UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE

FLORE
Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Introduzione

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

Original Citation:
Introduzione / Pietro Giorgieri. - STAMPA. - (2010), pp. 11-31.

Availability:
This version is available at: 2158/592372 since:

Publisher:
Alinea

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)

12 October 2024

Introduzione

Pietro Giorgieri

«Make no little plan»[1] *Daniel H. Barnham*

Questa raccolta di scritti e contributi relativi al dibattito urbanistico che si è svolto sulla città di Firenze tra il 1975 e il 2010 costituisce la continuazione del precedente volume *Firenze: la questione urbanistica. Scritti e contributi 1945-1975*, a cura di A. Boggiano, R. Foresi, P. Sica e M. Zoppi, edito da Sansoni nel 1982.
Analogamente alla prima raccolta, anche questa è stata elaborata all'interno della Facoltà di architettura dell'Università di Firenze nel Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio, che allora si chiamava Istituto di ricerca territoriale e urbana.
Del primo volume si è mantenuto il formato quadrato, proprio per sottolinearne il carattere sequenziale e per favorire l'accostamento dei due tomi. Ma soprattutto quello che accomuna i due lavori è lo scopo di fornire i materiali necessari per una riflessione organica sulla storia recente della città, sulle sue capacità di rappresentarsi, capirsi ed elaborare idee e progetti di trasformazione e adeguamento al mutare delle condizioni economiche, sociali e culturali.
I due periodi 1945-1975 e 1975-2010 sono molto differenti e appartengono a due diverse fasi storiche dello sviluppo della città. Bernardo Secchi in *La città del ventesimo secolo*[2] tende a considerare la fine degli anni '60 proprio come il lasso storico in cui si «esaurisce e giunge forse al termine» la storia della città moderna, e gli ultimi decenni del secolo scorso, l'inizio delle vicende, ancora in corso, della città contemporanea, caratterizzata in Italia come in Europa da massicci fenomeni di deindustrializzazione, di contrazione demografica e dall'acutizzarsi di fenomeni di segmentazione urbana e territoriale, che non possono più essere considerati «una sorta di modernizzazione imperfetta» ma si palesano come un dato strutturale[3]. La metà degli anni '70 in particolare è individuata, come momento di svolta da David Harvey in *La crisi della modernità* che, commentando *Soft city*[4] di J. Raban, sottolinea come l'importanza del libro – in cui gli agglomerati urbani sono descritti come luoghi attraversati da una forte dissoluzione di ogni senso di gerarchia e omogeneità di valori, tale da renderli ingovernabili – derivi anche dal fatto che «contraddistingue un momento storico: fu scritto [1974 ndr] nel momento in cui si comincia a osservare un cambiamento nel modo in cui, negli ambienti popolari e nei circoli accademici, si parlava dei problemi della vita urbana»[5]. Gli anni '70 infatti segnano il mutamento profondo di una società, della sua cultura e delle sue forme di rappresentazione. Il periodo precedente, iniziato col secondo dopoguerra, è animato dalla speranza, dall'idea della ricostruzione di una società e di una città del tutto nuove, più aperte, giuste e libere. Gli anni successivi sono invece caratterizzati da grandi crisi economiche, politiche,

sociali, culturali, dalla caduta delle tensioni ideali e da un sentimento diffuso dominato dalla «fine delle certezze», come titola un importante libro di Ilya Prigogine[6]. L'immagine urbana corrispondente è quella di una città frammentata, segmentata e frattale; il prodotto della continua, ma mai risolta, sovrapposizione di progetti, codici e linguaggi tra loro molto diversi, se non opposti. Una città risultante dal susseguirsi di eventi casuali, priva di regole, che può essere interpretata ora come la *Collage city*[7] di C. Rowe e F. Koetter – ovvero un assemblaggio di pezzi tra loro intercambiabili –, ora come labirinto – secondo J. Attali un «luogo oscuro in cui la rete di strade potrebbe non ubbidire ad alcuna legge» dove «regnano sovrani il caso e la sorpresa»[8] –, oppure identificata con i 'nonluoghi' di M. Augè, o nella 'città inesistente' di G. Benko o ancora nella *generic city* di R. Koolhaas, in cui lo spazio urbano è *junkspace* – spazio spazzatura – e «la città non esiste più»[9].
La stessa disciplina urbanistica è disorientata, piena di dubbi e contraddizioni, non più capace di elaborare sintesi unitarie e di proporre visioni e percorsi sicuri e convincenti. L' insistita ricerca di una legittimazione fuori dalla propria tradizione disciplinare, che ha pure prodotto un importante arricchimento metodologico e culturale, è la spia evidente del disagio e della profonda difficoltà da cui è attraversata. L'esperienza di Firenze non solo rispecchia questa situazione in modo fin troppo fedele, ma per certi aspetti la anticipa e la amplifica. Già Sica nel presentare il volume del periodo 1945-75 con molta lucidità evidenzia che «L'efflorescenza, negli anni dal '62 [approvazione del piano Detti, ndr] al '75, di tante iniziative settoriali nate dall'interno della città o rimbalzate dall'esterno (università, area direzionale, aeroporto, Direttissima) che sfarfallano in effimeri voli ai margini del Piano regolatore, non ci sembrano invero testimonianza – nei confronti delle circoscritte e talvolta modeste ma più vissute vicende che vanno dalla ricostruzione al chiudersi dell'esperienza lapiriana e del primo centrosinistra – di una accresciuta vitalità di programmi e di idee, e neppure una astutissima strategia del consenso, ma piuttosto il girotondo di un itinerante mosca-cieca, un *tâtonnement* leggermente schizofrenico»[10]. Gli anni che seguono non faranno che aumentare il livello di schizofrenia oltre la soglia di guardia, determinando un 'impazzimento' generale, con la revisione del Piano Detti che andrà avanti per decenni senza di fatto giungere mai a termine e la simultanea elaborazione di importanti proposte urbanistiche tra loro in evidente conflitto. Idee e progetti talvolta persino pregevoli, ma destinati inevitabilmente a disperdersi nella frantumazione del ragionamento, che paradossalmente resta l'unica costante di tutto il periodo. Tanto che il solo atto di sintesi di cui l'amministrazione comunale è stata in grado di dotarsi in questo arco di tempo è il Piano Vittorini: e forse perché si tratta di un piano che accenna soltanto a elaborare un'idea di città proiettata al futuro, gravato com'è dal difficile compito di ricomporre e dare un minimo d'ordine alle variegate proposte e sollecitazioni che da tempo agitavano la scena urbana. Inoltre, in quanto piano urbanistico di ambito comunale, esso nasce già

debole e con un orizzonte troppo limitato. La struttura urbana e territoriale è infatti così palesemente cambiata che ora, come non mai, appare indispensabile leggerla e progettarla almeno alla scala metropolitana.
Per altro, le scelte più caratterizzanti proposte dal Piano Vittorini non sono mai state attuate, da quella 'realistica' di collocare la stazione dell'alta velocità a Campo di Marte – che la Giunta Primicerio si affretta a spostare, in modo non meno discutibile, nell'area ex 'Squadra rialzo' tra viale Belfiore e viale Redi e la Giunta Domenici sposta ancora più a nord, nell'area ex Macelli –, alla romantica proposizione della 'murazione verde', una sorta di nuovo limite della città che avrebbe dovuto collegare i grandi sistemi ambientali circostanti.
Il periodo si chiude, forse non casualmente, con le dimissioni del responsabile del nuovo Piano strutturale, dell'assessore all'Urbanistica e con un Consiglio comunale che, alla metà del 2009, conclude il suo mandato senza approvare il nuovo strumento già adottato due volte, aprendo così la porta ad un suo ripensamento generale. Un piano in larga parte generico e privo delle scelte necessarie a disegnare una adeguata strategia di ristrutturazione urbana, che nel suo perdersi bene rappresenta questo lungo periodo di occasioni mancate per costruire una nuova città.

La struttura e i contenuti del volume

Il concitato susseguirsi di idee, proposte e progetti, di diverso spessore e qualità – alcuni di indubbio valore, ma comunque il più delle volte confinati entro ambiti settoriali molto specifici – ci ha consigliato di organizzare questa raccolta di scritti in modo diverso dal precedente volume, ordinandoli per temi, anziché cronologicamente. Questa laboriosa operazione di raccolta, selezione e riorganizzazione di materiali altrimenti dispersi, molti dei quali di non facile reperimento e di scarsa circolazione, estremamente eterogenei per taglio e formato, elaborati con finalità differenti e ad opera di autori di diversa notorietà (tra cui alcune figure di spicco della cultura urbanistica nazionale e internazionale come Detti, Michelucci, Sica, Zevi, Astengo, Campos Venuti, Vittorini, Cervellati, Portoghesi, Secchi, Krier, Rogers, Foster, ecc.) ci restituisce, pur tra molte zone d'ombra, un minimo di ordine logico tra le vicende di un periodo altrimenti difficile da interpretare, permettendo dunque di svolgere, con maggiore consapevolezza, un bilancio non solo sulle trasformazioni urbane avvenute in questi ultimi decenni, ma anche sulle capacità della città di produrre e perseguire idee e progetti. Nel suo insieme, la lettura di questo materiale ci propone un ventaglio ampio – per quanto frammentario e spesso contraddittorio – di sollecitazioni e di temi su cui tornare a riflettere, di idee certo in parte da rivedere, ma da cui forse anche ripartire, di scelte non effettuate ma che potrebbe essere utile riconsiderare, di errori commessi da cui trarre lezioni per il futuro, primo fra tutti quello di ricominciare ogni volta da capo senza lasciare crescere e maturare le idee e le esperienze.

La prima sezione del volume affronta il tema degli strumenti urbanistici comunali. È quella che offre una visione più generale del periodo, di cui fornisce anche una cronologia dei principali avvenimenti, che Zoppi conduce attraverso «un raffronto continuo fra contesto legislativo nazionale e regionale di scelte operate – o previste e non operate – sul territorio comunale» oltre che con un approfondimento sul mutamento del concetto stesso di piano urbanistico. Il saggio evidenzia come si sia progressivamente affievolita la forza riformatrice dell'urbanistica fiorentina fino a svanire del tutto nei meandri di contrattazioni sganciate da una qualsiasi idea di città o a ridursi addirittura a inseguire idee e progetti portatori di esclusivi interessi particolari, di corto respiro e fuori dal «necessario quadro programmatico», che mai riesce a sedimentarsi e tradursi in effettivo piano urbanistico. Lo stesso Piano strutturale elaborato dalla amministrazione Domenici è lucidamente visto come un'altra «occasione non colta» per elaborare una autonoma strategia di sviluppo della città in grado non solo di farla stare al passo con la vivacità delle altre città europee, ma di proporla come modello «innovativo e seducente».
La sezione antologica allegata al capitolo comprende i contributi di alcuni dei principali protagonisti, da Astengo e Campos Venuti a Vittorini, consulenti in fasi diverse del Comune per la revisione del Piano Detti, a Bougleux, assessore all'Urbanistica della giunta Primicerio. Sono materiali di prima mano che evidenziano in modo efficace la diversità delle strategie perseguite. A questi si aggiungono i contributi di Cusmano, *Il nuovo Piano di Firenze*, di Di Pietro su *La cultura del Piano* e di Lombardi sul *Decentramento delle funzioni culturali e riqualificazione urbana a Firenze*, che, pur affrontando temi distinti in tempi differenti e con valutazioni anche opposte, forniscono pertinenti valutazioni sui processi di trasformazione che investono Firenze. In particolare, Cusmano sottolinea l'importanza del Piano preliminare del 1985, che segna la ripresa della cultura del piano e una nuova attenzione alla riqualificazione diffusa della città esistente attraverso il recupero delle aree industriali dismesse. Di Pietro invece, partendo dalle stesse premesse sulla centralità del tema della riqualificazione urbana, si sofferma sulla necessità per Firenze di «togliere anzichè aggiungere», di «allentare la maglia anzichè ingessarla definitivamente "introducendo" funzioni congestionanti come uffici e supermercati secondo localizzazioni, poi, del tutto casuali come quelle delle industrie dismesse».
Lombardi infine ricorda il lavoro prezioso svolto dalle circoscrizioni – i quartieri di allora – che, nei primi anni '80, propongono una serie ampia di ipotesi urbanistiche, alcune delle quali di indubbio interesse: un grande sforzo di «progettazione di dettaglio» su cui, sia la bozza di Prg di Campos Venuti che il Prg di Vittorini adottato nel '93 risultano particolarmente evasivi, come appare evidente dal modo generico con cui entrambi i piani trattano le problematiche inerenti il tema dell'organizzazione delle funzioni culturali.

Maggiormente dirette alla lettura delle trasformazioni fisiche e materiali che segnano e connotano la città nei decenni in esame sono invece le sezioni centrali del volume. In *La frammentazione urbana tra riuso e nuove espansioni senza città* – che introduce la seconda sezione dedicata alla città contemporanea – Giorgieri affronta il tema dei processi di formazione e trasformazione che caratterizzano le parti urbane di più recente edificazione. Il contributo, che cerca di superare letture troppo sbrigative in cui l'assenza di qualità dei nuovi insediamenti viene attribuita unicamente ai fenomeni speculativi e al travisamento dei piani, evidenzia come importanti parti della città di Firenze in realtà siano state interamente progettate e realizzate dagli enti pubblici e su suoli sottratti alle logiche di mercato, con risultati non molto diversi da quelli in cui hanno agito indisturbati gli operatori privati. Sono dunque necessarie spiegazioni nuove e più complesse, che coinvolgano un più ampio gruppo di attori e sollevino questioni più generali: il ruolo giocato delle amministrazioni pubbliche, la loro capacità di produrre città abitabili, l'inadeguatezza della cultura urbanistica e architettonica del periodo di fronte alla duplice necessità di continuare a produrre città e di fornire risposte adeguate ai bisogni emergenti di abitazioni più luminose, meglio esposte, di più facile accessibilità e con più spazio verde intorno.
Nello stesso saggio inoltre è svolto un bilancio critico sul recupero delle aree dismesse, – area Fiat in primis – evidenziando come una grande occasione di ristrutturazione e rinnovo della città si sia dispersa in singole operazioni che non hanno mai guardato oltre il perimetro dei propri lotti di intervento: operazioni da cui non solo non si coglie il senso generale del vasto programma di trasformazione urbana messo in atto, ma da cui neppure emergono esempi, o almeno frammenti, di qualcosa che abbia un qualche interesse urbano o anche semplicemente architettonico.
I testi allegati al capitolo sono di vario tipo e per comodità di lettura sono stati divisi in tre gruppi. Il primo è riferito alla formazione della città contemporanea e della 'città pubblica' in particolare. Vi è sull'argomento una penuria non solo di proposte ma anche di analisi o di semplice rappresentazione dei fenomeni in atto, che testimonia la difficoltà ad ogni livello di confrontarsi con questo tema. Fra i pochi testi individuati sono stati inseriti: la relazione del Progetto guida per la riqualificazione delle Piagge di De Carlo, che propone, con molta misura, di riannodare uno dei tessuti di edilizia pubblica più disarticolati della città, offrendo un canovaccio utile anche in altre situazioni e il breve scritto di Giorgieri sulla necessità di realizzare luoghi di identità e aggregazione sociale – il sistema delle nuove centralità – anche nelle aree periferiche per creare una città più equilibrata e vivibile.
Il secondo gruppo di scritti, decisamente il più ricco, riguarda le vicende, a lungo intrecciate, dell'area Fiat a Novoli e di quella Fondiaria a Castello, su cui per molti anni si è focalizzato il dibattito urbanistico. Dei moltissimi contributi prodotti sull'argomento, nel volume ne sono stati inseriti solo alcuni, ma pienamente

rappresentativi delle diverse posizioni. Sono quelli di Campos Venuti, Cervellati, Ventura, Savi, Di Pietro, Zevi e un articolo più recente di Di Benedetto.
Tra questi, fortemente critico è Campos Venuti, impegnato nella relazione del nuovo Prg fino al 1991, che colloca la vicenda della variante Fiat-Fondiaria all'interno di una serie di esperienze in atto a livello nazionale di urbanistica contrattata o di *deregulation* urbanistica. A tali impostazioni viene contrapposta quella del 'piano riformista', unico portatore di una visione generale e dell'interesse pubblico che, applicata nel preliminare e nella bozza di Prg del 1985-1989, prevede per le due aree in questione il dimezzamento delle cubature, pur mantenendo la scelta di collocarvi alcune importanti funzioni come quella del Palazzo di giustizia e del polo espositivo.
Valutazioni ancora più radicali e con toni decisamente forti sono espresse da Cervellati, che indica i due progetti Fiat e Fondiaria come «esempi emblematici del più clamoroso fallimento dell'urbanistica italiana di questo fine secolo», riflesso di una «crisi politico-amministrativa per certi aspetti più drammatica di quelle che consentirono la devastazione della Valle dei Templi di Agrigento o il "sacco" periferico della capitale»; con queste premesse, della Variante Fiat-Fondiaria non viene naturalmente salvato nulla, neppure le ipotesi di delocalizzazione delle funzioni dal centro storico, in quanto sarebbero immediatamente sostituite da «funzioni turistico-mercantili», produttrici di una congestione ancora maggiore.
Posizioni sempre molto critiche, ma riferite solo all'area di Castello, sono espresse da Ventura in *Il progetto Castello de La Fondiaria*, che ripercorrendo l'intera vicenda arriva a considerare del tutto errate sia la scelta del sito, sia la misura del progetto (definito «del tutto fuori dimensione»), sia le scelte morfologiche delle diverse proposte progettuali succedutesi nel tempo, basate sull'idea di riprendere la maglia ortogonale della centuriazione romana, ignorando del tutto due secoli di «storia densa di stratificazioni, di segni e testimonianze…».
Savi invece, attraverso una lettura storica delle vicende ottocentesche e novecentesche della città, arriva a posizioni diametralmente opposte, legittimando le ragioni che rendono pertinente e necessario l'intervento a Castello, che per altro riguarda un «lembo di una desolata pianura».
In *Le ragioni di una scelta*, Di Pietro argomenta i contenuti del Piano particolareggiato di Castello da lui elaborato nel 1990 e, partendo dall'analisi degli insostenibili processi di terziarizzazione in atto nel centro storico, evidenzia come in un momento in cui «la Toscana si sta trasformando in un centro ricreazionale europeo», il progetto Fondiaria avrebbe potuto rappresentare una svolta nella storia recente di Firenze, con «la città capitale che prende in mano il proprio destino in termini di rinnovamento e di operosità».
Alle vicende dell'area Fiat a Novoli è invece riferito il breve contributo di Zevi, estensore della variante Fiat-Fondiaria e consulente della stessa Fiat, che in *Firenze: la demagogia vince sull'urbanistica*, documenta il complesso lavoro svolto intorno

al progetto di Novoli a dimostrazione, da una parte, della serietà dell'operazione intrapresa e, dall'altra, dello spreco di risorse anche intellettuali che ha comportato l'improvviso e demagogico blocco dei progetti. In un periodo del tutto diverso, quando i cantieri sono ormai aperti e si iniziano a vedere le prime realizzazioni, Di Benedetto, allora responsabile del settore urbanistico del Comune di Firenze, in *Novoli: la nuova architettura italiana a Firenze*, traccia un bilancio da cui risultano particolarmente positive le scelte urbanistiche che hanno portato all'intervento – secondo l'autore in «sostanziale continuità con quelle del precedente Piano Detti» –, il disegno urbano proposto da Krier e la qualità stessa delle realizzazioni.
Nello stesso gruppo di saggi rientrano il resoconto di un dibattito tra Aymonino, Bordogna, Camarlinghi e Canella, su *Chi disegna la città?*, ricco di riflessioni specificatamente disciplinari, e alcuni brevi documenti, come lettere ed estratti da relazioni di progetto, dei principali protagonisti del periodo, tra cui Halprin, Michelucci, Erskine, Ricci, Krier, Natalini e Rogers: significativi, non solo per l'autorevolezza degli autori, ma perché offrono la possibilità di leggervi le differenti idee di città da loro perseguite.
Altri due brevi scritti di Michelucci, apparsi alla fine degli anni '80 – e quindi agli inizi della vicenda Fiat-Fondiaria – su due numeri della V serie della «Nuova città» (la rivista da lui fondata nel '45, che ha rappresentato uno dei principali 'luoghi' di dibattito sulle scelte urbanistiche fiorentine) si segnalano per i loro contenuti ricchi di spunti, che invitano ancor oggi alla riflessione. Nel primo di questi, *Dalla cupola alla periferia,* Michelucci non solo sfata alcuni luoghi comuni assai diffusi – affermando ad esempio che non tutti gli edifici che abbiano superato una certa età debbano essere considerati di per sé un valore – ma soprattutto mostra la piena consapevolezza, ancora oggi assolutamente minoritaria, di come «solo la periferia, acquistando una identità, possa ridare valore al centro storico».
Il secondo, *Un palazzo per la giustizia?*, è poi così attuale che non solo sorprende, ma in alcuni passaggi addirittura inquieta. Basti ricordare quello in cui l'architetto, già quasi centenario, motiva il suo rifiuto all'incarico per il nuovo Palazzo di giustizia con il rischio «di creare un contenitore fuori tempo, fuori misura e forse anche inutile a coloro che dovranno essere i più diretti fruitori».
Anche il terzo gruppo di contributi – dedicati al recupero delle numerose altre aree dismesse inserite nel tessuto cittadino – è nell'insieme piuttosto scarno. Se si esclude il caso dell'area Fiat, non troviamo affatto la ricchezza di analisi e di dibattito a cui il rilievo del tema farebbe pensare. Un bilancio sistematico e documentato è comunque fornito dal lavoro di Innocenti, che con puntualità definisce la dimensione delle trasformazioni avvenute o in atto su un cospicuo numero di aree e complessi edilizi di diversa dimensione e collocazione urbana. Considerazioni di ordine più generale sono infine svolte da Biagi nella relazione svolta al convegno organizzato a Firenze dall'Associazione aree urbane dismesse – Audis – nel febbraio 2003.

La terza sezione è riferita al tema della trasformazione del patrimonio edilizio e architettonico del centro storico, a proposito del quale Di Pietro pone innanzitutto l'accento sulla sistematica incapacità delle diverse amministrazioni ad elaborare un piano organico, pure in presenza di un centro storico di straordinaria importanza come quello di Firenze, e come l'assenza di una visione d'insieme abbia prodotto una confusione normativa priva non solo di efficacia ma anche di coerenza interna. Il saggio, che parte dall'assunto dell'indissolubile rapporto tra conoscenza e progetto, evidenzia inoltre come la classificazione sistematica e puntuale del patrimonio storico architettonico sia il fondamento per la costruzione di un piano in grado di stabilire un legame di congruenza fra tipologie edilizie e funzioni ammissibili: condizione ineludibile per conferire sostenibilità ai processi di riuso e trasformazione che investono questa delicata e particolare parte di città.
I testi allegati al capitolo hanno caratteristiche diverse e possono essere suddivisi in due distinti gruppi. Il primo, che affronta tematiche più generali, è costituito dagli articoli di Adriani, Koenig e Marchetta. Il lavoro di Adriani, *La restituzione di Firenze* ha un taglio metodologico e si sofferma in modo particolare sulla necessità di un inventario sistematico di tutto il patrimonio storico, architettonico e paesaggistico, la cui redazione è considerata come «condizione pregiudizievole della "restituzione" di Firenze – città e territorio – alla sua misura umana».
Diverso per impostazione e finalità, il contributo di Marchetta *La trasformazione del centro storico* fornisce una serie di dati quantitativi quanto mai utili alla comprensione delle funzioni presenti al suo interno, da cui emerge un quadro dello stato attuale, non solo articolato e complesso ma anche poco rispondente alle più ricorrenti rappresentazioni: ne discende la necessità di seri approfondimenti al fine di valutare l'effettiva compatibilità delle diverse attività non residenziali con le caratteristiche peculiari del centro storico. Di indubbio interesse è infine il breve articolo di Koenig che con ironia e lungimiranza si interroga, già nell'83, sui processi di mercificazione e banalizzazione dello spazio pubblico indotti da iniziative solitamente considerate meritorie come le pedonalizzazioni.
Il secondo gruppo di scritti documenta aspetti e casi specifici, sia pure di grande rilievo, come l'uso della Fortezza da Basso, il progetto dei Nuovi Uffizi, il recupero delle Murate e la normativa urbanistica ed edilizia che regola gli interventi nel centro storico. Al riuso della Fortezza sono dedicati tre contributi di taglio prettamente progettuale, elaborati in differenti periodi e con diverse finalità, che bene illustrano il grande interesse da sempre suscitato da questo straordinario complesso architettonico.
Il primo è di Portoghesi, che in *Ricerca progettuale sulla Fortezza da Basso* propone l'idea di reintegrare il complesso alla città sottraendolo agli usi specialistici cui è destinato e di trasformare il suo spazio interno in un suggestivo e grande «giardino abitato». Il secondo, molto succinto, contempla *Tre proposte per la Fortezza da Basso* avanzate da Ungers nel 1988, ovvero la sua utilizzazione come «città culturale»

– con la realizzazione di un grande teatro, scuole, biblioteca, atelier per artisti ed altre attrezzature culturali –, come «area espositiva» – con la proposta di una grande copertura che avrebbe inglobato interamente gli spazi interni – , oppure come «giardino pubblico alla sommità di un garage parcheggio»: una struttura multipiano che avrebbe riempito la Fortezza fino alla sommità delle mura sul modello del Forte Belvedere. Infine, la successiva proposta di Giustiniani e Maschietto che, all'interno di un più ampio progetto di riqualificazione urbanistica denominato 'Parco degli scambi', propongono il mantenimento della destinazione fieristica e «la riqualificazione delle strutture espositive e congressuali, per le quali Firenze può sfruttare la sua alta rendita di posizione».
Il tema della ristrutturazione e dell'ampliamento degli Uffizi è affrontato nel lavoro di Petrioli Tofani che ripercorre con ricchezza di informazioni la lunga vicenda dal trasferimento dell'Archivio di stato alla fine degli anni '70 fino al progetto Nuovi Uffizi, attualmente in corso di realizzazione e con esiti ancora aperti, di cui la contrastata pensilina di Isozaki costituisce solo l'aspetto più appariscente.
Al sofferto recupero delle Murate sono riferiti sia la breve scheda di Dambrosio – in cui si elencano le tappe salienti di una delle poche operazioni di un certo rilievo, che sia pure con qualche incertezza progettuale e non poca lentezza, sta producendo risultati apprezzabili –, sia il contributo di Michelucci *Le emergenze della città,* in cui considerazioni specifiche su come restituire le ex carceri alla città vengono arricchite da riflessioni più ampie sull'essenza stessa degli organismi urbani e sulle finalità del lavoro dell'architetto.
Infine, alla complessa problematica della normativa che regola gli interventi sugli edifici di valore storico e architettonico fanno riferimento sia il documento della Commissione regionale tecnico amministrativa, che interviene in modo particolarmente critico sulle norme del Piano Vittorini, sia l'articolo di Tonietti e Barthel *Una disputa urbanistica: il caso di via Finiguerra a Firenze*, che riferendosi a un caso recente e molto discusso di demolizione e ricostruzione di edifici 'minori' del centro storico, fa emergere in modo puntuale la debolezza dell'attuale normativa e la necessità di stabilire nuove regole, più articolate e pertinenti, al fine di non compromettere irrimediabilmente il fragile equilibrio di un tessuto già troppo denso, che non ha certo bisogno di interventi di ulteriore densificazione, ma piuttosto del suo contrario.

Alla sezione sul centro storico ne seguono altre tre sempre riferite all'argomento della trasformazione fisica della città, che approfondiscono tematiche più specifiche e settoriali ma che, per il loro rilievo nei processi di riorganizzazione della città, meritano una particolare considerazione: l'università, i servizi sanitari e il verde.
All'università è dedicata la quarta sezione, in cui Rossi Prodi e Fialà mostrano come il periodo in esame si caratterizzi come una fase di grandi trasformazioni per l'Ateneo

fiorentino, che si rispecchiano in un'eccezionale espansione di ruolo e dimensione, con una diffusione delle sue sedi all'interno dell'area metropolitana, mentre in passato le attività didattiche e di ricerca si concentravano esclusivamente nel centro storico e a Careggi. Si afferma infatti «un modello territoriale e organizzativo strutturato per poli»: quello biomedico a Careggi, le Scienze sociali a Novoli, le materie scientifiche a Sesto, quelle umanistiche e la Facoltà di architettura nel centro storico. Nel saggio si illustrano i principali interventi edilizi connessi a questo vasto programma di riorganizzazione, da cui emerge come l'università sia la più importante 'fabbrica' di architetture della città.
Sull'argomento – dopo un periodo di grande attenzione tra il finire degli anni '60 e la prima metà dei '70 – la pubblicistica più recente è stata piuttosto ridotta, se si escludono i diversi interventi di Cardini, a cui si devono infatti due dei quattro contributi inseriti nella sezione antologica. In *Rapporto Università territorio e innovazione* l'autore sottolinea come il ruolo crescente dell'università quale centro di ricerca e formazione nella società contemporanea vada utilizzato come strumento di riqualificazione territoriale, a maggior ragione in una realtà come quella toscana che è già «configurata storicamente secondo un modello di cultura diffusa nel territorio». Nell'altro, *Università e configurazione urbana*, dopo una sistematica e chiara ricostruzione storica dei rapporti fra l'università e la città di Firenze, dal primo insediamento medievale ad oggi, l'attenzione viene posta sulla definizione del concetto di 'polo', alla base delle scelte organizzative assunte dall'istituzione, che «niente ha a che fare con quelli di "città universitaria" o di "campus", concetti ormai superati in tutto il mondo nella ricerca dei rapporti migliori da stabilire tra città e insediamenti universitari».
Una ricognizione sui programmi e sui progetti edilizi attualmente in corso di attuazione nei quattro diversi poli didattico-scientifici è svolta nel breve scritto di Del Nord, abstract del corposo volume di presentazione del Master plan degli insediamenti universitari pubblicato nel 2005.
Carbone in *Il ruolo dell'Università e delle Istituzioni culturali nell'area fiorentina*, infine legge i processi di ristrutturazione dell'università all'interno di una più vasta valutazione dei fenomeni di trasformazione urbana e territoriale. Particolare evidenza viene data alla verifica dei rapporti, che risultano alquanto aleatori, tra le previsioni del Piano strategico e quelle formulate contemporaneamente dal Piano strutturale, che pure nella seconda versione del 2007 non sembra mostrare particolare attenzione ad un tema di così grande rilievo.

La quinta sezione, *I servizi sanitari,* si apre con un saggio di Aleardi – *La sanità: dalle cittadelle della salute al servizio ospedaliero metropolitano integrato* – che analizza le notevoli trasformazioni di cui è stato oggetto il settore, messe in relazione con una diversa concezione del servizio via via affermatasi nell'arco di tempo considerato e

con il succedersi delle diverse ipotesi che hanno interessato le principali strutture ospedaliere, da S. Maria Nuova a Careggi. Il testo evidenzia come si sia così formato un sistema di servizi aperto e articolato, ma anche come alcune problematiche, relative soprattutto al rapporto fra grandi attrezzature e tessuto urbano, non siano state pienamente colte.
La ricca sezione antologica contiene testi a carattere generale, che affrontano il nodo del rapporto fra città e ospedali, insieme a scritti rivolti prevalentemente ad illustrare specifiche situazioni. Al primo gruppo appartengono sia il saggio di Massa e Preti *Urbanistica e ospedali. Il caso di Firenze*, che quello di Geddes da Filicaia *Il sistema ospedaliero fiorentino tra passato e futuro*. Massa e Preti pongono al centro delle loro argomentazioni la necessità di «un insieme coordinato di operazioni precise di riqualificazione, capaci di incidere oltre che sulla qualità dei servizi e delle prestazioni, sui rapporti tra rete ospedaliera e città», individuando una serie di proposte di riorganizzazione delle strutture esistenti, tra cui la parziale trasformazione di S. Maria Nuova in museo e la realizzazione di un nuovo nosocomio nel nord-est della città, in una vasta area attualmente occupata dalla caserma militare Predieri. Geddes da Filicaia, con un taglio più storico, ricostruisce con precisione le complesse trasformazioni che hanno investito le diverse strutture ospedaliere fiorentine nei vari periodi, fino a quelle generate dalla riforma sanitaria degli anni '70 o avviate col Piano straordinario collegato alla legge finanziaria del 1988.
Tra i contributi riferiti a tematiche più specifiche, tre hanno come oggetto la vicenda del recupero del vasto complesso costituito dall'ex ospedale psichiatrico di San Salvi, a testimonianza della delicatezza e complessità del tema. In *S. Salvi: una proposta per la città*, Rossi propone l'inserimento di diversi servizi e funzioni tra cui anche «una aggregazione residenziale [...] in modo da costituire un sistema equilibrato cui ovviamente affiancare quote proporzionali di terziario» con l'obiettivo di «costruire la città». Finalità analoghe sono espresse anche in *S. Salvi: s'avanza il non progetto* di Aleardi, Marcetti e Solimano, i quali, dopo aver messo in evidenza le straordinarie potenzialità dell'ex manicomio ad essere trasformato da luogo 'recinto' a spazio aperto e integrato con il tessuto circostante, pongono l'accento sulla necessità di interrompere la «silenziosa occupazione di reparti da parte degli uffici dell'azienda sanitaria che rischia di vanificare ogni sforzo di un recupero di San Salvi alla città.»
Cocchi e Melosi in *Effetto città* illustrano infine le scelte effettuate dal Piano urbanistico esecutivo dei primi anni 2000, che oltre al recupero del complesso e alla salvaguardia della sua struttura morfologica, si pone l'obiettivo di garantire un'ampia permeabilità con l'intorno e di farlo divenire «cerniera tra la via Aretina, la zona di Campo di Marte e le emergenze della fascia est di Firenze».
Ad illustrare *La sostenibilità urbana del Piano di riqualificazione del polo ospedaliero e universitario di Careggi a Firenze* è dedicato il contributo di Donati, che si sofferma sui criteri che hanno portato alle grandi trasformazioni, tuttora in corso, del

principale insediamento ospedaliero della Toscana, di cui il nuovo padiglione d'ingresso – attualmente in fase avanzata di costruzione – costituisce l'elemento di maggior qualità architettonica, conferendo al complesso il valore urbano che gli compete.
Chiude la rassegna *Il nuovo polo pediatrico fiorentino. Orientamenti per l'ospedale dei bambini* a cura della Fondazione Michelucci, e *Un percorso nuovo per il nuovo ospedale dei bambini* di Bernabei che illustrano i criteri decisamente innovativi che hanno ispirato la nuova struttura ospedaliera Meyer.

Il tema del verde è trattato, nella sesta sezione, da Valentini, a partire dall'individuazione di quattro ambiti territoriali di verifica e valutazione: la collina, la pianura, il fiume e la città. Dal bilancio effettuato risulta che il tema non ha mai assunto la necessaria considerazione da parte dell'amministrazione pubblica, nonostante l'importanza da tutti riconosciuta alle problematiche ambientali.
Il grande progetto del parco della piana, vero cuore della nuova città metropolitana è ancora tutto da fare, se si eccettua una prima 'cellula' di cinque ettari nel comune di Sesto Fiorentino. L'intensificarsi negli ultimi anni delle iniziative progettuali e del relativo dibattito (in particolare su iniziativa della Regione Toscana) segna tuttavia una positiva ripresa d'interesse su questo tema.
Un bilancio non brillante riguarda anche il verde pubblico urbano, assai frammentario e di scarso valore se si eccettua l'eredità dei grandi parchi storici, a proposito dei quali il recente restauro del giardino Bardini rappresenta l'intervento più significativo, e il nuovo vasto parco di Novoli, anche se in questo caso la qualità progettuale è, giustamente, oggetto di forti critiche.
Risultati più interessanti hanno riguardato invece il progetto del parco dell'Arno, i cui aspetti più qualificanti sono il recupero dell'ampia area dei Renai a Signa e la realizzazione di un significativo sistema di percorsi ciclopedonali lungo le sponde.
L'ipotesi di valorizzare il considerevole patrimonio paesaggistico delle colline recuperando la rete minuta dei percorsi storici e l'accessibilità pubblica resta invece, ad oggi, completamente priva di attuazione.
La sezione antologica è composta da contributi prevalentemente diretti a illustrare temi specifici: il verde urbano, le Grandi Cascine, il parco della piana, quello dell'Arno, il recupero delle colline alla fruizione pubblica.
Dedicato ad illustrare le linee guida di un progetto di grande valore urbano e paesaggistico, rimasto sulla carta, quello delle Grandi Cascine, è lo scritto di Ferrara, che illustra sia le operazioni necessarie alla riqualificazione del parco storico, sia le modalità per il suo ampliamento nell'area dell'Argin Grosso, sulla riva opposta dell'Arno, «che è da tempo immemorabile destinata a parco pubblico» ma per la quale nulla di concreto è stato ancora realizzato.
Alla lunga vicenda del parco metropolitano fiorentino fa riferimento il contributo di Summer che nel testo *Il parco della piana: il senso di un progetto*, oltre a chiarire

come il parco sia un'occasione per 'rimodellare' il sistema insediativo e ambientale dell'intera piana, propone su una base di foto aeree una simulazione di quello che potrebbe essere il risultato finale, riportata all'interno del saggio introduttivo di Valentini.
Altri due contributi sono centrati sulla realizzazione del parco dell'Arno. Zoppi, in *Un modo diverso di vedere Firenze*, evidenzia sia la ricchezza di elaborazioni che ha interessato l'Arno – dalle proposte di Rogers, al concorso *Arch Under 35* con cui nel 1986 sono stati chiamati a confrontarsi molti giovani architetti europei – così come le straordinarie potenzialità che questo fiume ancora offre alla riqualificazione dell'immagine urbana, soprattutto nelle aree di più recente edificazione. Guccione, partendo da un breve excursus su alcune delle esperienze europee più significative di parchi fluviali, si sofferma sulle peculiarità del caso fiorentino, in cui il sistema idrografico dell'Arno costituisce «l'asse portante del sistema delle aree verdi dell'area metropolitana», e i paesaggi collinari e di pianura – che non possono essere letti «solo come cornice o sfondo del parco fluviale» – diventano essi stessi «territorio-parco». Infine Boggiano, in *Una proposta di metodo per la gestione a parco del paesaggio collinare*, delinea le strategie per la riappropriazione culturale dei valori storici ed ambientali delle colline fiorentine attraverso un attento progetto di recupero del sistema dei percorsi storici.

Alla ricostruzione dell'evolversi del difficile tema della mobilità è diretto il lavoro di Alberti, che costituisce la settima sezione. Il tema è particolarmente spinoso per l'urbanistica fiorentina da quando lo stesso Piano Detti uscì mutilato dall'approvazione ministeriale nel lontano 1967 proprio per quanto riguarda le sue scelte infrastrutturali più coraggiose: lo spostamento del tracciato ferroviario, che taglia in due la città, sotto le colline settentrionali (trasformando l'attuale sedime in 'asse attrezzato di scorrimento', con funzione di scolmatore rispetto ai viali del Poggi) e la conseguente collocazione della stazione principale all'interno di un nuovo *core* urbano a Castello, sulla principale direttrice dello sviluppo metropolitano. Il saggio evidenzia come alle diverse fasi politiche che si sono succedute nell'arco di tempo esaminato abbiano corrisposto approcci e progettualità molto diverse in ordine ai nodi rimasti irrisolti dalla fine degli anni '60. Col risultato paradossale che, a fronte di una mole eccezionale di progetti, programmi, accordi stipulati a vari livelli istituzionali che si sono accumulati negli anni, solo pochi interventi (residui di strategie continuamente rimesse in discussione e quindi non sempre fra loro coerenti) sono stati realizzati, il più delle volte con esiti tecnici e qualità progettuale molto discutibili: non l'asse attrezzato est-ovest di superficie, né la sua alternativa interrata più a monte (quella che i media chiamano da vent'anni 'tubone'), in nessuna delle loro molteplici declinazioni progettuali; non il sottoattraversamento della ferrovia (prima era la Direttissima, poi l'Alta velocità) in nessuna delle sue versioni, lungo,

corto, medio (l'apertura dei cantieri è stata finora rinviata al 2011); non il sistema integrato di trasporto pubblico locale su ferro, assestatosi alla metà degli anni '90 sul binomio tranvia-treni metropolitani, di cui solo una linea tranviaria (e non certo la più strategica) è ad oggi entrata in esercizio, oltre a qualche stazione locale, mal servita e spesso deserta.
Il primo contributo della rassegna antologica, a firma di Detti, costituisce una sorta di ponte con il periodo precedente. Nel criticare l'assenza di un governo delle trasformazioni, da cui deriva il disordine urbanistico dominante nell'area metropolitana, Detti rivendica, fra l'altro, la priorità dell'asse attrezzato (con riferimento ai tracciati allora in via di approfondimento, in parte sovrapposti al Mugnone), e il maggior respiro strategico di opzioni come la stazione di Castello e un nuovo aeroporto di terzo livello a San Giorgio a Colonica – a lungo studiate nei loro aspetti di fattibilità tecnica, economica e amministrativa – rispetto a quelle fiorentino-centriche di potenziare tanto la stazione di S. Maria Novella che lo scalo di Peretola.
Non meno critica rispetto allo stato di fatto è la posizione espressa più o meno in contemporanea da un'altra figura di spicco della cultura urbanistica fiorentina, Sica (che proprio a quell'epoca – siamo agli inizi degli anni '80 – stava curando il progetto di fattibilità per l'asse attrezzato: l'ultimo, prima che l'opera fosse definitivamente archiviata), accompagnata però da un'apertura di credito verso l'annunciato avvio – con il Piano generale dei trasporti – di una politica nazionale di adeguamento infrastrutturale delle aree metropolitane incentrata sull'intermodalità.
Di questi due scritti è sorprendente notare come fossero fondate le preoccupazioni e i motivi di critica, e mal riposte le aspettative verso un cambio di rotta: basta confrontarli con le considerazioni espresse dall'articolo di Preti (2007) che chiude la rassegna. Vent'anni dopo, i problemi risultano infatti sempre gli stessi, ingigantiti dal sovrapporsi di scelte urbanistiche che hanno disseminato il territorio di poli attrattori senza tener conto della loro accessibilità; la debolezza di fondo è sempre quella della mancanza di un approccio strategico sia nella programmazione – nello spazio e nel tempo – delle infrastrutture, sia nell'organizzazione dei servizi (parcheggi, trasporto pubblico, distribuzione delle merci, ecc.).
All'interno di una pubblicistica ampia ma estremamente ripetitiva, gli altri testi inseriti nell'antologia sono stati selezionati con l'intento di documentare alcuni momenti salienti di questa storia senza fine, tra atti ufficiali, critiche di vari osservatori, svolte apparenti e occasioni mancate.
Ritroviamo quindi le sintesi di Astengo-Campos Venuti e di Vittorini dei quadri previsionali per la mobilità proposti rispettivamente negli elaborati di variante generale al Prg del 1985-89 e nel Piano del 1992: l'uno impostato prevalentemente su un'idea di potenziamento e razionalizzazione della viabilità esistente e sul ruolo preminente affidato al trasporto pubblico (metropolitana leggera) per gli spostamenti

nell'area urbana centrale; l'altro, più orientato ad una ristrutturazione complessiva del sistema della mobilità: interramento della ferrovia da Campo di Marte a Rifredi o a Castello con stazione dell'alta velocità a Campo di Marte, trasformazione dei tracciati di superficie in boulevard, completamento della tangenziale urbana comprensivo del 'tubone' a nord e della circonvallazione a sud, e, infine, metropolitana interrata.
Alla critica mossa da Marchetta al Prg '92, giudicato un 'contenitore' di opere contraddittorie, quando invece «la pianificazione della mobilità dovrebbe garantire l'autonomia del piano urbanistico, per la superiorità della propria dimensione culturale, rispetto alla sommatoria delle proposizioni e dei progetti settoriali», fanno in qualche modo riscontro i due tentativi di attribuire a piani di settore significati urbani più ampi: il Progetto urbanistico per la mobilità di Firenze dell'esperto tedesco Winkler (1992) e il primo Piano generale del traffico urbano, a cura di Re (1998), riportati nella sezione antologica nelle sintesi dei loro stessi autori; due strumenti organici, sia pure con obiettivi e finalità differenti, il cui sostanziale abbandono (nel primo caso) e l'attuazione parziale e scoordinata (nel secondo) da parte dell'Amministrazione comunale hanno fatto perdere altrettante occasioni alla città per intraprendere politiche di mobilità urbana coerenti e di lungo respiro.
I restanti tre contributi riguardano più specificatamente il sistema ferrovia, che da sempre esercita un condizionamento pesante sull'urbanistica fiorentina, «non soltanto, come osserva Alberti come infrastruttura materiale la cui scarsa permeabilità penalizza le relazioni dirette fra i vari settori urbani», ma anche, «soprattutto, come comparto nel settore dei trasporti soggetto a decisioni, procedure e finanziamenti autonomi e con priorità diverse, se non contrastanti, rispetto alle esigenze locali di governo del territorio».
Fra questi, il saggio di Alberti-Massa si sofferma sul ruolo potenzialmente strutturante delle linee tra Firenze, Montevarchi, Borgo San Lorenzo, Pistoia, Campi-Osmannoro ed Empoli (su cui è prevista – ad alta velocità in esercizio – l'attivazione di un servizio cadenzato comprensoriale) di quell'entità, ancora tutto sommato evanescente, che è l''area metropolitana fiorentina'. Ciò a patto che la programmazione degli interventi nelle molte e ampie aree ferroviarie e industriali dismesse – e in generale in tutte le aree di recupero e trasformazione più prossime ai binari – avvenga in una logica di sistema, assecondando l'effettiva suscettività dei vari 'nodi' (corrispondenti alle fermate esistenti e previste) ad ospitare negli immediati paraggi funzioni di valenza locale, sovralocale o metropolitana-regionale.
Gli altri due testi possono invece essere considerati come due significativi capitoli di una storia nella storia, quella della nuova stazione per l'alta velocità: il progetto dello 'Squalo', appellativo con cui fu ribattezzata la stazione disegnata dal gruppo coordinato da Zevi nell'ambito del *Piano guida per l'area Belfiore-Macelli* (in realtà un piano riguardante l'intera area compresa tra S. Maria Novella, la Fortezza da Basso e via Circondaria, come illustrano Breschi e Macci nell'omonimo saggio);

e il successivo progetto di Foster&Partners, vincitore del concorso internazionale bandito dalle Ferrovie dopo che la Soprintendenza ai beni culturali e ambientali aveva negato il nulla osta allo 'Squalo'. La conversazione condotta per «Parametro» da Mattutini con Foster e i due referenti principali dello studio per il progetto fiorentino (Nelson e Evenden) ci allontana per un momento dalla dimensione locale per ricordarci l'importante ruolo di 'luoghi urbani' che i poli d'interscambio hanno assunto nella città contemporanea e il valore di architettura civile che le infrastrutture possono – e quindi dovrebbero sempre – testimoniare.

Infine, nel capitolo conclusivo, riferito al tema della costruzione della città metropolitana, Innocenti e Giovannoni in *Dallo Schema strutturale al secondo Piano strategico. Il governo dell'area metropolitana* ripercorrono le lunghe e articolate vicende del processo, tutt'ora lontano dal concretizzarsi, diretto a realizzare un'efficace governo dell'area metropolitana fiorentina. È il tema centrale e decisivo per la costruzione di un futuro credibile per Firenze, ma su questo aspetto, dobbiamo constatare non solo come la nostra capacità di perseguire politiche adeguate alla dimensione dei problemi, ma la nostra stessa capacità di comprensione e rappresentazione, che pure si è notevolmente sviluppata e affinata, non ha minimamente tenuto testa all'aumento esponenziale della complessità dei fenomeni in atto, siano essi di assetto territoriale che economico-sociali. Basti semplicemente osservare che, negli anni '50, quando Detti avanzava le prime ipotesi di Piano territoriale di area vasta, la pianura era ancora un'area sostanzialmente utilizzata ai soli fini agricoli che permetteva pertanto di programmare, con relativa facilità, sviluppi ordinati e razionali, mentre oggi è un denso e intricato assembrarsi di edifici dalle più variegate destinazioni e di strade di ogni livello e funzione, che rendono certamente molto più arduo ogni semplice tentativo di introdurre anche solamente ex-post un minimo di razionalità e di logica insediativa.
I testi allegati al capitolo risultano utili non solo per comprendere le vicende della costruzione della città metropolitana intesa come entità urbanistica e istituzionale, ma anche per avere una visione più chiara dei fenomeni economici, sociali e demografici che hanno investito l'*hinterland* fiorentino. Un approccio complessivo e multidisciplinare è infatti quantomai importante se vogliamo effettivamente innovare Firenze e sottrarla al declino e all'impoverimento funzionale e ambientale, su cui sembra da tempo incamminata.
Una documentata analisi delle modificazioni della struttura demografica, sociale ed economica dell'area fiorentina e, più estesamente, del sistema metropolitano costituito da Firenze, Prato, Pistoia, è contenuta nel lavoro di Bianchi e Sforzi *Genesi di una formazione metropolitana nella Toscana centrale: un processo a rischio*, da cui emerge sia la ricchezza del reticolo delle interazioni e il carattere fortemente policentrico dei sistemi insediativi esistenti, sia la scarsa ricettività all'innovazione, la

debole propensione alla promozione e la ridotta dotazione infrastrutturale che stanno mettendo fortemente a rischio non solo gli sviluppi futuri ma la stessa sopravvivenza dell'intero sistema economico e sociale.
Di natura più disciplinare sono i contributi di Secchi e Astengo. Il primo in *Firenze: la 'piana'*, attraversando i temi centrali del dibattito urbanistico di Firenze alla fine degli anni '80, traccia le linee portanti, tuttora valide e d'attualità, per riprogettare la 'piana' – e dunque il cuore della città metropolitana – a cui si intende restituire 'misura' con un articolato e sapiente progetto dello spazio aperto che dovrà anche «lasciare nel territorio grandi silenzi, qualcosa di ancora inespresso, spazio di un possibile che possa essere diverso da ciò che oggi riusciamo a pensare».
Il contibuto di Astengo invece è riferito allo Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, da lui stesso elaborato con grande passione.
In *La costruzione dell'unità metropolitana*, sono infatti sintetizzati i passaggi che hanno preceduto l'elaborazione della proposta e illustrate le caratteristiche salienti del piano, tutt'oggi di grande interesse per le «prospettive di ampio respiro» che propone.
Il contributo di Baldeschi è diretto ad evidenziare le finalità principali del Piano territoriale di coordinamento provinciale che sono essenzialmente individuate nel duplice scopo di preservare la struttura profonda del territorio – «le radici» – e di migliorare l'efficienza della «rete»; in altre parole, perseguire una maggiore razionalità funzionale inserendola in una logica di riqualificazione urbana e territoriale, attraverso proposte pertinenti alle caratteristiche del territorio di cui si intende, in particolare, valorizzare la struttura policentrica.
Alcune interessanti sollecitazioni progettuali vengono anche dall'estratto *Una visione per il futuro* del Piano strategico dell'area metropolitana fiorentina a cura di Trigilia, in cui si sottolinea l'inderogabile necessità di «uscire da Firenze» sia per modernizzare il capoluogo e la sua area, sia per farne «una vera capitale regionale». La città è infatti descritta come sempre più afflitta da una dequalificazione crescente, da una debole integrazione funzionale e da un deficit di produzione culturale. Gli assi strategici su cui il Piano strategico punta sono pertanto finalizzati a promuovere l'innovazione, a riequilibrare le funzioni, a organizzare efficacemente la mobilità e a migliorare la qualità urbana.
Infine Morisi in *Gli assetti istituzionali possibili. Alcuni appunti per una discussione preliminare* affronta la cruciale questione che sovrintende alla possibilità stessa di mettere in campo politiche di sviluppo virtuose, vale a dire a come produrre un efficace governo del territorio. Per la realtà fiorentina, di cui si evidenziano sia le notevoli potenzialità – anche in rapporto alla collocazione strategica di Firenze all'interno di uno dei principali corridoi infrastrutturali europei – sia le forti difficoltà incontrate nella formazione della tanto auspicata città metropolitana, la soluzione prospettata è che si inizi subito a «far politica come già ci si muovesse» all'interno della città metropolitana, mettendo in atto come prima cosa una serie importante di

decisioni e di progetti già assunti e condivisi, ma che ancora non riescono a decollare.

Un'ipotesi di lavoro

Prima di concludere questa introduzione è opportuno tornare su un tema più volte toccato, sottolineando come la 'dimensione urbana', l'ambito di lettura privilegiato di questo volume, si presti a essere vista e valutata da diverse angolazioni. Da un lato essa può apparire anche limitante o addirittura fuorviante, in quanto è ormai consolidato che i fenomeni urbani e territoriali che investono realtà come Firenze possono essere compresi e affrontati solo a livello di area vasta. Basti pensare al solo fenomeno del pendolarismo, che a Firenze, rispetto a una popolazione residente di poco più di 370.000 abitanti, ne riversa ogni giorno quasi altrettanti in entrata e uscita dalla città. Dall'altro però, è opportuno considerare che una serie di temi e metodi di lavoro tipici della 'dimensione urbana' e della tradizione progettuale da essa generata, continuano ad avere grande importanza e immutato rilievo; ci riferiamo in particolare a tutto quanto attiene alla progettazione della città intesa come 'spazio fisico costruito', come ambiente o scena all'interno della quale si manifestano e si 'spazializzano' i fenomeni sociali, economici e culturali. Inoltre, il metodo di lavoro tipico della 'scala urbana', opportunamente riattualizzato e articolato, incontra un'ampia e rinnovata legittimazione analitica e progettuale anche ai fini di una ristrutturazione e riqualificazione dei sistemi insediativi alla scala vasta della città metropolitana, da interpretare non più come una struttura gerarchizzata ma come una costellazione di città tra loro in rapporto di empatia e sussidiarietà.

Sono aspetti che occorre tener ben presente, al fine di evitare che l'allargamento dello sguardo, di cui sentiamo tutti un ineludibile bisogno, si accompagni – come spesso succede – a una perdita di facoltà nella percezione e definizione puntuale delle azioni e degli interventi: l'aprirsi ad analisi e valutazioni di ampio respiro non deve infatti tradursi in un calo di attenzione verso la specificità dei vari contesti urbani, né far sottovalutare la necessità di pervenire a indicazioni puntuali anche sulle modalità fisiche e morfologiche delle trasformazioni, sia nella città storica che in quella di più recente formazione. Al contrario dovrà essere l'occasione per cercare di dare a tutte le iniziative, anche le più piccole, che investono l'ambiente costruito e non, una direzione e un significato di ampio respiro.

Lo stesso tema della qualità urbana, di cui molto si parla – che per certi aspetti rimanda e si incrocia con quello ancora più discusso e vasto della vivibilità della città – deve essere pienamente recuperato alle competenze dell'urbanistica e dell'architettura e decisamente sottratto alle ricorrenti semplificazioni che lo vedono come indipendente, qualcosa d'altro, dal tema della qualità fisica, materica e morfologica dell'ambiente costruito, laddove è evidente che essa ha proprio il suo principale fondamento nell'ordine e nella razionalità dell'assetto insediativo e che dunque non si può prescindere dall'affrontarne i temi della struttura e della forma

dello spazio pubblico e quelli del rapporto tra architettura e città.
Né è inutile ricordare come gli stessi fenomeni di trasformazione sociale ed economica non solo siano condizionati dagli assetti urbani e territoriali di riferimento, ma possano essi stessi produrre esiti urbani anche molto diversi a seconda delle interpretazioni e delle risposte progettuali che vengono date ai bisogni da essi veicolati.
La qualità urbana è infatti – anche se ovviamente non soltanto – il prodotto della 'sapienza' dell'architetto-urbanista nel leggere le relazioni spaziali e la morfologia dei luoghi, così da creare spazi abitabili e declinare in modo corretto i rapporti tra spazio aperto e costruito. Cioè nel progettare – come scrive Quaroni – 'la città fisica', «quella fatta di case ed edifici per l'istituzione»[11] oltre che, naturalmente, di alberi e di spazio aperto. Troppo a lungo è stata sottovalutata, se non addirittura completamente rimossa, la necessità che «l'architetto porti alla costruzione della città la sua qualità: il disegno», inteso come strumento per dare «figura ed espressione di forma», come afferma ancora Quaroni nella *Torre di Babele* [12].
L'insoddisfazione, così largamente diffusa, per la città contemporanea, che non riguarda certamente solo Firenze, è anche il prodotto di questa rimozione e della rinuncia a confrontarsi con questi temi su cui occorre invece tornare a riflettere. Non già per riproporre acriticamente i modelli della città tradizionale, che Krier – dimenticando l'avvertimento di Bauman: «ciò che è stato frammentato non può più essere rincollato»[13] – ha dimostrato proprio a Firenze del tutto inattuali. Si tratta infatti di individuarne di nuovi in grado di articolare e coniugare «intimità» e «distanza» – «entrambe necessarie» come precisa Juan Goytisolo[14] – e di valorizzare a pieno la stessa struttura porosa dei tessuti contemporanei fino a farla divenire, in accordo con Steven Holl, «una nuova tipologia dell'essere»[15], dando così risposte convincenti alle esigenze espresse dall'epoca in cui viviamo.
Della città storica si deve semmai recuperare il carattere di organismo complesso, articolato e strutturato su un sistema organico di spazi collettivi, in modo da trovare le suggestioni per superare la condizione, oggi prevalente nelle parti urbane di più recente formazione, di ambienti destrutturati e casuali, prodotti dalla mera giustapposizione di edifici, che troppo spesso sembrano riflettere le previsioni, cupe e lucide allo stesso tempo, di Jürgen Habermas: «quando un contenitore di una sfera culturale autonomante sviluppata viene frantumato anche il contenuto si disperde. Niente resta di un significato desublimato o di una forma distrutta; non segue alcun effetto emancipatore»[16].
Tra i vari compiti che la progettazione urbanistica deve oggi affronatare c'è dunque quello di ridare senso e 'contenuto' alla città contemporanea dotandola di un sistema di articolati e complessi spazi e luoghi urbani, tra loro collegati, in cui la stessa dimensione del virtuale sia integrata in modo da produrre una strutttura urbana chiara, ricca e 'intelligente' nonchè suscettibile di variazioni e trasformazioni.

Questo significa tornare a pensare progetti urbani di largo respiro, a 'disegnare' città, territorio e paesaggio – *a good city form,* direbbe Kevin Lynch[17] – a tutte le scale, compresa quella vasta – *L* e *XL*, secondo le classificazioni dimensionali care a Rem Koolhaas[18] – con l'obiettivo di costruire la città metropolitana che non può essere solo il risultato di una alchimia istituzionale o peggio ancora, ridursi a una semplice assemblea dei sindaci. In questa prospettiva, temi centrali e comuni alle varie scale di lavoro sono la riorganizzazione dell'ambiente fisico e la qualità degli insediamenti, a partire dalla necessità prioritaria – come abbiamo già visto – di intervenire sulle parti di città di più recente formazione, lasciateci da un lungo periodo di crescita incontrollata, con la loro identità debole, la carenza di luoghi abitabili e di relazioni praticabili, spesso affidate unicamente ad una rete viaria concepita come mero strumento per il transito e la sosta veicolare.
La gamma di situazioni che anche Firenze ci offre è quanto mai ampia: pezzi di città senza verde, magari confinanti con strutture ambientali straordinarie ma da queste separati da barriere oggi assurdamente insuperabili, come San Iacopino e le Cascine; interi quartieri – ad esempio Gavinana e le Piagge – distesi lungo l'Arno ma privati dei necessari collegamenti e rapporti col fiume e le sue sponde; periferie popolose tagliate da strade prive di identità – ad esempio via Canova a San Bartolo a Cintola – che potrebbero invece diventare importanti sistemi lineari di attrezzature e spazi urbani in grado di conferire identità e struttura all'informe tessuto edilizio circostante; 'non luoghi' determinati dalla sovrapposizione di tracciati infrastrutturali che, almeno per quanto riguarda le aree e i tessuti edilizi tagliati dalla ferrovia, potrebbero essere recuperati facendo leva sulle stazioni, concepite come dispositivi di riconnessione urbana (per esempio tra i due quartieri di Rifredi e Novoli), ovvero come fuochi generatori di sistemi di spazi pubblici 'centrali' (per esempio a Castello, dove riqualificando ampi spazi sottoutilizzati è possibile ricomporre entro un unico sistema urbano la stazione, l'insediamento e la villa medicea). Modalità di intervento evidentemente applicabili anche alle fermate della nuova tramvia – ma che possono essere estese a tutte le attrezzature pubbliche[19] – a patto di superare la logica autoreferenziale, fino a oggi dominante, e di pensarle invece, sia come luoghi 'nodali' rispetto al contesto esistente e al sistema funzionale di appartenenza, sia come elementi generatori di nuova progettualità e qualità urbana.
Va dunque ripresa una riflessione seria e ampia proprio sul rapporto tra attrezzature pubbliche e spazio urbano al fine di costruire insediamenti umani di qualità, come per altro molte città, non solo europee, stanno facendo da tempo. I risultati visibili di queste numerose operazioni di rinnovo e riqualificazione urbana – avviate, concluse e spesso anche riprese e ulteriormente implementate nello stesso arco di tempo coperto dalla presente raccolta – sono la testimonianza più diretta del rinnovato protagonismo delle città, in cui non pochi leggono i segni inequivocabili di un moderno Rinascimento urbano fino al delinearsi di un nuovo ordine

mondiale che, come sostiene con forza Jeb Brugmann in *Welcome to the urban revolution. How cities are changing the world*, sarà sempre più dominato dalle città e dalla loro rete di relazioni[20].
L'auspicio, dunque, è che la prossima antologia di scritti e contributi su Firenze – il terzo volume della serie, che non necessariamente dovrà rispettare la scansione temporale seguita fino ad oggi – possa dare testimonianza, attraverso una ricca rassegna di progetti realizzati, di come questi temi cruciali siano stati assorbiti e fatti propri dalla città, in continuità con le fasi più nobili della sua straordinaria storia urbana. Un volume, che non potrà che essere costituito da due tomi: uno più specificamente riferito a Firenze, l'altro alle più vaste e articolate trasformazioni della città metropolitana di cui fa parte.

Note

[1] Questa celebre affermazione – idea forte del progettista del piano urbanistico su cui è stata ricostruita Chicago dopo il terribile incendio che la distrusse alla metà dell'800 – e oggetto a lungo di discussione tra gli urbanisti di tutto il mondo, la troviamo oggi impressa, non senza significato, anche nelle magliette che la Chicago Architecture Foundation mette in vendita nel suo bookshop.
[2] B. Secchi, *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari, 2005, in particolare pp. 6 e 35.
[3] G. Amendola, *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea* Laterza, Bari-Roma,1997, p. 65.
[4] Cfr. J. Raban, *Soft city*, Hamish Hemilton, Londra, 1974.
[5] D. Harvey, *La crisi della modernità*, Il saggiatore, Milano, 1993, p.15-17.
[6] Cfr. I. Prigogine, *La fine delle certezze. Il tempo, il caos e le leggi della natura*, Bollati Boringhieri, Torino, 1997.
[7] C. Rowe e F. Koetter, *Collage city*, Mit press, Cambridge, M.A., 1978.
[8] J. Attali, *Chemins de sagesse: traitt du labyrinthes*, Parigi, 1996, pp. 23.
[9] Cfr. M. Augè, *Nonluoghi. Introduzione all'antropologia della surmodernità*, Elèuthera editrice, Milano, 1993; G. Benko, *Introdution: modernity, postmodernity and social sciences*, in G. Benko e U. Strohmayer (a cura di), *Space and social theory: interpreting Modernity and Postmodernity*, Oxford, 1997, p. 23-24; R. Koolhaas, *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio pubblico*, Quodlibet, Macerata, 2006, in particolare p. 59.
[10] P. Sica, *Premessa*, in A. Boggiano, R. Foresi, P. Sica, M. Zoppi, *Firenze: la questione urbanistica. Scritti e contributi 1945-1975*, Firenze, Sansoni, 1982.
[11] L. Quaroni, *La città fisica*, Laterza, Bari-Roma, 1981, pag. VI.
[12] L. Quaroni, *La torre di Babele*, Marsilio editori, Venezia, 1967, pp. 30 e 19
[13] Z. Bauman, *Modernità liquida*, Laterza. Bari-Roma, 2008, p. 8.
[14] Z. Bauman, *Intervista sull'identità* (a cura di B. Vecchi), Laterza, Bari-Roma, 2003, p. 9.
[15] S. Holl, *Parallax, architettura e percezione*, Postemedia, Milano, 2004, p. 125.
[16] J. Habermas, *Modernity - An incomplete project*, in H. Foster (a cura di), *The Anti-aesthetic. Essays on Postmodern culture*, Post Towensend, 1983, p. 11.
[17] Cfr. K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio editori, Venezia, 1964.
[18] Cfr. O.M.A., R. Koolhaas e B. Mau, *S, M, L, XL*, The Monacelli press, New York, 1995.
[19] Cfr. P. Giorgieri, *Lo spazio pubblico nei piani urbanistici comunali*, in *Studi sulla città e il paesaggio*, Alinea, Firenze 1990, pp. 57-62.
[20] G. Amendola, *La città postmoderna*...,cit., p. 29. e cfr. J. Brugmann, *Welcome to the urban revolution. How cities are changing the word*, Bloomsbury Press, New York, 2009.