



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

IL GIGANTE È FRAGILE. AREA METROPOLITANA NELLA STORIA

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

Original Citation:

IL GIGANTE È FRAGILE. AREA METROPOLITANA NELLA STORIA / G. DE LUCA; L. BORTOLOTTI. - In: ARTI E MERCATURE. - ISSN 0004-363X. - STAMPA. - n. 1:(2003), pp. 11-14.

Availability:

This version is available at: 2158/16803 since:

Terms of use:

Open Access

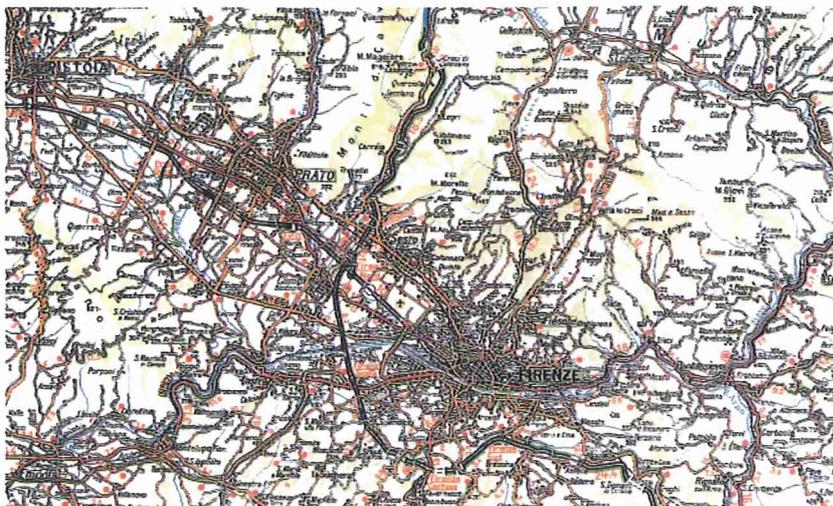
La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

Il gigante è fragile

L'area metropolitana nella storia



LANDO BORTOLOTTI / GIUSEPPE DE LUCA

Storici del territorio

L'area fiorentino-pratese (che in realtà continua fisicamente, ed anche per i rapporti economico- sociali, nel Pistoiese) è storicamente l'area meglio servita da infrastrutture in Toscana. Un insieme di circostanze naturali e storiche ha determinato – dall'epoca romana in poi – il suo destino. Percorsa dal maggiore fiume toscano (quarto in Italia) la conca di Firenze si trova all'incrocio fra le principali direttrici Nord-Sud della nazione, e la principale direttrice est-ovest regionale. È la parte più densamente popolata, e con il veloce inurbamento degli ultimi due decenni alcuni centri urbani di piccole dimensioni – specialmente del contorno fiorentino – si sono espansi fino a diventare città: Scandicci oltrepassa i 50.000 abitanti, mentre Sesto è poco distante da questa soglia, Campi Bisenzio supera i 38.000, mentre Bagno a Ripoli supera i 26.000 abitanti. Gli abitati principali tendono irresistibilmente a fondersi, i servizi sociali divengono comuni a più amministrazioni locali, e in molti casi si spostano verso il centro della pianura, nei comuni di Campi, Sesto, Calenzano. Elemento comune è stato, comunque, l'uso degli assi stradali come veri e propri magneti di coagulo della crescita dell'urbanizzato e, nel corso della seconda metà del Novecento, la presenza spesso di una politica urbanistica assai generosa. Vista dalla pianura, la piana appare come un'unica immensa città, che si dirada fino a sparire solo nel palude di Sesto. In questo secondo dopoguerra si è delineata una geografia urbana del tutto nuova con l'emergere di un tessuto urbano continuo e sovente compatto, esteso da Grassano/Ponte a Ema (Bagno a Ripoli) fino a Fornacelle (Montemurlo), per una popolazione residente di oltre 800.000 abitanti e una popolazione giornaliera presente di oltre 1.100.000 abitanti. E' tuttavia un gigante con una

The metropolitan area in history

by Lando Bortolotti and Giuseppe De Luca

The Florentine-Prato area (which in actual fact continues physically, also in terms of financial-social relationships, into the Pistoia area) is historically the area best served by infrastructures in Tuscany. A set of natural and historic circumstances determined its destiny, from the time of the ancient Romans onwards. Crossed by the major Tuscan river (the fourth in Italy), the Florentine valley is located at the cross between the north-south domestic thoroughfares and the east-west regional thoroughfare. It is the most densely populated part and with quick transport to towns in the past two decades some small built-up areas – especially in the Florentine outskirts – expanded until they became towns. Scandicci boasts over 50,000 inhabitants while Sesto is not far off; Campi Bisenzio has over 38,000 and Bagno a Ripoli over 26,000. Major built-up areas tend to merge, social services become common to several local administrations and, in many cases, they move towards the centre of the plain to the towns of Campi, Sesto and Calenzano. A common element was, anyway, the use of road axes as real magnets to coagulate urbanisation growth and, during the second half of the 20th century, a very generous town-planning policy. Seen from the plain, it looks like a huge town, thinning out until it disappears into the Sesto marshes. In this post-second world war period, new urban geography has loomed up with the emergence of a continuous, often compact

stretch from Grassina/Ponte a Ema (Bagno a Ripoli) as far as Fornacelle (Montemurlo), for a resident population of over 800,000 inhabitants and a daily population of over 1,100,000 inhabitants. It is, however, a very weakly structured giant, in many cases compounded by individual towns. A giant that struggles to define its identity, which is not that of its leader: Florence.

A large metropolitan area, a sort of multi-centre city whose facilities only partially satisfy its current size and complexity, is basically being formed. In our case, the delay in coordinating the various administrations was compounded, in past decades, by the different political leanings of Florence and Prato, and of Florence as opposed to other towns in the area. Just compare it to Bologna to understand the price of these clashes: Florence has neither a large fairground nor an open motorway ring road like the Emilian capital; it does not have a service comparable to "Iperbole" (Internet for Bologna and Emilia-Romagna", the first of its kind in Italy), and it does not have a large airport despite its importance and international fame.

The railway lines were the first modern infrastructures in the area: Florence linked up with Pisa and Leghorn in 1848 and with Prato, Lucca, and Pistoia in 1851. These infrastructures followed the natural historic routes of the Arno and its plain towards the Pistoia district. Its 19th century system was revolutionised with the opening of an artificial corridor through the Bisenzio valley with the construction of the Florence-Bologna direct line, which was completed in 1934. This corridor cut out Pistoia from the major north-south route, strengthening Prato's position. It was repeated with the building of the del Sole motorway and further strengthened by erecting the new high-speed railway line. It was this choice which, by upgrading north-south links, ended up by saddling Florence and its relatively small environs with a major transit infrastructure that was very binding in terms of the population, the city's financial importance and its delicate urban tissue. This group of infrastructures was designed to disperse passing traffic more than to fulfil local relations. This gap overrated the role of roads connecting the plain to outlying towns.

In fact, the increasing importance of road transport (which has greatly surpassed railway transport) has made certain roads become national instead of provincial like the 325 trunk-road, which crosses the plain from north (Prato-Capalle) to south (Signa), badly connected to the Pisa road (the 67 trunk-road. Yet it has not significantly led to the building of new routes. The policy was incremental, except for exceptional cases. An example was the movement southwards to build a sort of

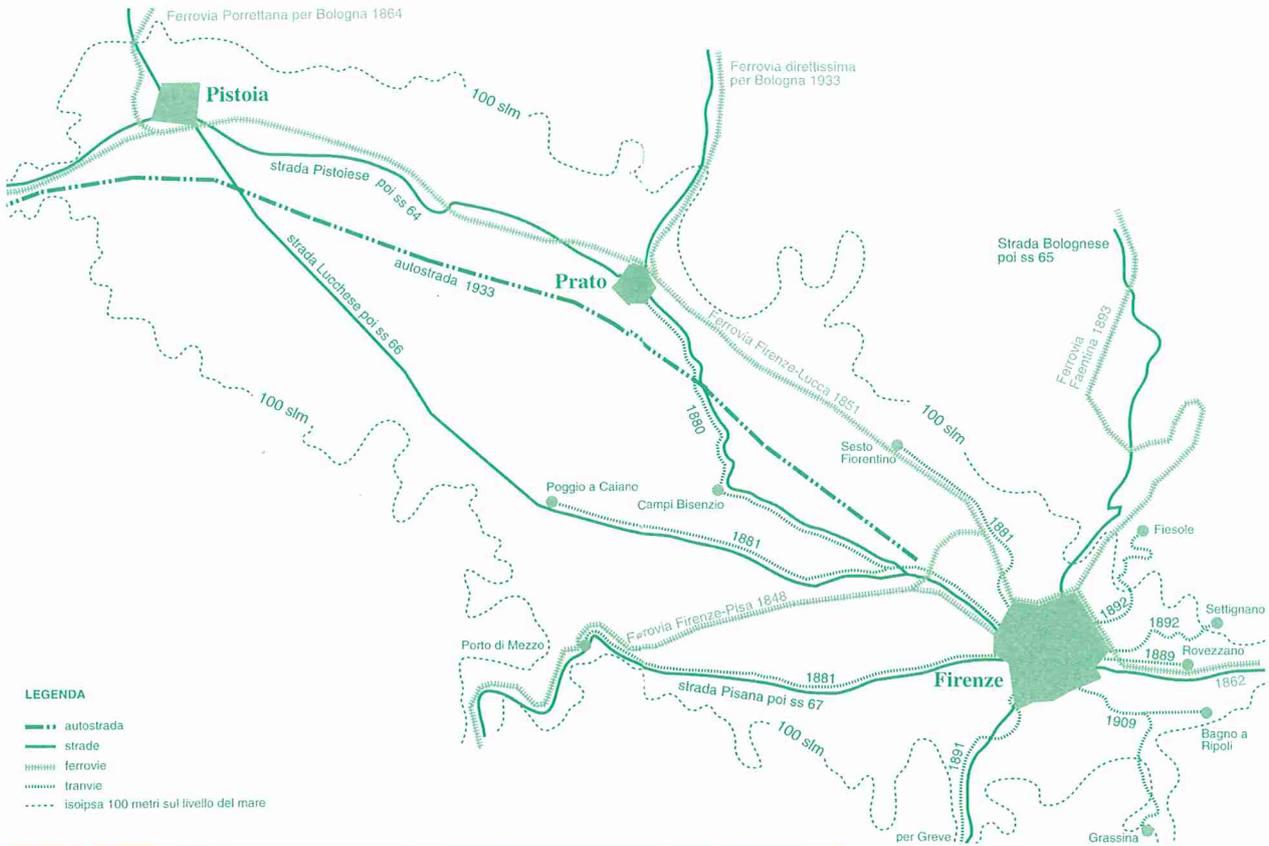
struttura molto debole, in molti casi somma di quelle dei singoli centri. Un gigante che fatica a definire una sua identità, che non sia quella della città leader: Firenze.

In sostanza è in formazione un grande organismo (l'area metropolitana) un sorta di città multicentrica, che solo parzialmente ha strutture adeguate alla dimensione e complessità attuale. Nel nostro caso il ritardo nel coordinamento fra le varie amministrazioni è stato aggravato, nei decenni scorsi, dal diverso colore politico di Firenze e Prato, nonché di Firenze e dei comuni dell'area fiorentina. Basta il confronto con Bologna per far capire il costo di questi contrasti. Firenze non ha una grande area fieristica, non ha una "tangenziale" aperta autostradale, come il capoluogo emiliano, non ha un servizio paragonabile a "Iperbole" ("Internet per Bologna e l'Emilia-Romagna", il primo di questo genere in Italia), non ha un grande aeroporto, nonostante l'importanza e la globalità del nome di Firenze.

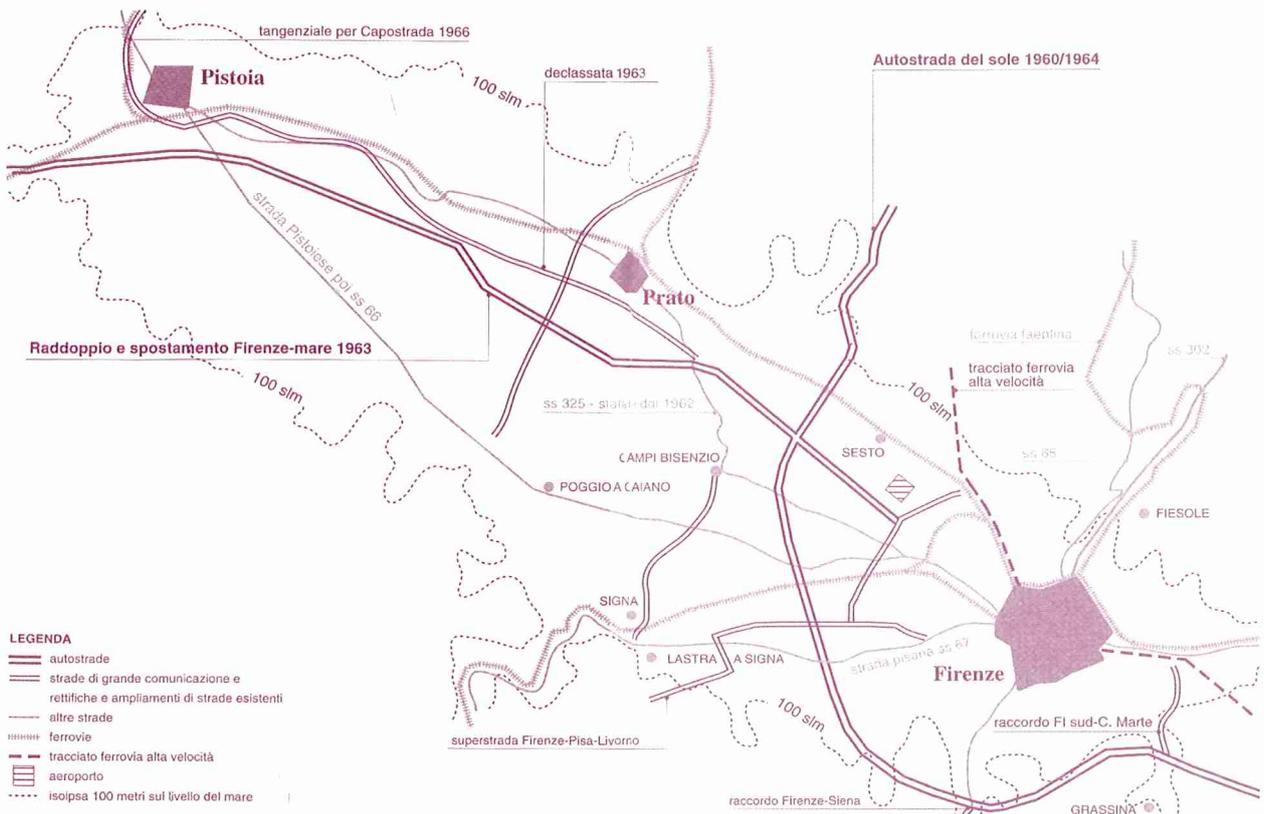
Le linee ferroviarie sono state le prime infrastrutture moderne nell'area: Firenze si collegò con Pisa e Livorno nel 1848, con Prato – Lucca – Pistoia nel 1851. Infrastrutture che seguivano i percorsi storici naturali dell'Arno e della piana verso il pistoiese. L'impianto ottocentesco venne innovato radicalmente, con l'apertura di un corridoio artificiale attraverso la valle del Bisenzio con la costruzione della "direttissima" Firenze – Bologna, terminata nel 1934. Corridoio che ha tagliato Pistoia fuori dal percorso Nord-Sud più importante, e rafforzato la posizione di Prato. Corridoio ribadito con la realizzazione dell'autostrada del Sole e ulteriormente rafforzato con la costruzione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità.

E' stata questa scelta che, migliorando il sistema dei collegamenti Nord-Sud, ha finito per addossare sulla città di Firenze e sul suo territorio, relativamente piccolo, un fascio infrastrutturale di transito molto più importante ed impegnativo rispetto alla quantità di popolazione insediata, all'importanza economica della città, e rispetto anche al suo delicato tessuto urbano. Fascio infrastrutturale disegnato non per assolvere ad un compito di relazioni locali, quanto per smaltire un traffico passante. Proprio questo distacco ha sovradimensionato il ruolo delle strade di collegamento tra i centri della piana e tra questa e i comuni esterni.

Nel campo stradale, infatti, la crescente importanza del trasporto su gomma (che ha superato quello ferroviario da quasi mezzo secolo) ha portato al passaggio da provinciali a statali di alcune strade, come la ss 325, che attraversa la pianura da Nord (Prato-Capalle) a Sud (Signa), rimanendo peraltro mal collegata con la strada per Pisa (la statale 67). Ma non ha portato in maniera significativa alla realizzazione di nuovi percorsi. La politica seguita è stata di natura incrementalista, salvo casi eccezionali. Esempio è stato lo spostamento verso Sud del tratto autostradale Firenze-mare a Sud di Prato, che ha consentito di utilizzare il vecchio percorso per realizzare una sorta di piccola tangenziale longitudinale attraverso la pianura, mancante tuttora del tratto fiorentino.



Lo sviluppo del sistema infrastrutturale nella Piana fiorentina in due successivi rilievi: fine anni 30 (in alto) e anni 90 (sotto).
 Developments of the infrastructure system in the Florentine plain in two subsequent reliefs: late thirties (at the top) and nineties (below).



longitudinal road crossing the plain, which still lacks the Florentine stretch.

The Firenze-mare motorway, opened in 1933, was doubled in the nineteen sixties. It was the only arterial road that provided a visible metropolitan backbone to quick movements across the plain, to the extent of requiring the opening of new gateways: in Sesto Fiorentino and in Prato ovest. The same cannot be said for the del Sole motorway, inaugurated in 1960 for the Florence-Bologna section and in 1964 for the Florence-Rome section. The del Sole motorway cuts the plain more or less between Calenzano and Scandicci and encompasses Florence crossing the hills in the south, just near the city. Edoardo Detti, Florentine town planning councillor at the time, futilely pointed out the risks of this noose. The result is that today the Calenzano-Firenze Sud section is engulfed during peak hours because passing traffic is compounded by local traffic. In fact, the motorway is partially used as a ring road for daily movements. They intend to remedy this drawback by building a third lane, which has already been sighted; however, hindsight being easier than foresight, was the 1982 proposal to deviate the motorway along the Sieve - Mugello valley - picking up the current route in Incisa - not perhaps unreasonable? Once freed, the motorway could really fulfil local connections, also freeing the plain from passing motorcar pollution. The nature of the plain, a basin where air stops flowing, together with the huge concentration of motorcars and trucks (probably over half a million) apart from heating systems leads - in the frequent event of absence of ventilation - to intolerable levels of air pollution and sometimes to smog.

The occupation of the plain by now reduces the possibility of tracing roads and this is launching railway infrastructures again with the creation of so-called undergrounds but also the revival of the tramway network: an underground tramway network built on the Florentine plain between 1880 and 1909 - all converging on Florence - and finally dismantled just after the end of the second world war.

Florence airport is another matter: a successful structure, also due to Florence and Tuscany being tourist attractions. We must not forget that the airport started off in 1929 as a simple "SOS field" for emergency landings of passenger aeroplanes. It was, and still is, too close to town. It is now an international airport, connected to town by buses and not by train like Pisa and Rome. Its dimension and the length of runways was gradually increased but by now it is besieged on three sides by Sesto and Florentine sprawling, and it is certainly not capable of sustaining the area's metropolitan development.

L'autostrada Firenze-mare, aperta nel 1933, è stata raddoppiata negli anni '60 del Novecento. E' stata l'unica arteria che ha dato una ossatura metropolitana visibile per gli spostamenti veloci nella piana, tanto da richiedere l'apertura di nuovi accessi: a Sesto Fiorentino e a Prato ovest. La stessa cosa non può dirsi dell'autostrada del Sole, inaugurata nel 1960 per il tratto Firenze-Bologna e nel 1964 per il tratto Firenze-Roma. L'autostrada del Sole taglia la pianura all'incirca fra Calenzano e Scandicci, e aggira Firenze come un laccio attraversando le colline a meridione, a breve distanza dalla città. I rischi di questo laccio troppo stretto vennero prospettati - senza esito - da Edoardo Detti, allora assessore all'urbanistica del comune di Firenze. Il risultato è che oggi il tratto Calenzano-Firenze Sud è ingolfato tutti i giorni nelle ore di punta, perché, al transito passante, si somma anche il traffico locale. Parzialmente, infatti, l'autostrada viene utilizzata come tangenziale per gli spostamenti giornalieri. A questo inconveniente si intende porre riparo con l'iniziata costruzione di una terza corsia, ma col senno del poi non sembra fosse irragionevole la proposta, avanzata nel 1982, di deviare l'autostrada lungo la valle della Sieve-il Mugello - riprendendo l'attuale percorso a Incisa.

L'autostrada, liberalizzata, potrebbe realmente assolvere ai collegamenti locali, liberando anche la piana dall'inquinamento automobilistico passante. La natura della piana, una conca dove l'aria ristagna, insieme all'enorme concentrazione di auto e camion (probabilmente più di mezzo milione), oltre agli impianti di riscaldamento, porta - nel caso frequente di assenza di ventilazione - a livelli intollerabili di inquinamento dell'aria ed alcune volte alla formazione dello smog. L'occupazione di suolo della piana ormai riduce la possibilità di tracciare corridoi su gomma e questo sta rilanciando i corridoi infrastrutturali ferroviari con la nascita dei cosiddetti treni metropolitani, ma anche la riscoperta della rete tranviaria. Rete tranviaria di natura metropolitana costruita nella piana fiorentina tra il 1880 ed il 1909 - tutta convergente su Firenze - e smantellata definitivamente nei primi anni di questo secondo dopoguerra.

Discorso diverso è per l'aeroporto di Firenze: Struttura che ha incontrato un notevole successo, certo anche per il carattere turistico di Firenze e della Toscana. Non bisogna dimenticare che l'aeroporto è nato male, nel 1929, come semplice "campo di soccorso" per aerei di passaggio in difficoltà. Era (ed è) troppo vicino alla città. Oggi è aeroporto internazionale, ed è collegato con la città mediante autobus, e non per ferrovia come quelli di Pisa e Roma. La sua dimensione e la lunghezza delle piste è stata via via aumentata, ma ormai è assediato da tre lati dalle espansioni urbane di Sesto e Firenze, e non è certamente in grado, così com'è e dov'è, di sostenere lo sviluppo metropolitano dell'area.