



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

# FLORE

## Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

### **Urbanistica a Firenze 1945-1991: la ricerca del Piano**

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

*Original Citation:*

Urbanistica a Firenze 1945-1991: la ricerca del Piano / Pietro Giorgieri. - In: DOMUS. - ISSN 0012-5377. - ELETTRONICO. - (1991), pp. 44-45.

*Availability:*

The webpage <https://hdl.handle.net/2158/780663> of the repository was last updated on

*Terms of use:*

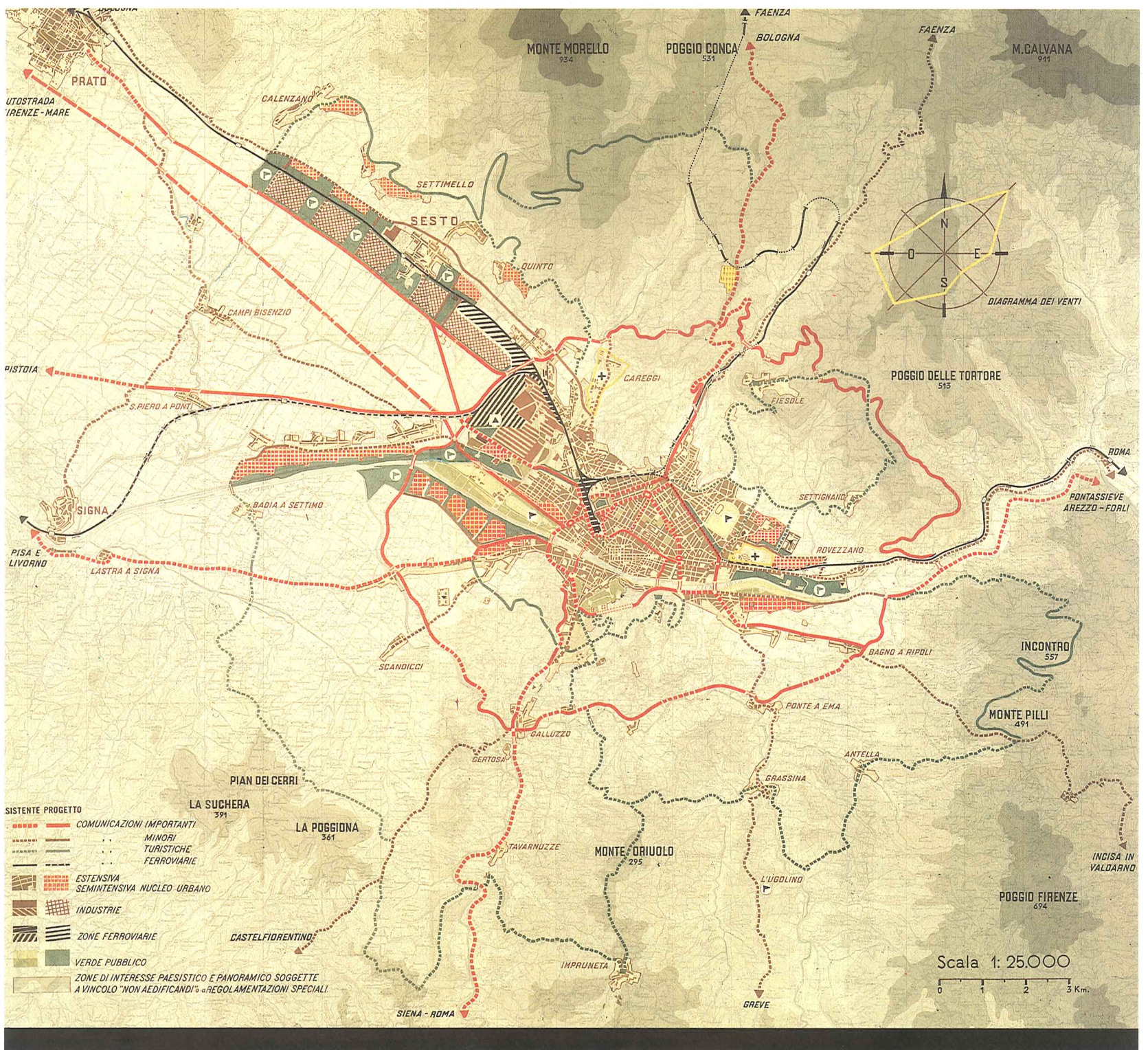
Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

*Publisher copyright claim:*

La data sopra indicata si riferisce all'ultimo aggiornamento della scheda del Repository FloRe - The above-mentioned date refers to the last update of the record in the Institutional Repository FloRe

(Article begins on next page)



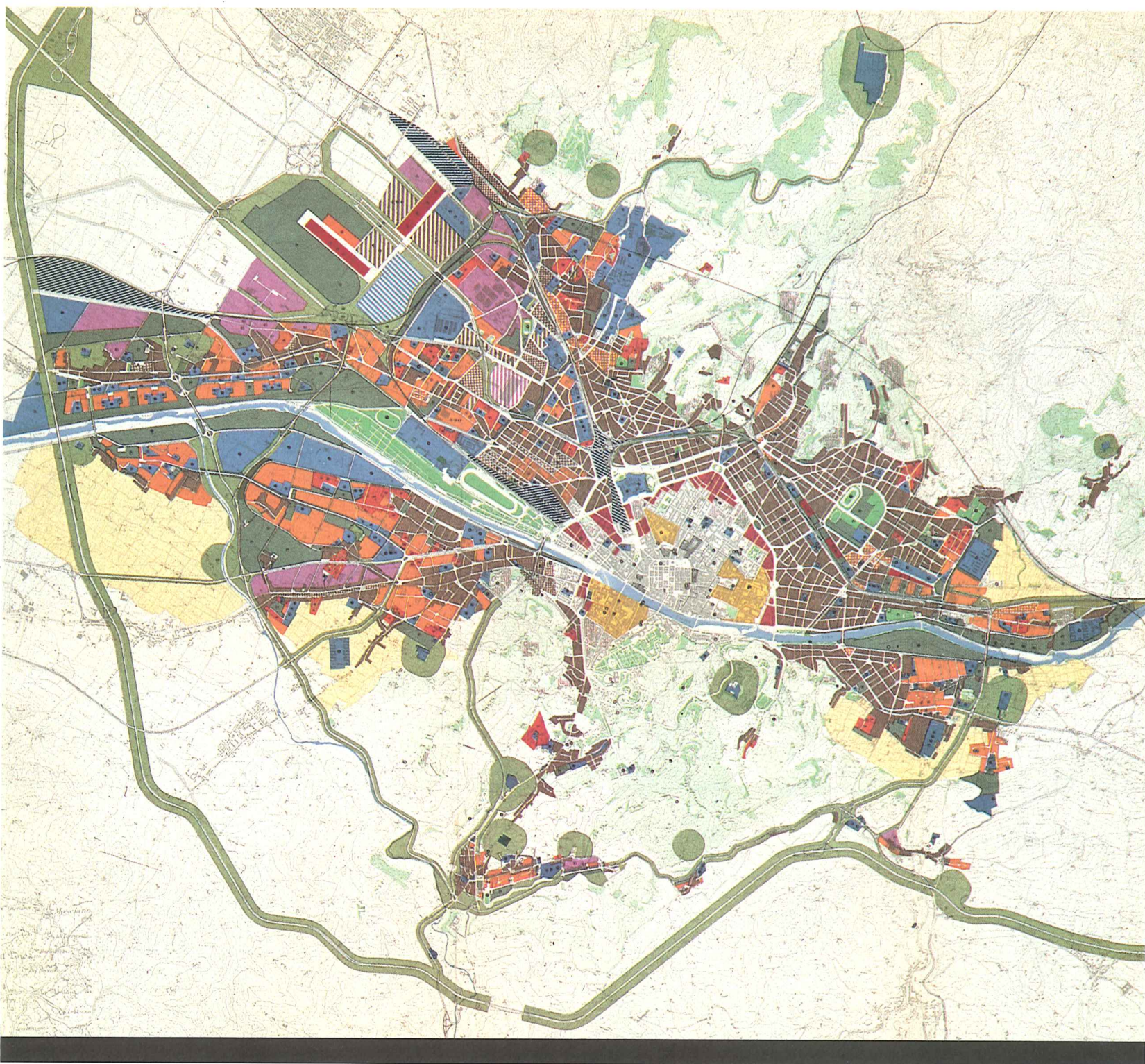
Piano regolatore Generale 1951. Il Piano non diventerà mai esecutivo e verrà adottato dal Consiglio Comunale solo come studio. Individua già nelle aree di Castello la direttrice di sviluppo della città. ■■ 1951 Master Plan. This plan has never become effective; the City Council has adopted it as research only. It already points out the Piana di Castello as development area.

## Urbanistica a Firenze 1945-1991: la ricerca del Piano

**di Pietro Giorgieri** Le vicende urbanistiche di Firenze nel dopoguerra sono caratterizzate da una profonda difficoltà nella costruzione del Piano Regolatore. Unica eccezione si ha nei primi anni '60, con l'elaborazione del Piano Detti (1962), che segna una svolta importante nella storia urbanistica di Firenze. Oggi, trent'anni dopo, si attende ancora un nuovo Piano Regolatore Generale. Nel frattempo il complesso meccanismo della pianificazione si è bloccato e disperso in studi, proposte, «preliminari», «bozze» – anche di qualità – mai divenuti, però, piani effettivamente operanti. Varianti parziali, di più largo respiro, sono state quella dei Servizi (1979) – che ha innalzato notevolmente le quantità di aree riservate ad attrezzature e spazi pubblici – e l'ultima, «Variante di tutela dei beni culturali e ambientali, di adeguamento agli standard e di recupero» (1991), che insieme a un più efficace sistema di vincoli su Centro storico, città consolidata e collina, fornisce alcune risposte (Palazzo di Giustizia con ristrutturazione urbanistica dell'area Fiat a Novoli e insediamenti universitari nel Centro storico) da tempo nodi insoluti dell'urbanistica fiorentina. La difficoltà quasi congenita della città nella realizzazione di un piano, d'altronde, si manifesta già nei primi anni del dopoguerra. Nel 1949, dopo i

progetti per la ricostruzione dell'area intorno al Ponte Vecchio, viene affidato a Bartoli, Detti, Pastorini e Savioli l'incarico del nuovo P.R.G., che diverrà solo uno schema con «un valore», come ricorda lo stesso Detti, «prevalentemente programmatico». Il Piano, dotato di una forte carica innovativa, verrà infatti adottato dal Consiglio Comunale (1951) soltanto come studio. La trasformazione in un vero P.R.G. non avviene, e la città continua a crescere, sempre più velocemente, nell'incertezza giuridica e nelle previsioni del vecchio Piano Bellincioni (1917-24). Dopo anni di stasi, nel '56 il tema del P.R. torna ufficialmente sulla scena politica e amministrativa della città, e nel '58 viene adottato il nuovo P.R.G. coordinato da Michelucci. Il P.R.G. del '58, dimensionato – come riporta la relazione di accompagnamento – per un tempo «esteso comunque oltre il prossimo cinquantennio», prevede espansioni edilizie indifferenziate intorno alla città, con indici di fabbricabilità molto alti. La scelta più significativa è la previsione, nel settore nord ovest della città – in sostituzione dell'aeroporto di Peretola – di un sistema di attrezzature direzionali e terziarie (il Porto), collegato alla città tramite un asse di scorrimento veloce. Il Piano, che non tiene conto del nuovo tracciato dell'Autostrada del Sole, non ha comunque vita

lunga, e viene praticamente invalidato dalle numerose modifiche suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. All'inizio degli anni '60, con la formazione del primo centrosinistra – che a Firenze vede l'incontro eccezionale della cultura illuministica di *Giustizia e Libertà* con la visione popolare di La Pira – si ha una svolta radicale, anche se momentanea: riprendono gli studi a livello intercomunale, e soprattutto si ha l'elaborazione del nuovo P.R.G. di Edoardo Detti. Il Piano riduce consistentemente gli indici di edificabilità nelle zone di saturazione e di espansione, e di fatto rende inedificabile la collina, ponendo un forte blocco alla dilagante e disordinata crescita edilizia degli anni '60. Il Piano Detti rimane però inattuato nei suoi obiettivi strutturali e programmatici. Il Centro direzionale; lo spostamento della linea ferroviaria Roma-Bologna in galleria sotto le colline e il riuso del tracciato per la formazione dell'Asse Attrezzato est ovest; il risanamento del Centro storico per comparti, e la previsione di un organico sistema di verde e di attrezzature pubbliche (12 mq per abitante, quantità insolitamente elevata per quegli anni) non vengono mai realizzati. Il «momento magico» dell'urbanistica fiorentina finirà presto e come scrive Mariella Zoppi «il primo anello ad essere rotto fu



*Piano Regolatore Generale di E. Detti 1962. Il piano, pur rimanendo inattuato nei suoi obiettivi strutturali e programmatici, rimane ancor oggi il riferimento più importante dell'urbanistica fiorentina. ■■ 1962 Master Plan by E. Detti. Though it was never put into practice in its structural intentions, the plan still remains the major reference for Florentine urban development.*

quello ancora in via di definizione e quindi più debole: il Piano Intercomunale» (coord. G.F. Di Pietro), che infatti non verrà lasciato giungere a compimento. Ha così inizio la storia, ancora attuale, della non attuazione del Piano e delle scelte occasionali e prive di visione strategica, interrotta solo da alcuni momenti di nuova vitalità, come l'incarico (1974) a un gruppo di esperti (G. Astengo, L. Capaccioli, F. Clemente, P. Maretto e L. Pontuale) per il Piano dei Servizi, che segna l'avvio della lunga, e ancora non conclusa, revisione del P.R.G. In breve tempo (1974-gennaio 1976) viene elaborata una consistente mole di lavoro, che prevede proposte di intervento e nuove normative per il Centro storico e le fasce ottocentesche. Del Piano viene adottata – e non completamente – solo la parte relativa al reperimento delle aree per il verde e attrezzature pubbliche (Delibera 1515 del 1979). Il lavoro per la revisione del P.R.G. e il dibattito sul futuro della città proseguono con stanchezza fino alla metà degli anni '80. Nel 1984 vengono pubblicizzate le proposte di investimento di Fiat e Fondiaria, che prospettano per Firenze un profondo cambiamento dell'assetto urbano, e l'anno successivo viene reso pubblico il Preliminare del P.R.G. (G. Astengo, F. Clemente, G. Campos Venuti, P. Maretto, L. Pon-

tuale e Stancanelli) che insieme a un'analisi attenta del Centro storico e del patrimonio edilizio esistente, prevede dodici interventi urbanistici intensivi e strategici, tra cui le aree Fiat e Fondiaria, ma con previsioni edilizie più contenute. Nello stesso anno l'Amministrazione Comunale decide di procedere alla Variante Nord-Ovest, in cui si trovano appunto lo stabilimento Fiat di Novoli – destinato a Palazzo di Giustizia, verde pubblico, attrezzature direzionali e residenze – e l'area Fondiaria di Castello, dove si prevede di realizzare il Centro direzionale, ovvero, come Gian Franco Di Pietro sottotitola la pubblicazione relativa al suo progetto del Polo Multifunzionale, «La nuova città della Piana di Castello». Il conflitto fra Varinate Nord-Ovest e progetto del nuovo P.R.G., affidato a Campos Venuti e Astengo, diviene insanabile. Il risultato è il blocco totale, la paralisi di ogni progetto. I piani particolareggiati di Fiat e Fondiaria non vengono mai adottati: la Variante Nord-Ovest decade, e il progetto del nuovo P.R.G., in gestazione dalla metà degli anni '70, si arresta (giugno 1989). I lavori riprendono nel novembre del '91 con un nuovo e unico coordinatore generale (M. Vittorini) che rapidamente elabora e porta all'adozione del Consiglio Comunale (luglio '91) la «Variante di tutela dei beni culturali e

ambientali, di adeguamento agli standard e di recupero». Finalità della Variante, oltre alla salvaguardia del patrimonio edilizio storico e degli spazi destinati ad attrezzature e servizi pubblici, è quella di ri-avviare il meccanismo della pianificazione, che a Firenze era da troppo tempo inceppato. Sono previsti infatti alcuni interventi di recupero dei grandi complessi edilizi nel centro storico, da destinarsi alle attrezzature universitarie, e la ristrutturazione urbanistica dell'area Fiat di Novoli, dove vengono ubicati: il Palazzo di Giustizia, un parco di 18 ha, la Facoltà di Economia e Commercio e 700.000 mc di residenze e di attrezzature direzionali. La Variante fissa anche i tempi ridottissimi per l'adozione del nuovo P.R.G. (primavera '92), e i suoi obiettivi strategici: recupero sistematico del Centro storico, Parco storico-documentario della collina, Parco dell'Arno coi relativi corsi d'acqua, riqualificazione delle periferie la costruzione di un «limite» della città fisicamente identificabile (che in larga parte costituirà un percorso pedemontano di grande interesse), e infine una distribuzione delle attività direzionali e terziarie all'interno del riassetto generale del sistema della viabilità – in collaborazione con B. Winkler – di cui l'attraversamento urbano est-ovest costituisce l'elemento di maggior complessità.