erano state pressioni anche all'inizio del secolo: vedi *Il popolo pistoiese*, n. 42, 19 ottobre 1901. La questione era stata risolta nel 1912 (*L'amico del popolo*, 5 maggio 1912). Da notare che la Deputazione provinciale di Livorno rifiuta nel 1907 l'invito del municipio di Prato di appoggiare il progetto Protche, perché la sua attuazione «renderebbe più difficile quella della linea Modena-Lucca» alla quale puntava, con l'appoggio di Modena e Mantova.

¹¹³ Cfr. «Per una ferrovia Signa-Prato», *La Patria*, 26 marzo 1911 e *L'amico del popolo*, 6 maggio 1911.

¹¹⁴ Apf, Consiglio provinciale di Firenze, Adunanza dell'11 dicembre 1901, *Voto per una ferrovia Roma-Firenze-Bologna* e discussione relativa. Dice il relatore: «l'unico caposaldo da porre era questo, che qualsiasi progetto possa esser prescelto, debba necessariamente toccare Firenze avuto riguardo, che è la città più importante della Provincia, la quale ha già fatto così grandi sacrifici per spirito di patriottismo da non meritare la conseguenza ingiusta di esser tagliata fuori da una strada che vada da Bologna alla capitale». Anche a Firenze si deplorano «le agitazioni in comuni limitrofi, per tagliare fuori Firenze dalla Bologna-Roma». Acf, Atti del Consiglio comunale, 1904, Interrogazione di Alessandrini-Della Seta, 12 maggio 1904.

¹¹⁵ Acf, Atti del Consiglio Comunale, 1905, volume 3, adunanza del 17 novembre 1905, *Voto per la direttissima Firenze-Bologna*.

Bologna-Prato avevano tentato, nei primi anni del secolo, di aizzare la rivalità fra Firenze e Prato, «con lo spauracchio che essa Firenze dovesse rimanere prima o poi tagliata fuori se la linea costruenda facesse capo a Prato anziché direttamente a Firenze»¹¹⁶.

A queste risse municipali risponde il presidente della Provincia, Giorgio Niccolini:

«Firenze non deve restringere la propria considerazione a se stessa come città o come capoluogo della sua provincia: Firenze non deve dimenticare di essere geograficamente, storicamente, ed economicamente la capitale della regione toscana, i cui interessi si immedesimano con i suoi (...) deve avere l'occhio vigile agli interessi di tutta la Toscana e deve affermare sempre più il loro centro necessario. Prima città, i cui interessi devono starle a cuore, è Livorno, della quale deve favorire l'incremento del porto e alla quale deve mirare ad essere riunita con più brevi comunicazioni ferroviarie, per le quali questa Camera di Commercio ha già emesso il suo voto (...) Firenze deve con ogni sforzo favorire l'abbreviazione delle comunicazioni con Siena (...). E se il vecchio glorioso tronco dell'Arte della lana per nuovi germogli risorge e prospera in Prato, Firenze non ha che da rallegrarsene (...) perché ormai l'espandersi della città e l'aggregarsi ad essa dei luoghi vicini, per virtù dei moderni celeri mezzi di comunicazione, fa di Prato un suo sobborgo che ogni giorno di più tende a vivere della sua stessa vita»¹¹⁷.

La nobiltà fiorentina, nei suoi più validi esponenti e in virtù anche delle ingerenze che da secoli aveva nelle varie parti della Toscana, mostra una capacità di coordinare gli interessi locali che spesso manca nel ceto borghese emergente.

Vediamo ora lo stato dei collegamenti nella pianura.

Le due ferrovie, per Prato-Pistoia-Lucca e per Empoli-Pisa, consentivano un buon servizio per i centri della pianura, specie fra Pistoia e Firenze, tratto del più importante collegamento nord-sud del paese: nel 1910 c'erano fra Firenze e Pistoia 12 corse al giorno, e per Prato, in più, le 7 corse effettuate dai tranvai via Campi Bisenzio¹¹⁸; e per Signa sulla Firenze-Pisa 7 corse.

Anche la situazione stradale era buona, e sulle strade più importanti vennero realizzate delle tranvie, e nel 1° dopoguerra dei servizi pubblici automobilistici. Come si è già accennato, l'avvento delle ferrovie aveva messo in secondo piano le strade (fino all'avvento dell'automobilismo) e la legge aveva sancito questa situazione declassificando a provinciali le nazionali che univano città collegate dalla ferrovia. Così nella pianura le strade fondamentali – la «Pistoiese» per Poggio a Caiano, la «Lucchese» per Campi, la «Livornese» per Signa e Pisa, l'«Aretina» per S. Donato in Collina – vennero classificate provinciali, come pure la strada per la val di Bisenzio; e rimase nazionale solo la «Bolognese», cioè la strada della Futa¹¹⁹. Il crescente traffico rese necessaria, nel 1911, la classificazione come provinciale della comunale Firenze-Prato lungo il piede della collina (l'antico percorso della Cassia, sulla quale molti luoghi hanno preso nome dai miliari romani: Terzolle, Quarto, Quinto, Sesto, Settimello); e sulla «Pistoiese» una rettificata di 4 Km che, passando a sud, taglia fuori gli abitati di Peretola, Petriolo, Quaracchi

¹¹⁶ «Per la direttissima Firenze-Bologna», *La Patria*, 28 luglio 1912.

¹¹⁷ Camera di commercio industria ed arti di Firenze, *La ferrovia direttissima...*, cit., p. 36.

¹¹⁸ *L'amico del popolo*, il 18 aprile 1912, sottolinea «l'enorme movimento locale fra Prato e Firenze».

¹¹⁹ Provincia di Firenze, *Progetto di classificazione...*, cit.

e Brozzi¹²⁰. La provincia realizzava anche, negli anni '70 dell'800, una strada da Pistoia ad Empoli, per il passo di S. Baronto sul Monte Albano¹²¹.

All'inizio del '900 si scatenarono nella nostra zona – come in tutto il paese, del resto – le polemiche sulla navigazione interna. La questione era stata sollevata in ambiente milanese, alla fine dell'800. Nel '98 era stato formato un comitato promotore del progetto di navigazione fluviale Venezia-Milano. Sotto la pressione di gruppi economici e di tecnici, nel '900 venne costituita una commissione incaricata di studiare il modo di promuovere la navigazione fra Milano e Venezia, diretta del deputato e ingegnere Romanin-Jacur; e nel 1903 era stata nominata una seconda commissione per estendere gli studi e le proposte a tutta la nazione¹²², anche per la pressione di gruppi economici allora potentissimi, come quello degli Orlando (in particolare, Salvatore e Paolo) interessati alla navigabilità fra Livorno e Firenze. Per impulso del secondo, nel 1908, venne effettuata una escursione dimostrativa con un battello fra le due città, con esito non molto incoraggiante¹²³.

In Toscana venne formato un comitato regionale e comitati cittadini: i pistoiesi resuscitarono una (improbabile?) idea di Leonardo di collegamento fra la città e la Valdinievole attraverso il valico di Serravalle, mediante una galleria¹²⁴, mentre i pratesi costituirono un loro comitato, che giunse ad asserire che la navigazione interna «ha per le industrie pratesi una importanza economica grandemente superiore a quella della direttissima»¹²⁵. L'entusiasmo (oppure, interessi di promozione professionale?) fa velo alla obiettività: i bravi funzionari del Genio civile di Firenze e Pisa tracciano sulla carta due grandi canali, Firenze-Pisa-Livorno e Livorno-Pisa-Lucca-Pistoia, da integrare con canali trasversali, collegati anche al nuovo porto di Viareggio¹²⁶.

Suscita oggi meraviglia il fatto che a tanti tecnici, anche illustri, non sia venuto il dubbio che la portata dei fiumi toscani (e in genere dell'Italia appenninica) fosse troppo esigua e soprattutto troppo variabile, e i fondali troppo mutevoli per prevedere opere così grandiose, per di più attraverso aree densamente popolate. Il fatto che nei secoli

¹²⁰ *Le strade*, n. 7, 1912.

¹²¹ *Il piccolo Ombrone*, 16 luglio 1877.

¹²² A. Mioni, *Le trasformazioni industriali in Italia nella prima età industriale*, Marsilio, Venezia 1976, pp. 145-150.

¹²³ Secondo la nonna materna di L. Bortolotti, la maestra Adele Casavecchi, il battello si arenava di continuo, tanto da essere ribattezzato «raspafango» o qualcosa di simile.

¹²⁴ «Navigazione interna», *L'amico del popolo*, 8 gennaio 1910. Fra le altre la roccia su cui sorge Serravalle (galestro) ha costituito un notevole problema per i trafori, ferroviario e autostradale.

¹²⁵ Lo schizzo di Leonardo è nel *Codice atlantico*. Il progetto del Genio Civile (1919), oggetto anche di un progetto di legge riportato su *Fieramosca* del 24-25 luglio 1909, venne riproposto da Amerigo Raddi nel 1917. Era previsto il passaggio di natanti fino a 300 t. Si prevedeva, a monte di Firenze, di estendere la linea navigabile fino al Trasimeno e al Tevere. Vedi anche N. Liverani, «Storia geologica dei fiumi del bacino pistoiese-fiorentino», *Il Tremisse pistoiese*, gennaio-aprile 1986.

¹²⁶ *Navigazione interna toscana*, Relazione del cav. ing. Giovanni Corsi *Sulla classifica di 2ª classe di linee navigabili in Toscana*, Pisa 1914. La relazione era a nome della Commissione esecutiva del comitato regionale. La 1ª classe riguardava opere di interesse militare. Il Genio civile faceva notare che era meno costoso costruire un canale parallelo all'Arno che renderlo navigabile. Commissione pratese per la navigazione interna, *Memoria al Congresso Toscano*, Prato 1908.

passati Prato fosse collegata con Pistoia e Firenze anche con vie d'acqua¹²⁷ non poteva autorizzare a credere che nel XX secolo questo fosse ancora possibile.

Nella pianura 9 dei 20 comuni avevano la stazione ferroviaria, e un altro, Lastra a Signa, aveva il nucleo principale non distante dalla stazione di Signa. Vaiano era frazione di Prato: restavano quindi 10 comuni (negli attuali confini) non collegati. Per recarsi nelle città e nella sede mandamentale di Campi, gli abitanti di questi comuni dovevano ricorrere alle diligenze e alle vetture. Ad esempio, Bagno a Ripoli nel 1898 era collegata a Firenze con ben 15 corse giornaliere di diligenza per il Bandino (dove arrivava la tranvia, che solo nel 1909 venne completata fino a Bagno)¹²⁸. Dove il traffico era più intenso, e il numero delle corse delle diligenze più alto, ben presto divenne conveniente ricorrere alle tranvie, prima a cavalli¹²⁹, poi a vapore e alla fine del secolo elettriche.

La costruzione e gestione di una tranvia era molto più facile ed economica di quella di una ferrovia: si utilizzavano quasi sempre le sedi stradali, evitando l'onere degli espropri; le vetture, l'armamento, erano poco costosi, gli impianti fissi ridotti al minimo. La legislazione si adegua: dal 1879, quando la legge n. 5002 ne dà la definizione giuridica, si parla di «ferrovie economiche»¹³⁰. Anche in questo campo l'Italia ha importato capitali, tecnici e tecniche dall'estero, specie dal Belgio, ed anche Firenze ha avuto nel 1881 la sua Società generale dei tranways di Bruxelles.

Il più importante dei comuni non collegati per ferrovia era Campi, passaggio obbligato, col suo ponte sul Bisenzio, fra Firenze e Prato: e fra Firenze e Campi venne realizzata nel 1879 la prima tranvia a vapore, prolungata fino a Prato l'anno successivo¹³¹. Questa tranvia, di 19,3 Km effettuava, nel 1891, cinque corse al giorno in ciascun senso, e sette nel 1910. Ad essa si erano aggiunte nel 1881 le tranvie a vapore per Lastra a Signa (13 Km), Poggio a Caiano (17 Km) e quella a cavalli per Sesto¹³².

La gravitazione su Firenze viene ovviamente rafforzata da questi collegamenti, che modificano in certa misura il modello delle comunicazioni nella piana: decadono gli

¹²⁷ E. Fasano Guarini, «Sintesi conclusiva», cit., p. 828.

¹²⁸ A. Del Conte, *Un paese "tranquillo"...*, cit., pp. 60-61. Anche intorno a Firenze (come qualche decennio prima a Torino) la realizzazione delle linee tranviarie viene preceduta dalla formazione di una rete di servizi servita da diligenze. Scrive N. Capitini Maccabruni: «Nel secondo decennio preunitario si era costituita una Società anonima degli omnibus che impiegando 240 cavalli e 150 operai univa il centro di Firenze alla periferia e viceversa, percorrendo nove linee e trasportando giornalmente 11.000 passeggeri», *La Camera del lavoro nella vita politica e amministrativa fiorentina (dalle origini al 1900)*, Olschki, Firenze 1965, p. 84.

¹²⁹ Anche Sesto e Rifredi, benché dotate di stazione ferroviaria, ebbero dal 1881 la loro ferrovia a cavalli. Gli abitanti dei centri attraversati impedirono la sua trasformazione in tranvia a vapore, per evitare i disturbi e i danni dei fumi. Vedi N. Cefaratti, M. Malaspina, *1865-1985: Centoventi anni di trasporti pubblici a Firenze*, Grafiche Calosci, Cortona 1987, p. 67.

¹³⁰ A. Marcarini, «Principali disposizioni legislative in materia di trasporto tramviario», *Storia urbana*, n. 17, 1981.

¹³¹ S. Mariotti, *L'urbanizzazione della campagna...*, cit., pp. 53-73.

¹³² Sui collegamenti tranviari di Firenze vi è un ottimo saggio di F. Tomasetti, «Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze 1860-1915», *Storia urbana*, n. 7, 1979. Risultata fra l'altro – per i percorsi più lunghi – la preminenza della direttrice da Firenze verso ponente (cioè verso la piana).

antichi traghetti (navi) di Badia a Settimo, Ugnano, Petriolo e (meno) di Rovezzano.

Nel Chianti la tranvia arriva a S. Casciano (1891) e Greve (1893), rispettivamente a 9,7 e 29 Km dalla città. L'iniziativa era partita dalla banca Fenzi (quella che aveva finanziato, quasi mezzo secolo prima, la ferrovia Firenze-Livorno), ed era stata appoggiata dal Sonnino, deputato del collegio di Greve-S. Casciano-Montespertoli. Si pensò anche, sull'esempio di quanto accadeva in Alta Italia, dove molte città erano collegate da tranvie¹³³, di prolungarla fino a Siena. La prima tranvia elettrica (prima anche per l'Italia) fu quella per Fiesole, che iniziò a funzionare nel 1890, con corse ogni 20 minuti. Nel 1921 le linee tranviarie che escono dalla città e si inoltrano nei dintorni saranno ben dieci¹³⁴. Falliscono invece le iniziative tranviarie dei pratesi e dei pistoiesi.

A Prato il collegamento con i paesi della Val di Bisenzio era effettuato da un omnibus a cavalli (di proprietà di un vetturino) che faceva un servizio giornaliero fra Vernio e Prato, impiegando tre ore per 22 Km circa. C'erano poi i vetturini (corrispondenti agli attuali taxisti) che nel 1881 effettuavano il percorso in due ore e mezzo¹³⁵. Scrive un giornale locale (30 anni più tardi!): «impieghiamo meno ad andare a Lucca che in una borgata qualsiasi della città». I vetturini, infatti, facevano i loro comodi, non rispettavano gli orari stabiliti dal comune ed attendevano di «fare il pieno» per mettersi in movimento¹³⁶.

La Provincia di Firenze aveva stanziato una certa somma per realizzare la tranvia, avversata però dagli abitanti di Vaiano, che non volevano che la linea attraversasse il paese. Quando si prospettò la possibilità di collegamenti mediante autobus ci fu un ripensamento, rientrato qualche mese dopo¹³⁷. L'intervento del più importante proprietario di Vaiano, il fiorentino conte Carlo Guicciardini, presidente di un «Comitato promotore» non valse a smuovere gli ostacoli che probabilmente stavano nell'incerto successo economico dell'operazione. Invano la giunta comunale di Prato proponeva facilitazioni e un sussidio venticinquennale¹³⁸. L'inaugurazione nel 1912 di un servizio automobilistico prolungato fino a Castiglion de' Pepoli – più tardi fino a Bologna – segnò la fine del progetto tranviario. Con l'entrata in funzione della «direttissima» i due centri più importanti della valle, Vernio e Vaiano, vennero collegati anche per ferrovia. Anche i tentativi di realizzare una tranvia che attraversando la pianura unisse Prato a Poggio a Caiano, ad essa legata da antichi rapporti, non ebbero successo.

Ugualmente vani risultarono gli sforzi pistoiesi per la realizzazione di linee tranviarie incentrate sulla città, proposte nel 1878¹³⁹, ancor prima che Poggio a Caiano fosse colle-

¹³³ A. Marcarini, «Nascita e sviluppo delle linee tranviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918», *Storia urbana*, n. 7, 1979.

¹³⁴ Sesto, Rovezzano, Bagno a Ripoli, (elettriche nel 1888-89), Settignano, Viale dei Colli, Grassano, Casellina, Vingone, Tavarnuzze, Ponte all'Asse. N. Cefaratti, M. Malaspina, *1865-1985: Centoventi anni...*, cit., p. 187.

¹³⁵ E. Bertini, *Guida della Val di Bisenzio*, cit., p. 40.

¹³⁶ «Vetture e tranvai in val Bisenzio», *La Patria*, 20 ottobre 1912.

¹³⁷ *L'amico del popolo*, 6 e 13 febbraio, 12 giugno, 3 luglio, e 28 agosto 1909.

¹³⁸ «L'adunanza del consiglio comunale. Il tram per Val di Bisenzio», *L'amico del popolo*, 2 aprile 1910. Vedi anche «Cose locali. Il tran tran d'un tranvai», *ivi*, 17 settembre 1910.

¹³⁹ *L'Appennino pistoiese*, 25 settembre 1878. Nel 1880 il Consiglio provinciale stipulava un contratto per una tranvia a vapore su questo tratto. Il consiglio comunale di Pistoia ne discusse il 17 agosto 1880, *Il piccolo Ombrone*, 1 settembre 1880.

Tranways Fiorentini. Orario per la stagione invernale 1888-89

gata mediante tranvia a vapore con Firenze nel 1881. Il giornale clericale di Prato, nel riferire sui vani sforzi ripetuti nel 1907-8 per proseguire la tranvia Firenze-Poggio a Caiano fino a Pistoia (e di lì a Monsummano, collegata per tranvia a Lucca), incolpa dell'insuccesso i notabili di Pistoia: «i signori capitalisti pistoiesi, cui doveva interessare la cosa, non avrebbero azzardato un millesimo dei loro vistosi patrimoni in questa impresa»¹⁴⁰. Era accaduto che il comitato pistoiese per la tranvia aveva ottenuto, dal comune di Tizzana, con voto unanime, un sussidio, ma solo risposte elusive da Carmignano e Pistoia¹⁴¹. Il comune di Pistoia infatti aveva subordinato il suo assenso agli intendimenti del comitato per la Pistoia-Monsummano. Negli anni successivi il comune acquistò il progetto di questo comitato, e ottenne in regalo l'altro progetto, quello della Pistoia-Poggio. Finalmente nel 1910 venne redatto, su incarico della giunta comunale, un piano organico di 6 tronchi tranviari convergenti sulla città: i collegamenti con Poggio a Caiano e Monsummano (cioè con Firenze e Lucca) e le principali frazioni di pianura e mezza collina¹⁴². Ma ormai veniva messa in dubbio l'opportunità di costruire nuove tranvie, davanti allo sviluppo dell'automobilismo¹⁴³.

Nel 1900 – in occasione dell'esposizione mondiale di Parigi – viene tenuto il I° Congresso mondiale di automobilismo. Nel primo decennio del XX secolo la diffusione del nuovo mezzo – delle auto, dei camion, degli «omnibus automobili» (autobus) – è crescente. Nel 1904 ha inizio la legislazione a favore del trasporto pubblico automobilistico, prima all'interno di provvedimenti generali per il trasporto pubblico (legge 674/1904) poi specifici (L. 444/1908). Si tratta di contributi per l'impianto e l'esercizio delle linee, non diversi da quelli fino allora concessi a ferrovie e tranvie. Le linee di servizio pubblico in un primo tempo privilegiano aree montane e/o malservite: in altre parole, si affermano dove non c'erano reti tranviarie. Nelle pianure lo sviluppo delle linee automobilistiche è più tardo: solo nel '21 si sostituisce la vecchia tranvia a vapore di Campi con un autobus della Sita (cioè della Fiat), che ben presto abbandona il servizio con la giustificazione del pessimo stato della strada.

La montagna pistoiese era invece un'area di elezione per gli autobus: a Pistoia se ne comincia a discutere nel gennaio 1908, quando «Pirulino» (Luporini) contesta i progetti tranviari del comune, sostenendo la superiorità degli «omnibus e carri automobili»¹⁴⁴. Un mese più tardi, è il deputato Morelli-Gualtierotti che indice una riunione in proposito¹⁴⁵ in uno studio privato. Col Cini (che aveva il suo palazzo a S. Marcello) ed altri, e col Morelli-Gualtierotti come presidente onorario, viene promosso un comitato ad hoc¹⁴⁶.

¹⁴⁰ «Da Poggio a Caiano», *Il piccolo Ombrone*, 13 febbraio 1909.

¹⁴¹ «Tram Pistoia-Poggio a Caiano», *Il popolo pistoiese*, 1-2 febbraio 1908.

¹⁴² A. Cipriani, A. Ottanelli, R. Vannacci, *Industria e industrializzazione...*, cit., p. 134.

¹⁴³ «Elettricità o automobilismo?», *Il popolo pistoiese* 11-12 gennaio 1908.

¹⁴⁴ *Idem*.

¹⁴⁵ «Servizio automobilistico nella montagna pistoiese», *Il popolo pistoiese*, 15-16 febbraio 1908.

¹⁴⁶ I Cini, pur risiedendo a S. Marcello, erano tutt'altro che dei provinciali. Nella biblioteca del palazzo Cini è stato recentemente rinvenuto un racconto inedito di Mary Wollstonecraft (madre di Percy e Mary Shelley), oltre che romanzi inediti di quella Margaret Mason, il cui salotto pisano venne frequentato dagli Shelley e, nel 1827-28, da Leopardi.

e infine in settembre si forma un gigantesco comitato, del quale fa parte Vincenzo Lazzi di Lizzano pistoiese. Compare quindi un nome che conterà molto, anche alla scala nazionale, nel campo dei trasporti automobilistici ¹⁴⁷. Poco dopo la ditta Galli e Rossi otteneva (con sussidio) la concessione della linea Pracchia-S. Marcello-Pievepelago ¹⁴⁸.

Un altro collegamento automobilistico – fino ad allora pensato come ferroviario – fu quello fra Pistoia ed Empoli, per il passo di S. Baronto (348 m) sul M. Albano ¹⁴⁹.

2.5 Le grandi attrezzature a rete e puntiformi. Primi accenni al coordinamento e integrazione dei servizi

La crescita della popolazione, la sua trasformazione da rurale a urbana, il modificarsi di esigenze e consumi, e il generalizzarsi di servizi prima riservati a pochi, hanno portato ad una crescente diffusione della illuminazione pubblica ¹⁵⁰, dei telefoni, degli acquedotti, della nettezza, dei trasporti pubblici. Di questi ultimi abbiamo già fatto cenno.

Ricerche specifiche su gas, illuminazione (che procedono in parallelo, finché l'illuminazione è a gas) e sugli acquedotti esistono per Firenze, e anche per Prato, nella recente storia della città in più volumi. In Italia l'illuminazione elettrica inizia a Milano (per iniziativa di Giuseppe Colombo) nel 1883. A Firenze inizia nel 1890 per le strade più importanti, mentre a Prato (dove quella a gas risaliva al 1869) arriva nel 1905 ¹⁵¹; nelle sue frazioni qualche anno più tardi. L'idea dell'illuminazione era diversa da quella di oggi: viene presentata come un successo l'impianto in una frazione di una sola lampada.

Nel 1906 era stata realizzata dalla Società mineraria-elettrica del Valdarno (che possedeva la centrale termoelettrica alimentata dalla lignite di Caviglia) una linea ad alta tensione fra Firenze, Campi e Prato, ciò che rende possibile «elettrificare» i comuni del settore centrale della pianura. Nel 1910 la luce elettrica arriva a Poggio a Caiano ¹⁵².

Per i comuni rurali è tipica l'evoluzione di Campi, che conosciamo grazie al saggio del Mariotti. Qui nel 1873 erano stati attivati, al posto dei pochi lumi ad olio, 27 lumi a petrolio, che diverranno 37 nel 1893. Non ha séguito in quegli anni l'offerta di una ditta francese per l'impianto di lumi a gas. Nel 1892 si passa – in parte – all'acetilene; nel 1898, parzialmente, al gas; infine nel 1912 all'illuminazione elettrica ad arco (ritardata dalle clausole del contratto fra comune e accenditori dei lumi a gas) ¹⁵³. A Signa si passa al gas nel 1898 e all'elettricità presumibilmente fra il 1906 e il 1910. A Vaiano la luce

¹⁴⁷ Cfr. *Il popolo pistoiese*, 28-29 marzo 1908.

¹⁴⁸ «Servizio automobilistico da S. Marcello», *Il popolo pistoiese*, 23 aprile 1911.

¹⁴⁹ «Servizio automobilistico», *Il popolo pistoiese*, 16 aprile 1911. L'iniziativa per il «tanto desiderato servizio quotidiano» era di Napoleone Milani «ed altri concittadini».

¹⁵⁰ L. G. Boccia, F. Boccia Vieri, *Firenze: illuminazione pubblica e ambiente urbano*, Alinari, Firenze 1983.

¹⁵¹ G. Mori, «Sintesi conclusiva» in *Prato, storia di una città*, vol. 3, tomo 2, cit., p. 1453.

¹⁵² *L'amico del popolo*, 16 aprile 1910.

¹⁵³ S. Mariotti, *L'urbanizzazione della campagna...*, cit., pp. 73-80, e pp. 219-222.

elettrica arriva nel 1912¹⁵⁴. A Poggio a Caiano la luce elettrica viene installata dal «Signor Lenzi» mediante l'opera di un «bravo elettricista torinese»¹⁵⁵.

A Pistoia, nella parte murata della città, la luce elettrica venne inaugurata nel '97, fra grosse polemiche e contrasti con la società produttrice, Banti e Torrigiani, che era interessata a erogare l'elettricità solo nelle ore notturne, data la scarsa richiesta di forza motrice¹⁵⁶; e questo impediva la crescita delle piccole industrie esistenti. Al di là delle mura le cose andavano anche peggio: solo nel 1910 viene portata la luce (a gas) nel quartiere di Porta S. Marco¹⁵⁷.

La diffusione dei telefoni – a differenza dell'elettricità – dipendeva strettamente da decisioni governative. Alla fine del secolo diversi concessionari si dividevano le reti nascenti intorno ai maggiori centri del paese. Nel 1899 il Governo presenta un disegno di legge che riserva allo Stato le linee interurbane. La legge riguarda la costruzione di una linea principale che unisce Milano, Bologna, Firenze e Roma (per Empoli). Dalle città principali (Milano, Genova, Venezia, Bologna, Napoli) si diramavano già allora rispettivamente 7, 5, 4, 4, e 3 linee, da Firenze 2 (per Bologna e Roma¹⁵⁸; ciò che dà una chiara idea dell'importanza relativa di queste città nella modernizzazione in corso). L'operazione procede rapidamente, e all'inizio del 1901 vengono inaugurate le linee telefoniche interurbane fra Firenze, Prato, Pistoia, Pisa e Livorno¹⁵⁹.

Così ha inizio il servizio telefonico, ma basta dare un'occhiata agli elenchi telefonici del tempo per rendersi conto di una differenza radicale da ciò che accade oggi. Vi è, ancora nei primi decenni del secolo, uno stacco fortissimo fra città e campagna. Gli abbonati sono quasi tutti cittadini. Dall'elenco del 1911-12 si vede che nei centri minori ci sono posti telefonici a pagamento (ad es. a Fiesole, Scandicci, Campi, Sesto, Bagno a Ripoli, Galluzzo e qualche loro frazione) e alcuni rarissimi numeri privati: ad es. a Bagno a Ripoli il telefono del principe Ginori Conti (che però compare nell'elenco di Firenze). Nei comuni sopra nominati le derivazioni per i privati (ville nobiliari, alcune industrie, qualche signora inglese, una cooperativa, un convento, il municipio di Campi) sono in tutto 56, gli abbonati di Firenze 3.350¹⁶⁰.

Nelle località più distanti dalle città il telefono arrivò dopo vari anni: a Poggio a Caiano il 28 aprile e a Vernio il 16 aprile 1912¹⁶¹; a Tizzana, dove vari abitanti lo reclamavano nel 1908, forse un po' prima.

Anche l'acqua diventa – fra l'800 e il '900 – da privilegio, un diritto: da una diecina di litri al giorno per abitante si passa a varie decine, poi a 300 litri e più.

A Pistoia si passa dall'insalubre acqua dei pozzi (erano 22 nel 1869) all'acquedotto,

¹⁵⁴ *La patria*, 24 marzo 1912.

¹⁵⁵ *L'amico del popolo*, 24 dicembre 1908 e 16 aprile 1910.

¹⁵⁶ *Il popolo pistoiense*, 2 e 9 marzo 1901; 1 febbraio e 8 marzo 1902.

¹⁵⁷ *Pistoia nuova*, 20 marzo 1910.

¹⁵⁸ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XX, 2a sessione 1898-99, *Documenti, disegni di legge e relazioni*, vol. 4, documento 189.

¹⁵⁹ «Al telefono», *Il popolo pistoiense*, 19 gennaio 1901.

¹⁶⁰ Telefoni di Stato, Direzione compartimentale, *Elenco degli abbonati di Firenze 1911-12*.

¹⁶¹ Cfr. *L'amico del popolo*, 27 aprile 1912.

progettato nel 1868, che porta acqua da Montevestitoli e S. Mommè, località sulle pendici della catena appenninica. Questo acquedotto porta in città anche le acque reperite nello scavo della galleria appenninica della ferrovia Pistoia-Bologna. Fra la fine del secolo e il primo decennio del '900 si allacciano varie sorgenti. Oggi, nonostante la vicinanza della catena appenninica si deve ricorrere anche ad acque provenienti dal subalveo del Reno, e acque di superficie del Gello¹⁶².

Per Firenze esiste lo studio di Davis Ottati¹⁶³. Ci limitiamo, così, ad alcune osservazioni.

Le nostre città, fra la fine dell'800 e l'inizio del '900 sono state dotate di acquedotti a pressione. Forse per una memoria inconscia di antiche religioni si è pensato che solo le acque di sorgente potessero alimentare le città, che fino a quel momento si erano dovute adattare all'acqua scarsa e malsana dei pozzi. Si scatena perciò una ricerca delle sorgenti utilizzabili, anche in sistemi montani lontanissimi, e spesso sorgono contese con altre città: ad esempio, nel 1864 con il comune e la provincia di Bologna per l'acqua del fiume Reno, che sorge in Toscana ma scorre verso nord¹⁶⁴. Da Firenze si cercano sorgenti in concorrenza con altre città¹⁶⁵ sul Falterona, sulle Alpi Apuane e in Garfagnana, e si acquistano sorgenti che in periodo fascista verranno concesse alla società elettrica Ligure-Toscana, protetta dai Ciano; e nel 1902 si stipula un compromesso per l'acquisto dal conte Cesarini-Sforza delle sorgenti del Fiora a sud della cima di Monte Amiata, a 104 Km in linea d'aria da Firenze. A seguito dello scioglimento del consiglio comunale il compromesso decade, anche se il commissario governativo delibera l'acquisto¹⁶⁶. Ancora nel 1924 un consigliere di Firenze, G. Lanzi, chiederà che si ricorra alle acque del Fiora. Nella pianura di Firenze poi la diffusione dell'irrigazione porterà al calo generale delle falde acquifere, che erano in origine poco sotto il piano di campagna¹⁶⁷. Anche per Prato esiste uno studio di D. Ottati¹⁶⁸, quindi sarà sufficiente sottolineare che anche qui si rivela essenziale l'apporto delle acque di una galleria ferroviaria, quella di valico, lunga oltre 18 Km, per molti anni la più lunga del mondo a doppio binario. Questa galleria alimenta l'acquedotto inaugurato nel 1934, che risolse, per qualche anno, un problema avvertito fin dall'inizio del secolo. In effetti la crescita veloce della popolazione e della produzione laniera (che consuma notevoli quantità di acqua) creano una domanda sempre crescente¹⁶⁹.

¹⁶² C. Capineri, «Infrastrutture e risorse ambientali, Alcuni aspetti dell'approvvigionamento idrico della città di Pistoia», *Rivista geografica italiana*, dicembre 1994.

¹⁶³ D. Ottati, *L'acquedotto di Firenze dal 1860 ad oggi*, Nuove ed. Vallecchi, Firenze 1983.

¹⁶⁴ Acf, Protocollo delle deliberazioni del Consiglio, Adunanze del 14 dicembre 1863 e dell'8 luglio 1864.

¹⁶⁵ I livornesi fin dal 1866 ricercano sorgenti nelle Alpi Apuane e nell'Appennino pistoiese. L. Bortolotti, *Livorno...*, cit., pp. 303-304.

¹⁶⁶ Acf, Atti del Consiglio comunale 1904, Relazione del R. Commissario E. Verdinois, *Acqua potabile*. Oggi queste acque sono utilizzate per l'irrigazione della Maremma. La concorrenza fra gli usi potabile, agricolo, energetico si delinea nei primi decenni del secolo.

¹⁶⁷ G. Passerini, *La bonifica integrale...*, cit., p. 11.

¹⁶⁸ D. Ottati, *Storia dell'acquedotto di Prato...*, cit.

¹⁶⁹ Nel 1954 si pretendeva di utilizzare una parte delle acque del Bisenzio per rifornire Firenze; ciò che si potrebbe commentare col modo di dire toscano «cencio aiuta straccio».

Per la «nettezza» (smaltimento dei rifiuti solidi urbani) vi era, come si è detto, un antico rapporto con gli orticoltori della pianura, che comincia a diventare problematico. Come ovunque, il miglioramento del livello di vita porta ad una maggior produzione di rifiuti, oltre che alla modifica qualitativa, anche perché scompaiono a poco a poco i raccoglitori di vetro, di metallo, di stracci ecc. Così nel 1909 si istituisce la raccolta a domicilio accollandolo alla società «L'Anonima Fiorentina»¹⁷⁰.

Un momento della modernizzazione, carico di significati, è quello dell'invenzione e della diffusione degli aerei¹⁷¹. A Firenze l'aviazione arriva nel 1911, due anni più tardi che a Roma¹⁷². Al Campo di Marte si tengono – dal 7 al 14 maggio – le «Giornate dell'aviazione», con piloti stranieri alla guida degli aerei¹⁷³. Durante le giornate, l'11 maggio, viene effettuato anche il «primo volo aviatorio sopra Prato»¹⁷⁴. In seguito, per la «Corsa aviatoria» da Roma a Torino si costruiscono degli hangars¹⁷⁵. Ancor prima delle giornate era stato costituito un comitato provvisorio di «industriali e professionisti», presieduto dal cav. Enrico Berardi, per istituire a Firenze una scuola d'aviazione¹⁷⁶.

La gara fra il «più pesante» e il «più leggero» dell'aria era ancora indecisa nel primo decennio del '900. Nel 1908 era stato costruito il primo dirigibile italiano, e nell'11 c'era già una piccola flottiglia¹⁷⁷. La legge n. 422 del 1910 aveva approvato uno stanziamento straordinario «da servire per la costruzione di dirigibili, aeroplani, relativi impianti». Nel 1914 esisteva a Firenze uno dei diciannove approdi per dirigibili e aerei, al campo di Marte, dove era stato costruito un hangar¹⁷⁸; ma ben presto per i dirigibili venne allestito un campo a S. Angelo a Lécure, a sud di Prato¹⁷⁹ dove un hangar per dirigibili è indicato nelle tavolette dell'Igm (e ricordato in vecchie edizioni della *Guida d'Italia* del Tci). Questa attrezzatura si trovava in località La Querce-Pian del Casetto, a nord della via pistoiese. Il motivo dell'assenza di notizie in proposito si trova in una risposta del Ministro della guerra Spingardi, il 26 febbraio 1913, ad una interrogazione: l'Italia ha 5 dirigibili di piccola cubatura e 4 di media «noi abbiamo gli hangars pronti (...) distribuiti in

¹⁷⁰ D. Ottati, *Firenze pulita. Il problema dei rifiuti urbani dal medioevo ad oggi*, Il Ventaglio, Firenze, 1990. La raccolta, per quanto alcuni ricordano, era effettuata da spazzini che versavano il contenuto dei secchi delle famiglie in luridi sacchi, salendo e scendendo a piedi le scale.

¹⁷¹ La nonna di L. Bortolotti aveva dovuto rinunciare, all'inizio del secolo, secondo il ricordo delle figlie, ad uno dei suoi modi di dire: «impossibile come volare».

¹⁷² L. Bortolotti, *Roma fuori le mura. L'Agro Romano da palude a metropoli*, Laterza, Bari 1988, p. 134.

¹⁷³ *Il popolo pistoiese*, 21 gennaio e 19 febbraio 1911.

¹⁷⁴ *La Patria*, 14 maggio 1911.

¹⁷⁵ *L'amico del popolo*, 27 maggio 1911.

¹⁷⁶ *L'automobile*, n. 11, 1910. Si pensava anche di impiantare, in un successivo momento, «una officina per la fabbricazione di aeroplani e affini».

¹⁷⁷ P. Maravigna, «I dirigibili alle grandi manovre italiane del 1911», *Rivista d'artiglieria e genio*, vol. I, 1912.

¹⁷⁸ G. Castagneris, «La mobilitazione dei servizi aerei», in *Rassegna aeromarittima, industriale e coloniale*, n. 2, 1914.

¹⁷⁹ Nell'archivio comunale di Campi, 1915, cat. X, cl. 7, c'è un espresso, in data 19 maggio 1915, della Direzione delle costruzioni telegrafiche-telefoniche, relativo al collegamento dell'aerostato mediante telegrafo a fili. La guida del Tci, *Italia centrale* del 1922 indica (p. 243) sulla strada pistoiese, prima del ponte Macconi, «a sinistra, un hangar».

tutto il territorio del Regno in relazione alle esigenze della difesa. Forse voi sapete dove essi sono e non è il caso che io lo ripeta qui per un doveroso riserbo»¹⁸⁰.

Quando nel 1915 scoppia la guerra, viene stanziata a Firenze una squadriglia di aerei per la «difesa aerea della città», e il Campo di Marte viene recintato con «corda spinosa zincata (...) perché serva come campo di aviazione militare»¹⁸¹, mentre viene affittato un villino nel viale dei Mille per il comando.

Dal campo dirigibili di S. Angelo (di proprietà del demanio-Ministero dell'aeronautica) si tenterà di fare, nel '51, una «Città del cinema». L'iniziativa era partita, fra il 1946 e il 1951, da Otello Pagliai¹⁸², e lo stabilimento venne progettato dall'arch. Gamberini.

Fra l'Unità e i primi decenni del '900 il ceto medio accede al tempo libero, quindi allo spettacolo, allo sport, alla villeggiatura (che non è più ciò che indica il nome, il soggiorno nelle ville annesse alle proprietà rurali, ma il soggiorno al mare o in montagna, in luoghi attrezzati per soddisfare le esigenze di una nuova clientela).

Per lo spettacolo nascono attrezzature polivalenti, le arene – spesso all'aperto – poi i politeama, per il varietà, le operette, la prosa, il melodramma (la passione nazionale), il circo, ed anche riunioni di ogni genere. Col progressivo affinarsi dei gusti nascono locali specializzati per la musica sinfonica e le opere, i teatri, che già c'erano, ma con diverso pubblico e organizzazione (i posti di proprietà dei notabili ad es.). È il caso di Firenze, dove al posto di un'arena aperta nel 1859, non lontana dalle Cascine (luogo, con il Lungarno, del corso delle carrozze) sorge il politeama, acquistato nel 1928 dal comune e trasformato in teatro comunale. A Prato esisteva dal 1830 il teatro Metastasio: nel 1912 viene inaugurato il politeama Novelli¹⁸³, e nel 1925 il politeama Banchini. A Pistoia l'arena Matteini, già esistente nel 1867, viene trasformata in Politeama Nazionale¹⁸⁴. Piccoli teatri nascono precocemente anche nei centri rurali dove in qualche caso (come a Campi) i vecchi locali spesso in legname, vengono sostituiti da veri teatri¹⁸⁵.

Per lo sport, data significativa è quella della fondazione del Club alpino, nato a Torino nel 1863: a Firenze la sezione è del 1868, a Prato del 1895 – ma qui era preceduta di 10 anni dalla società alpinistica costituita dal Bertini, notevole uomo politico, pioniere dall'alpinismo e autore di guide alpinistiche – a Pistoia nel 1864, quando nella città si svolge il congresso nazionale del Cai. Altre date significative quelle della fondazione delle società calcistiche: a Firenze nel 1907, diciannove anni prima della nascita legale della Fiorentina, da parte della «Soc. Itala» (ma inglesi e svizzeri giocavano alle Cascine dall'inizio del secolo); a Prato nel 1908¹⁸⁶, a Pistoia nel 1911. Squadre ginniche si for-

¹⁸⁰ Atti parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, sessione 1909-13, *Discussioni*, vol. 21, pag. 23426.

¹⁸¹ Acf, Atti del Consiglio comunale, 1916, vol. II, delibera n. 14, 8 novembre 1916, delibera n. 4, 28 dicembre 1916, delibera n. 55, 28 dicembre 1916; e anche Delibere della Giunta, n. 201, del 31 ottobre 1916.

¹⁸² C. Jandelli, «Conversazione con Otello Pagliai», in L. Giannelli, a cura di, *La Toscana e il cinema*, Ed. Banca Toscana, Firenze 1994, p. 191 e sgg.

¹⁸³ Cfr. *L'amico del popolo*, 13 gennaio 1902.

¹⁸⁴ G. Matteini, *Ricordi pistoiesi del Risorgimento*, Pistoia 1927, p. 90.

¹⁸⁵ S. Mariotti, *L'urbanizzazione della campagna*, cit., p. 101 e sgg.

¹⁸⁶ La Soc. sportiva «E. Lunghi» (nata nel 1908) diventa (1911) «Prato sport club» con il calcio come

mano a Firenze fin dal 1858, per iniziativa di Sebastiano Fenzi; a Pistoia intorno al 1873, e qui nel 1903 nasce la prima sezione di ginnastica femminile in Toscana¹⁸⁷; a Prato nel 1897¹⁸⁸. Nel primo decennio del '900 le attività sportive conquistano anche i centri minori¹⁸⁹; mentre inizia – in locali spesso precari – anche lo spettacolo cinematografico.

Estremamente precoce, come si è visto, l'inizio delle gare ciclistiche. Molte attività culturali – di livello modesto, ma adatte ad un pubblico poco alfabetizzato – si svolgono nelle arene e salette degli innumerevoli circoli e associazioni, che in qualche caso risalgono ai primi anni unitari, ma che hanno un forte impulso negli anni giolittiani. A Sesto attività culturali si svolgono nell'«Arena dei Solerti»¹⁹⁰; al Galluzzo, nel 1902, vi sono 3 società musicali, 3 di mutuo soccorso e una biblioteca circolante¹⁹¹.

All'inizio del secolo si crea un rapporto fra Firenze e la montagna pistoiese (come fra Firenze e la Versilia, del resto). Il ceto medio comincia a frequentare in estate i paesi della montagna, prima quelli accessibili mediante ferrovie a cremagliera o normali (Saltino-Vallombrosa sul Pratomagno¹⁹², Ronta nel Mugello, Pracchia nell'Appennino pistoiese); poi località accessibili dalle strade: nel pistoiese, Abetone, Cutigliano, Lizzano Pistoiese, S. Marcello, Gavinana, Maresca, Prunetta. La montagna pistoiese, dotata di buone strade (prima fra tutte la settecentesca Strada dell'Abetone), è stata fra le prime zone d'Italia ad avere servizi automobilistici (e, in precedenza un buon servizio di diligenze almeno dal 1886). Il turismo perde il carattere di élite che aveva ancora negli anni '70 del XIX secolo¹⁹³, e famiglie di media borghesia scoprono paesi meno accessibili e più a buon mercato.

Vediamo le attività culturali: notiamo anzitutto che la «creazione di cultura» avveniva quasi esclusivamente nelle tre città anche se il creatore di Pinocchio abitava a Sesto, e di lì e non da Collodi, come piacerebbe agli operatori turistici, ha tratto ispirazione per molti dei suoi personaggi¹⁹⁴. Firenze ospitava istituzioni e attività di raggio nazionale e anche più che nazionale. Nella città nascono molte case editrici¹⁹⁵ e, fra il 1903 e il 1904,

attività prevalente. In questa veste nel 1912 partecipa ad un regolare campionato di calcio (promozione). Cfr. G. Tatti, *Associazione calcio Prato 1908-1988*, Livorno 1989.

¹⁸⁷ U. Maggiori, *Il più bel gioco del mondo*, Torino 1955, p. 407.

¹⁸⁸ *L'Appennino pistoiese*, 5 maggio 1873; *Il popolo pistoiese*, 14 febbraio 1903. Le date per Firenze e Prato sono indicate in A. Capanni, F. Cervellati, *Storia dell'atletica a Firenze e nella sua provincia*, Provincia di Firenze, Firenze 1996, pp. 25 e 32, alla quale si rimanda per ulteriori dettagli.

¹⁸⁹ Un club sportivo di ciclismo, podismo e ginnastica viene istituito a Poggio a Caiano nel 1909, *L'amico del popolo*, 17 luglio 1909.

¹⁹⁰ *L'osservatore* (Periodico socialista sestese), 30 marzo 1912.

¹⁹¹ G. Carocci, *Il comune del Galluzzo...*, cit., p. 24.

¹⁹² A. Guerri, *Fiesole...*, cit., p. 19.

¹⁹³ *L'Appennino pistoiese* del 25 agosto 1878 nell'articolo «Montagna pistoiese» parla – per S. Marcello e altre località – di «numero ragguardevole di belle signore, ricchissimi equipaggi, servitorame in livrea, parassiti in guanti». Possono essere luoghi comuni, ma il fatto che perdurassero è significativo.

¹⁹⁴ N. Rilli, *Da Firenze a Sesto Fiorentino. Pinocchio a casa sua*, Giorgi e Gambi ed., Firenze 1973.

¹⁹⁵ Felice Paggi (poi Bemporad) nel 1842, Le Monnier 1843, Barbera 1855, Salani 1862, Sansoni 1873, Olschki 1886, Nerbini 1897, Libreria editrice fiorentina 1902, Vallecchi 1903, Carnesecchi 1920, La nuova Italia 1926.

Comune	Alberghi Pensioni		Assicuratori		Associazioni e circoli		Banche		Cinema		Farmacie		Medici e Chirurghi	
	1905	1915	1905	1915	1905	1915	1905	1915	1905	1915	1905	1915	1905	1915
Bagno a Ripoli	1	1									2	2	4	5
Brozzi											2			2
Calenzano	3	3									1	1		2
Campi Bisenzio					6	6	1	2			2	3	4	3
Carmignano	3	3			4	3					2	1	3	1
Casellina e Torri			4	5	6	8					2	2	5	3
Fiesole	1	2										2	6	4
Firenze	30	149	42	51			10	14		27	79	99	300	213
Galluzzo		2	1	1		1					4	4	6	6
Lastra a Signa	3		4	2	9	13					3		4	5
Montale-Agliana	1			2							2		3	2
Montemurlo														1
Pistoia	6	10		14	4	14	5	5			13	12	24	22
Prato	2	2		10	7	11	2	6		3	7	8	14	14
Serravalle P.se			1	4	1			1			1	1	2	3
Sesto Fiorentino	3		2	4	11	25					3	3	8	5
Signa		5		5	1	5						3	2	5
Tizzana	2	2			1	3							2	5
Totale	55	179	54	98	51	89	18	28		30	123	139	387	298

Servizi e attrezzature nei comuni della piana agli inizi del Novecento (il dato sulle Associazioni di Firenze non è reperibile).

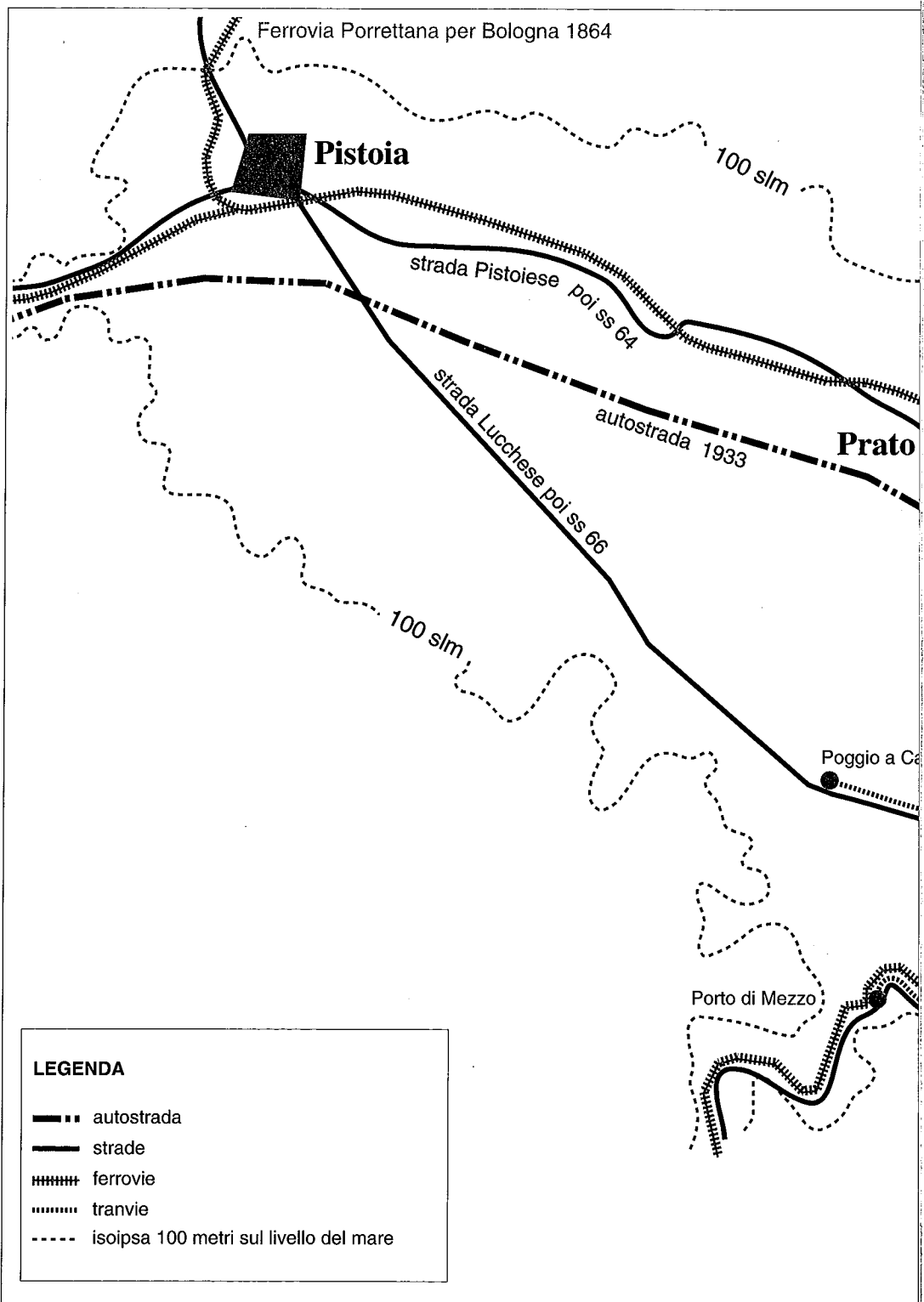
Annuario generale dei comuni del Regno d'Italia, anni 1905 e 1915.

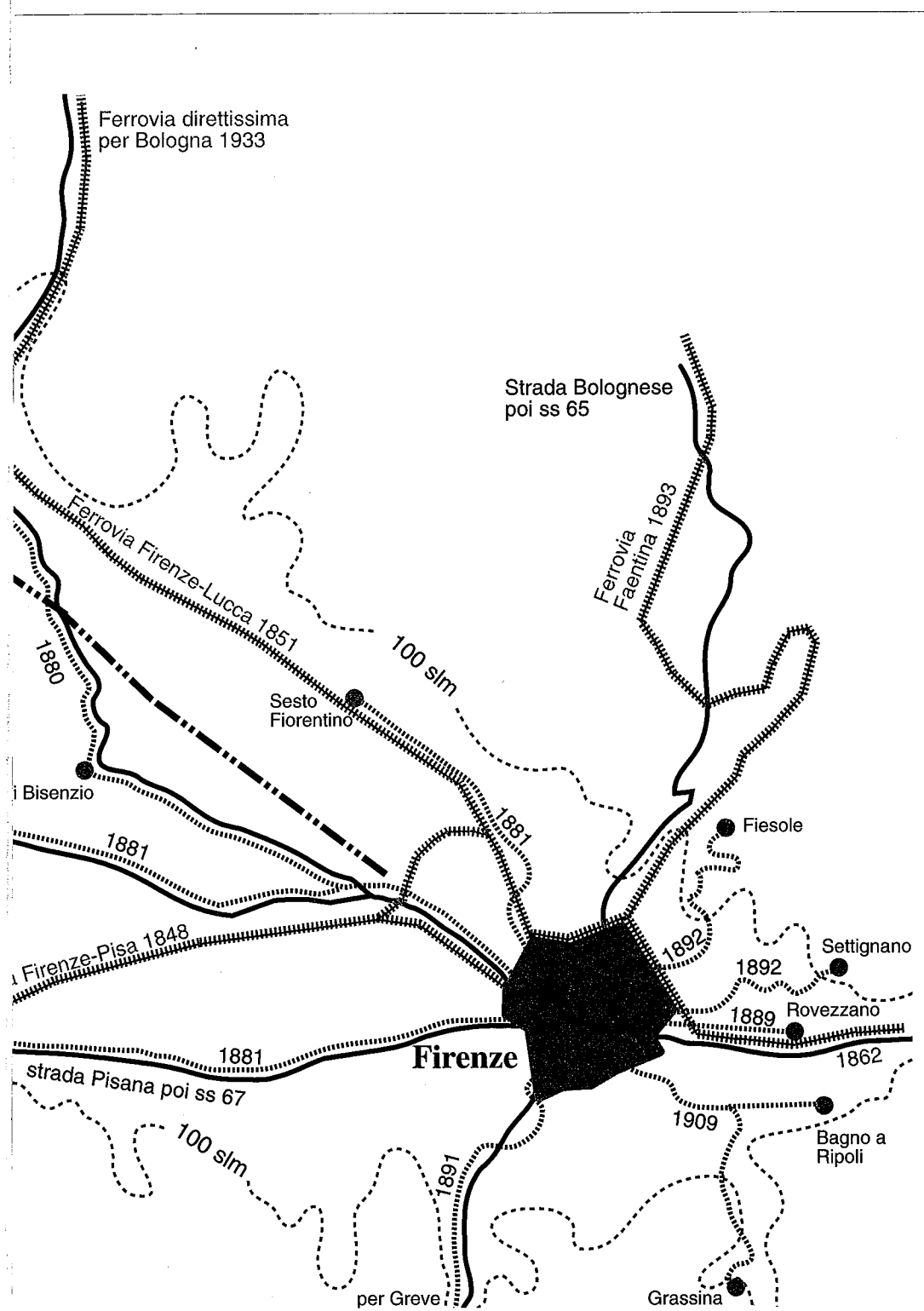
le tre riviste che fanno di Firenze «il punto d'incontro e di raccordo di tutte le grandi correnti culturali nazionali»¹⁹⁶. La città ha un numero straordinario di istituzioni culturali, sorte dal secolo XVI in poi. Ci limitiamo a indicarne alcune, che hanno un particolare rapporto con la cultura figurativa, come l'Archivio Alinari; con l'economia agraria, come l'Accademia dei Georgofili e in più piccolo la Società italiana di Orticultura (che nel 1879 costruirà il più grande tepidario italiano) e dal 1888 la Società Botanica italiana; con la cultura di altri paesi, come il *British Institute* (1917), il primo del genere nel mondo, l'*Institut français de Florence* (1908) che è il primo istituto di cultura francese in Italia, l'*Istituto tedesco di storia dell'arte* (informalmente costituito nel 1888, formalmente nel 1897, dotato di grande biblioteca e fototeca), e *The Harvard University Center for Italian Renaissance Studies*¹⁹⁷: è l'avanguardia del folto drappello di sedi universitarie anglosassoni, installate negli ultimi decenni a Firenze e dintorni.

Una istituzione che non si può non ricordare – per i cambiamenti che ha indotto nella organizzazione universitaria e anche urbanistica della città – è l'Istituto forestale. La Toscana aveva una vecchia tradizione di studi forestali, da parte dei monaci vallombrosani, e, in epoca unitaria, da G. C. Siemoni, discendente del boemo Karl Siemon, esperto di silvicoltura, chiamato in Toscana da Leopoldo II nel 1835. A Vallombrosa, nella foresta passata dai frati vallombrosani al demanio nazionale nel 1866, era stata istituita una scuola forestale, sotto la direzione di Adolfo di Bérenger, la massima autorità in questo campo. Nel 1908 il sindaco propose di trasferirla a Firenze, alle Cascine, dove era in

¹⁹⁶ G. Mori, «Dall'unità alla guerra. Aggregazione e disgregazione di un'area regionale», par. «Le riviste fiorentine», in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Toscana*, a cura di Id., Einaudi, Torino 1986, p. 266.

¹⁹⁷ F. Adorno, *Accademie e istituzioni culturali a Firenze*, Olschki, Firenze 1983. L'Adorno enumera 65 istituzioni, parte delle quali (occorre dirlo) poco vitali.





Le principali infrastrutture di trasporto nella seconda metà degli anni '30.

corso la trasformazione degli orti dell'ex «ragnaia» delle Cascine in Istituto di pomologia¹⁹⁸. In proposito venne perfezionata una convenzione, fra il ministro dell'agricoltura Francesco Saverio Nitti e il principe Filippo Corsini, sindaco di Firenze¹⁹⁹.

Di fronte a Firenze, Pistoia e ancor più Prato facevano una magra figura. Su Prato pesava lo stereotipo di «Manchester» del Granducato, città industriale, poco interessata alla cultura²⁰⁰. Tuttavia a Prato nasceva nel 1861 la prima biblioteca popolare circolante, modello di circa 250 istituzioni analoghe in tutta Italia²⁰¹ e nell'81 la corale «Guido Monaco», e si affermava – con Firenze capitale – il convitto Cicognini, nel quale entrerà nel '74 D'Annunzio. Nel 1912 la prima amministrazione socialista inaugura la pinacoteca comunale e il museo del Risorgimento²⁰².

A Pistoia – grazie al suo passato – c'è qualcosa di più, ma certo non di più nuovo. L'Accademia degli armonici, fondata nel 1875, dava trattenimenti di prosa e musicali; ad essa si aggiungeva l'Accademia pistoiese di scienze, lettere ed arti, poco vitale e cessata nel 1891, che ebbe il merito di promuovere la «Esposizione pistoiese di orticoltura» dalla quale prese il via l'attività vivaista²⁰³. Si ha notizia del passaggio a Pistoia del «Ballo Excelsior» nel 1890²⁰⁴; ma più significativi ci sembrano gli sforzi di introdurre a Pistoia una musica diversa dalle romanze di Tosti e dalle opere liriche, con la formazione di un'orchestra da camera nel 1902, la «Vincenzo Bellini», diretta dal maestro Nerozzi²⁰⁵. Ancora nel 1908, tuttavia mancava una sala da concerti, nonostante gli appelli dei giornali²⁰⁶.

Un elemento accomuna tutti i centri, grandi e piccoli: uno sviluppato associazionismo, che in un primo tempo è sotto il controllo dei notabili, spesso nobili e nelle località rurali questa situazione permane a lungo. Nelle città invece la direzione e l'iniziativa di nuove fondazioni passa ai mazziniani-radicali, e verso la fine del secolo anche agli anarchici, e infine a socialisti e cattolici. All'inizio del secolo XX l'associazionismo è nettamente classista: organizzazioni di operai e contadini, organizzazioni padronali²⁰⁷.

¹⁹⁸ Acf, Atti del Consiglio comunale, 1908, adunanza del 29 aprile. Le convenzioni per la scuola di pomologia risalivano al 1890, 1902, 1907.

¹⁹⁹ Acf, Atti del Consiglio comunale, delibera del 27 maggio 1912 (approvata con legge 834/1912). La convenzione fu modificata nel 1918 (Acf, Atti Consiglio, vol. 2, p. 462).

²⁰⁰ G. Turi, «La vita culturale», in *Prato. Storia di una città*, vol. 3, tomo 2, cit., p. 1136.

²⁰¹ *Idem*, p. 1182.

²⁰² *Idem*, p. 1200.

²⁰³ P. Paolini, *Pistoia e il suo territorio...*, cit., p. 112.

²⁰⁴ «Al teatro Cino il ballo Excelsior [del Manzotti] ha suscitato un vero fanatismo», *Il popolo pistoiese*, 6 dicembre 1890. Il ballo nove anni dopo la «prima» alla Scala girava allora per le «piazze» minori.

²⁰⁵ *Il popolo pistoiese*, 28 marzo e 25 ottobre 1902.

²⁰⁶ *Il popolo pistoiese*, 1 marzo e 11-12 aprile 1908. Esisteva invece (dal 1793) la Banda comunale; e dal 1858 una Scuola di musica e violino, finanziata a partire dal 1864 dal comune di Pistoia, dai quattro comuni delle «Cortine» e dalle due Accademie. Vedi A. Chiti, *La scuola di musica dalla fondazione ad oggi (1858-1934)*, Pistoia 1934.

²⁰⁷ A Campi la società promotrice del teatro (1871) è presieduta dal conte G. Rucellai (S. Mariotti, *L'urbanizzazione della campagna*, cit., p. 101); a Grassina la «Filarmonica e corale» ha come protettori un conte e due marchesi; e tale situazione perdura a lungo (A. Del Conte, *Un paese "tranquillo"...*, cit., p. 36). Per Firenze questa evoluzione è stata ricostruita da E. Conti e da N. Capitini Maccabruni; per Sesto da E. Ragionieri; per Prato da G. Turi e G. Mori; per Campi da S. Mariotti, nei lavori più volte citati.

2.6 Grandi attrezzature cittadine: l'inizio del decentramento

All'epoca dell'unificazione nazionale, ma anche dopo per decenni, e in qualche caso fino ben dentro l'era fascista le attrezzature urbane importanti erano ubicate nei centri cittadini, o almeno all'interno delle mura medievali. Le nostre tre città non fanno eccezione²⁰⁸. Dopo la liquidazione dell'asse ecclesiastico nel 1866 molti servizi (caserme, uffici pubblici, scuole ecc.) vennero sistemati nei conventi passati al demanio statale, secondo il dettato della legge 3036 del 1866²⁰⁹.

A Firenze una vasta area conventuale venne prescelta, nel 1908, per sistemarvi la nuova biblioteca nazionale centrale, costituita a partire dalle raccolte palatina e magliabechiana. La decisione venne presa dal consiglio comunale insieme a varie altre, che riguardavano l'ufficio del Genio civile e la scuola professionale delle arti decorative²¹⁰. A questa data (1908) già esisteva il progetto, predisposto dall'amministrazione del personale dell'ospedale di S. Maria Nuova, ubicato in un grande e centralissimo convento, di edificare un nuovo ospedale a Careggi – cioè presso Rifredi, a ponente del centro urbano – nell'area di 79 ettari annessa alla villa medicea; e uno dei consiglieri comunali, il Tanzi, sollecita l'operazione²¹¹. Anche strutture di ambito assai più vasto di quello cittadino vengono ubicate in aree periferiche: è il caso dell'Istituto ortopedico toscano, il primo in Italia, formato a partire dal '22 e ubicato in una villa sul viale dei Colli²¹².

A Prato e Pistoia gli ospedali rimarranno, fino ad oggi, nelle vaste aree di cui disponevano all'interno delle mura. L'ospedale psichiatrico provinciale «Vincenzo Chiarugi» venne collocato fuori Firenze, presso la chiesetta e il convento di S. Salvi nel 1887. La costruzione terminò nel 1890. In precedenza l'ospedale psichiatrico era in città nel convento di S. Gallo, dove oggi c'è l'ospedale militare. Una succursale era a Castel Pulci (Scandicci). Pistoia ricorreva al nosocomio provinciale lucchese di Maggiano, col quale era convenzionata²¹³; presso la città vi era solo una casa di cura privata, nelle colline a nord della città, a villa Sbertoli, una villa seicentesca trasformata in clinica di lusso alla fine dell'800.

Una prima deroga all'antica regola della centralità dei servizi risale all'epoca illuministica, quando motivi igienici inducono a vietare la sepoltura nelle chiese e a collocare i cimiteri fuori e possibilmente lontano dalle città²¹⁴. A Firenze il cimitero

²⁰⁸ Vedi l'ubicazione di alcuni importanti servizi a Firenze, negli anni 1865-70 e 1890 c., e delle attività produttive al 1911 nelle tavole inserite nel saggio di F. Tomasetti, «Trasporti pubblici...», cit.

²⁰⁹ Secondo questa legge (art. 20) i comuni potevano «ottenere la cessione dei fabbricati dei conventi (...) all'effetto di convertirli ad uso di beneficenza o di pubblica utilità». L'art. 33 negava tale facoltà se l'immobile era stato dichiarato monumento.

²¹⁰ Acf, Atti del Consiglio comunale, discussione del 1 febbraio 1908 di ratifica della delibera di Giunta del 29 gennaio 1908.

²¹¹ Di ospedale a Careggi si parlava fin dal 1906. Venne allora realizzato (1916) l'ospedale di Villa Ognissanti, per la cura della malattia sociale allora prevalente, la tubercolosi, in una vasta area a monte della villa medicea.

²¹² G. Bizzarrini, «Gli ospedali fiorentini», *Firenze*, n. 4, 1937.

²¹³ Appt, Delibere del Rettorato, 20 marzo 1934.

²¹⁴ M. Bulgarelli, «L'affare delle sepolture a Modena nella 2ª metà del XVIII secolo. Questioni mediche, amministrative, tecniche, architettoniche, militari», *Storia urbana*, n. 51, 1990.

comunale viene ubicato, nel 1784, sotto il governo di Pietro Leopoldo, sulle colline presso Trespiano, a circa 6 Km dalla città. Dato che non vi era un servizio pubblico di trasporto (ci sarà solo nel 1927) l'amministrazione comunale pensò, nel 1867, di spostare il cimitero comunale alla Certosa del Galluzzo, passata al demanio l'anno precedente²¹⁵. La Certosa – che molti anni dopo sarà ammirata e disegnata da uno dei grandi dell'architettura del '900, Le Corbusier – era già allora dichiarata monumento. Il municipio del Galluzzo, attraverso il suo sindaco, il marchese Paolo Farinola, si oppose fermamente e riuscì a spuntarla²¹⁶.

Un'altra questione era quella annonaria: mercato ortofrutticolo, mercato del bestiame, macello. A Pistoia il macello viene realizzato, alla fine del secolo, fuori Porta S. Marco, a monte del bastione di nordovest. A Firenze nel 1865 si decide di costruire i macelli a Rifredi (allora fuori del territorio comunale) «in sostituzione di quelli ubicati nel lungarno Soderini presso la porta S. Frediano». La realizzazione avvenne entro il 1869, «mentre viene contestualmente approntato il progetto del contiguo mercato del bestiame, costruito fra il 1872 e il 1878»²¹⁷.

Una operazione complicata, che si svolse però tutta dentro la vecchia città, fu quella dell'ubicazione della scuola allievi sottufficiali carabinieri. Nel 1917 lo Stato aveva chiesto al comune di Firenze la cessione di locali ove sistemare la scuola, per circa 1.000 allievi. Si pensò subito al vasto convento di S. Maria Novella (dove fra l'altro si trova il più grande chiostro della città), ma qui secondo la politica urbanistica del comune, approssimativa come quella di tutte le amministrazioni comunali, erano stati «insaccati» il 3° liceo – il Dante – una scuola tecnica, la scuola industriale Leonardo da Vinci, una scuola di fotografia e una serale, che si dovettero sistemare altrimenti (il liceo nello stabile costruito appositamente nel nuovo quartiere che poi sarà chiamato, dopo la I° guerra mondiale, «della Vittoria»). Una complicazione venne dalla necessità di ospitare nel convento i profughi veneti, fuggiti al momento della ritirata dell'esercito italiano dopo la sconfitta di Caporetto. C'era anche il timore che la scuola dei carabinieri si installasse in altre città. Alla fine, sgombrati anche i profughi, il convento venne consegnato allo Stato²¹⁸.

Operazione importante, che però non ha effetti sulla parte centrale della città, è lo spostamento delle esercitazioni militari dal «Pratone» delle Cascine al Campo di Marte, nella pianura sotto le colline fiesolane²¹⁹.

Un tipo di associazione, alla quale corrisponde una particolare attrezzatura, è quella del tiro a segno. L'ubicazione dei campi, date le dimensioni, ha avuto in qualche caso conseguenze urbanistiche. Il tiro a segno venne sostenuto dai garibaldini come elemento aggregante di un esercito di popolo, e più tardi riproposto dal Depretis, ministro dell'in-

²¹⁵ La delibera del comune di Firenze è del 26 giugno 1867.

²¹⁶ Municipio del Galluzzo, *Deliberazione del Consiglio comunale del 5.6.1867 sul locale della Certosa e sul progetto del Comune di Firenze di costruirvi una necropoli generale*.

²¹⁷ F. Lombardi, *Firenze Nord-Ovest. Formazione, sviluppo e trasformazioni (1848-1986). Studi, programmi e progetti urbanistici*, Le Monnier, Firenze 1987, p. 18.

²¹⁸ Acf, Atti del Consiglio comunale, 1917, vol. 2°, delibera n. 36 del 3 agosto 1917; ratificata il 21 novembre 1917. Interrogazione del 7 marzo 1918.

²¹⁹ L'operazione era iniziata nel 1872, cfr. *Piani regolatori della città di Firenze...*, cit.

terno nel 1881-82, per un motivo diverso. Si trattava di non oltrepassare certi limiti nella spesa per il servizio militare obbligatorio: «limiti (...) angustissimi rispetto alle grandi potenze europee». Gli iscritti al tiro a segno, partecipando alle esercitazioni, venivano esentati dai richiami periodici, consentendo di risparmiare nel bilancio del Ministero della guerra²²⁰. A Pistoia la società nasce nel 1888, ed ha come primo campo di tiro il campo militare del Gabbiano, a sud di S. Maria a Spazzavento, fino alla costruzione (che era in corso nel 1890) di un nuovo campo lungo il tratto delle mura fra le porte S. Marco e al Borgo. A Prato²²¹ il tiro a segno viene ubicato a 4 Km dalla città, a Galceti, probabilmente nell'ultimo decennio dell'800. A Firenze lo si costruisce alle Cascine, a lato e parallelamente all'attuale viale dell'aeronautica, a ponente della palazzina granducale, sede della facoltà di Agraria. Oggi è ancora lì, ma gran parte della lunga striscia di terra occupata in origine ha cambiato destinazione o è abbandonata. La liberazione del «Pratone» dai militari ovviamente ha favorito una migliore utilizzazione delle Cascine per il tempo libero.

A Prato intorno al 1920, viene realizzato un ippodromo, a sud della città, fra Gello Alto e Le Carra²²².

Vediamo le attrezzature più importanti dei comuni minori, che è stato possibile datare.

A Fiesole il comune acquistava dal demanio l'area archeologica nel 1878, lo stesso anno dell'apertura del museo archeologico²²³. Il teatro romano, che oggi ha 2.500 posti, viene restaurato per allestirvi spettacoli per lo più di teatro antico, per un pubblico soprattutto fiorentino e straniero. A Sesto le tavolette dell'IGM di Firenze e dintorni (rilevate nel 1896) indicano – nel paese ancora piccolissimo – un ippodromo in pieno centro²²⁴. A Quarrata un piccolo ospedale viene realizzato nel 1902 grazie al lascito di Battista Caselli²²⁵. Nell'immediato dopoguerra il decreto Nitti 2405/1919 che istituiva «un comitato speciale con lo scopo dell'immediata esecuzione di lavori pubblici e di colonizzazione interna, per combattere la disoccupazione ed accrescere la produzione nazionale» scatenò una corsa alla realizzazione di scuole pubbliche, acquedotti e altri servizi pubblici. A Quarrata, grazie al decreto, venne intrapresa la costruzione dell'acquedotto e di pozzi per alcune frazioni, e si edificarono (o si adattarono in edifici esistenti) scuole per il capoluogo e altri centri abitati²²⁶.

²²⁰ Camera dei Deputati, Atti parlamentari, Legislatura XIV, sessione 1880-82, *Raccolta degli atti stampati per ordine della Camera*, vol. VII, Roma 1882, documento 175.

²²¹ Dove non era obbligatorio: la legge dice (art. 4) che le «palestre di tiro a segno (...) si stabiliranno man mano in quei capoluoghi di mandamento nei quali vi sia sufficiente numero di tiratori».

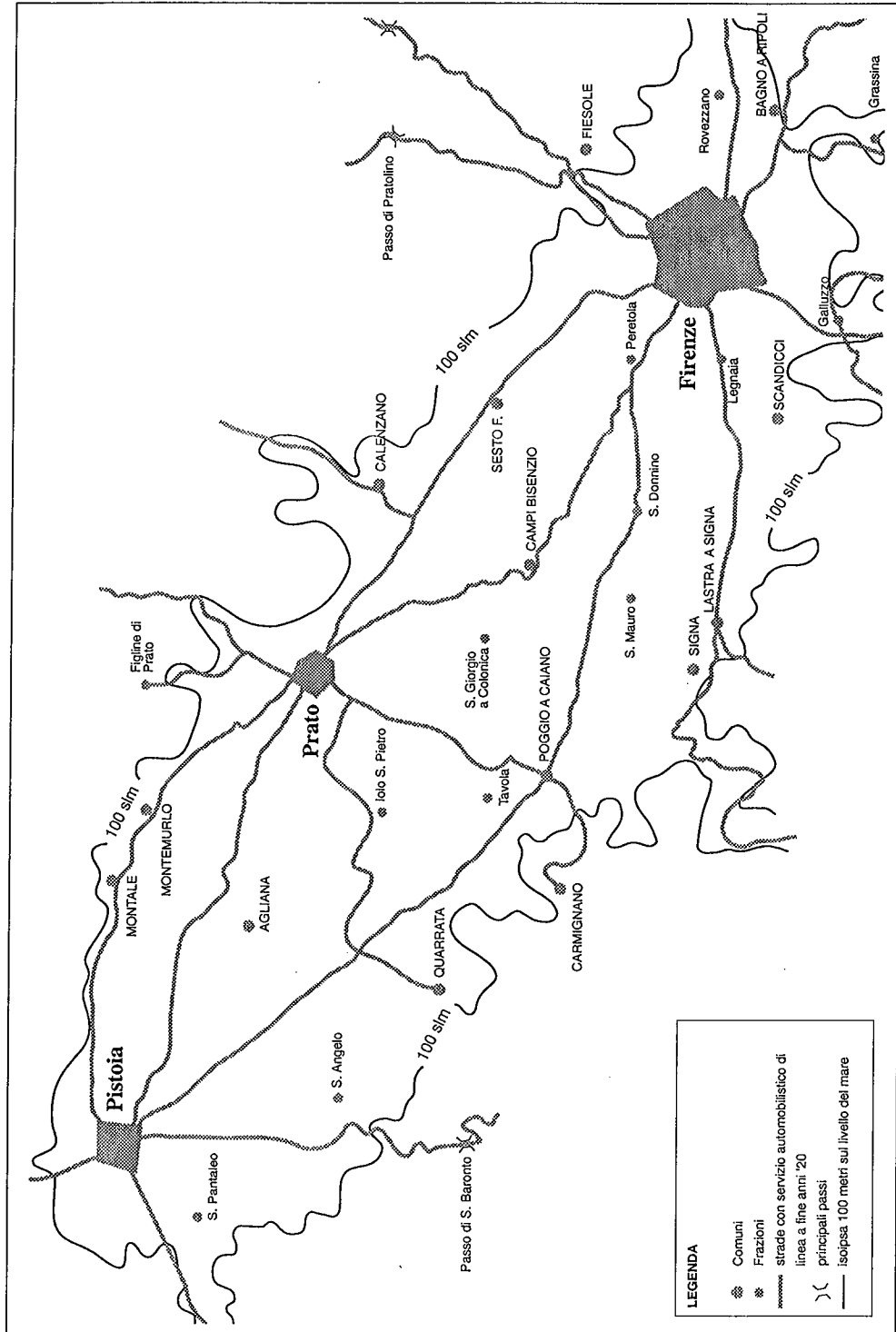
²²² Esisteva nel 1917 un Comitato per le corse ippiche. Acpo, Protocollo deliberazioni Consiglio, delibera n. 44, 10 maggio 1917.

²²³ A. Guerri, *Fiesole...*, cit., pp. 58-59.

²²⁴ All'incirca dove oggi c'è via Bietoletti.

²²⁵ «L'inaugurazione dell'ospedale Caselli a Quarrata», *Il popolo pistoiese*, 5 settembre 1903.

²²⁶ Asf, Prefettura Firenze, *Affari ordinari*, 1921, n. 120, cartella serie II, casella 52, Tizzana.



Le strade servite da servizi di autolinea alla fine degli anni '20.

3. IL DOPOGUERRA E IL PERIODO FASCISTA

3.1 La situazione economico-sociale

Nell'immediato dopoguerra la paura della rivoluzione – alimentata da un ingenuo estremismo classista da una parte, da una profonda incomprensione dei bisogni e delle aspirazioni delle classi che si affacciavano al potere con il suffragio universale dall'altra – spostarono verso il fascismo le simpatie dei ceti medi, specie urbani.

Questo periodo è caratterizzato, in Toscana, dal "ritorno" a posizioni di prestigio della classe dei grandi proprietari nobili, più che altro in funzione esornativa¹, dall'ascesa di una piccola e media borghesia che facendosi scudo della "toscanità" cerca di conseguire maggiore prestigio e ricchezza²; e nella campagna, dal ristabilimento forzato di contratti mezzadrili vessatori, e anche da qualche tentativo, in nome della "ruralizzazione" di aumentare il carico della mano d'opera, mentre la tendenza di fondo era quella dell'abbandono delle aree meno favorite³.

Nel campo industriale si ha il crescente peso del capitale nazionale (milanese in specie) e in molti casi l'assorbimento delle unità minori in complessi più grandi, processo che si accelera con la crisi del 1929⁴.

Dopo i primi 3-4 anni dalla «marcia su Roma» dell'ottobre '22, viene emarginato o "messo in riga" l'estremismo fascista⁵, così che emerge lo strato – moderatissimo –

¹ Talora essi tentano di prendere il controllo delle amministrazioni comunali facendo nominare nelle cariche che contano i loro agenti di campagna. La Legione territoriale dei carabinieri comunica il 23 marzo 1926 che «il segretario politico di Londa, Tellarini Ercole, è amministratore della contessa Gentili Ines», cfr. Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, 1928, n. 16. Il Vice-podestà di Incisa, secondo una informativa dei carabinieri, è amministratore del Sig. Pegna (*Ivi*).

² Il Consiglio comunale di Firenze, ancor prima dell'avvento fascista, fra il '19 e il '20, è interamente costituito da grandi ufficiali, commendatori e cavalieri. I contadini, dei quali i nobili e i borghesi toscani hanno sempre lodato l'intelligenza, vengono tacciati di "menti primitive" nelle quali è difficile «instillare (...) il concetto di nazione», cfr. U. Odetti, «Il fascismo e i contadini toscani», *La Riscossa* (Organo della federazione provinciale fascista fiorentina), 22 gennaio 1921.

³ G. Passerini (che era un nobile proprietario) parla di «sistemare la montagna per renderne possibile il ripopolamento e la valorizzazione», ma due pagine dopo ammette: «la coltura agraria, nella nostra provincia, giunge anche ai 1000 metri», cioè ben oltre il limite di convenienza, vedi *La bonifica integrale...*, cit., pp. 7 e 9.

⁴ D. Preti, «Tra crisi e dirigismo: l'economia toscana nel periodo fascista», in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Toscana*, cit., pp. 662-663.

⁵ M. Palla, *Firenze nel regime fascista (1929-1934)*, Olschki, Firenze 1978, pp. 117-169.

degli agrari, convertiti al fascismo "nazionale". A Pistoia la crisi esplode nel '26 e porta alla sospensione del segretario politico Enrico Spinelli⁶.

Intanto la proprietà rurale (specie quella media) si fraziona negli intorni dei centri maggiori, ponendo una delle premesse all'esplosione edilizia del secondo dopoguerra⁷.

Dopo il conflitto gli esponenti della proprietà terriera appaiono «meno restii ad impegnarsi in prima persona nelle imprese industriali»⁸, ma nello stesso tempo, come si è detto, cresce la penetrazione dei grandi gruppi nazionali. Ad esempio, il «Fabbricone» di Prato (ex Klinger e Koessler) nel '29 ha come presidente Renato Angelici, che era alla testa della Banca Commerciale italiana; e nella Bastogi si trovano «molti dei più noti esponenti dell'élite industriale italiana»⁹. La Fiat penetra nei trasporti pubblici fiorentini, affidati parzialmente nel 1928 alla Sita, emanazione della società torinese (che già aveva, dal '24, la gestione provvisoria della linea per l'ospedale di Careggi)¹⁰. Nel '32 una convenzione fra il comune di Prato e la «Lazzi e Govigli» affida a quest'ultima ditta tutti i collegamenti del circondario, collegando la città a 14 località, oltre che a Firenze e Montemurlo¹¹.

Vediamo ora qualche aspetto della trasformazione economico-sociale delle tre città.

A Pistoia lo sviluppo industriale è stentato e dipende da impulsi esterni. Nella città ha sede la Società forze idrauliche dell'Appennino centrale, che dà luce alla città, ma si tratta di una parte dell'impero degli Orlando. Gli stessi fascisti lamentano la passività degli industriali pistoiesi, che secondo il settimanale politico del circondario, «non brillano certo per iniziativa»¹². Anche l'attività nel campo delle opere pubbliche – cavallo di battaglia del fascismo – è fiacca, e nel 1933 vengono presentate come opere del regime normali lavori del comune e della provincia, computando anche un padiglione di ospedale costruito con un lascito, e perfino dei lavatoi pubblici¹³. Indubbiamente ha avuto un

⁶ A. Cipriani, *Economia e politica economica durante il fascismo. Analisi di una provincia "creata dal duce"*: Pistoia, Ed. del Comune, Pistoia 1986.

⁷ M. Liganelli, «Dalla manifattura alla fabbrica...», cit. pp. 277-283.

⁸ M. Palla, *Firenze nel regime...*, cit., p. 76.

⁹ *Idem*, p. 77.

¹⁰ N. Cefaratti, M. Malaspina, *1865-1985: Centoventi anni...*, cit., p. 198.

¹¹ A. Giuntini, «Le comunicazioni stradali e ferroviarie», in Aa.Vv., *Prato, storia di una città*, vol. 3, tomo 1, cit., p. 577.

¹² *L'Azione*, 1 febbraio 1924. E 13 anni dopo si svolge su *Il Ferruccio* una polemica su «Pistoia industriale», che dura oltre due anni. Comincia Aldo Tesi affermando che Klinger e Koessler avrebbero voluto installare il loro lanificio a Pistoia, «ma ciò non avvenne per l'amore dei quieto vivere di coloro che a quel tempo amministravano (...) la cosa pubblica», cfr. «Verso una Pistoia industriale», 14 marzo 1937. Risponde un lettore («A proposito di una Pistoia industriale», 29 marzo 1937) che Pistoia è prevalentemente agricola, e che la provincia è «fra quelle che finora hanno conservato un aspetto tradizionale, quasi patriarcale». Nella «Risposta al pistoiese dormiente», del 4 aprile 1937, l'autore (Tesi?) insiste sulla industrializzazione per dare lavoro all'eccedenza di mano d'opera agricola: «reputo che solo attraverso tale sviluppo (...) la città possa svegliarsi dal torpore nel quale da tempo si trova [ed elevarsi] al rango delle altre città». Segue un articolo di Pietro Landini del 4 giugno 1938 sul danno inferto a Pistoia dal ritenere rurale la provincia; poi altre lettere (6 agosto 1938: «è l'ora che Pistoia smetta di essere paesotto»; 9 dicembre 1938, «I fischi delle sirene»). Il 16 dicembre 1938 P. Landini, in «Pistoia fascista e il suo avvenire», scrive: «o potenziare le nostre industrie o ridurre Pistoia a vivere una vita grama, di piccolo paese da pensionati e da borghesucci intristiti da una visione gretta della proprietà e del capitale». Ulteriori interventi il 30 dicembre 1938 (Dino Capeccchi) e il 29 dicembre 1939 (P. Landini).

¹³ «Le opere del decennio in Pistoia», *Il Ferruccio*, 28 ottobre 1932.

contraccolpo negativo anche l'esclusione, annunciata nel 1907, di Pistoia dal percorso nord-sud, con l'apertura (1934) della «direttissima». Nella sostanza si ebbe fra il 1927 e il 1951 un calo della industrialità (addetti all'industria per 1000 abitanti) da 109,2 a 85,4 nella città¹⁴. Nello stesso tempo si sviluppava l'attività dei vivai, tanto che a Pistoia si costituiva la prima sezione ortovivaistica della confederazione nazionale fascista degli agricoltori¹⁵. Una parte dei coloni dei poderi mezzadrili trovava perciò lavoro nei vivai: nel '29 i sindacati fascisti stigmatizzavano il "deplorable" uso dei contadini di abbandonare i fondi cui erano contrattualmente legati per lavorare in stabilimenti industriali, orticoli o presso fornaci¹⁶.

Una attività di tipo arcaico, che si estingue intorno al 1940¹⁷, è la produzione di ghiaccio naturale nelle aree a tal scopo sistemate nell'alta valle del Reno.

A Prato la guerra aveva accentuato l'evoluzione verso la «città mono-orientata», mentre era al tramonto l'industria della paglia¹⁸. La città era ormai (1931) la 35ª per popolazione in Italia, precedendo ben 58 capoluoghi di provincia. La crescita dell'industria laniera disgrega la società mezzadrile e "femminilizza" il lavoro contadino. A Prato si svolge una «magra vita intellettuale»¹⁹, ma quanto meno dal 1926 c'è chi prende coscienza della condizione della città «anemica, ancillare, mediocre»²⁰.

Insieme a Prato, e più limitatamente Sesto, il comune di più antica industrializzazione è Signa. Qui già nel '700 si era sviluppata l'industria della paglia (l'innovazione parte appunto da Signa); e di conseguenza era sorta nel 1793 la fabbrica di macchine Michelangioli²¹. La costruzione della ferrovia per Pisa-Livorno, con stazione vicinissima al ponte sull'Arno, fu pure un fattore di sviluppo. Nel periodo fra le due guerre Signa ebbe il primato nella percentuale degli attivi nell'industria: il 67,1%, più che a Prato (62%); mentre Firenze si limitava al 48,3²².

A Firenze si sviluppa una discreta zona industriale, grazie anche all'annessione di Brozzi, Peretola e parte di Scandicci; ma il distacco dalla città più industriale, Milano, rimane enorme: 52 società industriali contro circa 800²³.

¹⁴ A. Cipriani, *Nascita, problemi, prospettive...*, cit., p. 14. Un elenco delle principali industrie si trova nell'*Annuario di Pistoia e provincia*, a cura di F. Bellini e C., Pistoia 1932. Viene ricordata fra l'altro la Iª Mostra della Floricoltura, tenuta a Montecatini nel 1931.

¹⁵ «Rassegna di vita corporativa», *Il Ferruccio*, 3 dicembre 1932.

¹⁶ A. Morelli, «Economia e condizioni di vita nella montagna pistoiese durante il regime fascista», *Farestoria*, n. 1, 1983, p. 33.

¹⁷ A. Cipriani, *Nascita, problemi, prospettive...*, cit., p. 10; A. Ottanelli, «L'apertura della via regia...», cit., pp. 309-314.

¹⁸ G. Turi, «La vita culturale», cit., p. 1467.

¹⁹ *Idem*, pp. 1467 e 1475.

²⁰ Le parole si trovano in uno scritto di P. Bardazzi, ingegnere e per qualche anno podestà di Prato. Riportato in C. Cresti, «Immagine e struttura della città...», cit., pp. 474-489 e p. 496.

²¹ Signa ha avuto a lungo l'unico ponte sull'Arno nella piana a valle di Firenze. Il ponte la collegava a Lastra a Signa, dove si trovava Porto Mercatale. Poco a valle c'era il Porto di Mezzo. Lo sviluppo industriale fra i sec. XVIII e XIX fece sì che Signa fosse la comunità di campagna più popolosa del Granducato.

²² Pro-loco, *Signa e alcuni dintorni nella storia e nella vita*, Signa 1972, p. 4.

²³ *Annuario italiano del capitalista*, Milano 1929.

Nei trasporti pubblici, la cui rete andava sempre più infittendosi²⁴, raggiungono posizioni di predominio la Sita e la Lazzi, nata nel 1919 a Cutigliano nella montagna pistoiese.

Occorre accennare ai consorzi di bonifica, per le trasformazioni attuate nella pianura. I consorzi vennero raggruppati in due soli, quello dell'Ombrone, di 120 Km² circa, costituito nel '37 ed esteso in pianura fino agli argini del Bisenzio, fiume dal corso pensile, e quello di Sesto, di 72,2 Km². A valle di Sesto venne costruita una doppia canalizzazione, per separare le acque alte (quelle che possono scolare naturalmente) dalle acque basse; e venne predisposto un impianto di irrigazione²⁵.

3.2 Novità nell'ordinamento territoriale: estensione del Comune di Firenze, creazione della provincia di Pistoia, primi passi verso la provincia di Prato

Nel periodo fascista, soppressa la democrazia, parzialmente in un primo tempo e totalmente nel '26, i gruppi dirigenti di ogni città, spesso tramite qualche "ras" locale, lottano per rivendicare a sé ruoli più importanti. Questi gruppi sono costituiti da borghesi ansiosi di affermarsi²⁶, come avvocato G. Del Beccaro, presidente del comitato promotore dell'autostrada nel '25, e poi della Società autostrada toscana, ma già attivo nella «settimana aviatoria» del 1911; e non pochi nobili, che specie dopo la sconfitta degli squadristi fra il '24 e il '26 vedono l'occasione di riacquistare l'antico prestigio.

Per prima si muove la città economicamente e demograficamente più dinamica, Prato. Qui era stata fondata, nel '19, dal ventottenne Alighiero Ceri, la «Pro Prato». L'associazione aveva intrapreso nel '20 una campagna per ottenere l'istituzione del circondario, ossia della sotto prefettura: una richiesta sensata, se si pensa che la città aveva 61.457 abitanti, contro i 4.000 circa di Rocca S. Casciano e i 15.000 di S. Miniato, capoluoghi di circondario. I comuni richiesti erano Cantagallo, Vernio, Calenzano, Carmignano, Montemurlo e anche Tizzana nel circondario di Pistoia²⁷. In questo senso delibera la giunta comunale il 28 novembre 1923, ottenendo l'appoggio della Deputazione provinciale e della Camera di commercio.

Nel 1925 viene ampliata la provincia di Livorno con comuni già pisani, e Pisa viene compensata assegnandole parte del circondario di S. Miniato, i cui comuni non trasferiti vengono raggruppati nel nuovo circondario di Empoli. L'amministrazione di Prato ebbe il «validissimo appoggio dell'on. Marchi», e il Sindaco perorò la sua causa a Roma, col

²⁴ Vedi per la rete complessiva italiana G. Dainelli, *Atlante fisico economico d'Italia*, Cti, Milano 1940, «Rete delle linee automobilistiche pubbliche nel 1937», nella tav. 72. La Sita aveva già alcune linee di notevole lunghezza: la Firenze-Pontedera dal 1912, la Firenze-Reggello (Valdarno Superiore) dal 1920, cfr. P. Innocenti, *L'industria nell'area fiorentina*, tip. Giuntina, Firenze 1979, p. 559.

²⁵ S. Piccardi, «Il gruppo degli abitati industriali delle Signe presso Firenze», *Rivista geografica italiana*, marzo 1955, pp. 113-129.

²⁶ È interessante notare che quando venne istituita la federazione provinciale fascista ne fecero parte quattro fiorentini, due pratesi, un campigiano e nessun pistoiese. Vedi, «La costituzione della federazione provinciale fascista», *La Riscossa*, 10 settembre 1921.

²⁷ A. Ceri, *Esposizione cronistorica ed attuale del problema della elevazione della città di Prato a capoluogo di provincia*, Prato 1955.

Ministro dell'Interno Federzoni, al quale fece presente «la impressione disastrosa che avrebbe prodotto fra la nostra popolazione la notizia dell'elevamento di Empoli a capoluogo di circondario, lasciando Prato nella modestissima condizione di capoluogo di mandamento». Nel pomeriggio si incontrava con Mussolini, Federzoni e Marchi²⁸. Il sospirato decreto venne ottenuto, ma si rivelava una sorta di beffa: meno di un anno dopo le Sottoprefetture, vecchie e nuove, venivano soppresse con il Rd del 21 ottobre 1926. La sottoprefettura, attivata il 14 luglio 1926²⁹, era rimasta in vita 37 giorni. Era uno scherzetto che fa il paio con quello del voto amministrativo alle donne, concesso dalla legge Acerbo alla fine del '25 e abolito l'anno seguente dalle leggi eccezionali³⁰. A compenso – e temendo per l'ordine pubblico – venne decretata l'autonomia dell'Unione degli industriali pratesi³¹. Altro piccolo riconoscimento è dato dall'avanzamento di posizione del segretario comunale (Rd 1953/28), ricorrendo gli estremi della «notevole attività industriale e commerciale» ed un eccezionale sviluppo edilizio³².

A Pistoia i ceti dirigenti cittadini si rendono conto della debolezza relativa della città, e si sforzano di difenderne e migliorare il «rango». Pistoia, come centro amministrativo, aveva un vasto circondario solo per quel che riguarda i registri immobiliari: la circoscrizione del Registro delle ipoteche comprendeva tutti i comuni ad di qua di Serravalle e del Monte Albano che più tardi faranno parte della provincia, nonché Prato, Cantagallo, Carmignano e Montemurlo: una geografia bizzarra, non insolita per le conservatorie, spesso riflettenti situazioni arcaiche³³. Anche il circondario dell'ispettorato scolastico debordava (verso la Valdinievole) dai limiti della sottoprefettura.

Nel 1921 – forse in relazione all'imminente riforma delle circoscrizioni giudiziarie che sboccherà nella legge 601/1923 – l'amministrazione di Pistoia (che temeva, come ai tempi dell'ultimo governo Crispi³⁴, la soppressione del suo tribunale oltre a quella più giustificata di S. Marcello) fa pressioni per staccare la pretura di Prato da Firenze e annetterla al suo tribunale. Il sindaco di Prato manifesta la sua risoluta opposizione, ricordando che «tutti gli interessi commerciali, finanziari e bancari di Prato hanno il loro naturale e legittimo sbocco a Firenze» e che questo legame si rafforzerà ulteriormente con la possibile soppressione delle preture finitime. Il comune di Prato fa appello «in tutela dei legittimi interessi», contro la temuta modifica, al Procuratore del Re del tribunale di Firenze e ai deputati delle circoscrizioni di Prato e Firenze³⁵.

²⁸ Acpo, Protocollo delle delibere del Consiglio, volume 47, 7 dicembre 1925, *Elevazione di Prato a capoluogo di circondario*.

²⁹ Acpo, Prefetture e sottoprefetture, *Corrispondenza Ministeri e uffici dello Stato*, fasc. 2, lett. prot. 4015.

³⁰ F. Pieroni Bortolotti, *Femminismo e partiti politici in Italia 1919-1926*, Ed. Riuniti, Roma 1978, cap. «La sconfitta del suffragismo italiano».

³¹ G. Turi, «La vita culturale», cit., p. 1212. Il Rd è del giugno 1928. Negli anni '30 è esistita – nell'ambito del partito fascista – una Unione interdipartimentale pratese. Questa sopravvivenza del circondario potrebbe essere letta come una concessione alle rivendicazioni dei pratesi.

³² Acpo, Protocollo atti podestà, delibere n. 132 e n. 280.

³³ Ministero delle Finanze, Direzione generale del demanio e delle tasse, *Circoscrizioni degli uffici del registro, delle conservatorie delle ipoteche e dei circoli di ispezione del demanio e delle tasse*, Roma 1926.

³⁴ «Soppressione del tribunale?», *Gazzettino di Pistoia*, 3 giugno 1894.

³⁵ Acpo, Protocollo delle delibere del Consiglio, delibera n. 45, 11 dicembre 1921.

In effetti nel 1923 (Rd 601) il tribunale di Pistoia viene abolito con molti altri (tutti quelli che non erano nei capoluoghi provinciali). Il direttorio locale del partito nazionale fascista, guidato da Enrico Spinelli, che poco dopo sarà emarginato con la corrente estremista, delibera «che i fasci del pistoiese si debbano astenere da qualsiasi protesta giacché di fronte all'interesse nazionale si deve passare al di sopra di qualsiasi interesse locale e non boicottare l'opera energica e fattiva che il Governo Fascista sta compiendo per il bene dell'Italia»³⁶. Nel 1925 viene risolta la questione della provincia, per iniziativa di Cino Michelozzi³⁷. È possibile che i notabili pistoiesi siano stati incoraggiati dall'agitazione dei fascisti livornesi per l'ampliamento della loro provincia, che nel continente si riduceva al comune di Livorno, e dal suo esito vittorioso nel gennaio '25, grazie soprattutto al «ras» locale (e ministro delle comunicazioni) Ciano. Quello che allora ottenne Pistoia è l'ampliamento dell'Ispettorato scolastico da Uzzano nella Valdinievole alla confinante Pescia. Pistoia aveva più abitanti di Prato (la cui popolazione legale superò quella pistoiese solo nel 1952) ed era sufficientemente distante da Firenze³⁸. Così venne compresa nel Rd 1/1927, «concernente il riordinamento delle circoscrizioni provinciali», che istituiva 17 nuove provincie, oltre alle due decise in precedenza (Taranto e La Spezia, basi navali).

Non si ha l'impressione – dalla stampa locale – che i pistoiesi abbiano fatto il diavolo a quattro per ottenere questa promozione. Il disegno di legge venne presentato da Mussolini, che aveva riassunto anche il ministero dell'Interno. La relazione della commissione parlamentare, presieduta dall'avv. Saverio Fera, eletto nella «lista nazionale» (fascisti e alleati) non spiega in dettaglio i motivi della costituzione delle nuove provincie: il relatore pensa soprattutto a giustificare la soppressione dell'elettività delle amministrazioni comunali. Il decreto legge eliminava le sottoprefetture, e questo era ragionevole: «l'accresciuta rapidità dei mezzi di comunicazione» rendeva superflui «i vantaggi dell'avvicinamento dell'azione di governo alle località». Il Fera, dopo aver affermato che «una buona circoscrizione provinciale deve soddisfare a un complesso di condizioni» (che enumera) «che può essere valutato soltanto da una mente politica alta, serena e spregiudicata» (quella del Duce, ovviamente) riporta da un discorso di Mussolini del maggio '27 che «vi sarà una nuova sistemazione delle provincie italiane, vi saranno città che diventeranno capo-province, se le popolazioni saranno state laboriose, disciplinate, prolifiche». Il relatore annunciava infine «l'adeguamento delle circoscrizioni giudiziarie e finanziarie alla nuova situazione»³⁹. In realtà questo avvenne molti anni dopo (nel caso di Pistoia, 15 anni). La nuova provincia venne poi ampliata meno di un anno dopo, aggiungendole i comuni della Valdinievole, sottratti a Lucca⁴⁰.

³⁶ Forse fece parte della «Pro Pistoia» la cui costituzione è annunciata il 2 maggio su *L'azione* – Settimanale politico del circondario pistoiese.

³⁷ *L'Azione Fascista*, n. 14, 1923. Poco dopo lo Spinelli si dimetteva da tutte le cariche, perché il Pnf da élite è divenuto di massa, per la sorda rivalità esercito – milizia, per l'ostracismo ai massoni. *L'Azione Fascista*, n. 18, 1923.

³⁸ Nell'era moderna il mancato elevamento di Prato a città era stato attribuito alla sua posizione fra due città vicinissime. Cfr. E. Fasano Guarini, «Sintesi conclusiva», cit., p. 862.

³⁹ Atti parlamentari, Camera, Legislatura XXVII, *Documenti*, doc. 1244-A, 31 maggio 1927.

⁴⁰ Rdl 8 gennaio 1928, n. 2. I comuni aggiunti erano 10.

Con la legge di riorganizzazione delle circoscrizioni giudiziarie successive a quella del 1923 (Rd 1320/1928) il tribunale di Pistoia venne ricostituito: ne dipendevano le preture di Monsummano, Pescia e Pistoia unificata (con giurisdizione su 12 comuni). Così si passa (in 5 anni) dalla cancellazione al rafforzamento. La spiegazione sta probabilmente nello sforzo – che è costante nel fascismo – di ricondurre tutta l'organizzazione amministrativa a quella delle prefetture, secondo una precisa gerarchia⁴¹.

Nel 1928 viene ampliato il territorio del comune di Firenze. C'era il problema di dare spazio alle industrie in crescita a ponente della città, e di annettersi le industrie già esistenti in questa area; ma senza dubbio l'amministrazione comunale condivideva con le altre città maggiori l'aspirazione a un comune vasto e con cospicua popolazione. Sono questi gli anni della «grande Genova», della «grande Milano», ecc.: non sembra che i fascisti abbiano mai avvertito la contraddizione di queste aspirazioni con la politica del disurbanamento, lanciata da Mussolini con un articolo sul *Popolo d'Italia* del 22 novembre '28. La legge "eccezionale" per la revisione generale delle circoscrizioni comunali, «per disporre l'ampliamento o la riunione o comunque la modificazione» dei comuni era stata emanata nel '27 in base alla legge 100/1926, che consentiva all'esecutivo di emanare norme giuridiche⁴². Vengono così parzialmente annessi a Firenze (che raggiunge l'attuale dimensione) i comuni di Brozzi, Bagno a Ripoli, Casellina e Torri (cioè Scandicci) e Sesto Fiorentino, con 34.000 abitanti circa⁴³.

La suddivisione viene fatta, in alcuni casi, senza tener conto della struttura storica del territorio: per Scandicci, le frazioni rurali di Sollicciano, Mantignano e Ugnano vengono separate dopo tanti secoli di simbiosi da Badia a Settimo; la Badia a Ripoli da Bagno a Ripoli. Le motivazioni ufficiali non sono reperibili (a differenza di quel che succede per gli ampliamenti di altre città non si trova la relazione) e probabilmente non esistono. Nell'archivio comunale non è reperibile – per gli anni 1928-31 – il registro generale degli affari. La procedura è sospetta: il Rd 2562/28 (pubblicato il 1° dicembre) viene convertito in legge in base ad un altro decreto che ha un numero più basso, mentre, ovviamente, la ratifica dovrebbe essere posteriore a ciò che viene ratificato.

Pochi anni dopo non ebbe conseguenze (per fortuna) la proposta della Confederazione nazionale sindacati fascisti professionisti ed artisti, sezione di Firenze, di annettere al comune di Firenze i comuni di Sesto, Fiesole (nonostante sia sede vescovile), Bagno a Ripoli e Impruneta, giudicati «piccoli borghi senza una fisionomia, senza una linea e una vitalità di sviluppo», e di incorporare inoltre 2/5 di Scandicci, e buona parte di Vaglia e Campi. Il nuovo comune, secondo questi «tecnici» doveva arrivare ai crinali dei monti e delle colline a nord e ad est, alla Greve a sud, al fiume Bisenzio a ovest⁴⁴.

L'istituzione nel 1926-27 dei podestà di nomina governativa (in pratica, prefettizia)

⁴¹ Verosimilmente si possono avere più precise informazioni dall'Archivio centrale dello Stato, *Ministero dell'interno*, Direzione generale dell'Amministrazione civile, Divisione affari provincie e comuni.

⁴² Rdl 17 marzo 1927 n. 383, convertito nella L. 1382/1928.

⁴³ Rdl 1 febbraio 1928, n. 2562 convertito nella L. 1382/1928.

⁴⁴ Confederazione nazionale sindacati fascisti professionisti ed artisti, *Per la Firenze futura*, a cura del Comitato per lo studio dei criteri da seguire per un piano regolatore di Firenze, Firenze 1934, pp. 88-96. Il comitato era diviso in 12 commissioni, non tutte composte di ignoranti presuntuosi: viene riproposta la, già ideata nel 1917-24, nonché la strada per Pontassieve in riva sinistra dell'Arno (attuata qualche anno fa).

al posto dei sindaci scatena una gara incredibile. Occorre premettere che l'ufficio di podestà era gratuito, salvo però casi eccezionali: e si sa come le eccezioni tendano a diventare la norma nel nostro paese. Così qualcuno va per le spicce e chiede un incarico retribuito. Si fanno avanti notabili, amministratori di grandi proprietari e specialmente militari, ciascuno vantando i suoi meriti fascisti, o almeno, dichiarando di esser stato "caldo sostenitore" del regime⁴⁵. C'è chi fa l'elenco dei comuni nei quali vorrebbe esser nominato, chi si contenta di «un comune della Toscana» o addirittura «un comune del Regno» e chi invece vorrebbe un paese «vicino a Firenze il più possibile»⁴⁶. Sono tenenti della cavalleria in congedo, colonnelli e generali dell'esercito a riposo, centurioni della milizia. E in effetti la Prefettura ricorre ai generali come commissari prefettizi, nei primi tempi: a Fiesole, a Sesto, al Galluzzo, a Bagno a Ripoli. Firenze era quasi accerchiata dai generali. Nella corsa, qualcuno parte avvantaggiato, segnalato dal ministro dell'interno Federzoni.

Dai rapporti dei carabinieri vengono fuori i profondi contrasti all'interno del Partito nazionale fascista (ad es. a Campi) ma anche situazioni bizzarre come quella di Calenzano, dove la popolazione era divisa in due fazioni, che sostenevano rispettivamente la Società musicale Mascagni e la contrapposta Società musicale Baldini; e si avverte anche la preferenza degli ufficiali dei carabinieri per i nobili⁴⁷. Emergono anche gli antichi dissidi municipali, come quello fra Serravalle e la sua frazione Casalguidi⁴⁸. Non mancano le lettere anonime, che denunciano bricconerie e reati degli aspiranti podestà. Ci sono poi nobili che – meno rozzi dei militari e dei centurioni della milizia – si fanno sostenere da petizioni degli abitanti, come Paolo Venerosi Pesciolini, che inizia a Dicomano una carriera che lo porterà a fare il podestà di Firenze. Per agevolare la scelta la prefettura fa preparare due elenchi: *Domande non raccomandate da alcuno*, e *Domande raccomandate dal Pnf o da altre autorevoli persone*⁴⁹.

Nella vicenda dalla nomina dei podestà appare un nuovo personaggio: Lapo Farinati degli Uberti (la seconda parte del cognome, a quel che si diceva, se l'era aggiunta da sé), possidente e impresario di Cutigliano, e sindaco dal 1920. La vicenda di cui è protagonista si svolge nella montagna pistoiese, fuori dalla nostra area, ma (come si è visto) fortemente legata a Pistoia e anche a Firenze. Il 15 febbraio 1925 si riunivano a Cutigliano, antica sede del «Capitanato della montagna» – su proposta del presidente del Club alpino di Pistoia Sebastiano Sberna – vari personaggi fra i quali Jacopo Lazzi, della società Lazzi costituita sei anni prima a Cutigliano, il Sotto-Prefetto di Pistoia, il console del Touring Club Giovanni Brambilla, il presidente dell'Ente attività toscane (Eat) Luigi Lodi-Focardi, il sindaco di Fiumalbo, che è il primo comune modenese oltre il valico dell'Abetone. I convenuti costituivano un comitato «Pro Abetone», per lo sviluppo di

⁴⁵ Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, 1928, filza n. 15, *Aspiranti podestà*.

⁴⁶ Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, 1928, filza n. 16, prot. n. 10108, div. 2; e Comuni, *Affari generali*, fascicolo 1660, *Lettere della Legione dei Carabinieri al Prefetto*, 3 aprile 1927.

⁴⁷ Ivi, nella cartellina datata 10 aprile 1926, *Informativa del Colonnello dei carabinieri al prefetto*. L'ufficiale propende palesemente, riguardo a Montemurlo, per Gino de' Pazzi, «discende da nobile famiglia fiorentina (...), a Montemurlo ha vasti possedimenti».

⁴⁸ Ivi, Informativa del 30 marzo 1926 al Prefetto.

⁴⁹ Ivi, cartella n. 1660, Podestà, *Carteggio vario*.

questa «località climatica»⁵⁰. E nel '36, «in seguito all'interessamento delle gerarchie provinciali», venne istituito il comune di Abetone⁵¹ con alcune frazioni montane di Cutigliano dalla parte Toscana, e di Fiumalbo da quella modenese. L'operazione si risolse in un elegante scippo ai danni della provincia di Modena: le aree migliori per lo sci sono quelle orientate verso nord, sottratte all'Emilia, dove anche l'orografia è più favorevole. Qui occorre tornare un po' indietro. Il governo aveva emanato, nel '26, un provvedimento che riconosceva Cutigliano come «stazione di cura» (Rdl 765/26). Alcuni membri della «Pro Abetone», fondata nel 1925 a seguito della riunione sopra ricordata, avevano chiesto al Ministro dell'interno la costituzione di una azienda autonoma di turismo parte in Toscana, parte in Emilia. La richiesta era patrocinata dall'on. A. Martelli, nuovo presidente dell'Eat, che l'aveva girata alla sottoprefettura di Pistoia. Di lì era arrivata a Cutigliano, dove il podestà Farinati l'aveva respinta, perché riguardava non solo due comuni ma due diverse regioni; ottenendo invece l'Azienda per Cutigliano. Probabilmente di qui è venuta al Farinati (e al Lazzi?) l'idea di un comune a cavallo dell'Appennino⁵².

Il giornale dei fascisti pistoiesi, *Il Ferruccio* – Foglio d'Ordini della Federazione dei fasci di combattimento di Pistoia – pubblica nel '37 molti articoli sul nuovo comune e stazione sciistica, e comunica che «è stato provveduto alla nomina del podestà, nella persona del fascista ing. Lapo Farinati degli Uberti, iscritto al partito dal 1923»⁵³. Sono in corso, inoltre, i progetti per la funivia del Gomito, per le sciovie, il campo sportivo, la piscina, la casa del fascio, quella dell'Opera balilla ecc. Il Farinati era anche il proprietario degli impianti sciistici: nel 1935, quindi prima dell'istituzione del comune, aveva costituito la Società valorizzazione Abetone. Questa società, secondo il geografo Pedreschi, era controllata dai fratelli Lazzi, proprietari della grande ditta di autotrasporti: in tal caso il vero promotore della stazione sciistica sarebbe stata l'azienda Lazzi⁵⁴ (fra le prime, nel 2° dopoguerra, a promuovere i villaggi turistici). Il Farinati, morendo prematuramente, lasciò incompiuti i grossi impianti della Val di Luce⁵⁵.

⁵⁰ *Il popolo pistoiese*, 21 febbraio 1925.

⁵¹ Nell'articolo «La creazione del nuovo comune dell'Abetone», *Il Ferruccio*, 4 luglio 1936, si legge: «In seguito all'interessamento delle gerarchie provinciali, con recente decreto, la ridente località turistica dell'Abetone è stata elevata a comune».

⁵² S. Lenzini, «Storia e vicende della azienda autonoma di soggiorno di Cutigliano», *Pistoia programma*, nn. 42/43, 1986.

⁵³ Dai documenti dell'Asf, sopra citati, risulta invece che nel '23 Farinati aderiva al partito liberale.

⁵⁴ L. Pedreschi, «Un'impresa di servizi pubblici automobilistici: la Soc. Lazzi», *Annali di ricerche e studi di geografia*, n. 1, 1963, p. 20.

⁵⁵ L. Cassi, *Aspetti geografici del turismo in una valle appenninica*, Quaderno n. 13 dell'Istituto di geografia, Firenze 1988, p. 118.

3.3 Novità nell'organizzazione del territorio e modalità dell'espansione delle città e dei centri minori

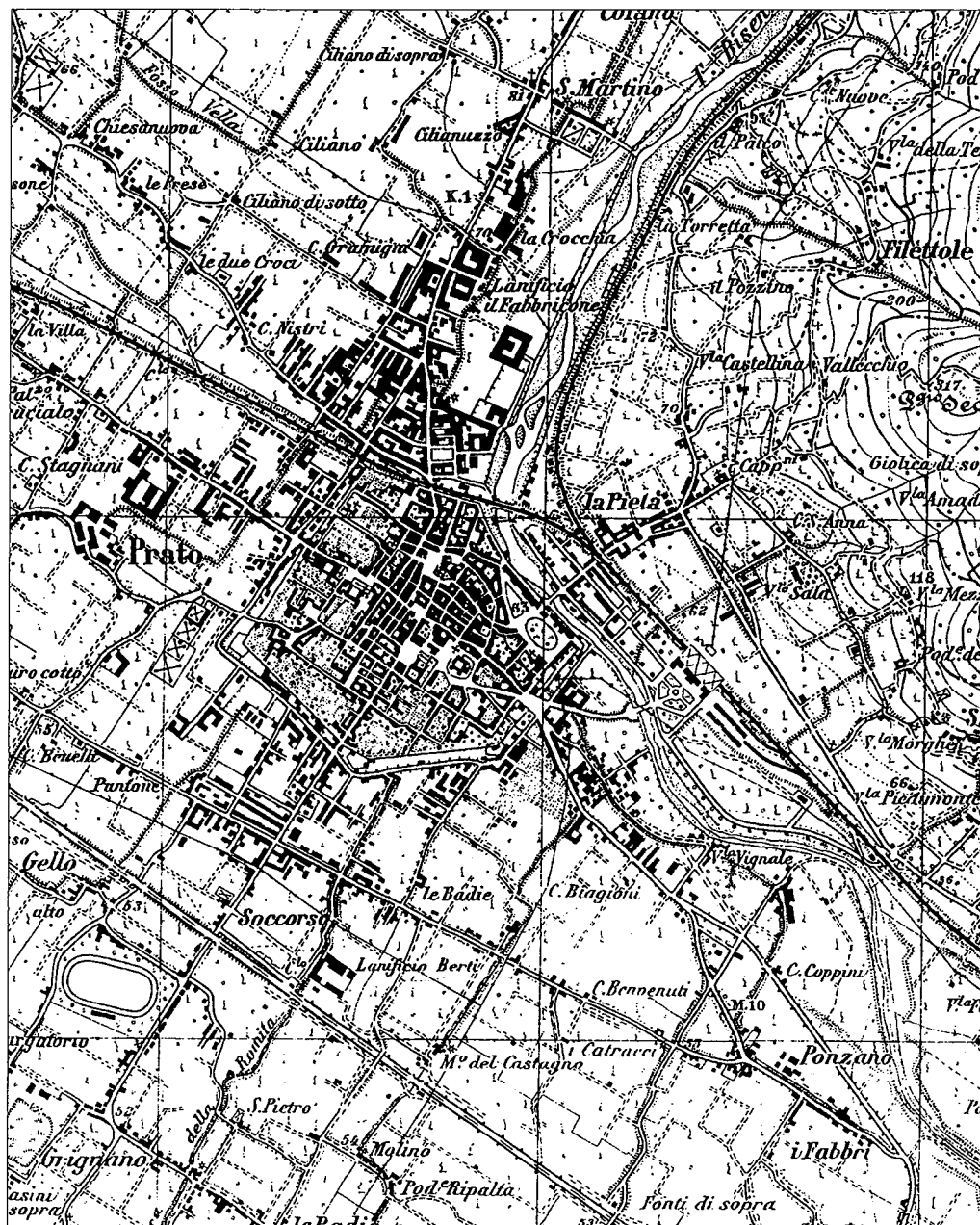
Le novità salienti nella strutturazione del territorio vengono dalla costruzione della cosiddetta "direttissima" ferroviaria tra Firenze e Bologna, dalla costruzione dell'autostrada Firenze-mare, dalla realizzazione di un piccolo aeroporto nell'vicinanze della città capoluogo, ed infine dalla localizzazione della zona industriale fiorentina. Alcuni di questi sono interventi decisi nel primo decennio del secolo, altri (autostrada e aeroporto) sono invece "grandi" opere del regime: iniziative fuori tempo, nella Toscana di allora, e fuori scala nel complicato mosaico territoriale della piana, tanto da generare, ancora oggi, significative ricadute negative per l'organizzazione dei trasporti, per il governo delle infrastrutture idrauliche, e soprattutto per i vincoli posti all'ampliamento dei centri abitati, alcuni dei quali vennero in parte tagliati in due, come Prato⁵⁶.

Dopo la costruzione della nuova ferrovia per Bologna, che aveva di fatto emarginato l'area pistoiese, e rafforzato il ruolo di Prato come snodo del collegamento nord-sud, è indubbio che la costruzione dell'autostrada è l'altro elemento di rilievo: la pianura aveva così un nuovo asse longitudinale veloce, anche se a pagamento. Seppur le sue potenzialità saranno esplicate nel secondo dopoguerra, con le affermazioni della motorizzazione e le vacanze di massa, è indubbio che fin da allora ha inciso in maniera significativa sia nell'indirizzare lo sviluppo urbano, sia nello spostare gli interessi industriali e commerciali dell'area.

L'autostrada, di cui parleremo oltre, comunque non rispondeva alle esigenze reali del trasporto nella piana, né ha avuto alcun ruolo effettivo nella riorganizzazione delle strade: il vero punto debole di allora, perché nel 1923 si era sovvertito il sistema di classificazione, e nel 1928 si aboliva la norma che vietava di classificare come nazionali le strade colleganti due centri fra i quali esisteva una linea ferroviaria⁵⁷. Per la distribuzione delle linee ferroviarie tra le città della piana questo significava la presenza di sole strade provinciali e comunali che, per gli scarni bilanci amministrativi, venivano tenute in condizioni assai precarie. Le norme, inserite all'interno della legge sui lavori pubblici del 1865, rispondevano comunque ad una situazione in via di superamento: per tutta la seconda metà dell'Ottocento e per il primo decennio del Novecento l'unico trasporto meccanico veloce ed efficiente era quello ferroviario. Le innovazioni tecnologiche innescate e sviluppate durante il primo conflitto mondiale avevano mostrato le possibilità di sviluppo del motore a scoppio e della trazione su gomma: tanto che il numero dei ca-

⁵⁶ Proprio in un momento in cui si stava elaborando un progetto di ampliamento della città e della sua cinta daziaria. Secondo il Podestà, che chiedeva uno allontanamento del tracciato dal centro abitato: «in brevissimo tempo tutta la zona dell'antica cerchia muraria fin presso il Soccorso, e cioè fin verso la linea del tracciato progettato (dell'autostrada) è andata popolandosi di edifici, così copiosamente, che è legittimo e ragionevole provvedere che questa attività in atto conduca presto, troppo presto forse, a raggiungere il rilevato dell'autostrada», oltre ad isolare l'area «dell'importantissimo Ippodromo, recentemente costruito», cfr. Apf, *Lettera* del 27 luglio 1928, n. 4634, del Podestà di Prato al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

⁵⁷ Il Rd del 15 novembre 1923, n. 2506, istituiva cinque classi di strade: di *prima* che costituivano la rete viabile principale dello Stato; di *seconda e terza* che, con funzioni differenziate, corrispondevano alle provinciali; di *quarta* che corrispondevano alle comunali; di *quinta*, di ordine militare. Questa classificazione durò comunque poco, perché nel '28 viene costituita l'Azienda autonoma strade statali (Aass, l'odierna Anas) e l'anno successivo si ritorna alla vecchia classificazione, abolendo l'antica norma risalente al 1855.



IGM, Foglio 106 della *Carta d'Italia*, 1934. Particolare della città di Prato con la nuova stazione ferroviaria ed i tracciati della ferrovia per Bologna e dell'austrada Firenze-mare.
Scala originale 1:25.000

mion militari si era decuplicato. Il ruolo della strada per veicoli non più a trazione animale e non più come luogo privilegiato per posare i binari di tranvai, ma per veicoli a ruote con rivestimento elastico (così come si diceva allora) riprendeva la sua antica importanza⁵⁸.

Nella piana diventano strade nazionali i tracciati Firenze-Pistoia, sia quello passante per Prato (SS 64) che quello passante per Poggio a Caiano (SS 66); la Firenze-Bologna (SS 65), nonché la Firenze-Pisa (SS 67). Nel giro di pochi anni queste strade vengono pavimentate e, ove necessario, anche rettificate e allargate. Con l'affermarsi delle autovetture e delle linee di autobus scompaiono in pochi anni le tranvie e viene ridimensionato il ruolo dei treni accelerati per i collegamenti locali.

Il fatto che una delle principali società di trasporto automobilistico, la Sita, fosse della Fiat ha certamente avuto il suo peso. Ma c'è anche un motivo tecnico: buona parte delle tranvie occupavano parzialmente le sedi stradali (come la linea Firenze-Campi-Prato) e questo poteva andare bene finché il traffico sulle strade era insignificante o a trazione animale, non più quando per volume e velocità aumentò significativamente.

Come avviene su scala nazionale le linee di autobus si estendono principalmente nelle aree prive di altri collegamenti pubblici⁵⁹ e in particolare nelle aree di collina più che nelle zone pianeggianti: infatti il primo servizio con sussidi pubblici nell'area viene attivato dalla Società Emiliana tra Prato e Sasso, per la Val di Bisenzio, nel febbraio 1909. Anche Pistoia precede, seppur di poco, Firenze. La montagna e le vallate diventano più accessibili e i servizi di autobus contribuiscono al decollo delle frazioni e dei comuni montani.

Se in primo tempo le linee ferroviarie e tranviarie rafforzano l'organizzazione unitaria della piana, seppur avviluppandola nei pressi dei tracciati e delle stazioni, in un secondo è la rinnovata politica stradale e i servizi di autobus che strutturano una rete di relazioni tra i vari centri, nonostante che i rapporti fra le tre città e i centri urbani intermedi fossero ancora molto deboli, come testimonia la crescita dell'edificato.

Infatti, un'attività urbanistica di un certo rilievo e più o meno continua si svolge solo a Firenze dove, proprio in questi anni, giunge a compimento la lunghissima vicenda del piano regolatore: trentadue anni dopo la scadenza ufficiale del cosiddetto «Piano Poggi». Su questi lunghi tempi ha anche pesato l'ambizione di dar vita a una «grande Firenze» e l'idea che un aumento considerevole della popolazione residente fosse non solo desiderabile quanto inevitabile per una città importante. E del resto questa è stata ancora un'idea corrente fra gli amministratori del comune per tutti gli anni sessanta.

Il piano regolatore, più volte ristrutturato dopo la primissima stesura del 1908⁶⁰, venne finalmente approvato con la legge 473 del 1925: piano che comprendeva il piano parziale della zona, o com'era allora chiamato «quartiere industriale», deliberato dal comune fin dal 1917⁶¹. Il piano metteva fine alla distribuzione casuale delle industrie in qualsiasi spazio disponibile delle periferie e determinava, gradatamente, l'allontanamento delle industrie nate

⁵⁸ Tanto che con il cosiddetto «decreto Nitti» del 1919, n. 2405, si prevedeva, per la prima volta in Italia, la predisposizione di *Piani regolatori della viabilità per ambiti regionali o per zone*.

⁵⁹ Tanto che in una regione come l'Abruzzo nel 1914 c'erano 1.284 chilometri di linee automobilistiche pubbliche, mentre in Lombardia, nello stesso anno, ci si fermava a 287 chilometri.

⁶⁰ La pianta è riprodotta in M. Cozzi, G. Carapelli, *Edilizia in Toscana nel primo Novecento*, Edifir, Firenze 1993.

⁶¹ La legge di approvazione convertiva il decreto n. 170 del 31 gennaio 1924.

al di là del Campo di Marte (dove ancora sopravvive, all'interno di alcuni isolati, qualche ciminiera e vecchio capannone). La nuova zona industriale ebbe un certo successo, anche per l'esproprio preventivo delle aree, tanto da attirare qualche industria importante, fra cui la Fiat.

L'ubicazione della zona industriale a ponente della città, verso la pianura, sarà criticata nel secondo dopoguerra nel corso del VI° Congresso dell'Istituto nazionale di urbanistica (1956) da Leonardo Savioli⁶² – in quel periodo progettista del piano regolatore di Prato⁶³ – perché comprometteva gravemente gli sviluppi della città verso la pianura, oltre a mettere in discussione la possibilità di un coordinamento di natura sovracomunale con i comuni confinanti. Oggi si può affermare che la vicinanza alla città era forse eccessiva, ma in direzione giusta, visto come sono andate poi le cose con lo spostamento di importanti industrie e attività commerciali ben più a ponente nella parte centrale della pianura: principalmente nei comuni di Campi e Calenzano. Ma di questo ci occuperemo con maggior dettaglio nel prossimo capitolo.

Come tutti i piani urbanistici antecedenti alla legge urbanistica nazionale del 1942, il progetto – a parte una sommaria assegnazione di funzioni all'area investita – non riportava altro che un articolato disegno di strade. Un'idea che risaliva almeno al 1914 – e che il comune si era sforzato di realizzare ben prima dell'approvazione del piano – era quella di costruire nuove strade parallele alle direttrici fondamentali di accesso alla città, rafforzando così la centralità della parte più vecchia dell'aggregato urbano ed influenzando anche la localizzazione delle funzioni più pregiate⁶⁴.

Lo sviluppo della rete stradale radiale si iscriveva anche nei progetti di assorbire, per intero o parzialmente, i territori dei comuni facenti corona alla città e si fondava su una analisi "tecnocratica" operata all'interno della Confederazione nazionale sindacati fascisti, che aveva raccolto un gruppo di professionisti fiorentini per elaborare idee per la città futura. La lettura delle risultanze di questo gruppo non attesta una grande capacità di riconoscere le tradizioni urbane dei centri della piana, né una vera conoscenza delle situazioni dei vari contesti dei comuni⁶⁵. Tuttavia con un certo interesse può rappresentare una prima presa di coscienza sull'impossibilità di affrontare una quantità di problemi nuovi nel ristretto territorio amministrativo comunale. La stessa idea di dotare la città capoluogo di una circonvallazione «più estesa con carattere turistico» può avere questo

⁶² L. Savioli, «Problemi di piano intercomunale di Firenze», in Inu, *La pianificazione intercomunale*, Castaldi, Roma 1957, che riporta gli atti del VI° Congresso dell'Inu tenuto a Torino dal 18 al 21 ottobre del 1956.

⁶³ Il piano adottato dal comune viene poi bocciato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici che suggerisce, anche, la sostituzione del progettista con un accademico fortemente introdotto nel ministero: Plinio Marconi. L'operazione venne spiritosamente chiamata "marconiterapia". Su questo non furono estranei vari gruppi lobbistici pratesi, vedi S. Mariotti, «L'espansione di Prato attraverso l'apertura di strade private e piani di lottizzazione», *Storia urbana*, n. 45, 1988.

⁶⁴ Acf, Consiglio comunale, filza n. 5695, 1ª cartella, *Commissione generale per l'esame del piano regolatore*, adunanza del 2 giugno 1915. Un esempio di questa scelta è la via Bronzino, in sostituzione della via Pisana, di accesso alla città dal Valdarno Inferiore.

⁶⁵ Del tutto aberranti, per esempio, le considerazioni su Sesto Fiorentino: «esso non può pretendere ad una propria durevole autonomia rappresentando essenzialmente un sobborgo di Firenze, principalmente destinato poco a poco a raccogliere secondo un certo graduale processo e secondo una certa linea, un certo gruppo delle maggiori forze industriali del capoluogo», cfr. Confederazione nazionale sindacati fascisti professionisti ed artisti, *Per la Firenze futura*, cit., p. 81.

sfondo problematico. La strada interessava le colline a nord della città, toccando Settignano, Maiano, S. Domenico di Fiesole, Montughi e Careggi; ma anche il lato sud da Ponte della Vittoria fino al Gelsomino, dopo aver sottoattraversato la collina di Bellosguardo. Quest'ultimo tratto era un vecchia idea di Giuseppe Poggi⁶⁶ – che tuttavia non viene citato – e, in forma più estesa, del piano regolatore cittadino del 1925-26.

A Prato, negli anni del fascismo, si andava consolidando la lavorazione della lana dagli stracci riciclati. Il prodotto, di bassa qualità, veniva poi esportato nell'Estremo Oriente e Sud Africa⁶⁷. Dopo l'apertura dell'autostrada Firenze-mare – che taglia in due la città – i nuovi impianti industriali, indotti dal boom della lavorazione della lana che si era registrato a partire dal 1920, nascono in prevalenza a sud. Ciò in netto contrasto con il nuovo assetto infrastrutturale ferroviario della direttissima per Bologna che invece aveva rafforzato il collegamento verso nord, con la nuova stazione cittadina a levante di quella vecchia e con le due nuove stazioni in Val di Bisenzio nelle cittadine di Vaiano e Vernio⁶⁸.

La città (come Firenze fino al 1925) disponeva, per il suo sviluppo, di piani "ufficiosi" di allineamento. Fra il 1929 e il 1935 vi furono ben 29 concessioni di apertura di strade private⁶⁹, nessuna delle quali inserita in un piano ufficiale. Per la verità fin dal 1923 era stato discusso dalla Giunta municipale, nella seduta del 3 maggio, il problema di un piano urbanistico, identificato come «uno dei più importanti problemi da risolvere». Piano che avrebbe dovuto anche decidere sulla demolizione delle mura – fortemente avversata dalla Soprintendenza ai monumenti – e che in realtà portò ad un acceso dibattito cittadino senza che si giungesse ad alcuna decisione. Si optò, quindi, per decisioni più ristrette interessanti singoli ambiti della città scollegati gli uni dagli altri: così nel 1926-1928 si demolì la Porta Fiorentina, e nel 1927 si decise di aprire nuove strade – via Porta Leone, via del Seminario – tagliando parti significative delle mura⁷⁰.

Di piano urbanistico si tornerà a parlare solo a metà degli anni trenta: nel 1937 viene redatto un semplice tracciato di strade che configurava un assetto urbano a scacchiera, con isolati uguali. Un disegno un po' banale ma che comunque aveva il pregio di indicare con chiarezza due direttrici di sviluppo: una verso Montemurlo e Montale, seguendo l'esistente tracciato della ferrovia, sia lato collina che lato pianura; l'altra verso Poggio a Caiano e Carmignano. Alle due direttrici era aggiunto anche un'esigua area di espansione in prossimità della nuova stazione ferroviaria. Non viene invece prevista l'espansione del quartiere che, fuori Porta al Serraglio, già si spingeva verso la Val di Bisenzio⁷¹.

⁶⁶ Cfr. G. Fanelli, *La città nella storia, Firenze*, cit., p. 203.

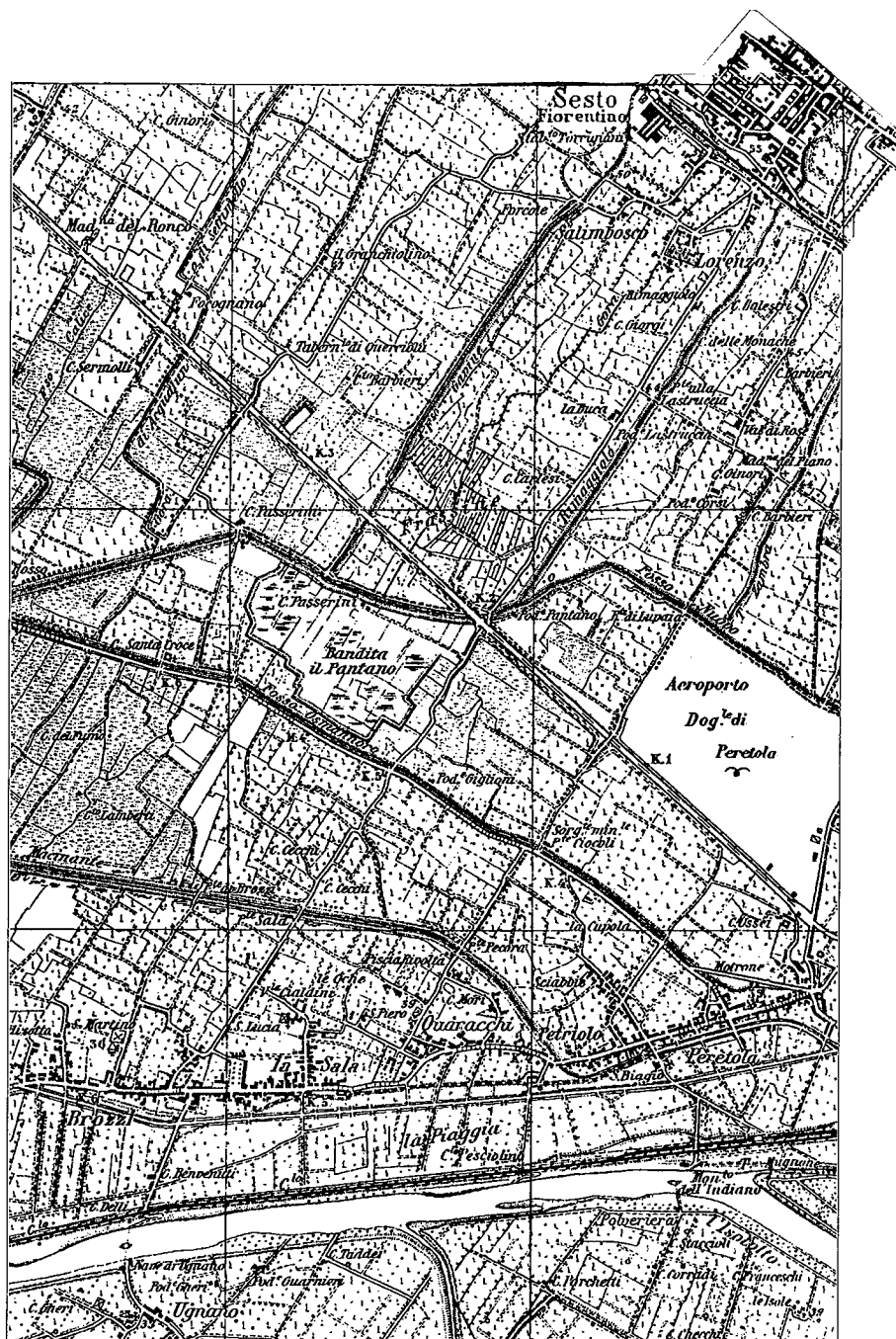
⁶⁷ Ciò è dimostrato dal fatto che i maufatti di lana erano il 53% in peso, ma il 26% in valore rispetto al totale delle esportazioni nazionali. Cfr. C. Cresti, «Immagine e struttura della città...», cit., p. 500.

⁶⁸ A Prato ancora nel 1918 la maggioranza degli opifici era in città. Il boom della lavorazione nel decennio successivo determina uno spostamento verso la pianura, indotto dalla frammentazione della proprietà fondiaria e dal basso costo dei terreni agricoli. Se leggiamo bene la tavoletta Igm aggiornata al 1934 è possibile localizzare edifici industriali, oltre che verso la Val di Bisenzio fino a S. Martino, anche ad occidente, fuori Porta Pistoiese per quasi 700 metri e fuori Porta S. Marco (verso Campi) per oltre 750 metri.

⁶⁹ C. Cresti, «Immagine e struttura della città...», cit., p. 507.

⁷⁰ Decisione assunta con semplice deliberazione podestarile, cfr. Acpo, Protocollo atti Podestà, volume 132, *Delibere*, n. 886 del 24 dicembre 1929.

⁷¹ B. (P. Bardazzi?), «Il piano regolatore», *Prato rassegna del comune*, agosto 1937.



IGM, Foglio 106 della *Carta d'Italia*, 1934. Particolare della piana di Sesto Fiorentino.
 È visibile il lungo rettilineo dell'autostrada Firenze-mare e l'area aeroportuale.
 Scala originale 1:25.000

L'impostazione del piano sembra di natura adattativa, cioè voler confermare le tendenze alla crescita urbana in atto: dopo l'apertura dell'autostrada varie iniziative di edilizia interessavano l'area fra la città e la nuova infrastruttura. Dallo schizzo riprodotto sulla rivista del comune non risultano zone industriali ad hoc: probabilmente sembrava accettabile la mescolanza industria-abitazione. Nelle previsioni del piano è indicato un ospedale a sud della città, in località il Soccorso – dove l'ente aveva una vasta proprietà – in previsione dello spostamento dal centro dell'ospedale di Misericordia e Dolce. In prossimità della stazione ferroviaria era previsto anche lo stadio, che in effetti sarà inaugurato nel settembre 1941.

Nella vicenda del piano vi è una strana incongruenza: sappiamo da Saverio Mariotti che il progetto venne commissionato all'ingegnere comunale Mario Ricotti, con delibera podestarile del novembre '38, oltre un anno dopo la pubblicazione nella *Rassegna comunale* dell'articolo che lo dava già pronto⁷². Forse rientrava nella categoria dei "piani fantasma" che i cittadini, almeno quelli non sufficientemente forti, dovevano seguire anche se legalmente inesistenti. Questo atteggiamento non deve per nulla meravigliare, tutt'altro, se si pensa che per l'annessione a Firenze di parte dei comuni circostanti era stata regolarmente approvata una legge con il solo titolo mentre l'articolato era ancora da stendere.

Prato a quell'epoca era il 33° comune del Regno, con un numero di abitanti superiore a quello della maggioranza dei comuni capoluoghi di provincia; ma in Toscana era ancora al 6° posto, superato anche da Pistoia.

La vicenda di Pistoia è tipica di una città medio-piccola a lento accrescimento. L'amministrazione comunale – o meglio il Podestà – non dà alcun seguito ai conati del 1910, del 1913, del 1917 di dotare la città di piani, sia pure parziali, legalmente approvati. I disegni delle varie proposte di ampliamento predisposti dall'Ufficio tecnico comunale servono bene o male come guida della modesta espansione, che si verifica soprattutto a ponente fra le mura cittadine e la ferrovia Porrettana per Bologna. Come osserva Giuliano Beneforti, a sud l'espansione è sbarrata dall'officina San Giorgio; a levante dal basso livello del terreni, quindi dal rischio di inondazioni nonché dalla presenza di due cimiteri e dalla sardigna (l'impianto di distruzione delle carogne e dei rifiuti di macellazione); a nord da un relativo isolamento e da alcuni impianti pubblici⁷³. I privati desiderosi di costruire contrattano direttamente con il comune che, in base ai piani di ampliamento non ufficiali, riesce quasi sempre ad imporre il rispetto di questi piani fantasma, magari bloccando per anni l'approvazione dei progetti edilizi. Accade così che i "non-iniziati" neppure riescono a capire se un piano regolatore e di ampliamento esiste davvero oppure è solo uno strumento non scritto per contrattare con chi si doveva farlo e di bloccare gli altri. Scrive Dino Orlandini nel 1925: «esiste veramente un piano regolatore della nostra città? (..) Non abbiamo potuto avere un preciso chiarimento, una risposta che ci desse completa soddisfazione: "il piano c'è ci deve essere – ci è stato detto – ma non è completo ... non viene rispettato, ecc. ecc."»⁷⁴.

Finalmente nel 1933 il Podestà decide che si debba «provvedere alla compilazione

⁷² S. Mariotti, «L'espansione urbana di Prato...», cit.

⁷³ G. Beneforti, *Appunti e documenti...*, cit., pp. 39-49.

⁷⁴ D. Orlandini, «Per il piano regolatore della nostra città», *L'Azione*, 11 novembre 1925.

del progetto di massima»⁷⁵ del piano regolatore di ampliamento e di sistemazione interna mediante un concorso nazionale, come voleva la superficiale infatuazione per i piani regolatori seguita alla XII^a edizione del Congresso biennale dalla *International Federation for Housing and Town Planning*, tenuta a Roma nel 1929⁷⁶. Il concorso viene bandito, partecipano noti progettisti, ma al primo posto si classifica il pistoiense Giovanni Michelucci⁷⁷ col progetto «S. Giovanni XIII E.F.». Come in tante altre occasioni, dopo non cambia nulla: «i progetti non sono presi in considerazione, malgrado alcune timide ed isolate proteste che si manifestano nella stampa cittadina».

3.4 Apertura della «direttissima» e tramonto della «porrettana»: ripercussioni su Pistoia e Prato. Le tranvie e i trasporti pubblici su gomma

Con l'approssimarsi dell'apertura della «direttissima» Bologna-Prato (che avrà luogo nel '34, 13 anni più tardi delle previsioni più pessimistiche)⁷⁸ il consiglio comunale di Pistoia tenta ancora, nel '27, di rilanciare il progetto di una ferrovia Pistoia-Empoli. Il vecchio progetto viene aggiornato; gli enti interessati (fra i quali la provincia di Firenze) sollecitati ad adempiere agli impegni che si erano assunti nel '22 e nel '26⁷⁹. Avvicinandosi la data fatale del '34, si avverte lo sconforto, anche sul settimanale fascista locale. Scrive l'avvocato Giannini:

«Le comunicazioni ferroviarie, alle quali si deve principalmente, se Pistoia è salita a centro agricolo di prim'ordine, se ha potuto accogliere industrie importanti, se ha dato un certo impulso al proprio commercio, se nella parte montana ha costituito un soggiorno di preferenza per numerosi turisti, se per Montecatini Terme ha acquistato il primato delle stazioni termali, tra breve non saranno più quelle, per dar luogo a comunicazioni ferroviarie molto ridotte»⁸⁰.

⁷⁵ Con l'espedito del piano di massima si rendeva possibile la successiva modifica (e spesso snaturamento) del progetto, nonché il ricorso per il piano definitivo a progettisti di fiducia. Esempio, da questo punto di vista, il caso del Comune di Brescia: Marcello Piacentini, membro della commissione giudicatrice del pubblico concorso per il nuovo piano, diventa il progettista incaricato del piano definitivo, cfr. L. Nuti, R. Martinelli, *Le città di strapaese*, F. Angeli, Milano 1981, pp. 111-112.

⁷⁶ Fra il 1926 e il 1942 vengono banditi più di 180 concorsi, cfr. V. Cirio, «Trasformazioni urbane a Novara fra le due guerre mondiali», *Storia urbana*, n. 85, 1998. Sulla questione dei concorsi, spesso pilotati in modo da procurare lavori redditizi ai progettisti di fiducia del regime, cfr. P. Sica, *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, vol. III, Laterza, Roma-Bari 1980, pp. 376-380.

⁷⁷ Il gruppo era composto, oltre che da Michelucci, anche da E. Fuselli e A. Susini. Per una illustrazione completa dei vari progetti presentati cfr. G. Beneforti, *Appunti e documenti...*, cit. Su Michelucci ci sembra opportuno ricordare un episodio poco noto: egli, pistoiense, combatte fermamente l'idea di riservare ai soli locali il concorso per il monumento a caduti cittadini, cfr. *L'Azione fascista*, n. 15, 1923.

⁷⁸ *L'amico del popolo* del 30 settembre 1911 aveva previsto una ultimazione in 8-10 anni: ne occorsero 23.

⁷⁹ Appt, Commissione straordinaria, *Atti della Commissione Reale per l'amministrazione straordinaria della provincia di Pistoia*, 7 luglio 1927, p. 149.

⁸⁰ G. Giannini, «Comunicazioni ferroviarie», *Il Ferruccio*, 6 gennaio 1934. Ciò nonostante, si insiste da parte della nuova provincia sugli stanziamenti annuali per la Pistoia-Empoli. Appt, *Deliberazioni del Rettorato*, 1932-33, 15 marzo 1932, *Sussidio alla ferrovia Empoli-Pistoia*.

Intanto ambienti pratesi premevano per un collegamento diretto da Prato non più con Signa, ma (mediante galleria di circa 7 Km sotto il Monte Albano), direttamente con Empoli. Il progetto, dell'ing. Plutarco Bardazzi, era sostenuto da un apposito comitato⁸¹. Era in questione l'allacciamento diretto con Livorno, con varie proposte, che non possiamo riportare in questo saggio⁸².

Altra ipotesi che viene seriamente discussa è quella di un proseguimento della «direttissima» da Firenze per Siena e Roma. La prima amministrazione fascista di Firenze convoca addirittura, in Palazzo Vecchio, una riunione dei rappresentanti delle provincie di Firenze, Siena e Roma. Per questa ferrovia era stato formato, fin dal maggio 1919, il solito comitato. La direzione delle ferrovie gelò gli entusiasmi, scrivendo «che non vi è alcun bisogno della costruzione di una direttissima Firenze-Siena-Viterbo-Roma perché l'attuale linea (...) provvede benissimo sia agli interessi locali delle regioni attraversate sia al traffico di estremità fra Firenze e oltre Roma»⁸³. L'Eat dedicò all'argomento buona parte del convegno tenuto a Siena nel maggio '28, per ripiegare subito dopo sull'altra proposta del convegno, l'autostrada Firenze-mare, di più agevole attuazione.

La direttissima Firenze-Prato-Bologna comportò la costruzione della nuova stazione di Prato, che in qualche misura dislocò verso levante lo sviluppo della città. Da parte pistoiese si propose una «bretella» ferroviaria, che staccandosi dalla direttissima, 12 Km a nord di Prato, doveva giungere a Pistoia, con una galleria di 7,5 Km: una proposta che aveva come unico punto a favore un ipotetico collegamento fra Montecatini (seconda città della provincia e suo punto di forza) e Pontedera, in modo da ricollocare Pistoia sulla direttrice Livorno-Bologna⁸⁴. Si deve rilevare che la diffusione dell'automobilismo (e la costruzione delle autostrade) rendevano sempre più improbabili questi nuovi, piccoli allacciamenti ferroviari. Quelli che vennero realizzati (come la Pontedera-Altopascio) ebbero vita breve.

I collegamenti mediante autobus resero accessibili vaste aree di montagna; e cessò di conseguenza la preminenza delle stazioni di villeggiatura montana accessibili per ferrovia: Pracchia sulla Pistoia-Bologna, Saltino-Vallombrosa (servite da una ferrovia a cremagliera che partiva dalla stazione ferroviaria di Ellera sulla Firenze-Roma), Ronta sulla Faentina. Come si è detto nella montagna pistoiese si verificò un precoce sviluppo del trasporto pubblico automobilistico, grazie anche all'operazione sportivo-finanziaria dell'Abetone; ma anche Prato fece la sua parte: nel 1920 venne attivato un servizio da Prato a Poggio a Caiano e Carmignano (i paesi della pianura più legati a Prato)⁸⁵, e nel

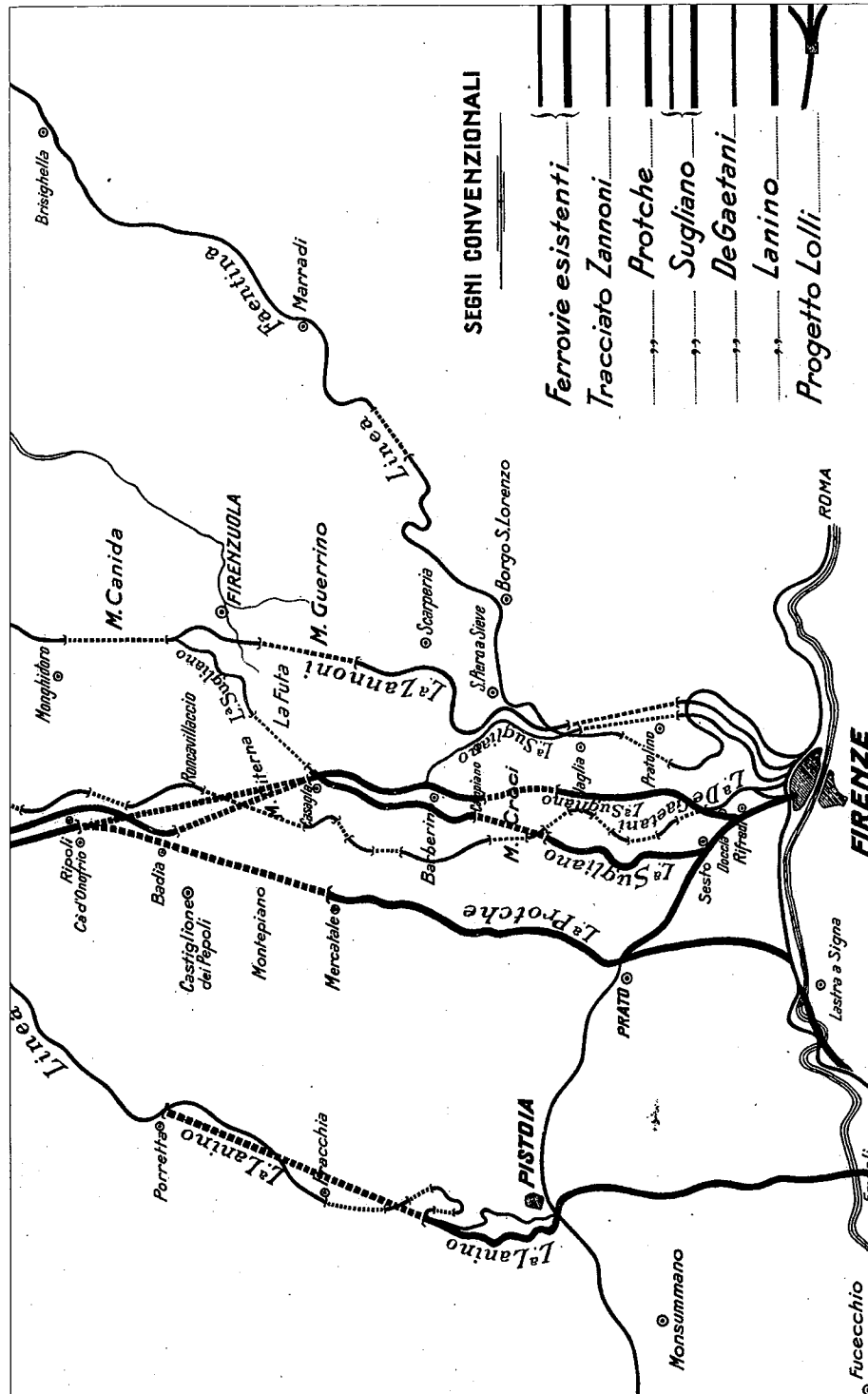
⁸¹ Comitato pratese per la ferrovia Prato-Empoli, *La ferrovia Prato-Empoli. Dalla nuova stazione di Prato sulla ferrovia Firenze-Bologna alla stazione di Empoli sulla Firenze-Livorno*, Prato 1930. Vi era stato a Prato un convegno degli Enti interessati il 23 novembre 1924.

⁸² Fra l'altro ne scrive *Il Giornale d'Italia* di Roma del 27 novembre 1926 (p. 4), e *Il Telegrafo* di Livorno del 24 novembre 1931. La bibliografia in P. Innocenti, *Il porto di Livorno*, Giuffrè, Milano 1968, pp. 432-33.

⁸³ Atti del III° Convegno delle attività toscane, Siena 6-7 maggio 1928, Firenze 1928. Sulla questione, e sulle pressioni di Federzoni, cfr. L. Bortolotti, «Lo sviluppo urbano e i collegamenti stradali ferroviari aerei della città», in A. Orlandini, a cura di, *Fascismo e antifascismo nel senese*, Ed. Regione Toscana, Firenze 1994.

⁸⁴ G. Giannini, «Comunicazioni ferroviarie», cit.

⁸⁵ Acpo, Protocollo delle deliberazioni del Consiglio, volume 45, 12 gennaio 1921.



A. Raddi, Un pericolo per Firenze. La direttissima Bologna-Firenze. Carta dei tracciati, a cura dei Comitati indipendenti, Luglio 1906.
Il tracciato prescelto fu quello passante per Prato. Scala originale 1:30.000

'24 la «Vialis Esperica» di Castiglion de' Pepoli estese fino a Firenze la corsa Castiglion de' Pepoli-Prato⁸⁶. La Provincia di Firenze, e (dal '27) quella di Pistoia, sovvenzionavano una quantità di linee, che almeno in parte già godevano di sovvenzione statale. All'inizio del '21 era stata attivata una linea Pistoia-Quarrata⁸⁷, nel '25 un servizio Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Bagni di Lucca, da parte della società Lazzi-Govigli e Danti⁸⁸. Il Consiglio comunale di Pistoia tenta anche di istituire un servizio di trasporto per alcune località dei dintorni, per Poggio a Caiano (dove era il capolinea della tranvia da Firenze) e per Monsummano, con sovvenzione chilometrica del comune⁸⁹.

Nel '27 la Lazzi e Govigli si offre di effettuare un servizio automobilistico sul percorso Prato-Montemurlo-Montale, ed ottiene un contributo dal comune⁹⁰. Intanto la società si afferma anche nel Valdarno Inferiore, chiedendo e ottenendo sussidi per le linee Empoli-Lamporecchio-Pistoia, Empoli-Vinci-Pistoia, Empoli-Fucecchio-Lucca e Empoli-Fucecchio-Montecatini-Pistoia. La ditta riesce a ottenere l'appoggio di nove comuni dell'area⁹¹. Alcune linee fra Firenze e i suoi dintorni vengono concesse ad una cooperativa di ex combattenti: fra queste «il servizio operaio fra Impruneta e Firenze». Nello stesso 1927 passano dalla ditta Catalani ai Lazzi le linee Pistoia-Pontepetri e Pistoia-Prunetta⁹², poco redditizie, specie d'inverno⁹³. Almeno dal 1930 la Lazzi ottiene sussidi forfettari dalla provincia per le linee di «gran turismo», che collegavano Firenze all'Abetone e a Viareggio, Montecatini all'Abetone, Bagni di Lucca a Cutigliano ecc. Vi erano anche giri di più giorni fra le principali città d'arte italiane.

In sostanza, l'intero bacino della piana era percorso da una serie di linee pubbliche ordinarie, che univano fra loro le tre città, e proseguivano per Pisa, Lucca, per la montagna pistoiese-modenese e il mare; e da una serie di linee di granturismo (9 da Firenze, di cui 7 assegnate ai Lazzi attraversano la pianura; 9 che transitano da Montecatini ecc.)⁹⁴. La Lazzi

⁸⁶ Acpo, Protocollo delle deliberazioni della Giunta, delibera del 1 dicembre 1924.

⁸⁷ *Atti del consiglio provinciale di Firenze*, Sessione dell'anno amministrativo 1920-21, Firenze 1926, Delibere del 22 giugno 1921, affare 13.

⁸⁸ Cfr. *L'Azione*, 14 febbraio 1925.

⁸⁹ «La prossima attuazione del servizio tranviario con autobus elettrici e a scoppio», *L'Azione*, 9 maggio 1925.

⁹⁰ Acpo, Protocollo degli atti del podestà, volume 126, 11 luglio 1927.

⁹¹ Asf, Prefettura Firenze, *Affari ordinari*, 1927, n. 52, Min. LL.PP., Ufficio speciale ferrovie tranvie automobili, Circolo d'ispezione di Firenze, *Lettera* 14 febbraio 1922 n. 728 alla Prefettura di Firenze; nonché *Lettera* 12 luglio 1920 n. 3651 e *Delibere* (1927) dei comuni di Cerreto, Vinci, Empoli.

⁹² *Ivi*, Lettera del Circolo di Firenze del 28 ottobre 1927.

⁹³ Appt, Delibere del rettorato, deliberazioni dal 4 febbraio 1930 al 6 novembre 1930; 1 aprile 1930, «Sussidi a servizi automobilistici»; 16 giugno 1930, «Sussidi per alcuni servizi automobilistici». Sulla ditta Lazzi, vedi L. Pedreschi, «Un'impresa...», cit.; A. Ottanelli, «L'apertura della via regia...», cit.; nonché Jacopo e Ferruccio Lazzi, *Breve storia di una grande infamia*, Tip. Ferraiolo, Roma 1947. Secondo Ottanelli vi erano rapporti fra i familiari di C. Ciano (Ministro dei Trasporti per 10 anni) e i Lazzi (p. 48 e nota 61 a p. 63); ciò che spiegherebbe anche i difficili rapporti coi fascisti repubblicani dopo l'8 settembre 1943. Le ditte Lazzi erano due, quella di Vincenzo, il padre, in società con altri, e quella di Jacopo (la vera mente) e Ferruccio. Nel '35 Vincenzo Lazzi si ritirò, e nacque la soc. Fratelli Lazzi.

⁹⁴ Vedi *Annuario-guida di Pistoia e provincia, amministrativa, commerciale, industriale, turistica*, a cura di F. Bellini e C., Pistoia 1932. Il decreto 922/1927 aveva istituito un contributo chilometrico. Dal '27 al '29 il chilometraggio di queste linee era passato da 7.967 a 18.599 km; mentre dal '22 al '27 i servizi

non era l'unica società ad esercitare linee pubbliche nell'area: oltre a imprese minori c'erano la Sita e la Veta (che collegava Firenze e Prato a Castiglion de' Pepoli). Si deve allora pensare che il peggioramento dei collegamenti ferroviari nella tratta Pistoia-Prato (non più percorsa dai treni veloci) non abbia realmente ridotto la mobilità nel settore più occidentale della piana.

Prato andava organizzando il suo entroterra: nel '39 vi erano 5 corse per Montemurlo (12 Km a occidente), 10 per Figline di Prato, oltre alle corse della Veta attraverso la Val di Bisenzio, servita anche da due stazioni della nuova ferrovia direttissima. Le tranvie extraurbane (che ingombravano le strade, inconveniente trascurabile quando la motorizzazione privata era agli inizi) arrivano al tramonto, e vengono via via sostituite dagli autobus. Viene tuttavia costruita un'ultima tranvia, l'Alto pistoiese, da Pracchia a Mammiano (cioè fra la ferrovia statale e gli impianti della Società metallurgica italiana). L'inaugurazione viene fatta da C. Ciano in persona, il 21 giugno 1926.

Terminiamo con i telefoni. L'*Elenco ufficiale degli abbonati al telefono della Toscana* del 1929 mostra ancora un profondo squilibrio fra Firenze e le altre città: 7.730 abbonati a Firenze, 528 a Prato, 316 a Pistoia, che aveva più abitanti di Prato. Calcolando sugli abitanti (legali) del 1931, 1/39 abitanti a Firenze, 1/116 a Prato, 1/230 a Pistoia. Ma nella campagna le cose vanno peggio: nei comuni di Brozzi, Galluzzo, Bagno a Ripoli, Campi, Impruneta, Lastra, Poggio a Caiano, Scandicci ci sono in tutto 158 abbonati, uno ogni 524 abitanti circa⁹⁵. Stessa situazione ad Agliana, Montale, Quarrata e Serravalle, dove gli abbonati sono 45; e la metà di quelli di Quarrata sono fattorie, ville, casse rurali.

3.5 La politica toscana del Partito nazionale fascista e gli enti locali

Nella Toscana fascista una politica industriale viene condotta solo a Livorno, e negli ultimi anni del regime a Massa e Carrara. A Prato l'accento sul carattere industriale della città è più retorica che sostanza. Uno dei motivi ricorrenti della propaganda fascista è l'esaltazione del sistema mezzadrile: esempio di collaborazione (si dice) fra lavoro e capitale. Questo naturalmente piace al ceto aristocratico-fondario, anche per le possibilità che il regime dà agli aristocratici, posti a capo (spesso in funzione esornativa) dei più svariati enti⁹⁶. In sostanza si verifica una controtendenza rispetto alla graduale emarginazione di questo ceto nel periodo giolittiano⁹⁷. Vengono valorizzate le tradizioni

automobilistici extraurbani – gestiti da una miriade di piccole ditte – erano passati da 40.471 a 85.450 km. Cfr. Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale delle Ferrovie, *Dati relativi al 1927 sui servizi pubblici automobilistici extraurbani*, Roma 1928.

⁹⁵ Il dato è approssimativo, in quanto l'elenco è pubblicato nel '29 e il censimento è del '31. Nell'elenco alcune frazioni di Firenze (Brozzi, Peretola, Galluzzo) appaiono ancora come entità separate.

⁹⁶ Ad esempio nel '34 la marchesa Corinna Ginori Lisci viene incaricata di organizzare nella provincia le massae rurali. Acf, Consiglio comunale, filza n. 5887, *Carte non registrate*, 6 marzo 1934. E. Ragonieri nota che i podestà nobili sono concentrati nelle province di Firenze e Siena: «nelle quali l'aristocrazia conta più antica tradizione di partecipazione alle lotte politiche e di gestione del potere». Cfr. «Il partito fascista (appunti per un ricerca)», in Aa.Vv., *La Toscana nel regime fascista, (1922-1939)*, Olschki, Firenze 1971, p. 71.

⁹⁷ P. L. Ballini, «La vita politica e amministrativa», in G. Mori, P. Roggi, a cura di, *Firenze 1815-1945: un bilancio storiografico*, Le Monnier, Firenze 1990, p. 133.

locali, magari estinte da decenni o da secoli; resuscitati giochi medievali: a Firenze il calcio in costume, a Pistoia (senza successo) il palio de' berberi; a Pisa il gioco del ponte, ecc. Forse rientra in questa linea la nascita contemporanea, nel 1926, delle pagine locali dei giornali. Il turismo sfrutta il mito di Firenze, diffuso particolarmente nel mondo anglosassone⁹⁸.

La politica ideata per Firenze da Pavolini, segretario della federazione fiorentina del partito fascista, è stata efficacemente illustrata da M. Palla: cultura, turismo ed artigianato⁹⁹. Da questa impostazione nascono nel '31 la Fiera dell'artigianato (che diventa mostra-mercato nazionale quattro anni dopo) e, come richiamo per il turismo qualificato il Maggio musicale fiorentino nel 1933 (ma già dal 1928 il comune finanziava un'orchestra stabile). Per i gusti meno raffinati dal 1930 c'è il calcio in costume. Tutto quadra: per il collegamento autostradale con la Toscana costiera viene scelto il percorso turistico, per Montecatini e Lucca, a preferenza di quello commerciale-industriale per Livorno. Il turismo, con la diffusione dell'auto (che in Gran Bretagna, Francia e Germania era di varie volte maggiore in proporzione agli abitanti) assume caratteri nuovi. Sono ormai spariti giornali e riviste dedicate ai "forestieri" (anche se il nome permane; "movimento forestieri"), finanziate da nobili signore, e con una quantità di nobili fra redattori e collaboratori¹⁰⁰. Queste pubblicazioni spesso davano notizie sulle "colonie" straniere, sugli arrivi e le partenze: erano destinate ad un pubblico sofisticato e ristretto. Siamo appena agli inizi del turismo di massa: quando si inaugurano a Montecatini le nuove terme nel 1929, la cittadina (luogo emblematico del turismo di élite) ha ancora più alberghi di Firenze. Nella sedicente "capitale dell'intelligenza italiana" si cerca di presentare un volto di avanguardia: probabilmente anche la scelta dell'architettura moderna¹⁰¹ per lo stadio (progettato da P. L. Nervi, inaugurato nel '31) e la stazione (di Giovanni Michelucci e del suo gruppo) rientrano nel disegno di Pavolini.

Per il turismo straniero di livello viene costruito nel 1932 dall'azienda di turismo (istituita in quello stesso anno) il campo di golf dell'Ugolino in comune di Impruneta, in un'antica proprietà nobiliare. Anche i servizi di gran turismo (come quello iniziato negli anni '30, con un giro di tre giorni, dal Lazio all'Umbria alla Toscana, o quello, quotidiano, istituito nel '38 da Firenze a S. Gimignano e Siena) rientrano in qualche modo in questo disegno.

Anche Prato – dove peraltro persisteva la «indifferenza e incomprensione della classe dirigente pratese per i problemi che riguardano l'immagine urbana», rilevata dal Cresti per il secolo precedente¹⁰² – si tenta, senza troppa convinzione di lanciare anche turisti-

⁹⁸ O. Del Buono, G. Frassa, L. Settembrini, *Gli anglo-fiorentini: una storia d'amore*, Edifir, Firenze 1987. Non tutti gli anglosassoni soggiacevano a questo mito: nel 1884 un ex vice-console Usa, in una sua poesia esorta Firenze: «No more repine the past, awake!», H.G. Huntington, *Florentine notes*, London 1884.

⁹⁹ M. Palla, *Firenze nel regime...*, cit., capitolo «La rifondazione turistica e artigiana della "capitale dell'intelligenza italiana"».

¹⁰⁰ Come la *Rivista fiorentina* che si pubblica nel 1908 in italiano, francese e inglese. Alla fine del XIX secolo giornali di questa natura hanno la «list of strangers» (come ad es. *The Florence Gazette*).

¹⁰¹ La Biblioteca nazionale – progettata in uno stile pesante e pretenzioso molti anni prima – viene inaugurata nel 1935. La facciata in pietra forte, come quelle dei più famosi palazzi fiorentini edificati mezzo millennio fa, ha cominciato a perdere pezzi dopo 50 anni.

¹⁰² C. Cresti, «Immagine e struttura della città...», cit., p. 450.

camente la città. Su iniziativa dell'Ente provinciale del turismo di Firenze (costituito in base al D. 1425/35 e in questa occasione rappresentato dal presidente, marchese Niccolò Antinori, e del direttore E. Barfucci), viene costituita, il 23 luglio 1936, l'Associazione turistica pratese. Nonostante le buone intenzioni e l'appoggio fiorentino, la nuova associazione vivacchia: dopo una riunione nel dicembre '36, nella quale si constata la necessità di migliorare alberghi e trattorie «tanto nei riguardi igienici, quanto nel servizio», non ve ne sono altre fino al luglio 1939. Per farla breve, le riunioni fino al '43 compreso (7 anni e 1/2) sono quattro¹⁰³. Non sappiamo se le rare iniziative pratesi, come la mostra di Filippino Lippi e quella del Risorgimento siano state opera dell'associazione. E per allargare il quadro, il modo di concepire il turismo da parte dell'Eat, che raccoglieva soprattutto elementi della piccola borghesia, ansiosi di promozione sociale, emerge chiaramente dall'elenco delle attività che l'Ente diffonde nel '25. Riportiamo alcune delle voci: l'Ente ha costituito «il Comitato regionale d'arte (...); il Comitato per le tradizioni e l'arte nel paesaggio toscano (...); ha promosso trenta pellegrinaggi in paesi toscani»¹⁰⁴.

Si è fatto cenno alla progressiva destrutturazione della organizzazione politico-amministrativa della Toscana medicea. Anche nella istruzione superiore avviene qualcosa di simile. Al predominio in epoca granducale (e, per lunghi periodi, monopolio) di Pisa per gli studi universitari si sostituisce gradatamente il predominio di Firenze. Nel 1924 l'Istituto di studi superiori fondato dal governo provvisorio nel 1859 diventa Università degli studi, con 4 facoltà (lettere, giurisprudenza, medicina, scienze), più la scuola di farmacia. Altre facoltà vengono aggiunte nel '30 (farmacia), '35 (magistero), '36 (architettura ed Economia e commercio) '38 (scienze politiche), mentre solo nel '70 si aggiungerà il corso completo di ingegneria. Nelle altre città della piana vi è solo un miglioramento nella dotazione di scuole superiori: a Pistoia, dove nel 1908 era stata aperta la scuola industriale Pacinotti, e nel '10 si rivendicava l'istituto tecnico (i più vicini erano a Firenze e Pisa) nel 1941 si inaugura il liceo scientifico.

Nel periodo fascista lo sport – particolarmente quello più popolare, il calcio – viene sistematicamente diffuso: era un modo di «canalizzare, indirizzandole in altre direzioni, passioni che nel popolo toscano non si erano mai spente»¹⁰⁵. Ma spesso si trattava, più che di sport, di «tifo». Sembra che l'unico grande impianto costruito sia stato lo stadio «G. Berta» (oggi «A. Franchi»), nel Campo di Marte, dove sorgono anche il campo sportivo militare e il campo Padovani. A Prato come già accennato viene realizzato l'ippodromo, con pista ciclabile. Nella città vi sono due campi ma appartengono a società sportive (Vittorio Veneto e Ginnastica Etruria). Lo stadio di calcio e la zona sportiva vengono ideati dal podestà P. Bardazzi nel '37, e terminati durante la guerra, il 7 settembre 1941. L'operazione politico-finanziaria-retorica dell'Abetone ha positivi risultati sulla diffusione dello sci in Toscana¹⁰⁶.

¹⁰³ Acpo, Atti del Comune, *Istruzione pubblica*, cat. XI, 1936-43, filza speciale 14, Associazione turistica pratese, *Libro dei verbali*. Da una pubblicazione a stampa nell'incartamento (Direz. generale per il turismo, *Toscana e Umbria*, 1936) risulta che a Montecatini vi sono 118 alberghi e pensioni, a Firenze 114, a Prato, Pistoia e Fiesole 3, a Pratolino (comune di Vaglia) 2.

¹⁰⁴ «Ente per le attività toscane», *Il popolo pistoiense*, 26 dicembre 1925.

¹⁰⁵ E. Ragionieri, «Il partito fascista...», cit., p. 78.

¹⁰⁶ Qui vi era una «Pista Stucchi», dal cognome di un «giovane fascista» fiorentino, eccellente sciatore.

La retorica sulle tradizioni, le testimonianze del passato e via continuando sono in genere accompagnate dalla totale incomprensione dei valori dell'ambiente, costruito o no, e dalla pavida acquiescenza alle pressioni del partito nazionale fascista degli uffici preposti a quello che oggi chiamiamo patrimonio culturale. Ma c'è un'eccezione: nel '28 l'Opera Nazionale Balilla chiede la cessione del velodromo delle Cascine insieme a una buona porzione del parco, ma la richiesta viene bloccata dal Ministero delle Finanze – con motivazione giuridica – e dalla Soprintendenza ai monumenti (allora dipendente dal Ministero dell'Istruzione)¹⁰⁷. Una parte delle Cascine – al margine nord del parco – viene tuttavia distrutta: al posto della stazione di pomologia, di parte del tiro a segno e di aree private, nel '37, viene installata, su 11 ettari, la scuola di guerra aerea, presentata come «Ateneo del volo».

3.6 La costruzione dell'autostrada

Metafora della politica fascista verso gli enti locali è la storia della costruzione dell'autostrada Firenze-mare. La vicenda di questa importante arteria, che condiziona gli sviluppi urbani delle città della piana, inizia nel 1923 con un lungo articolo di Renato Zavattaro, apparso sul primo numero dell'*Illustrazione Toscana*, dove si presentano i risultati finali di uno studio per un collegamento veloce riservato agli autoveicoli con ruote «a rivestimento elastico». Vi si legge:

«L'avvenire della Toscana si fonda soprattutto sull'unione rapida di alcuni grandi centri vitali: Viareggio, Montecatini, che non sono solo stazioni di cura, ma città moderne, corredate di tutto il comfort della vita, centri di attrazione nazionale. Unire queste due città a Firenze, dove l'industria del forestiero è sviluppatissima, a Pisa, a Livorno, che con il suo grande porto diverrà certamente uno degli sbocchi commerciali più importanti del Tirreno, e solcare con una grande arteria le terre ubertose e industriali del Pratese, del Pistoiese, della Nievole e del Lucchese, significa risolvere in pieno il più grande problema della ricostituzione della nostra terra»¹⁰⁸.

L'idea, così ardita per quei tempi, prende corpo nell'interno dei propositi di lavoro della neonata Federazione turistica dell'Eat che nella prima riunione (22 marzo 1923) lancia la proposta di costruire un'autostrada, così come ci si apprestava a fare a Milano¹⁰⁹. L'idea, tuttavia, si inseriva in un più vasto dibattito – tecnico e politico insieme –

¹⁰⁷ Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, 1928, n. 101, Pratica 38315, serie 2ª.

¹⁰⁸ R. Zavattaro, «L'autostrada toscana», *L'Illustrazione Toscana*, n. 1, (ottobre) 1923.

¹⁰⁹ «Essa si riunì sotto la presidenza del marchese Federico Barbolani di Montauto, che insediò il presidente della Federazione turistica, avv. Luigi Focardi. In quell'adunanza ebbi a dire – quello che scrive è Enrico Barfucci – che per creare in un'assemblea di uomini la coscienza dell'utilità di riunirsi, era necessario raccoglierci a un problema concreto di carattere superiore. L'autostrada già ideata a Milano ed attuata da Puricelli», Società autostrade toscane, *L'autostrada Firenze-mare*, Ed. Eat, Firenze 1927 (opuscolo scritto e illustrato da Enrico Barfucci). Ci si riferisce alla costruzione dell'autostrada Milano-laghi promossa dalla *Sa Autostrade* di Milano di P. Puricelli, che firmò la convenzione ministeriale il 1 dicembre 1922 ed iniziò la costruzione il 26 marzo 1923. Sulla nascita di queste arterie in Italia rimandiamo a L. Bortolotti, G. De Luca, *Fascismo e autostrade...*, cit., prima parte.

su un nuovo assetto delle strade nel paese in seguito all'aumento dei veicoli a motore che portò all'ipotesi di realizzare «strade che siano riservate unicamente agli autoveicoli» (art. 30, Rd 31 dicembre 1923). Ci vollero però altri due anni per raccogliere un minimo di capitale di rischio – 500.000 lire – in massima parte tra i soci della stessa Eat per predisporre l'atto notarile di costituzione della società; ed altri due per l'iscrizione all'Ufficio provinciale delle corporazioni¹¹⁰.

Un tempo assai lungo per un'intrapresa industriale innovativa, al quale non è estraneo né il luogo in cui l'idea prende corpo né la debolezza del sistema economico e finanziario toscano, caratterizzato già allora da imprese industriali di dimensione modesta e da un sistema bancario ancora lontano dai mercati finanziari nazionali e molto radicato nel mondo agricolo regionale. Promotori dell'avventura autostradale toscana, infatti, non sono né imprenditori né finanziari, quanto alcuni borghesi idealisti che pensavano di essere punti di riferimento per l'intera società regionale. L'ispiratore è Enrico Barfucci; il "realizzatore" Guido Del Beccaro: «il primo un giornalista-pubblicista, di notevole vivacità intellettuale, di larghe vedute e sempre attento alle innovazioni, tanto da essere annoverato tra i "cantori" del futuro, non certo un futurista, ma pur sempre lontano dal mondo degli affari; il secondo un avvocato civilista, noto nell'ambiente forense toscano, nonché attivista politico di matrice liberale, con qualche interesse negli affari»¹¹¹.

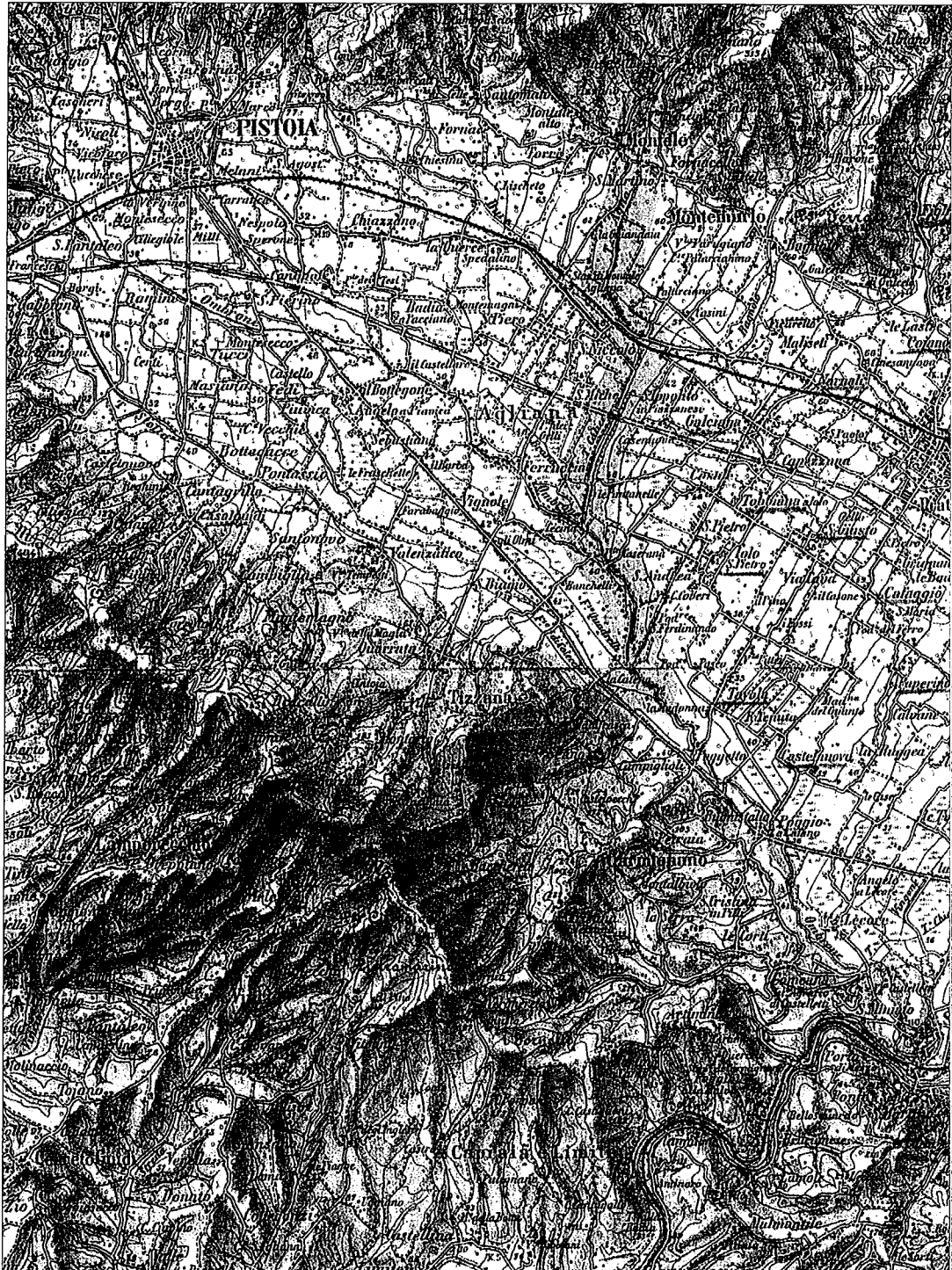
È questo ambiente che condizionerà fortemente sia il tipo di tracciato da seguire in una regione ricca di centri urbani di medie dimensioni, sia i tipi di alleanze necessarie per dare corpo e sostegno ad una iniziativa comunque riservata ad una élite automobilistica allora assai esigua. Ancora nel 1928 il parco autovetture in Toscana era di appena 12.043 unità; un terzo di quello della Lombardia e quasi la metà di quello del Piemonte. All'interno della regione solo la provincia di Firenze poteva vantare un parco auto di tutto rispetto: 5.061, cui si aggiungevano altri 3.495 veicoli tra autocarri, autobus, e motocicli. Nella provincia di Pistoia il parco veicoli nel complesso era di 1.090 unità (di cui 499 autovetture); a Lucca di 2.170 (di cui 1.174 autovetture); a Livorno di 1.725 (di cui 925 autovetture); a Pisa di 1.724 (di cui 899 autovetture). Questa situazione migliorò negli anni successivi, ma il parco macchine regionale rimase sensibilmente inferiore a quello di altre regioni italiane¹¹². Un parco macchine non significava tuttavia l'esistenza di flussi veicolari certi. Secondo un tecnico di valore, come Luigi Frosali, ingegnere capo dell'Ufficio tecnico della provincia di Firenze – uno dei progettisti della prima ipotesi di tracciato autostradale – dalla barriera urbana di Ponte alle Mosse [zona ovest di Firenze, direzione pianura] uscivano giornalmente 285 automobili, 107 autocarri e 55 motocicli, molti dei quali diretti agli stabilimenti industriali di Sesto Fiorentino¹¹³.

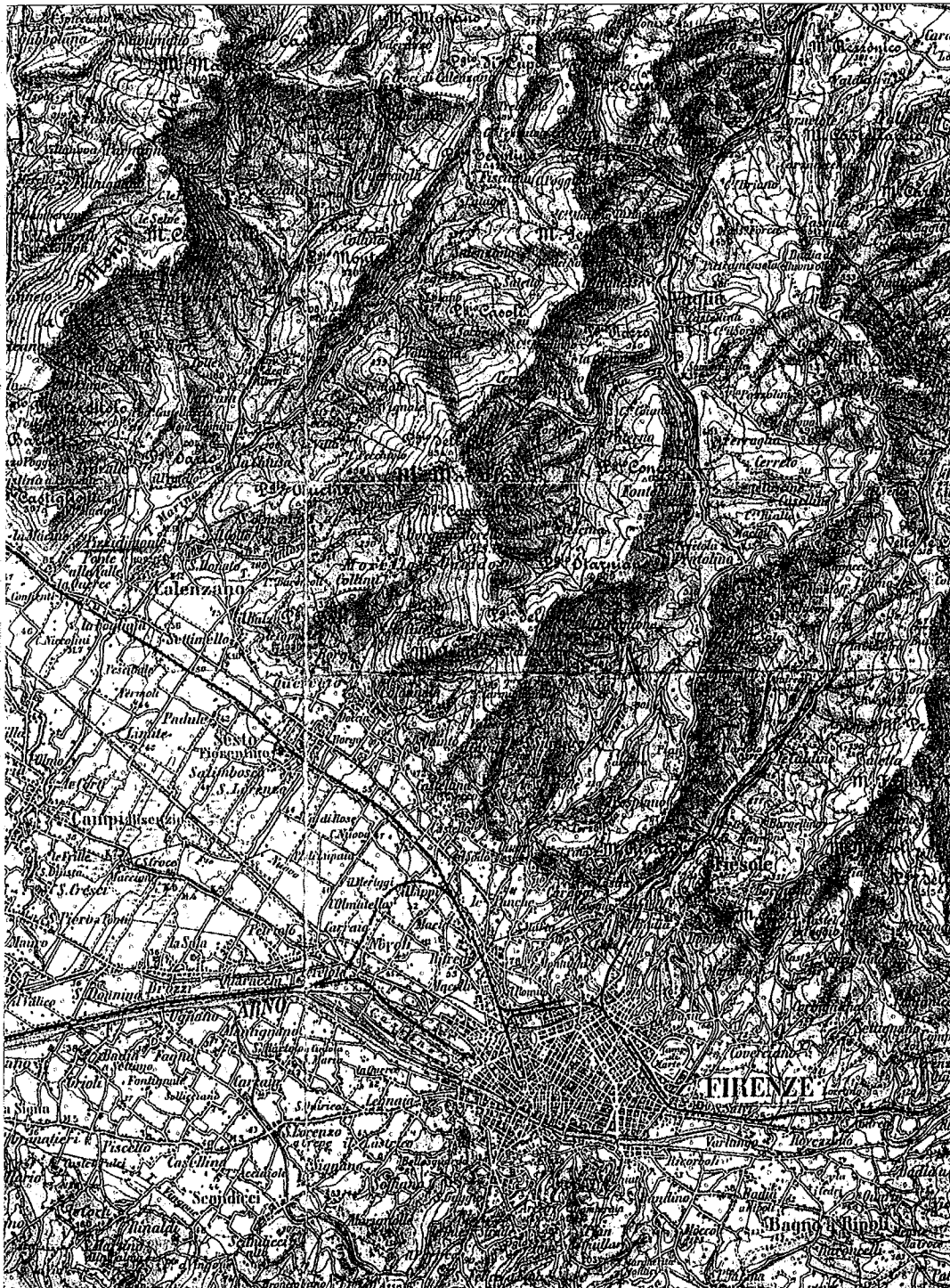
¹¹⁰ Il 16 novembre 1925 viene firmato presso il notaio Pucci l'atto di costituzione della Società civile autostrade toscane; il 4 novembre 1927, al numero 40747, viene iscritta la Società anonima Autostrade Toscane, in sigla Sat.

¹¹¹ L. Bortolotti, G. De Luca, *Fascismo e autostrade...*, cit., p. 88. A questo testo, parte seconda, rimandiamo per la puntuale ricostruzione dell'avventura autostradale.

¹¹² Ancora nel 1932 nella regione vennero censite 17.464 autovetture, 674 autobus, 5.784 autocarri, 9.754 motocicli. Cfr. «Statistica degli autoveicoli al 31 dicembre 1932», *Le Strade*, n. 8, 1933.

¹¹³ Apf, *Lettera* del 27 gennaio 1930 dell'ingegnere capo dell'ufficio tecnico al Preside della Provincia, filza «Autostrada Firenze-mare».





IGM, Carta delle province di Firenze e Pistoia, 1935. Scala originale 1:100.000

Pensare di costruire un'autostrada con questo esiguo parco macchine era certamente un rischio notevole, considerato il necessario pedaggio che gli automobilisti avrebbero dovuto pagare per percorrere la nuova arteria. Sulla risoluzione di questo problema finanziario ruota quello che può essere considerato l'*affaire* autostradale in Toscana. In un'area assai povera dal lato del capitale di rischio – nel prestito obbligazionario garantito dallo Stato per l'elettrificazione delle ferrovie in regione si sottoscrissero solo 5 milioni – la questione finanziaria era centrale, anche rispetto al tipo di tracciato da seguire. La prima sottoscrizione, dopo due anni di dibattiti e di ricerca di consenso politico e finanziario, aveva raggiunto una cifra modestissima: appena 500.000 lire di capitale – su una stima di costo di costruzione vicina a 100 milioni – distribuito oltretutto tra 52 sottoscrittori, 21 dei quali erano albergatori o commercianti di Firenze, Montecatini, e Viareggio.

La limitata risposta del mondo dei capitali privati convinse i promotori a spostare l'attenzione e le pressioni verso quello pubblico:

«Se lo Stato dà larghi sussidi chilometrici – a fondo perduto – per l'impianto di ferrovie principali o secondarie, di nessuno o scarsissimo rendimento, o di semplici tranvie elettriche del tutto passive, non può sottrarsi all'obbligo di sussidiare la nuova indispensabile rete di autostrade (..) in modo da renderne possibile la pronta costruzione. A nostro avviso, quindi il Governo nel concedere la esecuzione e l'esercizio di ogni nuovo impianto di autostrade dovrebbe obbligarsi a corrispondere all'ente concessionario un sussidio chilometrico tale da coprire in cinquant'anni l'importo della quota di ammortamento del prezzo di costo dell'opera e relativi interessi»¹¹⁴.

Solo che lo Stato aveva accolto con un certo interesse le iniziative private verso questo tipo di imprese, ma non aveva assunto mai impegni finanziari diretti ad esclusione di un mutuo su un terzo di capitale, da restituire con gli utili d'impresa. Non restava, quindi, che coinvolgere gli enti locali regionali, ma come fare se la proposta iniziale dell'Eat aveva un fine squisitamente turistico, mentre gli enti locali erano più sensibili ad una riduzione del bilancio per la manutenzione delle strade che lo sviluppo dell'automobilismo stava rendendo ogni anno sempre più oneroso? Tuttavia collegare la città artistica per eccellenza, Firenze, con il polo termale più conosciuto ed in forte sviluppo, Montecatini, ed il litorale della Versilia, per attestarsi a Viareggio, significava aprire una relazione stradale del tutto nuova in regione e non già migliorare una relazione stradale esistente.

A partire dal 1925, due anni dopo il "lancio" dell'idea – e quando l'autostrada Milano-laghi era già stata aperta al traffico – si attiva una commissione tecnica, composta da Federico Bartolini, ing. capo del Genio Civile di Firenze, Luigi Frosali e Giuseppe Mazzucchi, presidente della commissione tecnica dell'Eat incaricata di predisporre il progetto. Le proposte si fondano su due ipotesi: un tracciato per la valle dell'Arno seguendo lo storico collegamento tra Firenze e la costa, unendo così le due città più importanti dopo il capoluogo regionale: Livorno e Pisa; un tracciato quasi pedemontano che passando per la piana collegasse Firenze alla Val di Nievole, attraversasse la Lucchesia,

¹¹⁴ G. Del Beccaro, «Il problema stradale e le autostrade», *Rivista dei comuni d'Italia*, n. 4, 1925.

per attestarsi sulla Versilia – rispolverando (anche per questa arteria) un antico l'idea di un canale navigabile proposto da Leonardo da Vinci nella seconda metà del '400.

I due tracciati, ed il successivo dibattito, sembrano ripetere gli schieramenti e le alleanze sviluppatesi già nel Granducato, nella prima metà dell'800, per lo studio del collegamento ferroviario: adottare un tracciato diretto per raccordare la città economicamente più vivace con il suo sbocco al mare più naturale o aprire una relazione economica nuova, seppur più lunga, per unire e legare insieme più centri urbani? O meglio un tracciato che migliorasse la strada stretta e tortuosa del Valdarno, affrancando lo Stato dalle continue spese di manutenzione delle strade esistenti e dando impulso alle relazioni economiche e industriali¹¹⁵; oppure un tracciato che, strutturando una relazione nuova, avesse come scopo principe la cosiddetta "industria del forestiero"?

Il primo tracciato rispondeva ad una logica di miglioramento della strada nazionale esistente e dava impulso alle già notevoli relazioni industriali con la costa ed il porto di Livorno; il secondo rispondeva ad una logica turistica e poggiava sulla convinzione che solo questo traffico poteva con più facilità garantire il pagamento del pedaggio. Eliminare a priori l'apporto del traffico turistico – che allora significava turismo termale – sembrava rendere poco conveniente a priori la stessa idea di una autostrada.

L'assenza dei capitali privati e l'incertezza degli enti locali, piuttosto che indirizzare gli sforzi verso il tracciato che meglio rispondeva alle esigenze di questi ultimi e alle necessità dell'industria, porta ad estendere l'originaria idea di un solo tracciato verso un anello autostradale. Anello che partendo da Firenze, collegasse Pistoia, Montecatini, e Viareggio, per poi scendere, parallelamente alla linea di costa, verso Pisa e Livorno e, da qui, proseguisse lungo la valle dell'Arno per ritornare a Firenze. Se non si era riusciti a raccogliere fondi sufficienti per avviare un solo collegamento, si potevano trovare fondi per un vero e proprio circuito? La domanda non è retorica, perché nei progetti dell'Eat aumentare il numero degli enti locali che potevano essere interessati dalla costruzione della nuova arteria voleva dire sperare di raccogliere più capitale da investire nell'iniziativa.

Per la costruzione dell'intera rete si prevedeva una spesa globale di 180-190 milioni, da finanziare con 60 milioni di capitale sociale, 60 milioni di contributi da parte degli enti locali, ed il resto con obbligazioni della società da collocare sul mercato finanziario. Una cifra assai rilevante in sé ed astronomica per gli esigui bilanci delle amministrazioni locali. Il coinvolgimento di queste ultime viene comunque organizzato prima dalla provincia di Firenze, e dal suo presidente Angiolo Badiani, e poi direttamente dal segretario della federazione fascista fiorentina, Luigi Ridolfi.

Nonostante questa incertezza di fondo sul tipo di percorso da seguire, nel 1927 si presenta richiesta di concessione al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il tronco da Firenze a Viareggio, all'interno di una ipotesi di rete autostradale regionale. Richiesta bocciata sotto l'aspetto finanziario e fortemente criticata sotto l'aspetto della scelta del primo tronco da realizzare, perché non incidere sulla diminuzione delle spese di manutenzione delle strade statali esistenti¹¹⁶.

¹¹⁵ Su questo percorso cfr. L. Frosali, «La grande viabilità nella vallata dell'Arno ed a Firenze», *Le Strade*, n. 2, 1929.

¹¹⁶ Secondo il ministero «nel dare la precedenza alla attuazione di tale autostrada in confronto delle altre

Probabilmente la bocciatura ministeriale nascondeva anche una "speranza": quella di far cambiare opinione ai promotori verso il tipo di tracciato da privilegiare. L'effetto reale fu di segno opposto: con l'aiuto del Presidente della Deputazione della provincia di Firenze, A. Badiani, viene elaborato un piano finanziario del tutto anomalo nel panorama delle società private di rischio dove la partecipazione del capitale azionario privato era limitata al 25%, mentre il resto doveva provenire da capitali pubblici o da mutui obbligazionari garantiti dallo Stato e dagli enti locali ¹¹⁷.

Una cifra esosa per gli enti locali che dovevano iscrivere nei loro magri bilanci due voci: una per un investimento in azioni di una società privata; un'altra per una garanzia di un mutuo in concorso con lo Stato per una durata di cinquant'anni. La riluttanza del mondo finanziario regionale e la latitanza del sistema bancario regionale – che si tenne sempre lontano dall'iniziativa autostradale – non fecero altro che aumentare le pressioni sugli enti locali che, per imposizione dalle gerarchie di partito attraverso l'ambizioso segretario della federazione fascista fiorentina, finirono per accollarsi l'onere di comprare 15 milioni (di cui 12 effettivamente sottoscritti) di capitale azionario della Sat.

Risolta in qualche modo parte della questione finanziaria si modificò il progetto visto che questo non era altro che una linea rossa su una carta geografica dell'Istituto geografico militare nella scala 1:25.000. Da qui il coinvolgimento dell'impresario milanese Piero Puricelli e della sua impresa di costruzioni la (che più tardi si trasformerà in Italstrade e passerà sotto il controllo dell'Iri). Questo coinvolgimento se da un lato fu obbligatorio, per l'incontestata esperienza tecnica del suo ufficio di progettazione ¹¹⁸, e per i suoi personali legami con il Duce, dall'altro snaturò l'assetto della Sat, facendole perdere le originarie connotazioni regionali e fiorentine tanto care ai dirigenti politici dell'Eat. Puricelli non solo fece progettare l'autostrada dal suo miglior tecnico, l'ing. Pacifico Pellis, e costruire con la sua società e con quella della ditta di costruzioni stradali «S. Parisi» di Roma l'intero tronco, quanto assunse l'incarico di vice-presidente della Sat stessa, oltre ad indicare i nomi di cinque persone, su trenta, per un nuovo Consiglio di amministrazione.

La modifica più rilevante al progetto originario della Sat è quella di accorciare il tracciato attestando la fine del tronco alla connessione della strada costiera, a metà strada tra Pisa e Viareggio. La scelta era tecnica ed economica insieme: per non attraversare il terreno paduloso di Massaciuccoli e per captare parte del traffico commerciale verso Pisa. Da qui il nuovo nome del tronco: Firenze-mare.

Con questo nuovo assetto finanziario ed il nuovo progetto, nonché gli incondizionati appoggi politici e tecnici che Puricelli aveva nel Ministero e nel Consiglio superiore dei

comprese nel programma della Sat ha certo esercitato una prevalente attrattiva lo stabilimento di Montecatini, prescindendo dal quale presenterebbe forse maggiore convenienza l'altra (...) con tracciato che partendo sempre da Firenze prosegue per la Val d'Arno inferiore verso Pisa con diramazione da Pisa per Viareggio e per il grande centro industriale e climatico di Livorno», Apf, Corpo reale del Genio Civile, Ufficio di Firenze, 1 aprile 1927, *Trasmissione del parere del Ministero dei lavori pubblici sull'autostrada Firenze-Viareggio*, reso nell'adunanza del 28 febbraio 1927, n. 490.

¹¹⁷ Il piano finanziario prevedeva un capitale di 120 milioni, così suddiviso: azioni private 10 mln (8,3%); azioni appaltatori opera 20 mln (16,7%); azioni enti locali 20 mln (16,7%); mutuo garantito dalla Stato e dagli Enti locali 70 mln (58,3%). Cfr. Apf, Sat, *Relazione finanziaria suppletiva*, Firenze, aprile 1927.

¹¹⁸ Su questa figura e sulla società rimandiamo al nostro *Fascismo e autostrade*, cit., prima parte.

lavori pubblici – veniva regolarmente consultato come esperto per la valutazione dei grandi progetti stradali – nell'ottobre del '27 viene ripresentata la domanda di concessione limitamente al tronco tra Firenze e la costa. Concessione rilasciata il 2 aprile del '28 con la firma di una convenzione con lo Stato che garantiva solo una somma di 2,6 milioni per cinquant'anni e non anche una fidejussione per un prestito obbligazionario da lanciare sul mercato dei capitali. I lavori iniziarono nella data simbolo del regime: il 28 ottobre 1928, ma si conclusero solo il 5 agosto 1933¹¹⁹, data di apertura ufficiale dell'intero tronco: cinque lunghi anni in cui più volte si interruppero i lavori e si rischiò di abbandonare l'iniziativa.

I problemi erano sempre di natura finanziaria. Il capitale azionario privato e quello degli enti locali non raggiungeva il 30% della spesa prevista per la costruzione (120 milioni), il contributo dello Stato venne capitalizzato con degli istituti bancari, raccogliendo un altro 30% circa del fabbisogno economico. Rimaneva ancora il resto. Si sopperò in parte con un accordo a forfait con le ditte appaltatrici dei lavori (Parisi e Puricelli) che garantirono la costruzione dell'opera per 100 milioni e poi ricorrendo, ancora una volta, alla pressione politica sugli enti locali interessati al passaggio della nuova arteria. Enti locali che, pressati dalle gerarchie di partito locali e nazionali, dovettero «accettare di intervenire come garanti delle obbligazioni, restando alla Società la piena responsabilità del pimpimento dell'opera»¹²⁰.

Il che significava che gli enti locali dovevano iscrivere nel loro bilancio due voci: la prima per acquisto azioni sociali della Sat; la seconda per garantire un prestito obbligazionario nell'eventualità che la Sat non fosse stata in grado di pagarlo. In pratica il 52% della spesa prevista per la realizzazione dell'opera (12 milioni di azioni, più 40 milioni di fidejussione) proveniva da fondi locali, cui si aggiungeva il contributo dello Stato per altri 40 milioni, che portava il capitale di origine pubblica al 92% del totale. Altro che iniziativa privata regionale.

La costruzione della nuova arteria modifica significativamente l'assetto delle comunicazioni nella piana ed incide anche sullo sviluppo edilizio dei centri urbani con questa collegati. La filosofia del progetto – comune oltretutto alle altre iniziative presenti allora in Italia – era quella di unire i centri urbani collegandoli con una linea la più retta possibile che portò, nel bacino della piana strutturata sulla *centuriatio* romana, a tagliare trasversalmente molti canali di scolo delle acque, molte strade poderali, e gli stessi poderi. Non solo, ma visto il precario stato idraulico delle zone attraversate, si decise di elevare il livello dell'autostrada in alcuni tratti anche fino a sei metri dal piano di campagna, in modo da superare gli argini dei fiumi e non rischiare eventuali esondazioni. L'opposizione da parte dei mezzadri e degli stessi proprietari terrieri fu fortissima, lo stesso Sindacato fascista degli agricoltori organizzò manifestazioni di protesta. Ma l'opera ormai rispondeva ad un progetto politico più ampio, coincidendo, nella piana e nella regione, al

¹¹⁹ Secondo l'art. 10 della convenzione con lo Stato, la Sat doveva iniziare i lavori entro due mesi dall'approvazione dei progetti esecutivi e compiere i lavori stessi entro 24 mesi.

¹²⁰ Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, anno 1943, filza n. 40, *Lettera* del 30 marzo 1931 dal Preside della provincia di Firenze al Prefetto di Firenze. Il contributo obbligazionario di 40 milioni viene così ripartito: Province di Firenze e Lucca 26% ciascuno; Provincia di Pistoia 8%, Comuni di Firenze, Montecatini, e Viareggio 10% ciascuno; Comuni di Lucca e Pistoia 4% ciascuno; Comune di Prato 2%.

consolidamento della presenza del partito nella società ad opera della Federazione provinciale fiorentina e al lancio del progetto politico turistico come chiave di volta intorno al quale riorganizzare l'economia regionale. Le parole di Alessandro Pavolini sembrano, a tal proposito, illuminanti:

«l'autostrada ha moltiplicato i vantaggi e le attrattive della posizione di Firenze nel cuore d'Italia. "Se Firenze avesse il mare.." è il principio, pieno di desiderio, di un vecchio detto locale: il cui innocente campanilismo non vuole significare, in sostanza, se non questa verità, che alla sovrana bellezza di Firenze non manca che il mare per apparire perfetta. Ora con l'autostrada, Firenze ha il mare. Entro il giro breve dell'ora, chiunque, dall'ombra del campanile di Giotto, può passare, e senza forzar l'andatura, all'ombra di un ombrellone balneare a Viareggio, o viceversa. Come a Roma, il Fascismo ha dato a Firenze un Lido»¹²¹.

La caratteristica turistica della nuova relazione non solo era evidente nel tracciato (Firenze-Montecatini-costa), ma anche sostenuta a livello di scelte politiche che individuavano in essa una delle strutture portanti di una linea di sviluppo regionale centrata sul turismo¹²². Gli stessi dati statistici dei primi anni di esercizio confermano questa caratteristica. Dalla metà di giugno alla metà di settembre il traffico raddoppiava rispetto alla media mensile; addirittura triplicava nel mese di agosto. Di converso il traffico commerciale era pressoché irrilevante rispetto al complesso dei transiti: andava dal 4% nel periodo estivo al 10% in quello invernale.

E, in larga parte, tale rimane anche oggi.

3.7 Alcune nuove attrezzature di area

La vicenda dell'aeroporto di Firenze inizia nel 1927, quando la legge n. 1630 – recante disposizioni su *Servitù aeronautiche e sistemazione degli aeroporti e dei campi di fortuna per le rotte aeree dei veicoli* – fa obbligo alle Province «di provvedere all'acquisto dei terreni, all'impianto (..), alle opere, alla manutenzione ed alla custodia dei campi di fortuna».

A Firenze la questione viene suscitata da Ugo Ojetti, il retore che meritò da Giuseppe Pagano, uno dei maggiori architetti italiani del secolo, il nomignolo di «Sua Eccellenza Archi e Colonne»¹²³. L'Ojetti infatti scrive a *La Nazione*, nell'aprile 1928, lamentando l'esclusione di Firenze dalle prime linee aeree civili, che erano state messe in funzione nel 1926. Alla lettera risponde Italo Balbo, sottosegretario all'aeronautica, sul numero del 25 aprile, spiegando che l'inesistenza dell'aeroporto escludeva Firenze dalle linee aeree.

Il segretario della federazione fascista fiorentina, il marchese Luigi Ridolfi, colse al balzo l'occasione (che tale non era, come si vedrà) e si fece promotore insieme alla provincia (allora sotto amministrazione straordinaria) della realizzazione di un «grande

¹²¹ A. Pavolini, «L'Autostrada», *Il Bargello*, n. 41, 1932.

¹²² Su questo rimandiamo a D. Preti, «Tra crisi e dirigismo...», cit., pp. 643-656.

¹²³ C. De Seta, a cura di, *Giuseppe Pagano. Architettura e città durante il fascismo*, Laterza, Roma-Bari 1990, p. LXV.

aeroporto». Il servizio tecnico della Provincia era diretto dell'ingegnere Luigi Frosali che indicò nella pianura a destra dell'Arno (la sinistra era già allora «coperta da una fitta rete di strade e da un numero grandissimo di fabbricati») tre possibili ubicazioni: l'area dell'hangar dei dirigibili; la zona a sud della strada Firenze-Campi all'Osmannoro, e l'area a nord est dell'abitato di Peretola¹²⁴. Nella relazione di Frosali¹²⁵ si parla di un «aeroporto che permettesse l'atterramento dei grandi apparecchi per il trasporto dei passeggeri», si informa sull'avvenuta scelta per la terza soluzione e si afferma che il terreno «è libero da abitazioni» e (senza mettere in relazione i due fatti) che non è «affatto immune dalla invasione delle acque». La vicinanza della città (2,5 km dalla barriera daziaria di Ponte alle Mosse) viene presentata come un vantaggio. Appunto questa è la soluzione prescelta dalla Commissione straordinaria provinciale¹²⁶ e successivamente, da una commissione del Ministero dell'Aeronautica¹²⁷. L'aeroporto doveva misurare 175 ettari da espropriare a basso prezzo (1,5 £/mq) data l'inondabilità. A questo punto intervenne Mussolini, palesemente seccato dalla intraprendenza del Ridolfi e dal rilievo dato all'iniziativa dal giornale locale, *La Nazione*, che nel numero del 27 novembre 1928 aveva scritto «ora anche Firenze, per iniziativa del Marchese Ridolfi, attivissimo segretario della Federazione provinciale fascista, ha stabilito l'istituzione di un grande aeroporto italiano (...) tra i più grandi esistenti», del costo di 10 milioni. Fatto sta che il prefetto comunica al Ridolfi e al segretario generale della Provincia «che il Duce letta, lui presente, la comunicazione sull'aeroporto apparsa sul giornale *La Nazione* (...) non si è dimostrato favorevole alla sua costruzione e ritiene opportuno che sia la Provincia che la Federazione cessino di occuparsene fino al ritorno di S.E. Balbo, attualmente in America (...), e invita il federale ad accennare su *La Nazione* questa sospensiva», e la provincia a limitare il suo studio al campo di fortuna¹²⁸. L'anno successivo usciva il decreto ministeriale (del Capo del Governo e del Ministro per l'aeronautica) che istituiva il campo di fortuna di Firenze¹²⁹, con l'indicazione delle opere da eseguire e il termine di 10 mesi per la realizzazione. Il «campo di fortuna» di 60 ettari, dimezzava il precedente progetto.

Un'altra amara sorpresa aspettava la provincia: nel 1931 il Testo Unico della finanza locale stabiliva, all'art. 3, il trasferimento allo Stato dal 1 gennaio dell'anno successivo, di vari «oneri concernenti oggetti e servizi» fra i quali l'impianto (e il funzionamento) dei campi di fortuna.

¹²⁴ Apf, filza n. 53, 1930, n. 983, Cat. 10, Cas. 7, 1928, Lettera di Frosali al Presidente della Commissione straordinaria, 4 maggio 1928.

¹²⁵ *Ivi*, n. 280, cartella *Progetti*.

¹²⁶ *Ivi*, lettere del segretario generale a Frosali, 24 maggio 1928.

¹²⁷ *Ivi*, cartella *Progetto dei lavori per l'impianto del campo di fortuna*, Allegato 1, *Relazione* [di Frosali].

¹²⁸ *Ivi*, Affari diversi, Appunto del segretario generale, 1 dicembre 1928; Lettera della segreteria della deputazione a Frosali, 11 dicembre 1928, *Progetto di un aereoporto*. Notare che poco dopo il Ridolfi venne sostituito (1929) col giovane Pavolini. In un rapporto del prefetto del febbraio '29 si metteva in evidenza il legame fra il Ridolfi e il direttore de *La Nazione* Borelli. M. Palla, *Firenze nel regime...*, cit., p. 167. Sembra quindi che il Ridolfi si sia compromesso sposando imprudentemente l'iniziativa del direttore del giornale fiorentino. Egli venne giubilato con un posto di parlamentare nelle «elezioni» del 1929.

¹²⁹ Dm 27 maggio 1929 (firmato per il ministro: Balbo). Il progetto (di Frosali) venne approvato con delibera provinciale del 27 maggio 1929.

Il risultato degli sforzi della provincia non era brillante. Una ispezione effettuata il 17 luglio 1930, aveva trovato che il campo era da rullare, e che in caso di pioggia c'era un vero pericolo. L'utilizzazione dell'attrezzatura era inesistente, tanto che nell'archivio della provincia vi è una pratica «falcatura dell'erba e pascolo»¹³⁰. I soldi per la costruzione – a norma dell'art. 6 della legge del 1927 più sopra ricordata – in mancanza di «mezzi ordinari» erano stati trovati mediante una sovrimposta sui terreni e sui fabbricati: il fascismo presentava il conto ai proprietari¹³¹. I padroni dei terreni circostanti – fra i quali i Guicciardini e i Rucellai – ebbero ulteriori dispiaceri, perché «nell'occasione di manifestazioni aviatorie» una folla di persone correva alla recinzione del campo «per godere gratuitamente lo spettacolo aviatorio», calpestando le coltivazioni¹³². Il comune, per parte sua, costruì nel '33-34 una modesta stazione passeggeri¹³³. Come si è visto, il campo venne utilizzato per qualche manifestazione aviatoria, e nel 1939 per un servizio – mediante trimotori – fra Firenze e Roma in occasione del «Maggio musicale»¹³⁴. Una prima contestazione – preavviso delle infinite polemiche che si svilupperanno nel 2° dopoguerra – venne nel 1941 dal Comune. Nel '40 il comando della III zona territoriale ampliava l'aeroporto di 250 metri verso la città, con conseguente estensione delle servitù aeronautiche. Al comune che chiede che non vengano imposte servitù sulla vicina zona industriale il ministero risponde (23 settembre 1941) che «in relazione alle esigenze poste dalla guerra in corso, non è possibile a questa amministrazione recedere dai programmi stabiliti per il potenziamento bellico dell'aeroporto». Dalla corrispondenza fra comune e ministero risulta che il comune aveva osservato a suo tempo (si presume al momento della costruzione) «che la località scelta per l'aeroporto, quando essa avesse dovuto assumere importanza militare, era del tutto inadatta dovendosi necessariamente tener conto della situazione esistente nonché della incompressibile espansione della città»¹³⁵.

Una singolare proposta venne, nel '34, dalla Confederazione nazionale dei sindacati fascisti professionisti ed artisti: aggiungere all'aeroporto, «data anche la piccola distanza di Firenze dal mare», un idroporto sull'Arno, da attuare mediante la realizzazione di una «diga mobile»¹³⁶.

¹³⁰ Apf, Consiglio, filza n. 54, cartellina 280, 10 luglio 1930, nonché *Lettera dell'ing. Capo al Preside del 31 maggio 1932, Concessione di pascolo ovino, su parte del Campo, per i mesi di giugno e luglio*.

¹³¹ La stessa cosa avvenne con i proprietari edilizi. Vedi L. Bortolotti, *Storia della politica edilizia in Italia*, Ed. Riuniti, Roma 1978, pp. 41-42.

¹³² Apf, Consiglio, filza n. 53, 1930, cat. 10, cas. 7, 280, *Lettera di proprietari al Presidente delle Federazioni (sic) agricoltura*, 20 giugno 1931. Una delle manifestazioni fu la 1° adunata nazionale degli aviatori d'Italia nel 1936. Acf, Consiglio comunale, filza n. 5888, *Gabinetto*, 1935, n. 791.

¹³³ Acf, *Consulta*, vol. 3, adunanza del 25 luglio 1933, delibera n. 231.

¹³⁴ Cfr. *Firenze*, n. 5, 1939.

¹³⁵ Acf, Consiglio comunale, filza n. 5549, cartella 27/1, *R. Aereoporto di Firenze*. Non è stato possibile trovare la documentazione diretta nell'archivio, ma le riserve del comune di Firenze sono confermate in una lettera del sindaco Fabiani al Ministro dell'aeronautica nella quale si ricorda che le obiezioni del comune «furono superate solo in vista del carattere di modesto aeroscalo civile e soprattutto dalla previsione che data la limitata importanza dell'impianto ne sarebbe riuscito facile lo spostamento allorché lo sviluppo ulteriore del piano regolatore della città lo avesse dimostrato necessario», Acf, Consiglio comunale, filza n. 5549, cartella 27/2, *Il Sindaco al Ministro dell'aeronautica*, 4 marzo 1947 n. 910, *Spostamento aeroporto*.

¹³⁶ La cosa appare meno strana se si pensa che gli idrovolanti del tipo di quelli utilizzati da Balbo per la trasvolata atlantica del 1928 vennero impiegati per una rete di idroporti, che fra l'altro faceva capo a Roma

Come si è visto a Pistoia esisteva – fra i primi in Italia – il campo di volo di via Ciliegiole. Nel '37 viene ripresa la costruzione di aerei da parte dell'Ansaldo (erano i primi trimotori Caproni) e ci si prepara ad ampliare il campo che era stato riattivato nel '35¹³⁷ fino alla estensione di 120 ettari. Si sperò allora che «per l'interessamento delle nostre gerarchie», come scrive un giornale locale, il campo diventasse uno dei più importanti, se non il più importante della Toscana¹³⁸. La ripresa aviatoria indusse l'amministrazione provinciale a patrocinare la realizzazione di una scuola di aviazione, già nel '36¹³⁹; ma nel '40 il contributo venne revocato, non essendo stato possibile istituire la scuola: al parere favorevole del ministero dell'aeronautica si era contrapposto quello contrario del Ministero dell'Interno (retto da Mussolini) di concerto con quello delle Finanze¹⁴⁰.

A Firenze procede il decentramento di alcune grandi attrezzature, quelle a servizio non della sola città, ma di un vasto intorno. La federazione provinciale fascista dei commercianti pubblica nel 1928 il «progetto di costruzione a Firenze di un nuovo mercato delle erbe e della frutta» e ne indica l'ubicazione a Rifredi, dove il municipio disponeva di sufficienti aree: è all'incirca la collocazione che questo servizio avrà nel dopoguerra¹⁴¹. Nel 1932 viene inaugurato dal Consorzio antitubercolare provinciale il sanatorio di Pratolino, a nord della città, sullo spartiacque fra la piana di Firenze e il Mugello. L'anno seguente, come si è detto, viene istituito l'ospedale di Careggi. C'è una generale tendenza a spostare anche le attrezzature urbane e le industrie verso ponente, in direzione del centro della pianura, nell'area identificata per l'espansione industriale fin dal 1915-19. A Rifredi viene inaugurata, nel 1933, la nuova officina del gas (la precedente era al Pignone). La «Manetti e Roberts» nata dalla fusione della ditta fondata da un anglo-fiorentino nella prima metà dell'800 con la Manetti (che aveva sede a Campo di Marte dal 1905 e prende la forma di società anonima nel 1920) costruisce la nuova sede a Rifredi.

Un'altra tendenza storica è quella del decentramento di servizi prima rigorosamente centrali: si è già detto del nuovo liceo (il «Dante») e del teatro comunale.

Un'attrezzatura nazionale che ha ovvi riflessi regionali e comprensoriali è quella delle trasmissioni e connessioni elettriche. A Firenze convergevano, nel '28, linee ad alta tensione del sistema lombardo-emiliano e di quello dell'Adamello-Venezia Tridentina da nord (quest'ultimo connesso con le due principali reti realizzate in Toscana dalla Ligure-Toscana e dalla Selt-Valdarno), e la linea a 130 chilovolt da Terni per Chiusi. Esisteva già la centrale termoelettrica di Castelnuovo dei Sabbioni nel Valdarno di So-

(foce del Tevere), a Milano (Idroscalo), a Venezia (Laguna), a Genova, Napoli, ecc., 11 in tutto. Cfr. Confederazione nazionale sindacati fascisti professionisti ed artisti, *Per la Firenze futura*, cit., cap. «Impianti aeronautici».

¹³⁷ M. P. Puccinelli, «Lo sviluppo topografico di Pistoia», *Bollettino storico pistoiese*, XLIX, 3 (1947). Alla p. 30 l'elenco delle scuole superiori di Pistoia.

¹³⁸ «Il campo di aviazione», *Il Ferruccio*, 29 dicembre 1939.

¹³⁹ Appt, Delibere del rettorato, 1936, delibera del 28 novembre, *Contributo per la scuola d'aviazione*. Questa delibera non venne approvata dalla prefettura.

¹⁴⁰ *Ivi*, 1937, delibera del 17 dicembre; 1940, delibera del 12 dicembre 1940, *Revoca del contributo per la scuola di aviazione in Pistoia*.

¹⁴¹ Asf, Prefettura di Firenze, *Affari ordinari*, 1928, n. 101, Cartellina n. 5038.

pra, alimentata dalle ligniti locali, la centrale di Larderello e la nuova centrale termoelettrica di Livorno. «Firenze e la Toscana costituivano perciò il centro di compensazione dell'energia alpina con quella appenninica» e potevano essere alimentate sia da nord che da sud. Le centrali appenniniche Toscane per altro erano del tutto modeste. Il collegamento col Nord era piuttosto indiretto (da Firenze a Predare, Reggio Emilia, Piacenza e Lodi). La linea principale traversava la piana per tutta la sua lunghezza già nel 1921, quando la centrale termoelettrica di Firenze era collegata al sud per il Valdarno e Chiusi, al nord per Pistoia¹⁴².

Per le questioni dell'acqua e dei rifiuti urbani rimandiamo ai saggi già citati di G. Ottati (per Firenze e Prato) e di S. Mariotti (per Campi). Ci limitiamo a rilevare che Prato usufruisce – come Pistoia una settantina di anni prima – delle acque intercettate dalla galleria appenninica, e che la crescente richiesta costringe a ricorrere a falde freatiche sempre più profonde¹⁴³.

Riguardo ai rifiuti urbani, si deve osservare che negli anni fra le due guerre mondiali comincia a spezzarsi l'antichissimo legame fra le città – produttrici di rifiuti – e il loro contorno. Nei termini di B. Commoner il cerchio non si chiude più. Invano si offrono maggiori vantaggi ai contadini, portando la spazzatura fino ad una distanza di 10 km dai ponti fiorentini più a valle e più a monte¹⁴⁴. Nel dopoguerra sarà la modifica della composizione dei rifiuti a renderli non più utilizzabili per gli orticoltori.

¹⁴² «Il problema idroelettrico in Italia e l'attività delle imprese elettriche», *Giornale del Genio Civile*, 31 agosto 1922; «Sviluppo delle trasmissioni e concessioni elettriche in Italia», *Elettrotecnica*, Atti dell'associazione elettrotecnica italiana, 1928.

¹⁴³ Nel 1906 ad es. si acquista la proprietà del conte Fossombroni all'Anconella (lungo l'Arno, a monte della città) per l'impianto di nuovi pozzi. Acf, Atti del consiglio comunale, 1906, vol. II, 25 giugno 1906.

¹⁴⁴ Acf, Consiglio comunale, filza n. 5887, 1934, cartella Circolari e comunicati, *Ordinanza* del 20 aprile 1934 «Le spazzature di gita saranno consegnate agli acquirenti fino ad un raggio di 10 Km a partire dal Ponte della Vittoria e dal Ponte di ferro di S. Niccolò».