

## 4. DAL SECONDO DOPOGUERRA AD OGGI

### 4.1 Verso la società di massa

Il passaggio dalla società preindustriale a quella terziaria nella nostra area è iniziato anche prima della metà del XIX secolo. Ma il cambiamento è diventato radicale ed accelerato nel secondo dopoguerra. La società rurale basata sulla mezzadria è crollata all'inizio degli anni '50. A partire da questa svolta, la differenza di cultura, di mentalità, di modi di vita fra città e campagna è quasi scomparsa<sup>1</sup>. Si è affermata la società di massa: ciò che prima era riservato agli esigui strati superiori della società, oggi è, tendenzialmente, accessibile a tutti, anche se permangono sacche di emarginazione (fenomeno sostanzialmente diverso da quello dei "poveri" di un tempo). L'alimentazione adeguata, il riscaldamento, i mezzi di locomozione, le cure mediche, l'informazione, il tempo libero, ecc. da privilegio sono divenuti diritto.

La trasformazione riguarda soprattutto la campagna. La densità della popolazione cresce, ma gli abitanti non sono più – a parte una minoranza decrescente – dei "rurali". La presenza di servizi – acquedotto, fognature, telefono, strade, illuminazione, ecc. – tende ad un livello urbano. Entro gli anni '70 le strade extraurbane vengono quasi tutte bitumate<sup>2</sup>. Una trasformazione così radicale era mal prevedibile pochi decenni fa. Il Piano degli acquedotti (L. 129/1963, Dm 16 marzo 1967) aveva previsto dotazioni d'acqua modeste per le città e una forte differenza fra città e campagna<sup>3</sup>. Nel '64 lo squilibrio nella distribuzione dei telefoni fra le città, e fra le città e la campagna, anche se minore che all'inizio del secolo era ancora notevole: c'erano in Toscana 17,55 telefoni ogni 100 famiglie, ma erano 34,18 nella provincia di Firenze, e 9,53 in quella di Pistoia<sup>4</sup>.

La popolazione si addensa soprattutto in pianura: nelle colline è cresciuta la densità

<sup>1</sup> Si pensi a quanto appaiono oggi cosa remota i *Quaderni di S. Gersolè* (Einaudi, Torino 1959) e, per alcuni aspetti, la *Lettera ad una professoressa* (Libreria editrice Fiorentina, Firenze 1967).

<sup>2</sup> Per fare un raffronto locale: a Montale nel '58 vi erano 49,5 Km di strade comunali, di cui solo 11 bitumati.

<sup>3</sup> Per l'intera Toscana si indicava al 2015 un consumo di 325 litri/giorno per abitante. A Milano era già a 730 litri/giorno. Per Firenze si ipotizzavano 514 litri, per Sesto 234, per Scandicci 189 (ma nel 1966 erano già 185). Per le "case sparse" sembrarono sufficienti 80 litri. Vedi Crpet, *Osservazioni al Piano acquedotti*, 11 novembre 1967 (cicl.).

<sup>4</sup> Ccia di Firenze, *Bollettino economico*, n. 5, 1964.

delle costruzioni, ma in modo controllato. I vincoli della Soprintendenza ai monumenti e poi quelli della cosiddetta legge «Galasso» sono stati in buona misura rispettati.

La crescita della popolazione nell'area rappresenta, sulla crescita totale della regione, nel periodo '51-'61 il 92,76%, nel '61-'71 l'80,52, nel '71-'81 il 41,11; mentre fra il 1981 e il 1991 l'area totalizza il 56% del calo dell'intera regione. Questo andamento sembra indicare una fortissima attrazione urbana fino all'81, attrazione che poi cala in parallelo allo sviluppo dei distretti industriali in altre aree della regione, ed anche al miglioramento delle condizioni di vita e all'esaurirsi del «serbatoio» agricolo. Fra i censimenti dell'81 e del '91 la popolazione toscana è calata di 51.105 persone, quella della nostra area di 28.616. Come spiegare questo calo? Da più di tre decenni si parla di «controurbanizzazione». A noi sembra che in sostanza vi sia una diffusione della popolazione su aree più vaste: i comuni di seconda fascia (la prima è quella dei comuni che confinano con le città), nelle aree nelle quali non si manifesti una sorta di «effetto ombra», hanno in un primo tempo perso popolazione a favore delle città e dei loro contorni immediati<sup>5</sup>; poi quando l'effetto città si è esteso su aree più vaste, sono di nuovo cresciuti. L'intero sistema si modifica: da città centrali sulle quali gravita la campagna circostante si passa ad una conurbazione, o forse meglio, area urbanizzata. Lo stesso fenomeno si verifica in tutto il paese: anche in Piemonte, in Lombardia, nel Lazio l'incremento della popolazione regionale si concentra nei capoluoghi fino al '61 circa. Nel nostro caso, Firenze è cresciuta più velocemente dell'insieme fino al 1951, poi più lentamente; così che il capoluogo toscano totalizza nel 1901 il 47% della popolazione dei 20 comuni; nel 1951 il 53% circa; la percentuale rimane quasi stabile fino al '61, poi decresce fino al 40,62% nel '91. Nell'anteguerra prevaleva l'attrazione delle città: Carmignano, Poggio a Caiano, Montemurlo, Campi hanno nel '51 meno abitanti che nel 1921. Firenze raggiunge il suo massimo nel 1975, con 476.697 residenti, poi cala<sup>6</sup>. Prato invece continua a crescere, tanto da sorpassare Livorno, e diventare la seconda città della Toscana nell'autunno '93.

Intorno al '71 si accelera fortemente la crescita dei centri situati intorno alle tre città<sup>7</sup>. Fra il '61 e il '71 crescono in modo eccezionale tre comuni della prima fascia di Firenze: Scandicci, di 9.233 abitanti, Sesto di 19.223 (quasi raddoppio), Campi (che è di prima fascia anche per Prato) di 8.963: sono i comuni della pianura che oggi hanno un carattere decisamente urbano. Anche Bagno a Ripoli – la cui popolazione era quasi stazionaria – decolla a partire dal 1961, quando si inserisce nella conurbazione fiorentina<sup>8</sup>. Il comune

<sup>5</sup> Nella nostra area non vi sono comuni di «seconda fascia», a parte Lastra, ubicata su una direttrice fondamentale della Regione. Per la vicinanza delle tre città, un comune può essere di prima fascia per una città e di seconda per un'altra. Tre comuni sono di «prima fascia» per due città (Aglia, Quarrata, Campi). Diventa difficile un discorso di centralità e attrazione: siamo nel caso di un'area fortemente urbanizzata.

<sup>6</sup> Significativo il fatto che un saldo naturale positivo si verifica a Campi Bisenzio e Montemurlo «quei comuni nei quali il recente sviluppo edilizio, legato di solito alla vicinanza a nuovi insediamenti produttivi, attrae soprattutto coppie giovani», cfr. Irpet, a cura di, «Firenze e il sistema urbano fiorentino nel contesto del sistema urbano italiano», in Comune di Firenze, *Gli studi e le ricerche per i piani di settore. Industria artigianato commercio turismo*, Firenze 1998, p. 10

<sup>7</sup> Questa crescita ha effetti anche sui comuni di «seconda fascia». A parte S. Casciano, il cui trend si inverte intorno al 1961, molti comuni, che fino al '71 erano in calo, riprendono a crescere: Barberino di Mugello, Borgo S. Lorenzo, Vaglia, Rignano, Greve, Montespertoli, Carmignano.

<sup>8</sup> L. Rombai, «Linee metodologiche», in Comune di Bagno a Ripoli, Comune di Firenze, Quartiere 2,

passa dai 18.067 abitanti nel '61 ai 25.735 nel 1981. L'immigrazione da altre parti della Toscana e del paese verso questi centri minori avviene, almeno nel caso di Scandicci, con modalità particolari: intorno agli anni '60 (cioè quando si inverte l'immigrazione verso Firenze) si ha una immigrazione "di rimbalzo" di coloro che trasferiti dalle campagne a Firenze successivamente si stabiliscono a Scandicci<sup>9</sup>. Intorno a Prato, oltre al caso accennato di Campi, si ha la straordinaria crescita di Montemurlo (che in dieci anni aumenta di 5.295 abitanti, più che un raddoppio), e di Calenzano (più 2.353). Intorno a Pistoia gli aumenti sono più contenuti ma sensibili (Agliaia, più 2.547 fra il '61 e il '71; mentre Serravalle è quasi stabile). L'aumento di Quarrata non è eccezionale nel decennio (più 2.699), ma nel '91 la cittadina, con 21.020 abitanti, supererà Montecatini, diventando la seconda città della provincia.

L'agricoltura, dove non è stata scacciata dall'urbanizzazione (che può anche determinare il fenomeno dell'«incolto sociale», sottraendo alla campagna mano d'opera, acqua, o anche semplicemente disorganizzando le unità poderali) va verso la specializzazione: nelle colline, dove queste non si trasformano in parchi privati a servizio delle ville<sup>10</sup>, verso i vigneti e gli oliveti; nella pianura intorno a Pistoia i vivai. Il vivaismo pistoiese produceva intorno al 1980 oltre il 40% della produzione lorda vendibile dell'agricoltura provinciale e contava oltre 800 addetti<sup>11</sup>. Nel 1986 occupava 4.400 ha sui 18.967 in Italia (il 23,2%) e Pistoia (con l'apporto della floricoltura pesciatina) era al 1° posto in Italia per il florovivaismo. Lo sviluppo di questa attività ha stimolato la ricerca: dal 1980 è in funzione un centro di sperimentazione<sup>12</sup>. Informazioni ulteriori, che gettano luce anche sulla struttura territoriale si trovano in una pubblicazione della Giunta regionale toscana:

«Sulla vecchia situazione caratterizzata dal podere mezzadrile con il tipico casone a pianta rettangolare allungata, si è sovrapposta negli ultimi anni l'attività vivaistica, modificandone sostanzialmente l'assetto. La superficie aziendale è diminuita dai 6-7 ettari del podere ai 2-3 attuali, la dimensione minima degli appezzamenti si è ridotta per adeguarsi alle esigenze del vivaismo, il numero delle nuove abitazioni è aumentato notevolmente a servizio delle nuove aziende formatesi»<sup>13</sup>.

*Aspetti degli insediamenti umani e momenti di storia del territorio di Bagno a Ripoli e Firenze sud*, Firenze 1981. Sulla immigrazione da Firenze di appartenenti alle classi medie e superiori vedi M. Gabelli e P. Giovannini, «Persistenza e crisi di una subcultura. Ipotesi sul mutamento elettorale nel comune di Bagno a Ripoli», *Quaderni dell'osservatorio elettorale*, n. 12, 1984.

<sup>9</sup> C. Titi, *Scandicci: sviluppo e prospettive di un comune dell'area metropolitana fiorentina*, Istituto di Geografia economica dell'Università, Firenze 1974, p. 24.

<sup>10</sup> Il confronto fra la foto della collina di Fiesole all'inizio del '900 – quando la massima parte della superficie era coltivata – ed oggi, è molto istruttivo.

<sup>11</sup> Cciaa di Pistoia, *Assetto territoriale e struttura economica della provincia*, Milano 1980, p. 310. L'uso massiccio dei fitofarmaci causava già allora inquinamento delle falde (p. 322).

<sup>12</sup> N. Monti, «Il vivaismo pistoiese», *Pistoia programma*, n. 49, 1987.

<sup>13</sup> Regione Toscana, Giunta regionale, *Conferenza per il coordinamento degli interventi di pianificazione territoriale nell'area Firenze-Prato-Pistoia*, Terza fase, Firenze 27-29 aprile 1988, «L'assetto agricolo della piana Firenze-Prato-Pistoia».

Dagli anni '80, il vivaismo evolve dalla coltivazione in piena terra di piante ad alto fusto alla coltivazione in serra di piante piccole: ciò ha modificato in parte il paesaggio agrario, ed ha accresciuto fortemente il fabbisogno idrico<sup>14</sup>.

In tutta la nostra area l'alta collina è abbandonata al rimboschimento spontaneo (quelli organizzati sono stati fatti fra il 1910 circa e la 2ª guerra mondiale). Vaste aree sono state acquistate in quel periodo dal demanio forestale (allora statale ed oggi regionale), sopra Pistoia e Montale (foresta di Acquerino-Collina, 2.146 ettari ai quali si sono aggiunti altri 2.673 nel dopoguerra).

Pochi anni dopo la fine della guerra iniziano a strutturarsi in Toscana i cosiddetti distretti industriali. La maggioranza degli economisti (e dei sindacalisti) interpretò erroneamente – come ha rilevato Becattini<sup>15</sup> – la nascita di tante piccole imprese e la riduzione della dimensione media, come sintomo di disgregazione e decadenza, e non – come in effetti era – come inizio di un nuovo trend. Della grande industria sopravvive quella ad alta tecnologia<sup>16</sup>, come la Nuova Pignone, la Breda di Pistoia<sup>17</sup>, la Galileo, la Menarini (il maggior produttore di medicinali di proprietà italiana).

Altre industrie importanti sono state assorbite da gruppi internazionali (talora con passaggi successivi da industria locale a nazionale e poi a multinazionale). La Zanussi di Firenze (ex Stice) è passata, con tutto il gruppo, sotto il controllo della Electrolux svedese; la Manetti e Roberts è stata acquistata dal gruppo inglese Beecham; la Nuova Pignone è passata sotto il controllo della General Electric; la Gkn (ex Fiat) è passata sotto il controllo di una multinazionale inglese e si è trasferita a Campi<sup>18</sup>. Nel '97 la Richard-Ginori è stata rilevata dalla Pagnossin di Treviso: un segnale della crescente forza del Nordest dell'Italia. Con lo spostarsi di industrie fiorentine verso il centro della pianura, i maggiori fra gli antichi centri rurali a confine con Firenze sono diventati città (Scandicci, Campi, Sesto). Da Prato l'industria si espande soprattutto a levante (Calenzano) e a ponente (Montemurlo) ma anche verso il centro della pianura e ai margini della provincia pistoiese.

La richiesta di spazi per il tempo libero ha riguardato pressoché l'intero contorno della pianura, eccettuata la parte in sinistra dell'Arno, con le sue colline basse e densamente popolate. Vi sono state proposte e studi per l'utilizzo del Monte Albano<sup>19</sup> a sud, per la foresta demaniale di Acquerino, per i monti della Calvana, per Monte Morello e

<sup>14</sup> Comune di Pistoia, *Relazione alla variante del Prg di Pistoia*, ciclostilato, sd [1990], par. 2.3.

<sup>15</sup> G. Becattini, «Riflessioni sullo sviluppo socio-economico della Toscana», *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Toscana*, cit., pp. 921-922.

<sup>16</sup> F. Bortolotti, E. Calistri, «L'innovazione tecnologica ed organizzativa nella grande industria toscana», in Ires-Cgil, *Toscana che cambia*, Firenze 1988, (riporta gli atti del convegno tenuto a Firenze il 15-16 ottobre 1987).

<sup>17</sup> Buona parte dei treni-navetta per il trasporto dei Tir che corrono sotto la Manica sono fabbricati dalla Breda-S. Giorgio.

<sup>18</sup> F. Bortolotti, A. Devoto, *Alta tecnologia e sviluppo economico nella Toscana centrale*, Ires Toscana, 1995 (paper). Il 20 aprile 1999 è stato annunciato l'assorbimento della casa editrice Le Monnier da parte della Mondadori.

<sup>19</sup> Irpet, *Schema di piano per l'area di Montalbano. Relazioni e interventi del Convegno di Vinci*, 10-11 luglio 1981, Firenze 1981.

M. Giovi a nord<sup>20</sup>, ma anche per alcune parti della pianura come l'ex tenuta reale delle Cascine di Tavola<sup>21</sup>, l'area del Padule di Sesto, i Renai (le ex cave di sabbia) di Signa. Nel 1997 è stata istituita agli Stagni di Focognano, nel comune di Campi, un'oasi del Wwf, come laboratorio naturalistico all'aria aperta inaugurato il 6 dicembre 1998.

Nell'area, dunque, ci troviamo di fronte ad un territorio che solo in apparenza sembra la sommatoria di diversi frammenti di unità spaziali in qualche modo autoregolantesi. In realtà proprio questa peculiarità è il tratto più distintivo ed originale di una nuova forma di territorialità estesa dove gli ambiti locali alcune volte si confondono con quelli areali, altre volte si differenziano pur affondando le radici nello stesso bacino territoriale.

#### 4.2 Modifiche nell'organizzazione amministrativa e dei servizi

La nostra area è stata solo sfiorata dalle politiche per le aree depresse: a parte una piccolissima parte del comune di Fiesole e la vasta area montana dei comuni di Montale e di Pistoia, le agevolazioni per le aree depresse hanno riguardato due comuni (Campi e Montemurlo) che oggi – grazie anche alla loro collocazione strategica – sono oggi fra i più industrializzati della Toscana<sup>22</sup>.

Il fatto di maggior significato è senza dubbio la continua ascesa di Prato, la cui popolazione è aumentata del 110% dal 1951 (77.631 abitanti) al 1981 (160.220), e ancora nel decennio successivo, anche se a ritmo più moderato. Prato entra così nel rango delle città medio-grandi. Notava nel 1956 l'architetto Leonardo Savioli, progettista di uno dei successivi piani urbanistici di Prato, che la città, considerata nel '49 «più che altro un satellite gravitante verso Firenze» è invece risultata «enormemente più forte, con caratteristiche proprie e gravitante invece in tutte le direzioni egualmente»<sup>23</sup>. La perdita della frazione di Vaiano – divenuta comune a seguito di referendum nel 1949 – non incide sensibilmente in questa progressione. Nel 1952 Prato è la più popolosa fra le città che aspirano alla provincia, e già sorpassa il 60% dei capoluoghi provinciali<sup>24</sup>. Nel 1952 esce il periodico *Il Cittadino*, che conduce – per circa un anno – una campagna per la provincia.

Come si è visto la diocesi di Prato viene separata da quella pistoiese nel 1954. Alla fine degli anni '50 Prato “conquista” alcuni uffici, essenziali per il suo sviluppo industriale: l'ufficio distaccato del Lavoro e della massima occupazione, l'ufficio distaccato della Camera di Commercio, la Sezione doganale, abilitata alle sole importazioni delle materie prime tessili nel '60; e anche la Dogana autonoma di 2ª classe (attivata però vari

<sup>20</sup> P. Sica et al., a cura di, *Firenze: la questione urbanistica. Scritti e contributi 1945-1975*, Sansoni, Firenze 1982.

<sup>21</sup> L. Agriesti, M. Scardigno, *Memoria paesaggio progetto. Le Cascine di Tavola e la villa medicea di Poggio a Caiano*, Trevi, Roma 1982, p. 76. La superficie della tenuta è di 2,5 Km<sup>2</sup>.

<sup>22</sup> Nel caso si trattava di agevolazioni creditizie e fiscali per le attività artigiane, definitivamente scadute nel 1969. Legge 29 luglio 1957 e Dm 30 luglio 1959. Recenti provvedimenti dell'Unione europea riguardano l'area tessile (attuale provincia di Prato e alcuni comuni confinanti, compreso Campi) e la montagna pistoiese (come area di ristrutturazione agricola).

<sup>23</sup> L. Savioli, «Problemi di piano intercomunale...», cit.

<sup>24</sup> A. Ceri, *Esposizione cronistorica...*, cit., p. 7.

anni dopo). Intanto la Camera di commercio fiorentino-pratese, insieme al comune di Prato, alla Cassa di risparmio e all'Unione industriali pratese promuovevano (fine 1979) la costruzione di nuovi magazzini generali<sup>25</sup> su un'area di circa 35 ettari.

Un primo progetto di legge unitario per l'istituzione della provincia viene presentato l'11 giugno 1986, a firma di Bodrato (Dc) e Zangheri (Pci)<sup>26</sup>. Prato era a quel momento la 23ª città italiana, la 3ª Toscana e la 6ª nel Paese per l'interscambio con l'estero. La svolta decisiva viene con le prime elezioni regionali, nel 1970, 23 anni dopo l'entrata in vigore della Costituzione. Nel nuovo ente Firenze aveva (con Prato) 16 rappresentanti, Pistoia 4.

La formazione della nuova provincia avviene per passi successivi. Nel 1972 la Regione istituisce il Circondario pratese, un ente dai contorni giuridici un po' nebulosi, con i comuni che costituivano il mandamento giudiziario (cioè il territorio di competenza della pretura): Cantagallo, Carmignano, Montemurlo, Poggio a Caiano, Prato, Vaiano, e Vernio; e nello stesso anno definisce (in base alla L. 1101/71, sulla ristrutturazione dell'industria tessile) la zona tessile, che si estende anche su alcuni comuni che poi resteranno nelle provincie di Pistoia e Firenze.

Vi è poi la vicenda delle Associazioni intercomunali – enti intermedi fra regioni e comuni, variante locale dei più noti Comprensori – istituite dalla Regione Toscana e pochi anni più tardi abolite<sup>27</sup>. E infine, con delibera unanime dell'11 dicembre 1984 la Regione richiede al Parlamento la nuova provincia, che verrà istituita con il decreto legislativo 254 del 27 marzo 1992, insieme ad altre sette: Biella, Crotone, Lecco, Lodi, Rimini, Verbano-Cusio-Ossola e Vibo Valentia. Prato è la penultima provincia italiana come estensione (l'ultima è Trieste), ma è più popolosa di 17 provincie, compresa quella di Grosseto, 12 volte più grande<sup>28</sup>. Le prime elezioni provinciali – per il ritardo delle altre nuove provincie – vengono tenute solo nell'aprile 1995.

Fin dal 1993, come si è detto, Prato aveva sorpassato Livorno come numero di abitanti diventando la seconda città della Toscana. L'attività tessile promossa o controllata da Prato si è estesa, a partire dagli anni '50, a vari comuni a levante e ponente del territorio oggi pratese: Agliana, Montale, Quarrata in provincia di Pistoia; Campi, Calenzano, Barberino in provincia di Firenze. In questi comuni tuttavia l'attività tessile non è, nella

<sup>25</sup> «I nostri comuni. Prato», *Arti e mercature*, n. 1, 1968, pp. 34-35.

<sup>26</sup> In verità vi erano stati negli anni precedenti, numerosi progetti di legge per l'istituzione della provincia, ma sempre di singoli parlamentari o di parlamentari di un solo partito: Cappugi e Vedovato, 1957; Bisori, 1970; Speranza, 1973; e (separatamente) Signori, Santi, Cariglia, Caiazza nel 1974. Sempre nell'86, che appare un anno cruciale, esce *La provincia. Settimanale dell'area pratese*, che dopo tre anni si trasforma in giornale per i tifosi della squadra di Prato e che scompare nel '91, dopo un ritorno alla politica.

<sup>27</sup> Istituzione, Lr 37/79; abrogazione Lr 12/86. Le Associazioni erano prive di referente politico, e non erano previste dalla Costituzione: potevano esistere solo abolendo, con legge costituzionale, le provincie, o istituendo una serie di nuove provincie. Le Associazioni toscane erano 33; le Provincie sono oggi 10. L'Associazione intercomunale di Prato è rimasta transitoriamente in vita, fino alla formazione della Provincia.

<sup>28</sup> La provincia di Prato – 366 Km<sup>2</sup> – è più piccola dei comuni di Grosseto (474 Km<sup>2</sup>), Arezzo (388), Manciano (372). L'ambito territoriale della provincia di Prato è stato in qualche modo anticipato dalla riorganizzazione ecclesiastica del 1975: con decreto del 7 ottobre, della Sacra congregazione dei vescovi, le parrocchie di Cantagallo e Vernio (cioè dell'alta valle del Bisenzio) venivano trasferite dalla diocesi di Firenze a quella di Prato. Vedi R. Fantappiè, «Per la storia della diocesi di Prato», *Archivio storico pratese*, anno LI (1975), Prato 1976.

maggior parte dei casi, quella prevalente.

La provincia di Pistoia ha attraversato una grave crisi nel dopoguerra, quando la generale debolezza delle istituzioni ha consentito un risveglio di spinte secessionistiche da parte di alcuni pesciatini, che volevano il ritorno all'antico capoluogo, Lucca. L'appartenenza di Pescia a Lucca per 77 anni, dal 1852 al 1928, aveva avuto, come ovvia conseguenza, la creazione di una rete di rapporti e di interessi<sup>29</sup>. L'agitazione durò qualche anno tanto che nel '54 un giornale nazionale proponeva di passare il Pesciatino a Lucca, compensando Pistoia «con l'assegnazione di Prato»<sup>30</sup>. Ma col consolidamento delle istituzioni repubblicane tutto rientrò nella normalità.

Unica modifica nella parte allora fiorentina (oggi pratese), la separazione nel 1962 di Poggio a Caiano da Carmignano, che presentava caratteristiche sociali profondamente diverse nei suoi due centri: «più rurali che urbano-terziarie» a Carmignano, mentre a Poggio si riscontava «altissimo dinamismo economico e demografico, larghissima prevalenza dell'occupazione industriale e discreta qualità urbano-industriale», quindi caratteri analoghi a quelli della cintura fiorentina<sup>31</sup>.

#### 4.3 Trasformazione dei modi di vita e delle realtà territoriali

Come si è accennato, l'agricoltura mezzadrile entra in una crisi irreversibile negli anni '50, lasciando in eredità un paesaggio elaboratissimo, che presto comincia a disgregarsi, o per abbandono o per il cambiamento dei sistemi colturali. L'eredità di questa struttura – a parte qualche ente cooperativo<sup>32</sup> – è data dalla capacità di iniziativa e dall'inventività che gli ex mezzadri travasano nell'industria nascente dei «distretti». I mezzadri, come ha scritto Cianferoni, anziché conquistare la terra, conquistano la città.

Nella pianura – a parte l'area specializatissima dei vivai pistoiesi – permangono dei residui via via più ridotti delle antiche aree ortive<sup>33</sup>, mentre molti terreni rimangono incolti per il clima di attesa speculativa<sup>34</sup>, ma anche per il condizionamento degli altri settori produttivi: «lo stravolgimento dei valori fondiari, la discontinuità e la frammentazione del territorio agricolo, il peggioramento della situazione della regimazione idraulica, l'inquinamento industriale delle acque e dei terreni insieme, spesso, al depauperamento di risorse umane»<sup>35</sup>.

Una tendenza che caratterizza le regioni italiane di recente industrializzazione diffu-

<sup>29</sup> Comitato per l'integrità della Provincia, *La Provincia di Pistoia, cenni storici-economici*, a cura della Camera di commercio di Pistoia, Pistoia 16 novembre 1948.

<sup>30</sup> Si tratta del quotidiano *Il Tempo*. La notizia in A. Ceri, *Esposizione cronistorica...*, cit., p. 7.

<sup>31</sup> A. Marradi, «Aggregazione dei comuni in comprensori socio-economicamente omogenei mediante l'analisi fattoriale: il caso della Toscana», *Quaderni dell'osservatorio elettorale*, n. 5, 1979.

<sup>32</sup> V. Chiti, «Analisi di una provincia: Pistoia», *Critica marxista*, n. 5, 1975, p. 76.

<sup>33</sup> Intorno al '57 si utilizzavano ancora per gli orti i rifiuti cittadini; "pozzo nero" e spazzature, vendute ai contadini a £. 200 il carro. G. Benelli, *La zona orticola suburbana di Firenze*, Firenze 1957.

<sup>34</sup> Provincia di Firenze, *Classificazione e delimitazione dell'uso agricolo del territorio della provincia di Firenze*, a cura di M. Cellerini, R. Zagli, M. Batacchi, Firenze 1971, vol. I, p. 213.

<sup>35</sup> Regione Toscana, Giunta regionale, *Conferenza per il coordinamento...*, «L'assetto agricolo...», cit.

sa come la Toscana e (in modo non esclusivo, per la presenza di industria medio-grande non recente) è quella che porta «alla formazione di aree dominate da una data attività industriale»<sup>36</sup>. Nella piana i distretti riconosciuti sono quello (agricolo) dei vivai pistoiesi, quello dei mobili (Quarrata), il sempre più vasto e differenziato distretto tessile pratese<sup>37</sup>, e quello della ceramica (specializzata negli articoli da regalo) di Sesto Fiorentino; e infine quello «etnico» della borsetteria degli immigrati cinesi, sull'asse Firenze-Prato<sup>38</sup>. Occorre sottolineare che nella pianura centrale toscana i distretti non predominano, come in altre parti della regione<sup>39</sup>. Nei casi di Prato e di Sesto, i distretti hanno ricevuto impulso dalla crisi della grande industria di tipo «fordista»<sup>40</sup>. Un elemento favorevole appare anche la «felice separazione» dall'imprenditoria dei centri del potere economico, che ha scambiato la nascita dei distretti per un aspetto della disgregazione della struttura industriale, piuttosto che una nuova forma di organizzazione della produzione<sup>41</sup>.

La diffusione di attività industriali e, negli ultimi decenni, commerciali e di servizio, nonché lo spostamento nei comuni vicini di parte dei fiorentini, ha trasformato il paesaggio in quello che Becattini ha efficacemente chiamato «campagna urbanizzata»<sup>42</sup>, una sorta di città diffusa, servita da una densa rete viaria. Il crescente valore dei terreni industriali, inglobati nella città, e la accresciuta richiesta di spazio per le varie attività produttive hanno indotto lo spostamento di numerose industrie fuori dalle aree urbane. Questo spostamento si avvia negli anni '60, ma riguarda «più recentemente, attività terziarie (culturali e produttive)»<sup>43</sup>. Da Firenze lo spostamento delle fabbriche è soprattutto

<sup>36</sup> G. Becattini, «Riflessioni sullo sviluppo socio-economico...», cit., p. 34.

<sup>37</sup> La cui particolarità consiste nell'essere «un reticolo di relazioni mercantili intrise di spirito comunitario», R. Absalom, G. Becattini, G. Dei Ottati, P. Giovannini, «Il bruco e la farfalla. Ragionamenti su un decennio di vita pratese», in Aa. Vv., *Prato, storia di una città*, vol. 4, «Il distretto industriale, 1943-1993», a cura di G. Becattini, Le Monnier, Firenze 1997, p. 372.

<sup>38</sup> F. Bortolotti, A. Tassinari, *Immigrati a Firenze. Il caso della collettività cinese*, Ires Toscana, Quaderni di analisi e programmazione 8, 1992.

<sup>39</sup> Questo argomento è stato approfondito nella recente ricerca sulla parte centrale della piana (comuni di Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino, Calenzano) condotta, mediante 1.228 interviste, dal Dipartimento di Scienza politica e sociologica dell'Università di Firenze e coordinata da Massimo Morisi. In quest'area – con alto tasso di diplomati e con un'elevata sindacalizzazione dei lavoratori – abbiamo «un sistema fondato sì sulla piccola e media impresa, ma con aziende tutte appartenenti a comparti produttivi diversi e conviventi sia col terziario che con un sistema di grande distribuzione avanzatissimo», M. Morisi, «Un'area diversa dai classici distretti», *La Repubblica*, supplemento *Affari e Finanza*, 4 ottobre 1999, p. 12.

<sup>40</sup> Il processo, per il settore più orientale della provincia di Pistoia, è descritto in C. Galeotti, C. Tosi, *Riflessi della crisi pratese sull'economia pistoiese*, Pistoia, sd [1958?].

<sup>41</sup> G. Conti, «Firenze, ipotesi di una città policentrica: economia ed urbanistica nella programmazione dello sviluppo dell'area metropolitana», Relazione al Convegno *Firenze, città d'arte e città contemporanea. Economia e sviluppo*, 26-27 gennaio 1990.

<sup>42</sup> Irpet, a cura di G. Becattini, *Lo sviluppo economico della Toscana...*, cit. Dice il Becattini: «Lo sviluppo industriale, o anche solo l'aspettativa dello sviluppo industriale ha contribuito a disconnettere l'ordinamento produttivo agricolo proprio di alcune fra le terre più fertili e meglio lavorabili» (p. 179), come appunto quelle della piana fiorentino-pratese-pistoiese. Qui le maglie del paesaggio sono «disegnate da strade, case e fabbriche, con (...) commistioni di urbano e di rurale (...) immagine territoriale dell'industrializzazione leggera» (p. 181). Da notare oggi come in parallelo all'affermazione della società «terziaria» cresca sempre più il consumo di spazio per impianti commerciali e depositi.

<sup>43</sup> M. Tinacci Mossello, «La trasformazione del territorio. Popolazione, insediamenti vie di comunicazione», in P. L. Ballini, L. Lotti, M. G. Rossi, a cura di, *La Toscana nel secondo...*, cit., p. 57.

verso la pianura (cioè verso occidente: prima percorrendo l'asse forte verso, Campi, Calenzano<sup>44</sup> e Sesto<sup>45</sup>; poi l'asse meridionale Scandicci e Signa) ma anche nella valle del fiume Pesa<sup>46</sup>, a sud della città, oltre le colline che limitano la pianura, e nel Valdarno Superiore. Il fenomeno ha un picco, per Firenze nel 1980, per Prato nel '79<sup>47</sup>. A Pistoia la Breda-S. Giorgio si è dislocata verso sud, oltre la ferrovia Pistoia-Lucca, occupando buona parte dell'ex campo di aviazione; ma l'industria recente si espande verso levante (cioè verso Prato) nella nuova zona industriale oltre il fiume Brana. Si tratta di una vecchia zona vivaistica, e l'occupazione da parte dell'industria ha provocato la reazione della Confagricoltura e della Coldiretti<sup>48</sup>. Anche da Prato molte industrie si sono spostate nei comuni intorno (particolarmente a Montemurlo e Calenzano, ma anche a Campi, Montale, Agliana e fino a Barberino).

Una vicenda esemplare è quella della Manetti e Roberts. Le due ditte ebbero una prima collocazione in città, nell'800. Nel 1905 la Manetti si sposta in periferia, nei pressi del Campo di Marte. Nel '20, quando questa zona diventa residenziale, le due ditte – unitesi nella forma di società anonima – trasferiscono la loro attività nella nuova fabbrica di Rifredi, a nord-ovest della città. Un nuovo spostamento verso ovest, a Calenzano, si ha nel 1976, quando anche Rifredi diventa quartiere di ceto medio, da operaio che era. Sull'area della fabbrica rifredina sorge un complesso residenziale.

A partire dalla fine degli anni '50 ma con un forte picco fra il '70 e il '75, e uno minore nel 1980-81, si ha un notevole numero di autorizzazioni per strutture di grande distribuzione, private e cooperative<sup>49</sup> che in taluni casi (come Metro e Ingromarket) riguardano aree notevolmente lontane dagli insediamenti, verso il centro della pianura fra Firenze e Campi<sup>50</sup>. Si tratta della zona detta Osmannoro, che non molti anni fa veniva evocata dai fiorentini per indicare una località remotissima. L'insediamento dell'Osmannoro era stato concepito come area industriale, ma in realtà si è sviluppato soprattutto come area industriale-commerciale e di deposito, a servizio degli abitati dell'intera pianura. La tendenza allo spostamento delle attività da Firenze verso ponente (cioè verso il settore centrale della pianura) si è rafforzata con la realizzazione di grosse attrezzature per l'atletica a Campi, e con l'apertura del primo ipermercato della nostra area a Capalle (fra-

<sup>44</sup> Calenzano ha una industrializzazione debolissima nell'anteguerra (5 imprese). Vi si insedia un'altra industria nel dopoguerra, 2 fra il '56 e il '60, 15 fra il '61 e il '65 (nel '60 vi era arrivata l'Autostrada del Sole), 40 fra il '66 e il '70, 45 fra il '71 e il '75, 25 nel biennio '76-77. Vengono da fuori 101 industrie (molte, grandi e medie, da Firenze e Prato); mentre 45 sono nate sul posto. Cfr. E. Branduzzi, C. Dianzini, A. Petroni, *L'industria manifatturiera nell'area fiorentina. Primi risultati di un'indagine sulle unità locali produttive*, Comune di Firenze, Firenze 1980, fc, p. 86.

<sup>45</sup> Comune di Sesto Fiorentino, *Aspetti e problemi dello sviluppo economico a Sesto Fiorentino negli anni '70*, a cura di S. Fantoni, Firenze 1981.

<sup>46</sup> R. Innocenti, «Gli insediamenti produttivi», in *Schema strutturale per l'area...*, cit., pp. 75-76.

<sup>47</sup> G. Pozzana, «La politica territoriale delle imprese», in *Schema strutturale per l'area...*, p. 84. Cfr. anche G. Dei Ottati, «Le trasformazioni economiche», in P. Giovannini, R. Innocenti, a cura di, *Prato. Metamorfosi di una città tessile*, F. Angeli, Milano 1996.

<sup>48</sup> *Intervista* a R. Risaliti, aprile 1993. Risaliti, docente di storia, è stato consigliere provinciale.

<sup>49</sup> Regione Toscana, Giunta regionale, Dipartimento attività produttive, «Strutture della grande distribuzione», *Quaderno di commercio*, n. 2, 1984.

<sup>50</sup> Comune di Sesto Fiorentino, *Aspetti e problemi...*, cit., pp. 23-24.

zione di Campi a nord della cittadina)<sup>51</sup>, e poco dopo del secondo, della Lega delle cooperative, a Lastra, vicino ad un accesso della superstrada per Pisa e Livorno.

È un aspetto della crescente terziarizzazione, che espelle la popolazione dalle vecchie città verso i centri della cintura. Anche le attività culturali cercano nuovo spazio. È in corso lo spostamento di parte dell'università fiorentina e di varie strutture scientifiche (Cnr, Infn, Lens) nel «polo scientifico e tecnologico» di Sesto Fiorentino, già parzialmente in funzione nel 1998. Nel 1996 (20 agosto) è stata raggiunto un accordo per trasferire la scuola degli allievi sottoufficiali dei carabinieri – oggi alloggiata in un grande convento che dista dal duomo di Firenze 500 metri in linea d'aria – nella frazione di Castello, all'estremo nord occidentale del comune di Firenze<sup>52</sup>.

Veniamo ad un altro significativo fenomeno. Le attività dei circoli culturali-ricreativi, da decenni presenti in Toscana più che in ogni altra parte d'Italia<sup>53</sup> e particolarmente concentrati nelle province di Firenze, Prato e Pistoia, hanno avuto all'inizio degli anni '60 un salto di qualità. Il legame esclusivo con i quartieri, i paesi, i nuclei abitati nei quali svolgono l'attività – un legame di tipo «parrocchiale», che supponeva una vita chiusa in un ristretto ambito locale – si è allentato, e questi circoli hanno esteso il loro richiamo a scale assai più vaste, provinciali, interprovinciali e anche maggiori. I dirigenti hanno cominciato ad ingaggiare artisti di notorietà regionale ed anche nazionale: la mobilità moltiplicata da scooter, moto e dalle ancor poche auto consentiva ormai di attirare il pubblico da aree più vaste, e i costi elevati degli ingaggi potevano esser pagati dagli appassionati di un certo artista od orchestra. In provincia di Pistoia ha dato il via a questa novità la «Casa del popolo» del Bottegone, nella sede inaugurata nel 1955; in quella di Firenze la Casa del popolo di Antella.

Ai circoli è connesso anche l'associazionismo sportivo che raggiunge nella piana la più alta percentuale nazionale. Al 1993, nell'area da noi considerata, sono state censite 1.677 società sportive e 1.622 differenti impianti sportivi<sup>54</sup>.

Un altro fatto al quale si è già accennato è lo spostamento da Firenze verso il centro della pianura, al di là dell'aeroporto, di vari servizi. Gran parte dei trasportatori e spedizionieri hanno lasciato Firenze per Sesto (specie all'Osmannoro, al centro della pianura) Calenzano, Campi e Signa. Lo stesso discorso vale per i servizi alle industrie<sup>55</sup>.

<sup>51</sup> Il centro «I Gigli», ubicato non lontano da Prato, sulla strada che collegherà Prato a Firenze (da Mezzana alla via Perfetti Ricasoli) è stato inaugurato il 29 maggio 1997 e già due anni dopo ha raggiunto i 600 miliardi di fatturato e 12 milioni di visitatori. Cfr. M. C. Carratù, «Ai Gigli dodici milioni di visitatori», *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 18 febbraio 2000.

<sup>52</sup> A tal fine l'accordo del 20 agosto 1996 fra la Regione e il comune di Firenze cambia la destinazione da agricola ad edificabile di 24 ettari, di proprietà della Fondiaria.

<sup>53</sup> Nel '50 la provincia di Firenze (allora comprendente Prato) figurava al 1° posto in Italia come rapporto abitanti/numero dei circoli. Cfr. L. Tomassini, «L'associazionismo culturale e ricreativo. Le case del popolo a Firenze», in P. L. Ballini, L. Lotti, M. G. Rossi, *La Toscana nel secondo...*, cit., p. 929. Nel '63 oltre il 30% dei circoli aderenti all'Archi (Associazione ricreativa culturale italiana) aveva sede in Toscana, *Ivi*, p. 968. Non a caso l'Archi è stata fondata a Firenze (il 25 maggio 1957).

<sup>54</sup> I dati, per comune e per tipo di impianto, sono in A. Poggiali, «Impianti ed attività sportive nell'area metropolitana», in M. Summer, a cura di, *Il parco metropolitano dell'area fiorentina*, Quaderni di urbanistica informazioni, n. 12, 1993, pp. 64-65.

<sup>55</sup> Per questo settore il distacco da Firenze era già all'inizio degli anni '70 non eccessivo: 67 a Prato

Con la diffusione della popolazione urbana nell'intera pianura, le condizioni e i modi di vita tendono a uniformarsi in tutta l'area, e lo stesso accade per i prezzi delle abitazioni. Questi nella periferia fiorentina (includente anche Bagno a Ripoli) sono, fra il 1963 e il 1981, quasi sempre più alti che nel centro di Firenze; e così pure nei comuni limitrofi, specie dal 1979 in poi. Il tasso medio di incremento annuo dei prezzi (per stanza) è, nei comuni della corona, fortemente superiore a quello dell'area fiorentina negli anni 1963-68 e 1975-81. I prezzi di Prato, che nel '75 erano circa i 3/4 di quelli dell'area fiorentina (Firenze e comuni limitrofi) tendono negli anni fino al 1980 ai 4/5<sup>56</sup>.

Un fenomeno centrale del nostro tempo è l'affermarsi di un turismo di massa. Il fortissimo afflusso di turisti impegna fortemente le attrezzature ricettive. Nel 1981 venne rilevato uno squilibrio nella provincia fra il movimento turistico (33,4% di quello regionale) e capacità ricettiva (19,1%). E Firenze aveva allora l'80% delle strutture provinciali. La qualità (da indicatori come il rapporto bagni/camere) era inferiore a quella media regionale<sup>57</sup>. Il turista "massificato", che ha una cultura e un'informazione approssimativa e basata su stereotipi, cerca i luoghi per i quali esiste un mito consolidato, ovviamente rozzo e approssimativo. C'è un mito di Firenze, e un mito della Toscana, nati ancor prima dell'epoca romantica, in particolare fra gli anglo-fiorentini (e nel mondo letterario imbevuto di cultura classica: basta pensare al Foscolo). Ma su questo torneremo più avanti.

Nello stesso tempo si sviluppa anche un turismo culturale, qualificato. A Firenze e in alcuni comuni vicini (Fiesole, Sesto, Scandicci) si svolgono ben 31 «College and University programs». Un elemento di attrazione di questo turismo culturale è l'Università europea, scuola di specializzazione con docenti e allievi dei paesi della Comunità<sup>58</sup>. Un turismo qualificato è anche quello della convegnistica; ma in questo campo Firenze è stata surclassata dalla vicina Bologna, che si è conquistata, con una accorta politica, il secondo posto in Italia dopo Milano. L'afflusso ai musei – ma particolarmente a quello universalmente noto, gli Uffizi, e alla Galleria del David – è estremamente elevato, rispetto alla capienza. Il fatto che a Fiesole nel '69 (e probabilmente anche in seguito) il 70% dei turisti fossero stranieri<sup>59</sup> indica verosimilmente un livello elevato del turismo, che nella forma massificata ignora i poli minori<sup>60</sup>.

contro 141 a Firenze e comuni vicini. *U 116. Atlante delle condizioni insediative industriali*, Toscana/1, Firenze-Pistoia, Firenze 1973.

<sup>56</sup> R. Ricci, «I prezzi delle abitazioni in Toscana dal 1963 al 1982 con particolare riferimento all'area fiorentina», *Arti e mercature*, nn. 3/4, 1982, tabella alla p. 63.

<sup>57</sup> Regione Toscana, Giunta regionale, *Elementi di analisi sulla evoluzione del turismo in Toscana, 1972-1981*, Firenze 1982. Ancora nel '99 il numero dei bagni rispetto a quello delle camere risultava sorprendentemente basso.

<sup>58</sup> Sulle origini cfr. G. Vedovato, *L'Università europea a Firenze*, Roma 1961; e anche *Firenze '80. Inchiesta sul futuro della città*, Firenze 1971, pp. 95-96. L'Università propriamente non è a Firenze ma in comune di Fiesole, negli splendidi ambienti creati, alla Badia Vecchia fiesolana, da un seguace di Brunelleschi.

<sup>59</sup> «I nostri comuni. Fiesole», *Arti e mercature*, nn. 6/7, 1969.

<sup>60</sup> La preferenza degli inglesi per la cittadina risale a tempi lontani. Lady Walpole, contessa di Oxford, giunta a Firenze nel 1734, acquistava un'antica villa a Fiesole. Osserva Roberto Maestro che Fiesole – unico fra i comuni minori dell'area – ha «una certa autonomia in fatto di offerta turistica», vedi Crpet, *Suddivisione della Toscana in zone economiche di programma*, a cura di R. Maestro, Firenze 1968, p. 179.

#### 4.4 L'urbanizzazione della pianura tra strumenti urbanistici e sviluppi reali

Lo sviluppo delle aree urbanizzate della piana non ha correlazione con l'andamento della popolazione. Il caso limite è forse il comune di Scandicci dove al 1952 l'area urbanizzata era estesa per poco più di 49 ettari, mentre nel 1986 aveva già raggiunto la ragguardevole cifra di 481 ettari<sup>61</sup>. Un incremento di dieci volte, rispetto ad un incremento della popolazione che, nello stesso periodo, è cresciuta di 3,6 volte. In questa piccola fotografia è racchiudibile l'apprezzabile processo di trasformazione urbana che ha subito il bacino della piana in questo secondo dopoguerra.

Se allarghiamo la nostra lettura all'evoluzione dell'armatura urbana, poi, il processo di crescita dell'urbanizzato appare con più evidenza. Nell'immediato dopoguerra la piana si configurava come un sistema policentrico e multipolare, dominato dall'asse Firenze-Prato per l'area fiorentino-pratese e dalla città di Pistoia per quella pistoiese. Su questa organizzazione territoriale, come abbiamo già visto, si innesta uno sviluppo industriale di piccola e media impresa che sfrutta largamente l'assenza di piani urbanistici<sup>62</sup> – nessun comune dell'area possedeva un piano regolatore approvato secondo la legge urbanistica nazionale del 1942 – e la presenza, invece, di semplici regolamenti edilizi che, come abbiamo richiamato nel capitolo precedente, consentivano con varie forme di accordo con il comune l'apertura di strade private di lottizzazione.

Questa caratteristica non è secondaria, perché starà alla base del graduale deterioramento e compromissione del territorio della piana proprio negli anni fondativi del nuovo assetto istituzionale repubblicano. Ma, soprattutto, contribuisce a spiegare le differenze spaziali che ancora oggi, in parte, emergono. Difatti, mentre agli inizi degli anni cinquanta esisteva una differenziazione spaziale più marcata che coincideva in larga parte con gli ambiti di influenza dei tre centri maggiori; in anni a noi più vicini permane una differenziazione spaziale, ma più articolata e complessa, che fa perno sulla capacità di alcuni ambiti della piana di presentarsi con assetti territoriali più funzionali, meglio organizzati e, soprattutto, più infrastrutturati di altri.

Nel 1951 nei comuni dell'area abitava una popolazione di circa 700.000 persone; dal 1981 si è oltrepassato il milione. A fronte di ciò, nel 1951 c'erano, fra piccoli e grandi, 104 centri abitati<sup>63</sup>, nel 1991 ne rimangono 58; più marcato l'andamento dei nuclei abitati<sup>64</sup> che passano da 535, nel 1951, a 101 nel 1991. Entrambi i tipi residenziali, tuttavia,

<sup>61</sup> Il calcolo delle superfici urbanizzate nei comuni della piana è in *Schema strutturale per l'area metropolitana...*, cit., pp. 37 e 41.

<sup>62</sup> Un caso particolare è quello che avviene a Prato. Una forte crisi colpisce il settore tessile nel biennio '48-49 a seguito del fallimento di alcuni fra i maggiori stabilimenti. Questo innesca un processo di frammentazione in piccole unità produttive con l'attivazione di prime divisioni del processo produttivo che determinano, a partire dal 1954, un forte rilancio della produzione. Il meccanismo, in assenza di un piano urbanistico, favorisce la mescolanza fra residenza e industria e la diffusione edilizia verso le aree agricole. Su questo F. Cei, R. Innocenti, M. Preite, «I piani urbanistici», in P. Giovannini, R. Innocenti, a cura di, *Prato. Metamorfosi...*, cit.; più in generale Irpet, *Lo sviluppo economico della Toscana*, cit., pp. 157-161.

<sup>63</sup> Per la rilevazione decennale dell'Istat con questo termine si intende un aggregato di case contigue o vicine con interposte strade, piazze e simili con servizi od esercizi pubblici determinanti un luogo di raccolta.

<sup>64</sup> Sempre per l'Istat, un nucleo abitato è un semplice aggregato di case, con almeno cinque famiglie, privo tuttavia del luogo di raccolta che caratterizza il centro abitato.

si gonfiano di abitanti e di edifici fino ad ospitare anche funzioni commerciali e produttive che travalicano non solo i confini comunali, quanto quelli provinciali o dell'area.

In questi dati è racchiuso il processo di sviluppo territoriale dell'armatura urbana della piana. Il calo delle strutture urbane minime è spettacolare. Ma il calo in assoluto non deve trarre in inganno, perché la realtà tra i vari ambiti è stata molto differenziata per vari motivi. Prima di tutto ha inciso la discesa della popolazione verso il basso: dalle colline verso la pianura a quote inferiori ai 100 metri sul livello del mare, alcune volte determinando anche la modifica del nome del comune – come nel caso di Scandicci (in origine Casellina e Torri) che già nel 1929 aveva preso il nome della principale frazione di pianura, oppure quello di Tizzana che assume il nome di Quarrata nel 1959<sup>65</sup> – e poi la rilevante quota di immigrazione che ha interessato per tutti gli anni sessanta la piana fiorentina e solo dal decennio successivo anche quella pratese. Poi ha inciso il tumultuoso espandersi delle aree urbane principali che ha via via inglobato i centri e i nuclei abitati più prossimi fino a compattarli, processo al quale si è unito anche un fenomeno di coalescenza tra alcuni centri abitati stessi innescato sia da politiche nazionali – come la legge sulle aree depresse che ha determinato una rilevante rilocalizzazione degli edifici produttivi come nel caso emblematico del comune di Montemurlo – sia da politiche di sviluppo locali.

Prima di questa nuova geografia urbana, nell'area pistoiese prevaleva la popolazione residente in nuclei e case sparse su quella dei centri<sup>66</sup>. Meno accentuata l'articolazione nell'area pratese. Qui però il dato è influenzato dal comune di Prato, dove la popolazione che viveva nel centro principale – anche per effetto della concentrazione degli stabilimenti industriali nella città – era già superiore all'80%<sup>67</sup>. Ancora diversa la situazione nell'area fiorentina, dove già nel '51 la presenza di popolazione residente in nuclei e case sparse era la più bassa in assoluto della piana<sup>68</sup>.

Questa differenziazione iniziale condiziona anche lo sviluppo nei decenni seguenti:

<sup>65</sup> Dal censimento della popolazione del 1951 risulta che la popolazione residente di Tizzana era di 13.157 abitanti. Di questi abitavano in centri e nuclei posti a quote pari o inferiori a 100 metri slm il 23,01%; mentre il 49% era in case sparse (la cui quota ovviamente non è indicata nel censimento). Venti anni dopo, nel 1971, i residenti di Quarrata (nuovo nome del comune) sono 17.370. Di questi il 74,62% abitava in centri o nuclei ubicati a quote pari o inferiori ai 100 metri slm; mentre gli abitanti delle case sparse si erano intanto ridotti al 18% del totale. Per Scandicci, negli stessi anni, la percentuale di abitanti in nuclei e centri collocati sotto la quota di 100 metri slm passa dal 56,76% del 1951 al 91,09% del 1971; mentre la quota di residenti in case sparse passa dal 37,25% all'8,75%. Su quest'ultimo comune cfr. R. Aiazzi, M. Jaff, *Scandicci da borgo a città: un profilo di storia urbana 1866-1996*, Alinea, Firenze 1997.

<sup>66</sup> A Serravalle nel 1951 il 58,2% dei residenti abitava in case sparse ed il 9,8% in nuclei; nella stessa Pistoia, sempre al 1951, solo il 54,2% dei residenti viveva in centri abitati.

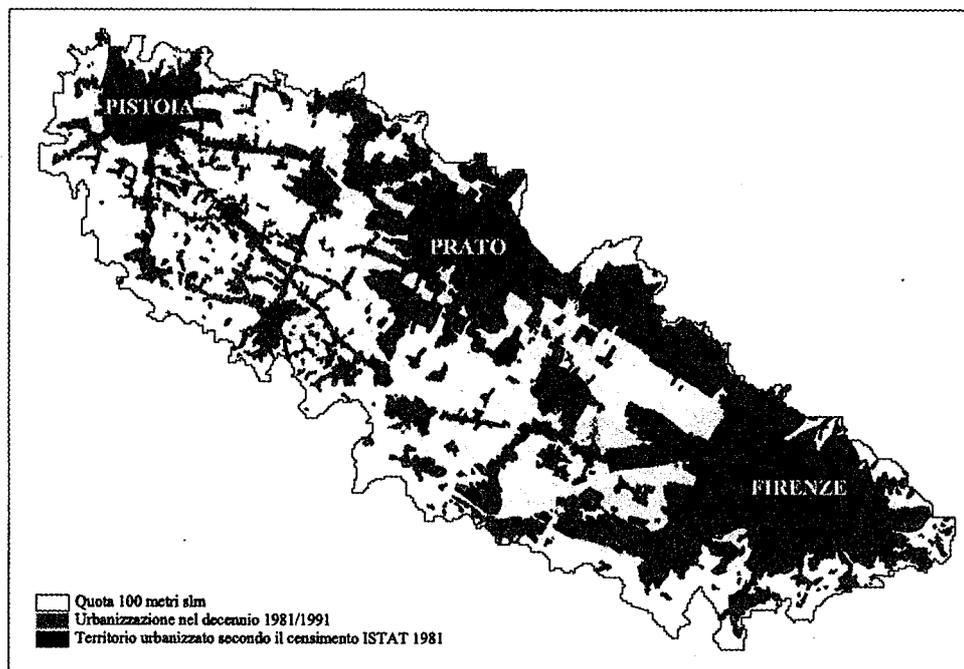
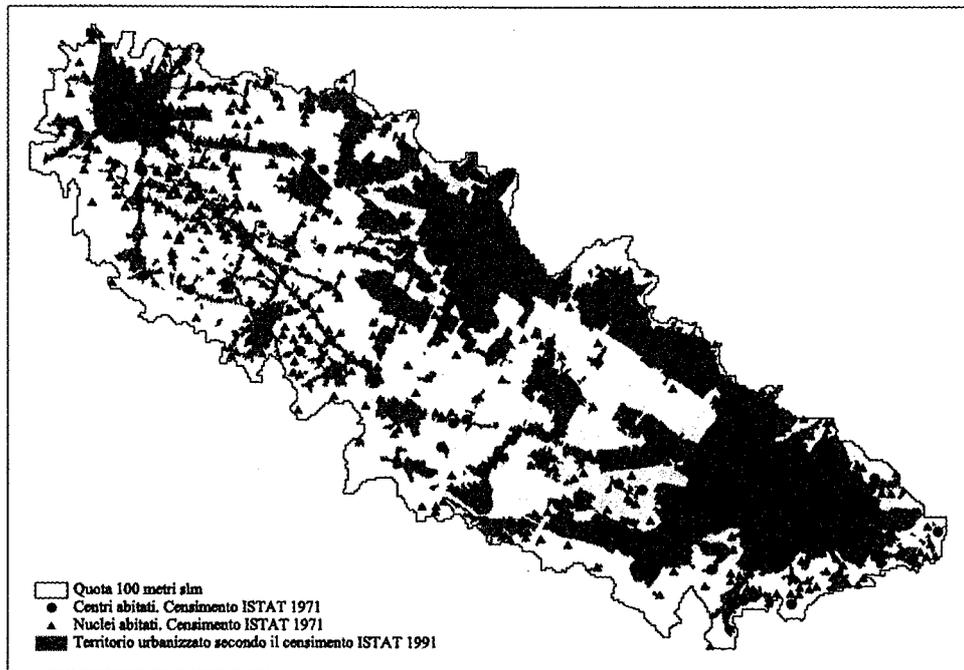
<sup>67</sup> Considerando, invece, altri comuni come Montemurlo e Carmignano i dati si ribaltano: nel primo, al 1951, il 49,9% della popolazione residente vive in case sparse e il 18,7% in nuclei; nel secondo le percentuali rispettivamente sono il 31,6 e il 18,8%. Riguardo a Prato, nota M. Tinacci Mossello che già all'inizio della seconda guerra mondiale «le frazioni erano tutte, in qualche misura, ormai sradicate dalla loro realtà preindustriale e partecipavano alla vita della manifattura con l'invio di manodopera pendolare, con l'esercizio della tessitura a domicilio, con la raccolta e la cernita degli stracci. Anzi l'area organizzata dal centro di Prato era, già allora, certamente più vasta del comune», in Idi, «L'organizzazione del territorio», in *Prato, storia di una città*, vol. 4, cit., p. 147.

<sup>68</sup> Con l'esclusione di alcuni comuni di più piccoli e con una più forte caratterizzazione agricola come Bagno a Ripoli – 22,9% in nuclei; 42,7% in case sparse – e Impruneta – 23,8% in nuclei; 40,7 in case sparse.

<i>Comuni</i>	<i>1951</i>		<i>1961</i>		<i>1971</i>		<i>1981</i>		<i>1991</i>	
	<i>Centri</i>	<i>Nuclei</i>								
Agliaiana	4	15	3	7	4	5	3	2	3	2
Montale	2	9	2	7	5	4	4	2	3	2
Pistoia	8	113	8	174	13	123	1	11	1	7
Quarrata	9	39	8	45	9	32	3	29	2	22
Serravalle P.se	3	9	4	9	4	7	4	7	3	7
<i>Area Pistoiese</i>	26	185	25	242	35	171	15	51	12	41
Carmignano	5	18	5	18	3	8	2	3	4	4
Montemurlo	2	5	3	4	5	8	1	1	1	1
Poggio a Caiano	-	-	-	-	2	5	2	3	2	2
Prato	21	98	15	40	13	35	3	4	3	4
<i>Area Pratese</i>	28	121	23	62	21	56	8	11	10	11
Bagno a Ripoli	5	11	6	16	5	9	4	19	5	7
Calenzano	2	13	2	7	2	1	1	-	1	5
Campi Bisenzio	8	53	9	39	8	21	7	8	9	14
Fiesole	3	8	3	8	4	2	4	2	3	1
Firenze	11	95	10	65	9	35	3	6	3	5
Impruneta	1	1	1	6	1	3	2	2	2	3
Lastra a Signa	5	14	4	14	3	13	4	7	4	8
Scandicci	8	18	8	19	6	8	2	2	2	2
Sesto Fiorentino	1	8	1	8	2	3	2	1	2	1
Signa	6	8	6	6	6	5	5	3	5	3
Vaiano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Area Fiorentina</i>	50	229	50	188	46	100	34	50	36	49
<i>Area metropolitana</i>	104	535	98	492	102	327	57	112	58	101

*Centri e nuclei abitati rilevati dall'Istat.*

Nei censimenti del 1951, 1961, 1971, 1981 e 1991 nei comuni della piana al di sotto della isoipsa dei 100 metri slm. Nostra elaborazione dei dati censuari.



*L'urbanizzazione nella piana dal 1971 al 1991.*  
 Regione Toscana, Area progettazione e sviluppo Sit (elaborazione U. Sassoli)

mentre nella piana pistoiese i centri e i nuclei si gonfieranno fino a strutturare entità fisiche autonome, almeno dal lato quantitativo; nell'area fiorentino-pistoiese i centri e i nuclei prima si agglutineranno, saldandosi fra di loro, e poi saranno assorbiti dalla crescita edilizia delle aree urbane principali. Si delinea così una geografia urbana del tutto nuova, tanto che dai dati censuari del 1981 è possibile identificare un tessuto urbano compatto e continuo esteso da Grassina/Ponte a Ema (Bagno a Ripoli) fino a Fornacelle (Montemurlo), per una popolazione residente di oltre 740.000 persone<sup>69</sup>.

Elemento comune è comunque l'uso degli assi stradali come veri e propri magneti di coagulo della crescita dell'urbanizzato e la presenza, sovente, di una politica urbanistica locale permissiva: è il caso di Scandicci, dove la strada statale per Pisa è stata soffocata da "casermoni" enormi<sup>70</sup>; oppure quello di Montemurlo, Montale, o Calenzano che hanno favorito la formazione di aree industriali e artigianali più grandi delle stesse aree residenziali comunali<sup>71</sup>.

La regolamentazione urbanistica, nel senso indicato dalla legislazione nazionale – delineazione delle reti infrastrutturali, ubicazione dei servizi, aree pubbliche, localizzazione delle zone di espansione urbana e delle aree industriali – inizia vari anni dopo la conclusione del conflitto mondiale. Un elemento di ritardo è dovuto in parte alle disposizioni legislative sulla ricostruzione dopo gli eventi bellici che prevedevano un apposito piano di ricostruzione, con valenza di piano particolareggiato immediatamente esecutivo finalizzato a conseguire in tempi brevi la sistemazione delle zone urbane più danneggiate; ma anche alla novità dei meccanismi proposti dalla legge urbanistica, emanata durante la guerra e ovviamente mai applicata, e quindi all'impreparazione del mondo tecnico e professionale – le prime istruzioni ministeriali per la formazione dei piani comunali sono del 1954 con la Circolare n. 2495. Testimone locale di questa "impreparazione" è la vicenda degli studi – avviati nel 1949 – per il piano regolatore di Firenze che portarono due anni dopo ad uno schema di pianificazione inquadrato in una visione intercomunale in parte confondendolo con un vero e proprio piano urbanistico cittadino<sup>72</sup>.

Nella legge urbanistica esisteva una norma che rendeva obbligatoria la formazione del piano regolatore generale per tutti i comuni compresi in appositi elenchi da approvarsi da

<sup>69</sup> M. Torres, «Dimensioni e strutture delle grandi conurbazioni italiane», *Archivio di studi urbani e regionali*, nn. 38/39, 1990, p. 164 (la ricerca comunque non prende in considerazione i comuni della provincia di Pistoia); nonché L. Bortolotti, G. De Luca, «La nascita dell'area metropolitana...», cit., pp. 269-281.

<sup>70</sup> Negli anni '70 e '80 i centri intorno a Firenze «hanno notevolmente attenuato le loro caratteristiche di quartieri dormitorio», cfr. M. G. Cusmano, «Firenze, l'identità perduta», in F. Indovina, a cura di, *La città di fine millennio*, F. Angeli, Milano, 1992, p. 107.

<sup>71</sup> Al 1986 gli ettari di suolo per attività produttive raggiungeva: a Montemurlo i 317 ettari a fronte di 223,5 ettari del suolo residenziale; a Montale gli 88,5 ettari contro i 74,5 di residenziale; a Calenzano i 260 ettari contro i 126,5 di residenziale. Cfr. *Schema strutturale per l'area metropolitana...*, cit., tab. 4, p. 41.

<sup>72</sup> Cfr. Ripartizione urbanistica e Servizi pubblici del Comune di Firenze, *Studi per il piano regolatore di Firenze*, Firenze, febbraio 1951; L. Savioli, «L'attuazione del piano generale. Indicazioni per lo sviluppo della città», *Urbanistica*, n. 12, 1953; E. Detti, «Firenze: sviluppi del piano del 1951», *Urbanistica*, nn. 15/16, 1955; R. Papini, *Firenze a pezzi e bocconi: libro bianco con 85 documenti delle vicende del piano regolatore di Firenze e della città parassita detta Sorgane e con un commentario di Roberto Papini*, Del Turco Ed., Roma 1957. Una utile ricostruzione di questa «notevole confusione» si trova in M. Zoppi, *Firenze e l'urbanistica: la ricerca del piano*, Ed. Autonomie, Roma 1982, nonché in R. Masci, «La dimensione urbana» e in P. Baldeschi, «La dimensione comprensoriale», entrambi in *Urbanistica*, n. 73, 1983.

Comune	Superficie comunale in ettari	Adozione Comunale	Approvazione Ministeriale o Regionale	Totale aree urbanizzabili in ettari	Numero di abitanti insediabili
Agliaiana	1.164	19.11.1973	23.3.1974	337,57	34.654
Bagno a R.	7.409	14.9.1964	31.3.1972	2.176,91	32.712
Calenzano	7.687	30.9.1965	23.11.1971	948,12	18.017
Campi B.	2.862	24.2.1973	27.4.1973	615,28	53.186
Carmignano*	3.866	8.4.1973	3.10.1973	1.347,48	25.019
Fiesole	4.211	16.7.1971	11.12.1974	267,11	16.523
Firenze	10.421	28.12.1962	5.9.1966	3.537,85	512.758
Impruneta	4.876	12.12.1974	1.8.1975	345,08	20.196
Lastra a Signa	4.306	25.7.1974	2.10.1974	725,70	31.251
Montale	3.202	5.4.1970	31.7.1970	218,90	14.354
Montemurlo*	3.066	10.4.1973	10.7.1973	644,50	64.940
Pistoia	23.677	29.12.1957	28.12.1960	1.784,72	309.950
Poggio a C.*	590	27.4.1973	17.7.1973	144,82	17.119
Prato	9.759	27.5.1969	28.12.1971	3.578,64	386.116
Quarrata*	4.600	5.4.1959	15.10.1962	179,06	63.959
Scandicci	5.969	14.7.1967	16.2.1972	1.008,17	68.649
Serravalle P.	4.211	21.4.1970	13.3.1973	265,03	22.523
Sesto F.no	4.904	6.4.1971	14.11.1972	4.722,81	80.904
Signa*	1.881	7.10.1974	5.3.1975	450,24	38.003
Vaglia*	5.694	22.2.1968	2.7.1975	267,43	23.283
<b>Totale</b>	<b>114.355</b>			<b>23.565,42</b>	<b>1.834.116</b>

*Primi piani regolatori o programmi di fabbricazione (\*) giunti all'approvazione nel 2° dopoguerra «Quaderni di urbanistica informazioni», n. 10, 1991, p. 36.*

parte del Ministero dei lavori pubblici. Nella piana i comuni che compaiono nei primi dieci elenchi sono: nel 1954, Firenze e Pistoia; nel 1956, Fiesole e Prato; nel 1960, Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Impruneta, Lastra a Signa, Scandicci, Sesto, Signa, S. Marcello; nel 1963, infine, anche Vaiano. L'esito di questo "obbligo" è stato, comunque, modesto: vari piani vengono messi allo studio ma solo quelli di Pistoia (1957) e Quarrata (1959) – quest'ultimo era un programma di fabbricazione redatto su iniziativa comunale, non essendo compreso fra i comuni obbligati a dotarsi di piano – giunsero all'adozione comunale e poi all'approvazione ministeriale durante gli anni cinquanta<sup>73</sup>. Bisognerà aspettare il successivo decennio per gli altri comuni. Piani, comunque, basati su insufficienti conoscenze delle realtà territoriali comunali, poco o per nulla coordinati con i comuni contermini, né aperti ad una visione di area e, generalmente, sovradimensionati nelle previsioni insediative.

Il piano di Prato (1964) viene dimensionato per una popolazione di 386.000 abitanti; quello di Firenze (1962) per 513.000; quello di Pistoia (1957) per 310.000; quello di Sesto Fiorentino (1962) per 81.000; quello di Montemurlo (1972) per 65.000; quello di

<sup>73</sup> Fra l'altro quello di Firenze fu bocciato dal Ministero dei lavori pubblici, paradossalmente, per il mancato inquadramento comprensoriale delle sue previsioni. Per il primo vero piano regolatore la città dovette aspettare fino al 1962 quando viene adottato il cosiddetto «piano Detti». Su questo rimandiamo alla rivista *Urbanistica*, n. 39, 1963. La loro approvazione avvenne comunque molto più tardi: Pistoia 1960, Quarrata 1962, Firenze 1966.

Comune	Tipi di trasformazioni previste, in ettari																			Totale comune
	1C	2R	3E	4C	5C	6E	7C	8R	9E	10C	11R	12E	13C	14R	15E	16	17	18	19	
Agliana	11		3	3,5		17,5	33			3,5		4				0,5				76
Bagno a R.	4,5								15,5	8,5		20,5								49
Calenzano	2		12	15		15	1,5			14										97
Campi B.	35		24,5	19		113,5	19			7,5		10,5	3,5		17,5	34	64	43,5		354
Carnignano			28,5	4,5		37,5	7,5					3,5								81,5
Fiesole	8,5		23,5						8	17,5	98	15	15	157	179,5	28,5			122	61
Firenze	9	275,5	21	17,5	160,5			116	2						4,5					1.240
Inpruneta	3		1	4					21			15			32,5					14,5
Lastra a Signa	1					10	2,5													82
Montale	8			1,5			5,5		8,5	5,5							5,5			34,5
Montemurlo	15		25,5	12,5					45,5	8,5		39			8					154
Pistoia	46,5		27	21		14	33,5		65,5	19,5		60,5		17	10,5			15		330
Poggio a C.	6,5		21			19	4		1,5	4		1,5			17					74,5
Prato	113,5	64	176	24,5	57,5	270	169		314,5	28		36,5		45,5	38	75	16			1.428
Quarrata	10,5		20,5			18,5	41,5		124,5	13		21			1,5					251
Scandicci	1,5		14	21		45,5	27,5		115,5	12		11,5			7,5					283
Serravalle P.	3,5		17,5	6		17,5			11			7,5			23,5					63
Sesto F.no	8	13	20,5	32,5		86,5	17,5		104,5	22		166	5	5	0,5	70,5				582,5
Signa	35		10	19,5			5,5	81		0,5		13		13	1,5					179
Totale	322	352,5	445,5	202	218	664,5	367,5	197	837,5	164	101,5	454	23,5	237,5	217,5	200,5	151	64	214,5	5.434,5
%	5,9	6,5	8,2	3,7	4,0	12,2	6,8	3,6	15,4	3,0	1,9	8,4	0,4	4,4	4,0	3,7	2,8	1,2	3,9	100

C= Completamento R= Ristrutturazione E= Espansione

1C Aree prevalentemente residenziali di completamento

2R Aree prevalentemente residenziali di ristrutturazione

3E Aree prevalentemente residenziali di espansione

4C Aree prevalentemente produttive di completamento

5C Aree prevalentemente produttive di ristrutturazione

6E Aree prevalentemente produttive di espansione

7C Aree a verde urbano attrezzato di completamento

8R Aree a verde urbano attrezzato di ristrutturazione

9E Aree a verde urbano attrezzato di espansione

10C Aree a prevalente carattere di attrezzature di interesse generale di completamento

11R Aree a prevalente carattere di attrezzature di interesse generale di ristrutturazione

12E Aree a prevalente carattere di attrezzature di interesse generale di espansione

13C Aree prevalentemente direzionali e/o commerciali di completamento

14R Aree prevalentemente direzionali e/o commerciali di ristrutturazione

15E Aree prevalentemente direzionali e/o commerciali di espansione

16 Aree per impianti tecnologici

17 Aree a servizio del trasporto merci

18 Aree a disposizione per interventi di carattere sovracomunale

19 Aree ferroviarie e stazioni

*Trasformazioni d'uso previste dagli strumenti urbanistici vigenti nei comuni della piana al 1988.*  
«Quaderni di urbanistica informazionale», n. 7, 1990, p. 42

Quarrata (1959) per 64.000. Nel complesso dei comuni della piana la strumentazione urbanistica approvata prevedeva una popolazione complessiva di oltre un milione e ottocentomila abitanti<sup>74</sup>. Nonostante ciò la maggior parte dei comuni "governavano" lo sviluppo urbano del territorio con semplici lottizzazioni avendo come unico "strumento" di controllo dei semplici Regolamenti edilizi approvati nel corso degli anni '30.

Per capire qual era la situazione edilizia in quegli anni basta citare solo i dati ufficiali: al 1967 nei comuni da noi considerati erano state approvate 423 lottizzazioni che prevedevano 34.361.654 metri cubi di edificato totale, per una estensione complessiva di 1.892 ettari (il 4,4% dell'intera estensione della piana, che è di 43.400 ettari circa). Alcune situazioni locali erano particolarmente inquietanti: a Montale (7.078 residenti) vi erano 22 lottizzazioni per 1.584.325 mc; a Pistoia (89.133 residenti) 116 per 5.815.206 mc; a Scandicci (32.186 residenti) 39 per 4.206.010 mc; a Serravalle (7.547 residenti) 21 per 1.252.620 mc<sup>75</sup>.

Quando i piani regolatori comunali vengono redatti, non possono fare a meno di "fotografare" questa situazione, adattandosi – nel migliore dei casi – alle situazioni in atto o pregresse. Il riflesso di questa scelta adattativa si tramuta in una pesante ipoteca economica per l'eccessiva offerta di aree edificabili per la residenza e, soprattutto, per l'industria e le attività terziarie. Ipoteca che è stata alla base del nesso esistente tra rendita fondiaria e meccanismi dello sviluppo areali nell'intera piana<sup>76</sup>. È stato anche questo condizionamento che fissando lo stato di diritto dei suoli favorirà i processi di rilocalizzazione industriale nella seconda metà degli anni settanta<sup>77</sup>. Così alla già cospicua urbanizzazione della piana, calcolata in 11.481 ettari al 1986, i vari piani urbanistici comunali in vigore prevedevano di aggiungerne altri 5.434 ettari. Il che significa che il 38,8% dell'intero bacino può oramai considerarsi suolo totalmente urbanizzato.

Non vi è dubbio che gran parte della responsabilità di questo eccesso di previsione è della cultura urbanistica ed amministrativa del periodo, che ha fatto dell'equazione urbanizzazione = industrializzazione = benessere uno dei connotati principali della politica territoriale ed urbanistica. Ma anche della stessa impostazione "tecnica" dei piani regolatori che molte volte non erano altro che dei disegni di assetti futuri, completamente carenti dal lato della gestione e soprattutto da quello della programmazione degli

<sup>74</sup> Una quantificazione dettagliata delle previsioni della prima generazione dei piani urbanistici comunali è in Università degli studi di Firenze, *Piani urbanistici comunali e sviluppo della Toscana settentrionale 1951-1971*, a cura di E. Detti, Regione Toscana-Giunta Regionale, Firenze 1975, pp. 80-92.

<sup>75</sup> Cfr. Ministero dei LL.PP., Direzione generale dell'urbanistica, *Indagine sulle lottizzazioni*, Roma 1968. I dati dettagliati su tutta la regione sono in Ministero dei lavori pubblici, Provveditorato alle opere pubbliche della Toscana, *Studi per il Piano territoriale di coordinamento della Toscana*, Firenze 1972, pp. 53-56.

<sup>76</sup> Su questo rimandiamo alle interessanti riflessioni di R. Caselli, A. Cavalieri, *Rendita e accumulazione in Toscana. Un'analisi del mercato immobiliare*, relazione presentata alla XIV<sup>a</sup> Conferenza italiana di Scienze regionali, Bologna 6-8 ottobre 1993.

<sup>77</sup> «Le nuove direttrici di sviluppo divorano allora l'intero territorio, riattivando produttivamente sistemi urbani minori, incorporando mercati di lavoro locali, lasciandosi guidare dalla tessitura stessa degli organismi territoriali: ogni insediamento umano guadagnato diventa base di conquista di nuovi spazi. Viene utilizzato in questo processo – nella piana di Firenze ciò è particolarmente evidente – lo strumento più forte di conquista: la casa. La residenza diventa cellula elementare del nuovo ordine produttivo, residenza-officina, casa-laboratorio, centro di riorganizzazione di un sistema multiplo di lavori della famiglia (formali e informali), che possono interessare sia il territorio domestico, sia il territorio extradomestico», G. Paba, «Urbanistica e cultura a Firenze: una show-town per la shoe-town», *Atti dell'Istituto di ricerca territoriale e urbana 1982*, Tip. Capponi, Firenze 1982, p. 60.

interventi. La responsabilità maggiore è, in ogni caso, legata ad un "modello" di pensiero che ha finito per far nascere «uno straordinario unanimità con il quale in epoca moderna l'area della piana è stata universalmente ed univocamente interpretata come area edificabile, luogo preferenziale nella quale la città moderna potesse prendere forma ed identità»<sup>78</sup>.

Proprio questo unanimità è alla base dell'assenza di nessi tra previsioni urbanistiche e sviluppo reale del territorio. La differenza è fatta da uno sviluppo spontaneo, da una chiusura degli intervalli di aree verdi lungo le direttrici stradali principali, dal ritardo nella costruzione delle infrastrutture di collegamento per raccordare la crescita dell'edificato nuovo con il restante territorio, nell'assenza di realizzazioni di servizi strutturati in una visione sovracomunale<sup>79</sup>.

L'area quindi pur essendo fortemente urbanizzata, è pianificata con strumenti urbanistici solo dagli anni '70. Tuttavia, sono stati proprio questi piani che, applicando genericamente la suddivisione del territorio in zone omogenee ed aumentando l'offerta di aree edificabili, hanno determinato «la perdita della forma-città, come elemento trainante della politica urbanistica locale, a favore di una organizzazione della crescita come semplice sommatoria al tessuto urbano esistente. (...) Questo distacco fra crescita spontanea e assenza di ogni forma organica di controllo pubblico delle trasformazioni e l'alterazione della significatività del piano sono stati alla base delle prima vera e propria alterazione degli equilibri tra centri urbani e territorio circostante e poi alla giustificazione dei piani dell'espansione con l'inaugurazione di una rilevante politica di adeguamento della strumentazione urbanistica locale, anche con il ricorso alle varianti. Tutto ciò ha portato ad una configurazione dei centri urbani scostante, in subbuglio, disorganica»<sup>80</sup>.

Proprio questi piani, in fin dei conti, piuttosto che rimettere in ordine e governare i processi di crescita dei centri urbani, hanno favorito l'autorganizzazione di relazioni spazialmente differenziate, seppur all'interno di processi di omologazione territoriale, che hanno esteso il carattere urbano e quindi anche l'infrastrutturazione alla maggior parte della piana, ma in un «disordinato *magma edilizio*, il cui carattere di 'non finito' determina la scadente qualità ambientale di oggi»<sup>81</sup>.

Quello che finisce per prevalere, nonostante i primi piani regolatori, è una tendenza spontanea che finirà per saldare parti consistenti del territorio. Firenze si espande verso levante, cioè verso Prato – come in parte avevano previsto i primi studi dei piani urbanistici dell'immediato dopoguerra – che porterà «ad uno stravolgimento della delicata gerarchia storica degli insediamenti, dei percorsi lineari antichi, dei collegamenti ragio-

<sup>78</sup> B. Secchi, «Firenze: la "piana"», *Casabella*, n. 547, 1988; vedi anche G. Di Pietro, «Le aree extraurbane nell'area fiorentina: il progetto per la collina contro il non-progetto della piana», *Atti dell'Istituto di ricerca territoriale e urbana*, 1983, Tip. G. Capponi, Firenze 1984. Entrambi gli autori si riferiscono alla piana di Firenze, ma l'interpretazione può benissimo estendersi a tutto il bacino da noi preso in considerazione.

<sup>79</sup> Questa divaricazione, in un caso, è stata ben analizzata in A. Vignozzi, «Previsioni urbanistiche e sviluppo insediativo nella periferia postmoderna: il caso di Prato (1979-1991)», *Storia urbana*, n. 81, 1997.

<sup>80</sup> A. Montemagni, «La politica delle aree di frangia», in *Schema strutturale per l'area metropolitana...*, cit., p. 115. Riflessioni sullo stato attuale delle periferie della piana sono sul *Bollettino del Dipartimento urbanistica e pianificazione del territorio*, n. 1, 1996, pp. 15-67.

<sup>81</sup> A. Montemagni, «La politica delle aree di frangia», cit. p. 115 (il corsivo è nel testo).

nevoli da un nodo all'altro del tessuto territoriale», così facendo le stesse «tracce della centuriazione romana sostengono un processo di neocolonizzazione industriale e residenziale, multidirezionale, pieni più vuoti, discontinua, smagliata, differenziata da punto a punto, e nella lunga distanza, da Firenze verso il mare, straordinariamente monotona e omogenea nella riproposizione continua delle modulazioni territoriali acentrate e decentrate»<sup>82</sup>. La questione è ben descritta da Giovanni Astengo:

«Dopo aver compattamente avvolto, pur con varia intensità e dinamica, i centri storici maggiori e minori, l'onda espansiva è andata sempre più dilatandosi all'intorno, dando luogo oltreché alle due grandi conurbazioni, la settentrionale, da Novoli ad Agliana, e la meridionale, da Torri Cintoia a Lastra a Signa. Dal travaso edilizio nella piana si sono inoltre formati cordoni urbani avvolti lungo le principali direttrici viarie ed a numerosi e più esigui filamenti edilizi che per decine di chilometri affiancano le strade storiche, e non solo quelle in senso longitudinale, come la Pistoiese, ma anche quelle in senso trasversale, come i due più recenti assi di saldatura fra Signa e Campi e fra Quarrata e Agliana.

In complesso questa ribollente espansione ha finito per creare (..) un nuovo reticolo residenziale a larghe maglie e di vario spessore, che ha radicalmente trasformato l'antico modello insediativo dell'area.

Entro le maglie di questo reticolo si sono per di più velocemente inseriti i numerosi impianti produttivi, commerciali e di stoccaggio (..) conferendo alla piana un tessuto reticolare produttivo, un tempo inesistente, che ha assunto i caratteri di una vivace, quanto disorganica, Tecno-city, peraltro non certamente autosufficiente, legata com'è rimasta ai poli d'origine, da cui dipendono tuttora in larga misura le funzioni direttive e di supporto»<sup>83</sup>.

Nessuno dei piani urbanistici, infatti, si misura con gli elementi costitutivi della piana, con le geometrie del territorio agricolo, con i tracciati dei fiumi e delle infrastrutture storiche, né con le delimitazioni naturali delle colline. La stessa idea che la piana fosse una conurbazione conclusa all'interno di un bacino geografico unitario si sviluppa con una certa lentezza, nonostante alcuni fenomeni insediativi, economici e sociali fin dall'immediato dopoguerra portassero verso questa ipotesi.

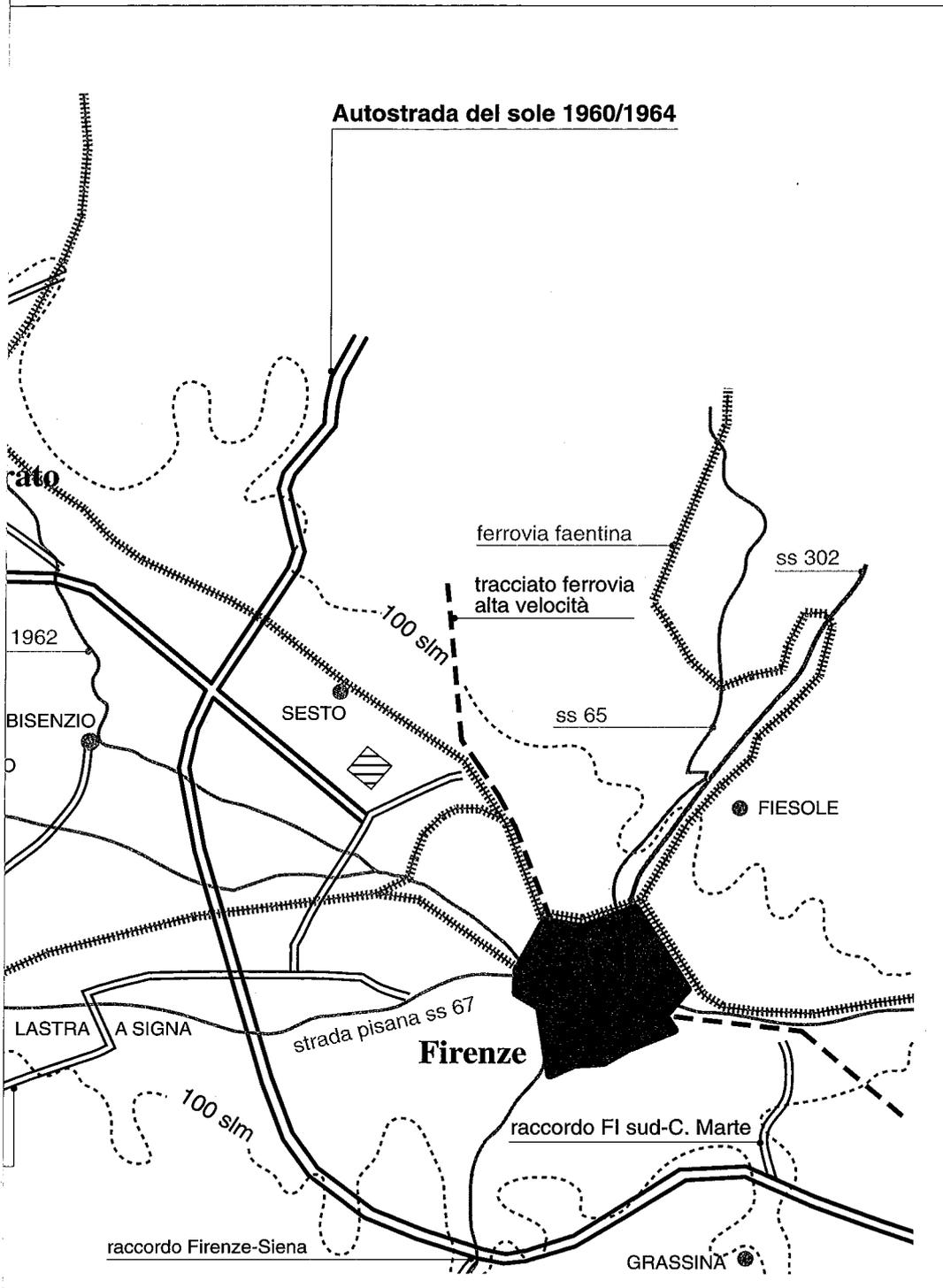
La prima realtà ad essere letta e studiata come un comprensorio intercomunale entro il quale impostare una equilibrata politica urbanistica e territoriale è stata, come abbiamo già visto, la piana fiorentino-pratese, concepita come un comprensorio polarizzato intorno alla città di Firenze. Fin dal 1947 alcuni docenti della Facoltà di Architettura avanzano ipotesi sulla unitarietà di questa sub-area della piana, tanto che Carlo Maggiora propone al comune l'adozione di uno «schema policentrico lineare (..) concepito come una spina assiale con propaggini laterali a pettine» in modo da saturare la direttrice «più influente»: quella tra Firenze e Prato<sup>84</sup>.

<sup>82</sup> G. Paba, «Urbanistica e cultura...», cit., p. 58.

<sup>83</sup> G. Astengo, «I caratteri dell'unitarietà», relazione alla seconda fase della Conferenza per il coordinamento degli interventi di pianificazione dell'area, tenutosi a Pistoia il 12 dicembre 1986, ora in *Quaderni di Toscana notizie*, n. 1, 1987, p. 22-23.

<sup>84</sup> C. Maggiora, «Ancora una svolta nell'urbanistica di Firenze», in Aa.Vv., *Problemi di urbanistica fiorentina. Dibattito alla Scuola parlamentare della Facoltà "C. Alfieri"*, a cura della Cciaa di Firenze, Firenze 1956, pp. 94-95.





*Le principali strutture della piana negli anni '90.*

Gli stessi studi per la predisposizione del primo piano regolatore del comune capoluogo, quelli del '49, portano a definire già nel '51 uno schema di pianificazione intercomunale fondato sull'ipotesi di uno sviluppo lineare "a nastro" della piana fiorentino-pratese che a partire dal centro di Firenze si estendeva, con maggior spessore, verso Prato (considerata una «direzione naturale») e, in maniera più debole, verso le Signe<sup>85</sup>. La proposta di aggregazione, gravitante su Firenze, viene portata al Ministero dei lavori pubblici con la richiesta di predisporre un vero e proprio piano intercomunale, che lo concede nel 1956<sup>86</sup>, ponendo così il comune di Prato sotto l'autorità fiorentina. Decisione questa che sarà uno dei motivi principali del fallimento di quest'esperienza.

In questi primi anni, nonostante il grande sforzo profuso, mancano studi e ricerche di natura scientifica sul rapporto reale e funzionale tra tutti i comuni dell'area fiorentino-pratese. Gli sforzi di inquadramento dell'area hanno una impostazione solo urbanistica e come centro di riferimento le esigenze di crescita della città di Firenze. Infatti l'opzione principale non era quella di trovare gli elementi che unificassero l'area, quanto quelli che servissero a consolidare ed ordinare l'espansione della città di Firenze verso la piana, rilocalizzando alcune attività rare in modo da liberare o diminuire il peso delle attività terziarie e direzionali dal suo centro storico. D'altronde, il peso ed il ruolo della città «nella Toscana, e soprattutto nella pianura centrale, ha [sempre] fatto sì che i vari schemi di piano regolatore predisposti per la città non abbiano potuto evitare di proporre soluzioni per l'assetto territoriale per aree assai più vaste di quella comunale»<sup>87</sup>.

Prende così corpo una politica del doppio binario: da una parte gli studi e gli sforzi che porteranno – dopo i fallimenti dei piani predisposti nel 1951 e nel 1958 – al primo piano regolatore di Firenze di questo secondo dopoguerra, il cosiddetto «piano Detti», adottato dal comune nel 1962 – approvato dal Ministero quattro anni dopo, l'anno dell'alluvione – e progettato in un'ottica ben più ampia dei rigidi confini comunali; dall'altro gli studi e gli sforzi per la definizione – in quegli stessi anni – di un piano intercomunale per l'area fiorentino-pratese, dove tuttavia le diversità di vedute e i conflitti di interesse tra i comuni dell'area e tra le due città cardine, Firenze e Prato, prenderanno il sopravvento fino a rendere inutile l'iniziativa di coordinamento.

Per quanto riguarda i contenuti sull'intero bacino della piana, le scelte qualificanti del «piano Detti» erano: l'individuazione di due direzioni di espansione della città nella

<sup>85</sup> L'impostazione del piano del '51 era quella di inserire le previsioni di sviluppo della città di Firenze, considerata centrale rispetto ai flussi economico-commerciali e turistici fra il centro ed il nord dell'Italia, all'interno di un inquadramento intercomunale e non tanto di ambito comunale, ritenuto del tutto inadeguato. La dimensione territoriale di riferimento (Ripartizione urbanistica e Servizi pubblici del Comune di Firenze, *Studi per il piano...*, cit.) comprendeva tredici comuni: Bagno a R., Calenzano, Campi B., Fiesole, Firenze, Impruneta, Lastra a Signa, Pontassieve, Prato, Scandicci, Sesto F., Signa, e Vaglia.

<sup>86</sup> Con Dm dell'11 giugno 1956, n. 2019. Ai tredici comuni proposti, il Ministero aggiunge Vaiano. In seguito su richiesta del Comune di Firenze (in qualità di comune-guida del coordinamento) con delibera del 12 maggio 1967 e dopo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici espresso con delibera del 16 dicembre 1969, il piano viene esteso anche ai comuni di Carmignano, Montemurlo, Poggio a C., S. Casciano Val di Pesa; mentre per gli studi vengono presi in considerazione i comuni di Barberino di Mugello, Cantagallo, Greve, e Vernio. C'è da notare, a conferma della notevole confusione in cui si applicava la legge urbanistica del '42, come i comuni di Barberino di M., Pontassieve e Vaglia fossero compresi nell'elenco del piano intercomunale del Mugello Val di Sieve, autorizzato con decreto ministeriale del 9 novembre 1965, n. 1798.

<sup>87</sup> L. Bortolotti, «L'evoluzione del territorio», in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Toscana*, cit., p. 813.

piana, una preferenziale verso Sesto Fiorentino e una secondaria verso Scandicci; una politica edilizia restrittiva coniugata ad una attiva tutela delle aree collinari che, da allora, divennero gli ambiti paesaggistici privilegiati dell'intera area<sup>88</sup>; la localizzazione di un grande centro direzionale, chiamato «Porto», nella zona vicino a Castello insieme al nuovo polo universitario cittadino e ad un complesso di attrezzature sportive; ed, infine, una nuova strada veloce, chiamata «asse di scorrimento», proposta sia come infrastruttura di attraversamento della città sia come asse di collegamento tra la città e i principali comuni della piana fino a Pistoia. Quest'ultima decisione si innesta in una scelta di più ampio respiro, ed in netta contrapposizione con il piano intercomunale fiorentino: il bacino di influenza della città e il dimensionamento delle previsioni di piano in un territorio molto più esteso di quello comunale. Così «il primo problema posto nella relazione del Prg è quello della individuazione della dimensione congruente per una pianificazione, rispetto alla quale non si ritiene più idoneo l'ambito indicato dal decreto autorizzativo alla formazione del piano intercomunale fiorentino (...), ma si ricerca una unità territoriale più vasta, sede di sistemi economici integrati, che comprenda tutta la piana dell'Arno e le valli afferenti consolidata intorno ai tre centri urbani maggiori di Firenze, Prato e Pistoia»<sup>89</sup>.

La decisione apre un conflitto su più fronti, uno interno all'area fiorentina, con in testa il comune di Prato e l'altro esterno, prima di tutto con il comune di Pistoia.

I comuni dell'area fiorentina avevano in corso studi e ricerche per la predisposizione di vari strumenti urbanistici. Sesto Fiorentino elabora un piano in netto contrasto con quanto si stava facendo a Firenze, tanto da indicare nella piana, ai confini con la città capoluogo, un'area agricola, per salvaguardare la zona pianeggiante del comune dall'incipiente espansione edilizia. Il piano, adottato dal comune nel 1955, viene bocciato dal Ministero dei lavori pubblici proprio per l'assenza dell'inquadramento con il piano di Firenze, allora in elaborazione. Prato, al contrario, dopo due tentativi falliti di Prg, nel 1964 adotta il cosiddetto «piano Marconi» – approvato dal Ministero nel 1969 – con una direzione di sviluppo della città verso la piana, ma a sud e non verso Firenze, come indicava il «piano Detti»<sup>90</sup>. Così fanno anche i primi piani adottati dai comuni di Vaglia (1959), Fiesole (1962), Bagno a Ripoli (1964), Scandicci (1964) e Campi Bisenzio (1965) che, in nome di una autonomia amministrativa nei confronti del capoluogo provinciale, definiscono scelte urbanistiche in parte in contrasto con quanto si faceva a Firenze<sup>91</sup>.

<sup>88</sup> Con effetti particolarmente evidenti anche nei comuni della zona sud dell'area: Bagno a Ripoli, Fiesole, e la parte alta di Impruneta, dove l'insediamento residenziale è stato minimo o di bassa densità con ville e villini o case a schiera ben progettate. A Bagno a Ripoli si trova fra l'altro l'esclusivo villaggio residenziale ricavato dal parco della villa Ginori all'Antella. Cfr. «I nostri comuni. Bagno a Ripoli», *Arti e mercature*, nn.10-12, 1969.

<sup>89</sup> M. Zoppi, *Firenze e l'urbanistica...*, cit., p. 94.

<sup>90</sup> Il primo è il cosiddetto «piano Baroni» adottato dal comune nel 1954, ma respinto dagli organi di controllo ministeriali; il secondo è il «piano Savioli», adottato dal comune nel 1956, ma anch'esso respinto dal Ministero nel 1960. La vicenda è ricostruita in F. Cei, R. Innocenti, M. Preite, «I piani urbanistici», cit.

<sup>91</sup> Questo nonostante l'influenza che in seguito il piano Detti «ebbe sull'attività urbanistica in Toscana, in quanto contribuì alla formazione di una nuova categoria di professionisti. Attraverso l'esperienza di molti giovani architetti che vi parteciparono, e che operarono in seguito in tutta la Toscana, si diffuse un patrimonio di conoscenze, un modo di esprimersi uniforme, una vera e propria comunità di linguaggio, (...) o meglio, non tanto il piano stesso nei suoi contenuti politici o disciplinari, quanto ciò che contornava il piano», R.

La difficoltà di instaurare un rapporto collaborativo di area, nonostante alcuni comuni avessero anche omogeneità politica nella conduzione amministrativa, blocca il gruppo di lavoro incaricato dell'elaborazione del piano intercomunale fiorentino, che solo nel periodo 1963-1965 (quasi dieci anni dopo il decreto autorizzativo) riesce a produrre una serie di studi e documenti, compresa una tavola con il «mosaico dei Prg» dell'area per la verifica delle previsioni relative agli insediamenti residenziali e produttivi. Ma ci vorranno quasi altri dieci anni per giungere alla conclusione della prima fase dei lavori<sup>92</sup>; ed altri cinque per la seconda fase<sup>93</sup>. Ma oramai era troppo tardi, la proposta di Pif «fu moderatamente dibattuta e catalogata come una "apprezzabile esercitazione disciplinare": la conclusione di un tentativo di coordinamento intercomunale, durato vent'anni, definitivamente affossato dal prevalere delle logiche e delle politiche localistiche, decisamente proiettate in direzione di uno sviluppo illimitato»<sup>94</sup>.

Conclusione peggiore ebbe il piano intercomunale pistoiese. Iniziato nel 1965, su l'interessamento del comune di Pistoia<sup>95</sup> per partecipare alle scelte territoriali proposte dal capoluogo di regione in merito a viabilità, aeroporto, e direttrici di sviluppo, non superò mai la fase degli studi preliminari.

In fin dei conti, le scelte strategiche del «piano Detti» vengono percepite dai comuni del bacino interprovinciale più come decisioni cui contrapporsi che non come elementi cui dialogare. Alla fine il piano viene disatteso anche dalle amministrazioni comunali di Firenze che si succedono fino alla metà degli anni settanta, che con numerose varianti finiscono per snaturarlo, alterando anche l'unitarietà territoriale delle scelte di fondo.

Nel ventennio di massima espansione economica (1951-1972) le varie amministrazioni dell'area non riescono quindi a trovare la forza ideale per rompere i propri confini comunali e ragionare in termini di area vasta. Così anche le grandi scelte territoriali, come il tracciato dell'autostrada del Sole, il raddoppio e l'allontanamento dal centro urbano di Prato dell'autostrada Firenze-mare, nonché l'apertura di due nuovi accessi

Viviani, «La strumentazione urbanistica», in P. Jervis, a cura di, *Trasformazioni e governo del territorio in Toscana (1971-1987)*, Regione Toscana-Giunta regionale, Firenze 1989, p. 57.

<sup>92</sup> Ufficio tecnico del Pif, *Piano intercomunale del Comprensorio fiorentino 1965. Studi, ricerche, documenti*, Firenze 1966; Pif, *Rapporto sulla prima fase dei lavori*, Firenze 1973. Spia evidente delle difficoltà politiche ed amministrative a dialogare tra le varie amministrazioni locali sui temi delle scelte urbanistiche e territoriali per l'area è la vicenda della pubblicazione del primo di questi due volumi, curato da G. Di Pietro, C. Greppi, P. Pettini, P. Sica, dove il contributo dell'assessore all'urbanistica del comune di Firenze, E. Detti, dal titolo «Cronistoria del Piano intercomunale 1961-1964» — che non era altro che la relazione presentata al consiglio comunale sullo stato dei lavori e delle vicende del Pif — non viene pubblicato per decisione della nuova amministrazione del comune di Firenze eletta con le elezioni del 1965.

<sup>93</sup> Pif, *Seconda fase dei lavori. Relazione e normativa di piano*, Firenze 1979. Su questa storia interessanti sono le considerazioni di S. Bardazzi, «Piano intercomunale fiorentino. Vent'anni dopo. Istituito nel 1965, il Pif non è ancora in grado di dare una risposta operativa. Perché?», *Progresso*, n. 2, 1976, nonché le amare conclusioni di P. Baldeschi, «La dimensione comprensoriale», cit.

<sup>94</sup> M. Summer, «Pianificazione regionale di area vasta», in *Schema strutturale per l'area metropolitana...*, cit., p. 26.

<sup>95</sup> Su richiesta del consiglio comunale di Pistoia con delibera del 28 luglio 1965, il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 27 febbraio 1967, n. 3022, autorizza la formazione del piano e vi comprende, oltre a Pistoia, i comuni di Agliana, Montale, Sambuca, Quarrata, e Serravalle. Sotto la direzione di L. Boccia, l'ufficio di piano, pubblica anche un *Notiziario del piano intercomunale pistoiese*.

(Sesto Fiorentino e Prato ovest); l'accesso di Calenzano sull'autostrada del sole; la realizzazione di un asse longitudinale, utilizzando il tratto dell'autostrada declassata passante per Prato e proseguendo fino a Pistoia e Capostrada (il punto di partenza delle strade transappenniniche delle Piastre e dell'Abetone), il tracciato di arrivo della ferrovia direttissima per Roma, lo sbocco dell'oleodotto proveniente da Livorno, la localizzazione dell'aeroporto, ecc. non trovano corrispondenza con i piani urbanistici vigenti. Anche quando sono previsti, spesso cambiano localizzazione. Citiamo il caso emblematico della sistemazione del nuovo polo dell'Università di Firenze: con concorso internazionale (1970) viene scelto un progetto, contraddistinto con il motto «Amalassunta», che proponeva la riorganizzazione degli insediamenti universitari in tre grandi aree: quella del centro storico di Firenze, riservato alle facoltà umanistiche, alle biblioteche centrali, agli istituti culturali, nonché centri di ricerca leggeri; quella di Careggi riservata alle strutture della Facoltà di Medicina; quella del nuovo polo universitario di Castello-Sesto F. riservata ad accogliere le facoltà scientifiche. Nel 1978, con apposita variante agli strumenti urbanistici dei comuni interessati, si sposta il nuovo polo universitario più a ovest, nella piana di Sesto F. più prossima all'abitato, e nel 1986, alle strutture universitarie, vengono aggregati anche i centri di ricerca del Consiglio nazionale delle ricerche. Non basta, a distanza di un altro decennio, nel 1997 si decide di creare un quarto polo universitario a Novoli per ospitare le facoltà di giurisprudenza e delle scienze sociali.

Vicenda analoga ha la scelta per il centro direzionale di Castello, previsto dal piano regolatore di Firenze e destinato ad ospitare attrezzature di interesse regionale e comprensoriale. Nel 1976 viene bandito il concorso, due anni dopo vengono dichiarati vincitori quattro progetti ex aequo. Nel 1980 una apposita variante urbanistica modifica parzialmente le previsioni e ruota la localizzazione: non più in senso longitudinale (da Castello all'autostrada), quanto trasversale, sul confine comunale, occupando anche la cosiddetta piana di Quinto. Poi tutto si ferma, fino al 1983, quando la Società La Fondiaria assicurazione e l'Agip Petroli – divenute in gran parte proprietarie dei terreni – propongono un'operazione organica di riassetto urbanistico dell'area di Castello con «il più qualificante investimento edilizio in Firenze dalla seconda metà dell'800 ad oggi»<sup>96</sup>. Anche la Fiat, intanto, propone un progetto di riuso dell'area dello stabilimento di Novoli, non distante dall'area Castello. Seppur differenti tra loro, le due proposte vengono unite in un'unica variante di piano urbanistico (1985) confondendole e rendendo difficile la loro contestualizzazione sia negli studi – allora in corso – di revisione del piano regolatore generale della città sia in ambito metropolitano.

Ne nasce un acceso dibattito che travalica i confini dell'area<sup>97</sup> e che, di fatto, influen-

<sup>96</sup> Centro documentazione Progetto Castello, *Il progetto Castello. Nell'area a nord-ovest di Firenze*, Firenze 1987, p. 11. Per l'analisi economica dell'iniziativa cfr. Irpet, *Progetto Castello*, Firenze 1986.

<sup>97</sup> Su questi argomenti i commenti sono davvero numerosi, per tutti rimandiamo a F. Lombardi, *Firenze Nord-Ovest...*, cit.; al numero monografico, dal titolo esplicativo «Firenze s'è desta», della rivista *Il Ponte*, nn. 1-2, 1988; a M. Massa, a cura di, *Firenze. Grandi progetti e politica urbanistica*, F. Angeli, Milano 1988; alla ricostruzione di M. Morisi, «Chi decide il futuro di Firenze: pianificazione urbanistica e conflittualità politica nel progetto Fiat Fondiaria», in B. Dente et al., *Metropoli per progetti: attori e processi di trasformazione urbana a Firenze*, Torino, Milano, Il Mulino, Bologna 1990; alle illustrazioni in G. Campos Venuti, «La vicenda urbanistica di Firenze (e a Firenze giunge l'eco di Milano)», *Territorio*, n. 6, 1990; all'ipotesi progettuale di G. Di Pietro, *Un progetto per Firenze. La nuova città nella piana di Castello*, Ponte alle

za la definizione di qualsivoglia politica urbanistica anche nei comuni limitrofi. La vicenda si conclude solo nel 1999, con la definitiva approvazione dei piani particolareggiati esecutivi delle due zone, ma con radicali modifiche rispetto alle impostazioni originarie. Nel contempo si trascinano da anno in anno le indagini e gli studi per l'impostazione di un nuovo piano per revisionare ed aggiornare l'ormai vecchio «piano Detti». Operazione che inizia nel 1979. Vecchio perché, essendo stato in gran parte disatteso e modificato all'intero del comune e contrastato dalle scelte effettuate dai comuni dell'area, non si coniugava più al sistema di relazioni socio-economiche che, indipendentemente dai piani urbanistici, si erano attivate tra Firenze e i centri della piana. Così fra documenti, indagini, studi, cambi di maggioranze, modifica degli incarichi professionali per la redazione dello strumento urbanistico, si arriva al «piano Vittorini» che viene adottato definitivamente nel 1997 ed approvato tre anni dopo<sup>98</sup>.

Nel 1970 viene istituita la Regione Toscana e dal 1972 vengono ad essa trasferite le competenze urbanistiche prima esercitate dal Ministero dei lavori pubblici, compresa l'approvazione dei piani. La situazione del coordinamento delle scelte intercomunali nella piana non migliora: anzi la scelta politica del nuovo ente di promuovere la redazione di piani urbanistici da usare come mezzo per incidere sulla produzione di edilizia a basso costo attraverso i Peep (piani per l'edilizia economica e popolare) e sulla localizzazione delle aree industriali ed artigianali attraverso i Pip (piani per gli insediamenti produttivi) esalta la visione localistica. Così tutti i comuni dell'area si dotano di Prg – in assenza del quale i due strumenti non potevano essere redatti – o revisionano quelli esistenti. La frammentazione delle scelte localizzative è una conseguenza, nonostante il ruolo di controllo da parte della Regione nella fase di approvazione dei vari piani.

Al 1975 tutti i comuni del bacino interprovinciale hanno così un piano regolatore, ma questo non determina anche un assetto della piana organico e funzionale alla realtà socio-economica e produttiva. Non solo, ma nessun piano prevedeva la crisi economica e produttiva innescata dal 1973 dopo il repentino aumento del costo delle materie prime; né il ridimensionamento e la rilocalizzazione, nelle aree ancora libere della piana, di molte unità produttive. In poche parole, appena definita una politica urbanistica con i nuovi piani, la realtà della piana era già andata oltre.

Ricomincia, così, il lento processo di adeguamento dei piani regolatori appena approvati che porta a nuovi strumenti generali nell'area: Calenzano (1975), Pistoia (1976); Impruneta e Vaiano (1977); Bagno a Ripoli, Cantagallo, Signa e Vernio (1980); Prato (1981); Poggio a C., Quarrata e Carmignano (1982); Fiesole (1984); Montemurlo e Serravalle (1985); ed in seguito tutti gli altri. Il tema più importante di questi piani è quello di governare la trasformazione urbana innescata dai processi di riconversione produttiva con l'obiettivo di perseguire una qualità territoriale diffusa. Qualità, che nella maggior parte dei casi, significa progetti d'area, specialmente le aree abbandonate dalle industrie (chiuso o rilocalizzate). In questa "frenesia" di progetti locali solo per alcune

Grazie, Firenze 1990; ed infine alle riflessioni di P. Baldeschi, C. Carbone, R. Rossi, e F. Ventura, presenti nel volume di F. Indovina, a cura di, *La città...*, cit., e a quelle di P. Giovannini, *Un progetto strategico coerente per Novoli*, Dedalo, Roma 1997.

<sup>98</sup> C. Clemente, R. Innocenti, «L'idea di città nei piani di Firenze da Detti a Vittorini», *Bollettino del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio*, nn. 1/2, 1999.

aree extraurbane vengono elaborati piani – in attuazione di una legge regionale, la n. 10 del 1979 – ambientalmente significativi, come quelli di Bagno a Ripoli (1982) e Fiesole (1983), o progetti di ampio respiro come il parco di Monte Morello, il parco fluviale dell'Arno di Bagno a R. e quello del Bisenzio; il parco de' Renai e quello dell'Argingrosso; quello delle Cascine di Tavola. La maggior parte dei temi di interesse sovracomunale che avevano caratterizzato il dibattito dei due decenni precedenti vengono rimossi.

Nella situazione di esasperato municipalismo della prima metà degli anni '80, un'intervento ordinatore che riannodasse e governasse i processi di uno sviluppo spontaneo e assai problematico per l'area si imponeva. Per iniziativa della Regione Toscana si attiva (1983) la Conferenza per il coordinamento degli interventi di pianificazione territoriale nell'area Firenze-Prato-Pistoia, indicata nei documenti programmatici come una delle «aree forti» della regione<sup>99</sup>. L'esperienza porterà poi all'approvazione (1990) di un apposito strumento di governo territoriale: lo Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia<sup>100</sup>.

Un'inversione di tendenza rispetto all'esperienza fallimentare dei piani intercomunali, che tuttavia – per il tipo di disposizione normativa usata nell'approvazione dello strumento – diventava esecutiva via via che i singoli comuni dell'area recepiamo le indicazioni all'interno della strumentazione urbanistica locale. Lo Schema, cioè, è stato equiparato ad una direttiva regionale, con funzioni di controllo, coordinamento ed adeguamento sovracomunale dell'attività urbanistica dei comuni. La sua implementazione è quindi lenta nel tempo, ma la sua indicazione assai precisa: il riordino (ambientale, insediativo, infrastrutturale) come strategia per la ricostituzione del sistema territoriale di un'area ritenuta già in sé unitaria. Il vero portato innovativo dello strumento, quindi, non è la sua debolezza normativa che non incide subito sulle incongruenze dei piani regolatori comunali<sup>101</sup>, quanto due postulati: il primo è quello di obbligare le varie amministrazioni, gli operatori e i cittadini a pensare e, possibilmente, agire in un'ottica metropolitana; il secondo è il ribaltamento del ruolo della pianura, da «terra di nessuno» o «vuoto da riempire», a risorsa per ricucire tutti i tessuti urbani periferici dell'area. Difatti, i primi piani regolatori elaborati dopo la sua entrata in vigore (es. Campi B., Calenzano, Carmignano, Firenze, Prato)<sup>102</sup>, cominciano a ragionare in questi termini, anche se alcune grandi scelte, come il Piano guida dell'alta velocità ferroviaria (1998) e l'accordo per la terza corsia dell'autostrada del Sole (1999) sembrano andare in direzione opposta.

<sup>99</sup> Nelle relazioni di G. Bartolini (Presidente della Giunta regionale) e di E. Detti (incaricato di coordinare il gruppo di lavoro) sono elencati i temi di che hanno indotto l'iniziativa regionale: ammodernamento del sistema territoriale attraverso il coordinamento delle azioni dei vari attori pubblici; approntamento di un sistema di infrastrutture interne di area; localizzazione del nuovo aeroporto; ridefinizione e decentramento delle funzioni terziarie necessarie allo sviluppo. Cfr. Aa.Vv., *Processo di urbanizzazione...*, cit., pp. 9-14.

<sup>100</sup> Cfr. *Schema strutturale per l'area metropolitana...*, cit.; per capire la necessità ed l'utilità di questo intervento regionale basta solo guardare le previsioni di tutti i piani regolatori dei comuni dell'area riportate nella cartina inserita tra le pp. 90-91. Su come si arriva a questo strumento rimandiamo a G. De Luca, M. Summer, «Lo Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia», in F. Indovina, a cura di, *La ragione del piano. Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, F. Angeli, Milano 1990.

<sup>101</sup> Per questo A. Pedrolli, «Le contraddizioni della pianificazione nell'area metropolitana fiorentina», *Bollettino del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio*, n. 1, 1995.

<sup>102</sup> Comune di Firenze, Ufficio Prg, *Variante generale al Prg '62*, Firenze 1994; B. Secchi, a cura di, *Un progetto per Prato. Il nuovo piano regolatore*, Alinea, Firenze 1998.

#### 4.5 Coscienza della nuova realtà territoriale: idee sull'area metropolitana

Il primo lavoro che constata l'esistenza di una unitarietà funzionale tra i centri urbani dell'area è di un geografo, Aldo Sestini, che nel 1958 applica il concetto di «conurbazione» – proposto in Gran Bretagna da Patrick Geddes – a dieci comuni dell'area fiorentina investita dal piano intercomunale. Comuni che già allora sembravano formare una «costellazione di centri urbani assai ravvicinati e con tendenza a riunirsi, per lo meno a mezzo di sobborghi lineari di strada»<sup>103</sup>.

Il primo che, invece, avanza l'ipotesi di un'intero bacino funzionalmente interconnesso è Adriano Montemagni nel 1963, secondo il quale da «un primo esame sia pure empirico e grossolano, il bacino Firenze-Pistoia si presenta come un caso tipico di comprensorio omogeneo, in cui le diverse componenti socio-economiche, pur riccamente articolate, presentano uno stretto grado di interdipendenza», prefigurazione di un «sistema di nuova città» intesa come aggregazione e «luogo degli insediamenti di diversa specializzazione resi omogenei dall'esistenza di interrelazioni sociali ed economiche»<sup>104</sup>. Una posizione molto in anticipo sui tempi, quando il dibattito sembrava indirizzarsi verso l'ipotesi di considerare Firenze una città-regione, che dal suo centro storico si diffondeva verso i territori esterni ed in primis verso la piana, e non tanto – come proponeva il Montemagni – di trovarsi con una nuova «forma» di città che nasceva dall'aggregazione di insediamenti anche gerarchicamente simili<sup>105</sup>. Con questo spirito, d'altronde, era stato confezionato il piano regolatore di Firenze del 1962 che – come abbiamo prima richiamato – individua in un «asse attrezzato» fino a Pistoia l'elemento portante dell'organizzazione viaria e funzionale della piana e in una unità territoriale più vasta, comprendente non solo il bacino interprovinciale ma anche parte delle valli che su questo gravitano, lo spazio congruente all'importanza e al ruolo guida di Firenze.

La posizione viene ribadita qualche anno più tardi quando A. Montemagni, P. Sica e G. Fanelli predispongono un progetto di fattibilità di questa infrastruttura, intesa come elemento di cerniera fra la città e la piana e al tempo stesso strumento di riordino delle funzioni interne della città. «Asse attrezzato» che, partendo da Firenze, avrebbe dovuto rappresentare il nerbo strutturale lungo il quale ridefinire l'intero assetto insediativo del bacino. Non è caso che l'unica carta di inquadramento territoriale riportata nello studio è uno «Schema di assetto del territorio con la localizzazione delle maggiori attività di

<sup>103</sup> A. Sestini, «Qualche osservazione geografico-statistica sulle conurbazioni italiane» in *Studi geografici pubblicati in onore del professore Renato Biasutti*, supplemento al vol. LXV (1958) della *Rivista geografica italiana*. I territori comunali considerati nello studio sono quelli di Campi Bisenzio, Firenze, Prato, Sesto Fiorentino, e Signa; nonché i soli centri abitati più prossimi alla piana fiorentina dei comuni di Bagno a Ripoli, Fiesole, Impruneta, Lastra a Signa e Scandicci.

<sup>104</sup> A. Montemagni, «Situazioni e problemi del Piano intercomunale di Firenze», *La Regione*, n. 2, 1963. Osservazione comunque non isolata, cfr. G. Gesualdo, *Per uno sviluppo programmato nei territori di Pistoia, Prato e Firenze*, Pistoia 1963.

<sup>105</sup> Il primo studio che mette a fuoco, negli aspetti demografici, economici, amministrativi e urbanistici, il problema delle aree metropolitane in Italia è quello di A. Acquarone, *Grandi città e aree metropolitane in Italia. Problemi amministrativi e prospettive di riforma*, Zanichelli, Bologna 1961. L'autore considerava esistenti nel paese solo quattro aree metropolitane, e fra i casi considerati non vi era Firenze. Per la ricostruzione del dibattito sulla città-regione rimandiamo a F. Archibugi, a cura di, *La città-regione in Italia. Premesse culturali e ipotesi programmatiche*, Boringhieri, Torino 1966.

carattere secondario e terziario» esteso a tutto il bacino interprovinciale. L'asse attrezzato doveva essere affiancato nel suo percorso da una linea metropolitana che dall'estremo sud-est di Firenze (Bagno a Ripoli) arrivasse nel cuore di Pistoia; così facendo asse stradale, metropolitana, e ferrovia esistente dovevano costituire il sistema fondamentale di trasporto nel territorio della piana<sup>106</sup>, considerata appunto come un'area omogenea.

Quest'ipotesi di un'unica area omogenea estesa a tutta la piana suscita subito obiezioni, tra le quali quelle più interessanti sono espresse da Silvestro Bardazzi che osserva come «il suddetto comprensorio sembra essere soprattutto un'ipotesi di "comprensorio" sostenuto quasi esclusivamente da una struttura territoriale continua, alla quale però non corrispondono realtà e strutture socio-territoriali altrettanto continue e organiche»<sup>107</sup>. Discorso esatto, considerando l'assenza di studi e ricerche e lo stato di fatto allora esistente, ma restrittivo se si scrutavano a fondo le prime trasformazioni economiche indotte dal cosiddetto «boom economico» italiano.

Uno studio più scientifico, del tipo di quelli implicitamente richiesti dal Bardazzi, viene proposto dal geografo francese Jean Bernard Charrier, che proprio in quegli stessi anni non esita a parlare di «area metropolitana» per il bacino Firenze-Pistoia<sup>108</sup>. L'autore presenta un'accurata descrizione delle situazioni territoriali ed economico-sociali delle città principali e dei diciotto comuni suburbani, arrivando ad identificare «tre spazi regionali ben individuati», più giustapposti che veramente integrati, ma con una prospettiva unitaria se – come allora appariva – gli strumenti urbanistici di area ancora in formazione si ponevano questa prospettiva. Lo studio – come abbiamo già visto – incrociava sia il piano intercomunale fiorentino, sia l'avvio del piano intercomunale pistoiese; ma anche gli studi dell'esperienza, tutta politica, dei "grandi" disegni organizzativi dello sviluppo regionale elaborati dal Comitato per la programmazione economica della Toscana (Crpet), nonché quelli, più territoriali, proposti dalla Sezione urbanistica del Provveditorato regionale alle opere pubbliche che portarono, entrambi, a rilanciare l'ipotesi dell'esistenza di un'area metropolitana in formazione nel bacino Firenze-Pistoia<sup>109</sup>.

Realtà riconosciuta come esistente, tuttavia, nella prima organica ricerca sulle aree metropolitane in Italia condotta sulla fine degli anni '60 da Salvatore Cafiero e Alessandro Brusca che, studiando i sistemi delle relazioni interrelate tra le principali aree urbane nazionali, tracciano ambiti di riferimento spaziali utili anche per la pianificazione urba-

<sup>106</sup> Cfr. Centro studi Nicola Pistelli, *Firenze uno e due*, La Nuova Italia, Firenze 1967, cartina inserita tra le pp. 58-59.

<sup>107</sup> S. Bardazzi, «Stato della pianificazione urbanistica nella provincia», in S. Bardazzi, F. Gurrieri, C. Messeri, N. Rauty, a cura di, *Indagine urbanistica della provincia di Pistoia*, Giuffrè, Milano 1966, p. 73.

<sup>108</sup> J. B. Charrier, «L'organisation de l'espace dans une aire métropolitaine, le bassin Florence-Pistoia», in *Annales de géographie*, a. LXXV, 1966, tradotto in italiano in R. Mainardi, a cura di, *Le grandi città italiane*, F. Angeli, Milano 1971.

<sup>109</sup> Rimandiamo a Crpet, *Proposte di intervento pubblico in Toscana 1968-70 con particolare riguardo ai problemi dell'assetto territoriale*, Firenze 1968; e a Ministero dei lavori pubblici, Provveditorato alle opere pubbliche della Toscana, *Studi per il Piano territoriale...*, cit., che raccoglie una sintesi delle ricerche che il gruppo di lavoro aveva svolto tra il 1967 ed il 1969. Posizioni che vengono contestate dal gruppo di lavoro del Piano intercomunale fiorentino che sosteneva la tesi, suffragata tuttavia dalle stesse previsioni infrastrutturali del piano stesso, dell'assenza di processi di metropolizzazione della piana fiorentino-pratese, cfr. «Nota introduttiva», in Pif, *Rapporto sulla prima fase...* cit.

nistica e l'organizzazione amministrativa. Per l'area metropolitana di Firenze identificano, già con i dati statistici del 1961, un ambito spaziale di riferimento che sostanzialmente coincide con quello del bacino interprovinciale della piana <sup>110</sup>. Questo dà lo spunto a Pierluigi Spadolini e al suo Centro studi territoriali, a metà degli anni settanta, di parlare di «contesto metropolitano continuo» nell'indagine sulla piana a sostegno della candidatura di Firenze ad ospitare i giochi della XXI Olimpiade (1976) <sup>111</sup>.

La sordità politica, fiorentina da un lato e pistoiese dall'altra, legata a politiche urbanistiche locali e lo stesso interesse della neonata Regione Toscana <sup>112</sup>, centrato sul rilancio dei piani regolatori comunali, escludono queste impostazioni. La stessa conclusione della seconda fase dei lavori del piano intercomunale fiorentino (1976-1978) ed il sostanziale esaurimento del piano intercomunale pistoiese, mettono a nudo l'impossibilità di stabilire politiche di area vasta non concordate con tutti i comuni della piana. Unico risultato: una cartografia sintetica che riporta, senza commenti significativi, le previsioni dei due piani intercomunali e il sistema delle principali attrezzature della piana <sup>113</sup>. Sul coordinamento intercomunale dell'area fiorentino-pratese, come abbiamo accennato, pesavano situazioni fiorentine come: l'aeroporto di Peretola, lo spostamento parziale dell'Università dal centro città, il trasferimento delle industrie dalla vecchia zona industriale verso le aree libere a ridosso della pianura. Sul coordinamento dell'area pistoiese pesava l'assenza di una strategia territoriale chiara ed il forte peso che continuava ad avere la specializzazione agricola. Un importante contributo di rottura sembrava comunque venire dalla *Settimana dell'economia provinciale* del 1970, quando nella relazione ufficiale affidata all'economista Piero Barucci, si sostiene la necessità di porre finalmente «il problema del rapporto fra il piano intercomunale pistoiese e quello fiorentino», quindi di porre «il problema da parte di Pistoia di abbandonare una concezione sostanzialmente autarchica ed autonomistica (...) per diventare finalmente parte integrante di questa grande area metropolitana» <sup>114</sup>.

Nonostante queste prime timide proposte, soltanto nell'ottobre del '73 si svolge presso il circolo «L'Incontro» del Partito socialista una sorta di tavola rotonda, con esponenti

<sup>110</sup> S. Cafiero, A. Brusca, *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Giuffrè, Roma 1970, pp. 94-95. I comuni ricadenti nell'area al 1961 erano Agliana, Campi Bisenzio, Empoli, Fiesole, Firenze, Lastra a Signa, Montelupo Fiorentino, Poggio a Caiano, Pistoia, Prato, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa.

<sup>111</sup> Centro studi territoriali, *Il verde, lo sport e il tempo libero nel comprensorio metropolitano di Firenze*, Marsilio, Padova 1971, p. 15. Nel 1967 viene proposto - sfruttando l'emozione provocata dalla inondazione dell'anno prima - di tenere a Firenze, nel 1976, i giochi della XXI Olimpiade. A sostegno della (imprudente) proposta, il Centro studi territoriali (costituito dalla lobby che la sosteneva) rimarcò proprio il carattere metropolitano dell'area di influenza della città di Firenze e la robusta presenza di impianti e di associazionismo sportivi nell'area.

<sup>112</sup> Nonostante un primo tentativo di un interesse di area: vedi il convegno organizzato dal PCI, Comitato regionale toscano, *L'impegno dei comunisti per un nuovo tipo di sviluppo economico e di assetto territoriale del comprensorio Firenze-Prato-Pistoia*, Firenze 18-19 dicembre 1971.

<sup>113</sup> Cfr. Pif, *Seconda fase dei lavori...*, cit; le cartine sono anche pubblicate in P. Baldeschi, «La dimensione comprensoriale», cit., al quale rimandiamo; mentre una riflessione su queste esperienze di trova in M. Summer, «Pianificazione regionale di area vasta», cit. pp. 22-26.

<sup>114</sup> Cciaa di Pistoia, *Atti della settimana dell'economia provinciale, 20-25 aprile 1970*, Edizioni della Camera di Commercio, Pistoia 1972, intervento di P. Barucci, p. 236.

nazionali della cultura urbanistica di quest'area politica, tra cui Edoardo Detti, Marcello Vittorini, e Giovanni Astengo. Ed è quest'ultimo che fa presente come il rapporto fra i vari centri dell'area stesse mutando e che pertanto occorresse esaminare unitariamente l'intero bacino «studiando questo tessuto unitario che fortunatamente ha delle aree in cui possono ancora essere recuperate certe situazioni in cui può ancora essere fatto qualcosa»<sup>115</sup>. Ma, almeno localmente, non si va oltre: occorrerà ancora un decennio prima che l'ambiente politico ed amministrativo si accorga delle diseconomie che le modalità della crescita dei singoli comuni stava producendo sull'intero apparato produttivo della Toscana centrale, e ciò nonostante qualche attento studioso non toscano segnalasse la genesi di una formazione metropolitana in via di compimento nel bacino della piana<sup>116</sup>.

Localmente, ancora nel 1981, non solo stentava a prendere corpo questa realtà, quanto la stessa ipotesi di studio veniva considerata poco significativa, anzi si metteva in dubbio la stessa esistenza di reali rapporti funzionali tra la piana fiorentina e la piana pratese, tanto da sostenere che «l'interazione fra le funzioni urbane specifiche di quest'area (la funzione economico-mercantile, la funzione scientifico-culturale, la funzione politico-direzionale) è nota solo intuitivamente in via di approssimazione»<sup>117</sup>. Sembrava, dunque, prevalere una visione schiacciata sulle realtà comunali e principalmente su quella fiorentina. Ancora una volta, quindi, il peso ed il ruolo di Firenze nella pianura centrale potevano essere di ostacolo non solo alla definizione di una possibile politica di area che si estendesse all'intero bacino della piana, quanto allo stesso riconoscimento di un bacino unitario.

La questione rivestiva un interesse politico rilevante, perché dopo almeno due decenni di dibattiti in Italia sulla necessità di introdurre nel sistema istituzionale nazionale anche il livello metropolitano, l'8 luglio 1982 il Consiglio dei Ministri approva un disegno di legge, predisposto dal Ministero dell'Interno, per la riforma delle autonomie locali che prevede l'istituzione di un nuovo livello di governo: quello metropolitano<sup>118</sup>.

La Regione Toscana, ormai attiva da un decennio, non poteva rimanere più sorda, almeno sui temi della pianificazione territoriale dell'area centrale della regione. Così,

<sup>115</sup> Intervento citato in V. Spini, M. Zoppi, *Firenze urbanistica e politica 1973/74*, Coop. Ed. Universitaria, Firenze 1975, pp. 125-135.

<sup>116</sup> Cfr. l'articolato studio di U. Marchese, *Aree metropolitane e nuove unità territoriali in Italia*, Genova 1981, che elenca l'area Firenze-Prato-Pistoia, e la propaggine fino ad Empoli, come una delle ventidue aree metropolitane di base presenti in Italia (vedi tabella a p. 119).

<sup>117</sup> Comune di Firenze, *Progetto sullo sviluppo metropolitano nell'area Firenze-Prato*, Irpet, Firenze 1982 (cycl.), p. 2. Per il documento l'area metropolitana non andava oltre i due sistemi urbani di Prato e di Firenze, sui quali gravitavano «anche i quattro sistemi secondari del Mugello-Val di Sieve, del Chianti fiorentino, del Valdarno superiore, del medio Valdarno-Valdelsa». Purtuttavia si poneva il dubbio di «attentamente esplorare le interazioni di questo sistema complesso con l'area pistoiese». Il progetto faceva riferimento ai *Lineamenti del programma pluriennale* del Comune di Firenze del 1981.

<sup>118</sup> Per questo disegno di legge si considerano aree metropolitane le zone del territorio nazionale con una popolazione residente non inferiore a 1.000.000 di abitanti, caratterizzate dalla aggregazione, intorno ad un comune di almeno 400.000 abitanti, di più comuni i cui centri urbani abbiano tra loro continuità di insediamenti e rapporti di integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi, alla vita sociale. Le aree metropolitane riconosciute sono quelle di Roma, Milano, Napoli, Torino e Genova. Ma con i dati censuari definitivi del 1981 potevano rientrare in questa soglia ed in questo provvedimento (se fosse stato approvato dal Parlamento) altre tre città: Palermo, Firenze e Bologna.

dopo aver constatato che i connotati dello sviluppo dell'area centrale della Toscana erano in sostanza quelli «di uno sviluppo spontaneo che, ad innegabili benefici, affianca tuttavia costi sociali rilevanti e, in termini territoriali, consumi e patologie difficilmente reversibili e sanabili», nel 1983 – come abbiamo ricordato – attiva una Conferenza di area. È un punto di svolta: per la prima volta, l'intero bacino viene guardato e studiato come un tutt'uno da un ente istituzionale, seppur ancora non si parlava di area metropolitana e seppur l'ottica con la quale dovevano muoversi i lavori erano quelli di «individuare ed attuare azioni concordate con gli Enti locali rivolte a obiettivi di pianificazione e a concreti interventi di riassetto del territorio»<sup>119</sup>. Dunque una politica di mediazione degli effetti distorsivi, osservabili sul territorio, attraverso politiche territoriali pubbliche iscritte in una strategia di miglioramento delle condizioni strutturali dello sviluppo con il fine di “guidare” la transizione – allora spontanea – da un'economia di tipo urbana ad una di tipo metropolitano.

In presenza di una domanda istituzionale di livello regionale esplicita e chiara nei suoi obiettivi spaziali, anche l'attività di ricerca viene reindirizzata e, ricorrendo al concetto anglosassone di «metropolitan system»<sup>120</sup> l'intero bacino interprovinciale tra Firenze e Pistoia, ed il suo assetto urbano e territoriale, viene reinterpretato come un «sistema di sistemi urbani», ovviamente «medio», visto il confronto con le realtà europee. La questione è approfondita da Giuliano Bianchi e Fabio Sforzi che mettono in risalto l'originalità della piana caratterizzata da un sistema territoriale di piccole imprese e da una pluralità di centri abitati dove

«sono minori gli effetti di dominanza del centro principale sui centri secondari (e dove) acquista, invece, un rilievo caratteristico il reticolo delle interdipendenze, derivante dalla specializzazione funzionale dei vari centri e dal mantenimento della loro identità socio-culturale oltre che demografico-territoriale»<sup>121</sup>;

e che già allora appariva:

«anche più ricco di articolazioni perfino rispetto a sistemi urbani più grandi: come, poniamo, quello di Torino (per il maggior rilievo delle attività culturali e del turismo) o quello di Roma (per la maggiore caratterizzazione industriale dell'area fiorentina e, ancor più, del plesso Firenze-Prato)»<sup>122</sup>.

E chiosava Paolo Giovannini, un paio d'anni dopo:

<sup>119</sup> Cfr. Aa. Vv., *Processo di urbanizzazione...*, cit., p. 7.

<sup>120</sup> Cfr. C. S. Bertuglia, G. A. Rabino, A. Tadei, «Mutamenti socioeconomici e trasformazioni...», cit.

<sup>121</sup> G. Bianchi, F. Sforzi, «Sistemi metropolitani medi e multicentrici. Genesi di una formazione metropolitana nella Toscana centrale: un processo a rischio», in Aa. Vv., *Il sistema metropolitano italiano*, F. Angeli, Milano 1987, p. 193. Il rischio cui accenna il titolo sarebbe soprattutto quello che le potenzialità del sistema vengano imbrigliate (fra l'altro) dal «ritardo nel percepire l'unità sistemica dei tre plessi urbani, delle loro attività produttive, dei meccanismi che ne governano l'evoluzione», p. 217. L'area allargata comprendeva anche il Mugello e il Valdarno Superiore.

<sup>122</sup> *Idem*, p. 195.

«l'area rimane comunque fortemente articolata rispetto ad analoghi sistemi metropolitani in Italia, con un peso ancor forte dell'industria, e dell'industria tipica in particolare, e un processo in atto di specializzazione funzionale e di nuova divisione sociale. Se è vero che area pratese e fiorentina si assegnano rispettivamente industria e terziario, è pur vero che Prato città tende rapidamente a muoversi verso una prospettiva di centralizzazione e autonomia dei servizi, delegando ad altre aree limitrofe le più dirette attività produttive. L'area pistoiese è forse quella più dipendente dall'evoluzione del sistema metropolitano complessivo e dei suoi centri maggiori: non a caso, ciò che conserva e anzi accentua come sua peculiarità sociale e professionale e quella particolare attività agricola che è il florovivaismo»<sup>123</sup>.

L'evoluzione di Prato, da città tessile a città terziaria, aiuta questa interpretazione funzionale dei centri della piana, perché rafforzando il suo ruolo urbano-direzionale, con consistenti livelli di autonomia nella gamma delle funzioni e dei servizi rari, le fa ritagliare un ruolo forte all'interno delle ricerche sul sistema metropolitano<sup>124</sup>.

Così nella seconda fase dei lavori della Conferenza per il coordinamento degli interventi nell'area della piana – dal 1985 coordinati da Giovanni Astengo, dopo la morte di E. Detti – si sottolineano i caratteri, non solo geografici dell'unitarietà dell'area, quanto soprattutto di carattere economico e sociale per le strette interrelazioni oramai esistenti nel reticolo insediativo, nella specializzazione funzionale, nel sistema economico, nelle questioni ambientali. Solidificano questa lettura anche i dati sulla mobilità e sui mercati di lavoro locale che «documentano livelli elevatissimi [nell'area] di autocontenimento, vale a dire le quote di domanda e di offerta di lavoro che trovano la corrispondente offerta e domanda all'interno del sistema»<sup>125</sup>.

La Regione, a questo stato di approfondimento delle analisi sulla piana, riconosce l'esistenza di una specifica area metropolitana nel *Piano regionale di sviluppo 1987-88*, e si impegna ad approvare un apposito strumento di pianificazione territoriale che, saltando il problema dei confini amministrativi, consentisse di affrontare i problemi di riorganizzazione economico-territoriale ad una scala ampia: cioè metropolitana<sup>126</sup>. Arte-

<sup>123</sup> P. Giovannini, *Mutamento sociale e trasformazioni culturali in Toscana (1971-1987)*, F. Angeli, Milano 1988, p. 55.

<sup>124</sup> Anche il mondo politico ed amministrativo pratese, con la riduzione delle distanze da Firenze e con il pratico affossamento dell'esperienza del Piano intercomunale fiorentino, prende atto della formazione in corso di un'area metropolitana. A Prato, infatti, si tiene il convegno dal titolo *Innovazioni tecnologiche e trasformazioni ambientali. L'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia* il 25 ottobre 1986, organizzato dall'Istituto di urbanistica dell'Università di Firenze. Gli atti sono pubblicati in *L'Ufficio tecnico - Dossier*, n. 3, 1986. Lo stesso S. Bardazzi accoglie, seppur con qualche riserva, l'ipotesi di un'area metropolitana in formazione: «Prato, che con Firenze e con Pistoia fa parte di una conurbazione che ha certe caratteristiche di area metropolitana», cfr. Id., *Ipotesi di città. Ruderì, abusi, sogni tra Firenze, Prato e Pistoia*, Libreria ed. Fiorentina, Firenze 1990, p. 116. Sull'evoluzione della città rimandiamo al già citato P. Giovannini, R. Innocenti, a cura di, *Prato. Metamorfosi di una...*, cit.

<sup>125</sup> G. Bianchi, «Un processo rischioso», cit., p. 142. Riflessione che sintetizza, per l'area, un importante studio condotto dall'Istat e dall'Irpet sui mercati del lavoro per l'identificazione della regionalizzazione funzionale in Italia, cfr. Istat-Irpet, *I mercati del lavoro in Italia*, Istat, Roma 1986. Sulla mobilità rimandiamo alle relazioni del convegno *I trasporti nel sistema metropolitano della Toscana centrale*, Firenze 16-17 gennaio 1987. Gli atti sono ora in *Quaderni del Circolo Rosselli*, n. 3, 1987.

<sup>126</sup> Cfr. «Nell'area metropolitana il futuro urbanistico di Firenze», *Toscana Consiglio Regionale*, n. 10, 1989.

fice di questo passaggio è G. Astengo che inventa il cosiddetto *Schema strutturale*: uno strumento di «guida» al coordinamento dell'area che riassume e schematizza, in un quadro di riferimenti unitari, tutti gli elementi e tutte le scelte «strutturali» che caratterizzano gli assetti insediativi, economici, sociali ed ambientali del bacino interprovinciale tra Firenze e Pistoia<sup>127</sup>. Strumento approvato dal Consiglio regionale con delibera n. 212 del 21 marzo 1990.

L'idea era quella di spostare l'attenzione della pianificazione e della programmazione verso un livello concettuale coincidente con un'area problema, piuttosto che pensare ed agire all'interno di confini amministrativi. Aiutava questa politica un diverso modello di sviluppo tendenziale del territorio della piana interessato da processi di rilocalizzazione del sistema produttivo e di quello terziario, dalla estensione delle reti infrastrutturali, dalla diradazione verso le aree ancora libere dei tessuti edilizi. Processi che difficilmente sembravano governabili soprattutto per gli effetti provocati sull'ambiente e sull'eccessivo consumo di suolo che provocavano.

A circa trent'anni di distanza dalle prime ipotesi sull'esistenza di un'area metropolitana, finalmente, si poteva disporre una politica unitaria di natura pubblica, seppur dal solo lato urbanistico, per l'intero bacino.

L'approvazione della legge nazionale sulle autonomie locali (L. 142/90) che prevede la nascita della città metropolitana di Firenze e della relativa area ed il successivo decreto che istituisce, finalmente, la provincia di Prato, rimette tutto in discussione.

L'area della piana, ormai avviata lungo sentieri di sviluppo ben tracciati ed integrati, anche per la presenza di politiche di governo del territorio coordinate in una visione di area vasta, con i dispositivi di legge nazionali viene di fatto divisa e gli ultradecennali sforzi ridotti a semplici "esercitazioni". Inizia così un lungo e tormentato dibattito, ancora non chiuso, che vede anche diversi autori cambiare opinione rispetto a quanto sostenuto nel decennio precedente, nonostante il riconoscimento di una «fenomenologia urbana specifica» di Firenze e del bacino interprovinciale fino a Prato nel panorama metropolitano italiano<sup>128</sup>. Il tema della nuova delimitazione dell'area diventa così una vera e propria "questione"<sup>129</sup>, intrecciata com'è con i nuovi compiti di pianificazione territoriale affidati alle province, che nella piana significano tre diversi Piani territoriali di coordinamento provinciali<sup>130</sup>. La ricerca di un'ideale soluzione politica, appare comunque insufficiente perché una soluzione territoriale è inevitabile: anche volendo forzatamente restringere le relazioni fisiche tra le strutture urbane esistenti e la rete urbana continua non si può fare a meno di considerare (in un'ottica di realtà metropo-

<sup>127</sup> Cfr. G. Astengo, «Verso l'area metropolitana», in *Schema strutturale per l'area...*, cit.

<sup>128</sup> Vedi Irpet, *L'area metropolitana di Firenze, delimitazioni e funzioni*, Firenze 1991; nonché F. Sforzi, «L'area metropolitana di Firenze», in P. Costa, M. Toniolo, *Città metropolitana e sviluppo regionale*, F. Angeli, Milano 1992. Cfr. anche Dematteis G., Ferlaino F., *Le aree metropolitane tra specificità e complementarietà. Il caso italiano alla luce della legge n. 142/90*, a cura dell'Ires Piemonte, Torino 1991.

<sup>129</sup> Cfr. Regione Toscana-Giunta regionale, *Studi e ricerche sulla legislazione regionale in attuazione della legge 8 giugno 1990, n. 142, per l'individuazione delle funzioni da attribuire alla città metropolitana*, ed. Giunta regionale, Firenze 1991.

<sup>130</sup> Di cui quello di Firenze già approvato il 7 aprile 1999, cfr. R. Conti, L. Ulivieri, *I cipressi di Erodoto. Conversazione su Firenze e il suo territorio*, F. Angeli, Milano 2000; e gli altri due in fase di costruzione.

litana) un'area che conglobi almeno Firenze con Prato<sup>131</sup>. Se poi includiamo in questa lettura anche il tessuto produttivo e le relazioni economiche, come giustamente fanno le associazioni di categoria, l'area metropolitana si "schiaccia" sul sistema insediativo della piana<sup>132</sup>. L'assetto territoriale di un'area, infatti, è la risultanza di un processo determinato dalla storia, prima naturale e poi sociale, per quanto le politiche pubbliche possano contrastarlo e limitarlo, alla fine i processi sociali e quelli economici lasciati liberi finiscono per prevalere.

In effetti il mercato del lavoro locale, in conformità a quanto avviene a livello nazionale, tende ad ampliarsi fagocitando i piccoli mercati più vicini e al contempo ad essere molto dinamico, modificandosi velocemente. Sembra pertanto giustificato continuare a parlare di sistema metropolitano limitato alla piana, anche se alcuni servizi si estenderanno anche alle aree vicine in una organizzazione di tipo reticolare. Ipotesi questa già avanzata fin dal 1990 da Giuliano Conti che sosteneva come fosse già in corso «un rapporto nuovo fra economia e sistema urbano, che pone l'accento sull'intera città dello scambio sociale ed economico reale, che si muove a disagio e si trova stretto nelle attuali suddivisioni amministrative e che preme per un governo unitario che tenga conto ed esalti sia le interdipendenze che le specialità: una città reticolare come è stato opportunamente proposto, in cui i nodi della rete siano i sistemi territoriali con le loro identità socio-culturali e tipicità produttive, ovvero (..) una città policentrica»<sup>133</sup>.

L'aver circoscritto il problema della delimitazione dell'area metropolitana a sommatoria di comuni all'interno di uno stesso ambito provinciale e con una città metropolitana bloccata sul municipio di Firenze, è stato, per la realtà del sistema insediativo e produttivo della piana, un ritorno indietro di almeno trent'anni. Così, quello che sembrava una opportunità di area che travalicava con le sue previsioni di assetto territoriale – come i processi socio-economici – i rigidi confini amministrativi provinciali viene rimesso in discussione in favore di un "chiacchiericcio" politico-istituzionale del tutto estraneo alla dinamicità e all'importanza dell'area centrale della Toscana.

Testimonianza di questo distacco sono gli innumerevoli convegni e seminari, dibattiti politici ed incontri istituzionali tra le varie amministrazioni locali che non giungono mai a definire una possibile strada che porti alla delimitazione un'area metropolitana riconoscibile e, soprattutto, credibile. Distacco sfociato nell'ottobre 1996 nella nascita della CO.Met (Conferenza metropolitana dell'area fiorentina), nata per iniziativa della provincia di Firenze, alla quale aderiscono la Regione Toscana, la Comunità Montana del Mugello ed altri ventinove comuni fiorentini, per mettere a punto un percorso accettabile in vista della futura città metropolitana<sup>134</sup>. I risultati sono stati, tuttavia, assai delu-

<sup>131</sup> Su questo M. Torres, «Dimensioni e strutture delle grandi conurbazioni italiane», cit., tab. 10.

<sup>132</sup> F. Ciampi, *Struttura, comportamenti e performances delle imprese meccanotessili: analisi dei risultati di un'indagine sul campo a Firenze, Prato e Pistoia*, Cesvit, Firenze 1996.

<sup>133</sup> G. Conti, intervento al convegno *Firenze città d'arte e città contemporanea: economia e sviluppo*, Firenze 26-27 luglio 1990.

<sup>134</sup> I comuni sono: Bagno a Ripoli, Barberino di Mugello, Borgo San Lorenzo, Calenzano, Campi Bisenzio, Dicomano, Fiesole, Figline Valdarno, Firenze, Firenzuola, Impruneta, Incisa Valdarno, Lastra a Signa, Londa, Pelago, Pontassieve, Reggello, Rignano sull'Arno, Rufina, San Casciano, San Godenzo, San Piero a Sieve,

denti e le prospettive politico-istituzionali assai incerte<sup>135</sup>. Infatti non solo i rappresentanti delle maggiori forze politiche hanno sempre avanzato perplessità e distinguo rispetto alle prospettive dell'area metropolitana in seno alla stessa Conferenza, quanto le stesse associazioni di categoria si sono spinte ad avanzare seri dubbi sull'efficacia di un'area metropolitana non coincidente con l'ambito territoriale forte della regione: quello centrale<sup>136</sup>. Secondo Ginolo Ginori Conti, portavoce del Coordinamento delle associazioni d'impresa di Firenze, per definire una politica metropolitana

«occorre ripartire dai processi reali, dalle dinamiche di questi anni, dalle complesse interazioni fra un sistema urbano e l'altro (...).

Negli anni '80 fu messa a punto un'analisi del quadro economico-territoriale entro il quale questi processi avvenivano: era il concetto di area metropolitana della Toscana centrale, coincidente *grosso modo* con le attuali province di Firenze, Prato e Pistoia.

L'area metropolitana Fi-Po-Pt si presentava come "un sistema di sistemi". Questo vasto ambito territoriale era e continua ad essere il cuore economico della Toscana, si presenta come un insieme di distretti ed aree specializzate, dominate da segmenti essenziali del sistema-moda e da sezioni importanti e varie della meccanica, rispetto al quale la città di Firenze si configura anche – ma non solo – come centro erogatore di servizi terziari pregiati che vanno ad incorporarsi nei prodotti industriali di queste aree.

Come è possibile dare regole unificanti ed indirizzi programmatori a questi processi al di fuori di un'area territoriale più ampia? Com'è possibile dare soluzioni razionali e vincenti sul piano delle infrastrutture e della mobilità al di fuori dell'area metropolitana della Toscana centrale?»<sup>137</sup>.

Gli stessi dubbi permangono quando attenti studiosi analizzano il ruolo di Firenze e i processi economici che interessano la regione. Secondo Alessandro Cavalieri

«Firenze è anche il luogo centrale di un più vasto sistema economico inserito nell'area metropolitana della Toscana centrale composta da tante altre specifiche realtà, che insieme costituiscono uno dei punti produttivi "forti" dell'economia regionale e nazionale»<sup>138</sup>.

Scandicci, Scarperia, Sesto Fiorentino, Signa, Tavarnelle Val di Pesa, Vaglia, Vicchio. La CO.Met si è formalmente insediata il 5 ottobre 1996 con la sottoscrizione di un «Patto di Governo» che gli enti aderenti avevano precedentemente deliberato in seno ai propri consigli.

<sup>135</sup> Cfr. C. Peruzzi, «Un futuro metropolitano», *Il Sole-24 Ore*, 29 giugno 1998.

<sup>136</sup> Cfr. Assemblea Metropolitana, *Documentazione sull'area metropolitana. Le prospettive*, Firenze, gennaio 1999, nonché Allegato 1 «Note di associazioni di categoria», Firenze, febbraio 1999.

<sup>137</sup> G. Ginori Conti, «Documento di "Impresa & Sviluppo"», 2 marzo 1999, ora in Allegato 1 «Note di associazioni...», cit. (il corsivo è nel testo).

<sup>138</sup> A. Cavalieri, «Le molte facce della difficile identità economica di Firenze», in Aa.Vv., *Firenze e oltre*, Il Ponte Quaderni, n. 5, 1999, p. 52. Per l'autore l'area metropolitana della Toscana centrale «comprende le province di Firenze, Prato e Pistoia» (p. 53); e dunque «un progetto di sviluppo per Firenze non può non confrontarsi con le diverse "anime" di questa città, con la sua funzione nell'ambito della più vasta area metropolitana, con il suo ruolo rispetto alla Toscana, con il suo "mito" presente nell'immaginario collettivo internazionale» (p. 60). Per superare l'impasse tra realtà e vincoli legislativi R. Conti, nello stesso volume – nel contributo dal significativo titolo «Firenze e lo spazio metropolitano. Una sfida per l'innova-

Da una parte Firenze ed il suo innegabile ruolo di coagulo di un più ampio contesto territoriale, dall'altra un'esigenza di politica amministrativa e di coordinamento delle strategie di sviluppo metropolitano che abbia una sua forza competitiva nell'ambito dei processi economici di globalizzazione. Difatti il capoluogo regionale ha avuto una crescita considerevole in questo secolo, ma altrettanto hanno fatto gran parte dei comuni del bacino, come riconosce un recente lavoro predisposto per conto del comune di Firenze:

«lo sviluppo fiorentino è avvenuto attraverso la crescita contemporanea di Firenze e dei centri minori ubicati a corona attorno a Firenze (...); il carattere policentrico della regione e della provincia "appartiene" – e vi si riproduce – anche ad un ambito territoriale più circoscritto quale è quello di Firenze e dei comuni limitrofi. Infatti, il modello fiorentino sembra piuttosto essere stato "condizionato" dalla crescita simultanea delle aree poste a corona dei tre poli di Firenze, Prato e Pistoia che, ubicati a breve distanza l'uno dall'altro, hanno originato una progressiva continuità urbana imperniata sui centri minori lungo le direttrici stradali di collegamento. L'emergere di un sistema metropolitano "in formazione" della Toscana centrale collocato nella piana Firenze-Prato-Pistoia, è visto come uno dei tratti emergenti del territorio toscano, non solo per la rilevanza quantitativa, minuziosamente verificata rispetto alle grandezze economiche regionali, ma anche come luogo di naturale dislocazione di quei fattori della qualificazione dello sviluppo significativamente riassunti dalla formula "atmosfera urbana" o *milieu*, utile ad evitare le contraddizioni di una maturità precoce»<sup>139</sup>.

Comunque, solo di recente a seguito dell'emanazione della legge 265/99 che modifica e corregge la legge sulle autonomie locali del 1990, la n. 142, e che per la prima volta distingue e separa la città dall'area metropolitana, il dibattito sta mutando. Per la prima volta le giunte del Comune e della Provincia di Firenze in una seduta congiunta tenuta il 12 ottobre 1999 a Pratolino hanno stabilito di impegnarsi in un lavoro di definizione degli ambiti di riferimento dell'area metropolitana che, abbandonando gli astratti dibattiti e le tecniche di zonizzazione amministrativa, possa essere molto vasta e comprendere almeno Firenze e Prato, ed eventualmente estendersi ai sistemi urbani di Empoli e di Pistoia.

Proprio in vista di questa rinnovata attenzione di area vasta è stato attivato un tavolo metropolitano per la moda che coinvolge le amministrazioni comunali di Firenze e Prato, le Camere di commercio delle due città, la Regione Toscana e il Centro di Firenze per la moda italiana, con «l'obiettivo di coordinare le politiche istituzionali di settore, puntando al rafforzamento e alla progressiva integrazione dei distretti del tessile-abbigliamento e della pelletteria», ma anche con «l'idea di dare vita a un tavolo di confronto e di

zione» – propone di non parlare più di area metropolitana, quanto di «spazio» perché questo termine «dà l'idea di un processo in corso, dà l'idea di minori definizioni prescrittive e di più attenzione alle politiche reali; dà l'idea anche di uno spazio variabile» (p. 167). Scappatoia linguistica tutta politica che non risolve, tuttavia, il nodo vero e centrale: chi governa sul territorio?

<sup>139</sup> P. Romei, «Un quadro generale dell'industria fiorentina», in Comune di Firenze, *Gli studi e le ricerche per i piani di settore in campo economico*, edizione provvisoria, luglio 1998, pp. 9-10 (il corsivo è nel testo). Su questo argomento rimandiamo, oltre al testé citato contributo di A. Cavaliere, anche a M. Bellandi, «Il ponte sullo stretto di Firenze»; M. Romagnoli, «Prato nell'area metropolitana»; G. P. Ballotti, «Pistoia, la città dei crucchi», tutti in Aa.Vv., *Firenze e oltre*, cit.

coordinamento strategico tra le istituzioni, dove decidere e avviare i progetti indispensabili allo sviluppo»<sup>140</sup>.

Rinnovata attenzione che incrocia anche un tentativo di istituire una «unione tra comuni» messa a punto dai sindaci di Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Calenzano per dare corpo alla cosiddetta «Città della Piana» che con i suoi 100.000 abitanti dovrebbe avere «tutt'altro peso degli attuali piccoli comuni e che, almeno per alcuni settori, avrà un'unica amministrazione. Unico corpo di polizia municipale, unica gestione di una serie di servizi, a cominciare dagli asili nido, unico ufficio di progettazione urbanistica del territorio, perfino creazione di una propria identità turistica slegata dall'ingombrante presenza fiorentina»<sup>141</sup>. Idea che scaturisce dopo un'indagine condotta dal Dipartimento di Scienza politica e sociologia dell'Università di Firenze, e coordinata da Massimo Morisi, secondo il quale proprio in questa parte della piana «si giocano una serie di partite per l'innovazione dell'intero paese»<sup>142</sup>. Idea, comunque, non nuova. Affonda le radici sia negli studi per lo Schema strutturale per l'area metropolitana della seconda metà degli anni '80, quando per questa parte della piana si prevedeva la realizzazione di un Parco metropolitano intorno al quale si potessero «affacciare» «come in un sorta di 'lago', le trame dell'abitato di Sesto Fiorentino, Calenzano, Campi Bisenzio e della stessa Firenze»<sup>143</sup>; sia soprattutto nelle analisi sull'evoluzione della struttura produttiva e sociale di questa porzione della piana fatte dall'Ires Toscana ad inizio anni '90<sup>144</sup>.

Il nodo localmente è tutt'altro che risolto sia a livello politico che a livello istituzionale. Rimane il fatto che per disposizioni legislative (art. 16, legge 265/99) è considerata area metropolitana di Firenze il territorio dei comuni i cui insediamenti abbiano con essa rapporti di stretta integrazione territoriale, in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali, alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche sociali. Ed è innegabile che queste relazioni e queste caratteristiche, storicamente, si sono sviluppate nel bacino interprovinciale della piana fino a Pistoia.

<sup>140</sup> Cfr. C. Peruzzi, «Moda, asse Firenze-Prato», *Il Sole-24 Ore*, 23 maggio 2000.

<sup>141</sup> Cfr. I. Ciuti, «Una nuova città nella Piana», *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 12 ottobre 1999; vedi anche F. Malinconi, «Un segnale dalla Piana», *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 24 ottobre 1999.

<sup>142</sup> M. Morisi, «E' un pezzo d'America», *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 9 settembre 1999.

<sup>143</sup> A. Montemagni, «Il Parco metropolitano», in *Schema strutturale per l'area...*, cit., p. 97. Idea poi sviluppata anche con un progetto di dettaglio assai articolato, cfr. M. Summer, a cura di, *Il Parco metropolitano...*, cit.

<sup>144</sup> Cfr. F. Bortolotti, a cura di, *La città della piana: atti e materiali della conferenza di programmazione del Comune di Campi Bisenzio, 12-13 novembre 1993*, Ires Toscana, Firenze 1993.

#### 4.6 Infrastrutture e società di massa

Nella società di massa – dei consumi di massa e particolarmente in una società il cui carattere è sempre più urbano – le infrastrutture di trasporto e quelle di trasmissione dell'energia assumono un peso crescente. E inoltre la Toscana, per la sua posizione centrale nel paese, assume in misura crescente il carattere di area di transito. Questa peculiarità è particolarmente evidente nell'area fiorentina, dalla quale si accede a vari valichi appenninici a nord; a Pisa Livorno e Lucca a ponente; alla Val d'Arno, alle Chiane (e alla valle del Tevere) a levante. Rimane a lato il gasdotto algerino, che segue il crinale dal Pratomagno. La grande rete elettrica di interconnessione nazionale a 380.000 volt – realizzata dal 1965 in poi, dopo la nazionalizzazione dell'elettricità – ha uno dei nodi fondamentali della Toscana a Poggio a Caiano, al margine sud della piana; collegato al Nord Italia attraverso Calenzano-Bargi, al Sud attraverso Tavarnuzze e Piombino, a ovest (Liguria) attraverso il nodo di Marginone in Lucchesia.

Nei primi anni del dopoguerra l'area centrale della Toscana era collegata al nord, principalmente, con la strada statale 64, «Porrettana» Pistoia-Bologna, con valico a 932 metri, e con la «Bolognese» per Montepiano e la Futa, valico a 968 metri. La «Porrettana» non aveva, come la «Bolognese», un lungo tratto in quota, ed era la più percorsa dei mezzi pesanti<sup>145</sup>. Il collegamento colla costa era assicurato, oltre che dall'autostrada Firenze-Migliarino Pisano, dalla Statale 67, che segue il corso dell'Arno verso Pisa (e verso Livorno, per la 67 bis) e dalla Pistoia-Lucca, allora provinciale. Nazionali e provinciali traversavano innumerevoli centri, che in assenza di limitazioni di legge si estendevano sempre più lungostrada.

Per far fronte alla crescita del trasporto transappenninico su strada, parve allora sufficiente migliorare la strada «Porrettana»<sup>146</sup>, sulla quale transitavano giornalmente «oltre 500 autocarri pesanti»<sup>147</sup>, abbassando la quota di valico da 932 a 785 metri, mediante una galleria, che si prevedeva a pedaggio. Il progetto era stato elaborato fin dal 1948, dall'ufficio tecnico della Provincia. A favore di questa soluzione pistoiese c'era l'avvicinamento (come distanza reale, e più virtuale) al porto di Livorno. Il progetto era sostenuto da un'autorevole esponente della Democrazia cristiana, Piccioni, eletto a Pistoia e fratello del vescovo della città. Ministro dei trasporti era il pistoiese Sabatini (Dc). Secondo quanto riferisce R. Risaliti<sup>148</sup>, l'on. Piccioni fece sapere alla segreteria della Dc di

<sup>145</sup> Che peraltro erano assai meno pesanti di oggi. Successive disposizioni hanno consentito crescenti portate per gli autocarri nel trasporto per conto terzi (Dm 8 giugno 1949, 16 maggio 1953, 13 marzo 1963, 20 ottobre 1963, 29 gennaio 1973, 23 giugno 1973). La «Porrettana» (Ss 64) più lunga della «Bolognese», dava più rapido accesso a Lucca, Pisa, Livorno (in buona parte per autostrada).

<sup>146</sup> Pistoia-Porretta-Bologna, per il valico di Collina. Il relativo Pdl (n. 1995) viene presentato il 12 giugno 1951 da deputati comunisti, socialisti e democristiani, col pomposo titolo (non corrispondente alla proposta) *Autorizzazione di spesa per la costruzione dell'autostrada porrettana (Signorino-Spedaletto)*. Nella proposta si ricorda che la Commissione piani stradali e ferroviari del Min. Ll.Pp. aveva riconosciuto che «la variante, che a parità di costo consente maggiori vantaggi, è quella di Collina». Per questo valico il traffico era – secondo la rilevazione del settembre 1950 – più che doppio che per la Futa. G. Pini «Piano regolatore delle autostrade italiane», *Politica dei trasporti*, n. 5, 1951.

<sup>147</sup> Oggi sull'autostrada Firenze-Bologna passano anche 60.000 automezzi al giorno.

<sup>148</sup> Intervista dell'aprile 1993.

Pistoia che una autostrada transappenninica, da Bologna a Pistoia, finanziata con fondi straordinari, poteva esser prontamente realizzata, mentre il traforo di Collina avrebbe richiesto – con fondi ordinari – un lungo tempo. La sinistra, maggioritaria a Pistoia e in Toscana non appoggiò la richiesta “autostradale”, e con la scienza del poi fece bene<sup>149</sup>: l’autostrada nord-sud, arrivando a Firenze da Pistoia, avrebbe attraversato tutta la densamente insediata piana, anziché tagliarla nel senso minore (come fa l’Autostrada del Sole) con immaginabili effetti di congestione e di inquinamento, anche sonoro. Qualche anno più tardi, a partire dal ’68, il pistoiese presidente Unioncamere, Gestri<sup>150</sup>, sostenne l’idea di una transappenninica Pistoia-Modena, sulla scia, si direbbe, delle contese ferroviarie sviluppatasi fra il 1860 e il 1920. Era una direttrice mal sostenibile (data l’orografia e la direzione delle valli nel versante emiliano: tutti e tre i possibili tracciati avevano due punti di valico<sup>151</sup>), e riproduceva l’inconveniente di una autostrada di attraversamento nell’area più affollata della regione. Altra circostanza che occorre sottolineare: a questo progetto si contrapponeva quello livornese, di larga massima, di un collegamento diretto Livorno-Lucca-Modena, un’antica aspirazione livornese.

Fra il ’60 e il ’64 si svolge la vicenda della progettazione e della realizzazione dell’autostrada del Sole per il tratto Firenze-Roma, che si inseriva in più vasto dibattito<sup>152</sup>, basta qui ricordare che l’alternativa senese-viterbese (il tracciato “collinare”) era una proposta seria: fra l’altro evitava la concorrenza diretta con la ferrovia Firenze-Roma<sup>153</sup>. Nell’anteguerra l’Aass non solo aveva sostenuto questo tracciato, ma l’aveva progettato e (sembra) in piccola parte iniziato. Questo percorso appare nello schema della rete autostradale nazionale allora delineata, e compare costantemente negli ambiziosi progetti di P. Puricelli, costruttore delle prime autostrade in Italia, fra il 1923 e il 1934. Le controversie sul percorso a sud di Firenze, e più quelle sull’attraversamento autostradale della piana di Firenze, di cui abbiamo già parlato, fecero sì che questo tratto fosse l’ultimo ad essere terminato su tutto il tracciato. Siena, rimasta fuori, costruì (con la sua banca, il Monte dei Paschi) il raccordo con Firenze fra il ’64 e il ’67, e poco più tardi quello con la Valdichiana, che incrocia l’autostrada a Bettolle e di lì prosegue come raccordo per l’Umbria.

Una vicenda penosamente lunga – perché non vi erano fondi straordinari, ma quelli

<sup>149</sup> La “variante” di Collina viene completata nel 1963. L’Autostrada del sole viene aperta fra Firenze e Bologna il 3 dicembre 1960.

<sup>150</sup> S. Gestri, della corrente di A. Fanfani della Democrazia cristiana, è stato presidente della Camera di commercio di Pistoia e dell’Unione delle camere di commercio italiane.

<sup>151</sup> *Transappenninica Pistoia-Modena come saldatura dell’autostrada del Brennero*, Atti dell’incontro tenuto presso la Camera di Commercio di Pistoia il 12 settembre 1970. Vedi anche A. Giustiniani, «Transappenninica Pistoia-Modena: le soluzioni tecniche», *Pistoia programma*, n. 6, 1970. Secondo F. Poggiolini, «Le ragioni di una transappenninica Pistoia-Modena», (*Ivi*) la Pistoia-Modena «è l’unica direttrice di scavalco che soddisfa il modo equilibrato sia le esigenze della conca Firenze-Prato-Pistoia che le esigenze del porto di Livorno». La campagna continua su *Pistoia programma*, nn. 8, 9, 10 e 11, nel 1971-72.

<sup>152</sup> Sulla questione del miglior tracciato appenninico rimandiamo a L. Bortolotti, «L’evoluzione del territorio», in *Storia d’Italia. Le regioni dall’Unità ad oggi. La Toscana*, cit., pp. 796-800.

<sup>153</sup> Nel 1933 in Germania una rete di oltre 6.000 Km di autostrade venne progettata da un ufficio che era emanazione delle ferrovie del Reich. Ovviamente si cercò di ridurre al minimo i “doppioni”.

ordinari dell'Anas – è stata quella della superstrada da Firenze-Pisa-Livorno. La sua costruzione viene decisa, da Ministero dei Ll.Pp. e Anas, su impulso delle tre Camere di commercio interessate, nel '64. Un'indagine aveva mostrato che il traffico sulla statale fra Firenze e Pisa era, già nel 1960, una volta e mezzo la massima portata teorica<sup>154</sup>.

Il raddoppio dell'autostrada Firenze-mare, iniziato nel '59 e completato nel giugno '63, consentì alla società Autostrade di avere in concessione l'arteria<sup>155</sup>. Il raddoppio, fra l'altro, ha comportato la costruzione del by-pass a sud di Prato. Il vecchio percorso dell'autostrada declassata (circa 10 km) è diventato un tratto dell'arteria di scorrimento che attraversa la pianura pistoiese-pratese, e che verrà prolungato fino a Firenze. A Pistoia questa arteria disimpegna – oltre all'accesso autostradale – le transappenniniche delle Piastre e di Collina, mediante il raccordo inaugurato nel gennaio 1966.

L'insufficienza dell'autostrada del Sole nel tratto di attraversamento della pianura e nel passaggio successivo attraverso le colline a sud di Firenze – con un traffico locale che si somma a quello di attraversamento – fecero sì che fin dal 1982 l'Anas proponesse un *by-pass* a nord e levante di Firenze, attraverso l'ampia valle interna del Mugello<sup>156</sup>. Nel marzo 1998 è stata invece decisa la realizzazione della terza corsia da Barberino a Incisa Valdarno, cioè da nord-ovest a sud-est di Firenze. Nel tratto di attraversamento della pianura, all'incrocio con l'autostrada Firenze-mare è stata ubicata la direzione di esercizio dell'intera rete delle autostrade dell'Iri-Italstrade.

È possibile che la sfida autostradale<sup>157</sup> abbia dato un impulso alla creazione della nuova direttissima ferroviaria Firenze-Roma. Senza dubbio la necessità di rinnovare questa tratta vecchia di un secolo, discendeva anche dall'intensità del traffico sulla tratta Milano-Napoli: un ventesimo del chilometraggio delle ferrovie italiane, col 30% del traffico<sup>158</sup>. La validità della linee veloci venne comprovata, alla fine del '64 (l'anno di apertura dell'Autostrada del sole) dall'entrata in funzione in Giappone della prima linea veloce del mondo, la Tokaido, da Tokio a Osaka. Non sarà male ricordare che la questione non è tanto quella di avere linee ultraveloci, quanto quella di quadruplicare le linee più trafficate, al fine di riorganizzare l'intero traffico ferroviario, veloce o meno<sup>159</sup>. La costru-

<sup>154</sup> Cciaa di Firenze, *Bollettino economico*, maggio 1964. Per alleggerire il traffico sulla SS 67 da Pisa e da Livorno a Firenze (gravata dal transito di 200 autobotti/giorno) venne inaugurato nel 1970 l'oleodotto dalla raffineria Stanic di Livorno al deposito di Calenzano. Nella piana c'era anche una piccola raffineria, della Stoi, che alla fine degli anni '60 si chiedeva di ampliare. Per fortuna il Commissario prefettizio di Firenze negò l'autorizzazione (non senza polemiche da parte dei sindacati).

<sup>155</sup> L. Bortolotti, G. De Luca, *Fascismo e autostrade...*, cit., p. 222.

<sup>156</sup> Argomento via via ripreso dalla stampa locale, ad es. P. Guidotti, «La bretella alternativa», *La Nazione*, 10 aprile 1990. Sui trasporti nell'area vedi il numero monografico di *Arti e mercature*, nn. 1/2, 1999

<sup>157</sup> Dopo l'apertura la società autostradale aveva organizzato segretamente una sorta di "raid" Milano-Roma: un'auto guidata da un campione era giunta a Roma prima del treno che era allora il "fiore all'occhiello" delle ferrovie, il «Settebello». Nell'epoca della politica a favore del trasporto su gomma – con Togni Ministro dei Ll.Pp, quando venne decisa la statizzazione di 445 strade e la provincializzazione di alcune migliaia di comunali – vennero statizzate nella nostra area tre strade che a malapena avevano il carattere di provinciali (*Gazzetta ufficiale* n. 41 e n. 291 del 1960, nonché n. 97 del 1962) e provincializzate sei strade (*Gazzetta ufficiale* n. 264 del 1960).

<sup>158</sup> Nel '50 era stata progettata la riduzione delle "anse" sulla vecchia linea. *Ingegneria ferroviaria*, n. 12, 1958.

<sup>159</sup> La quadruplicazione consente di risolvere il problema delle 5 diverse modalità di viaggio dei treni.

zione ha le sue premesse negli anni 1967-69<sup>160</sup> e il concreto inizio dei lavori nel giugno 1970. Successivamente viene deciso (1992) e attuato per la massima parte il quadruplicamento del tratto Firenze-Prato. Nel 1998 mancava ancora il breve tratto tra le stazioni di Castello e di Rifredi: proprio qui si verificava, il 23 marzo, lo scontro fra un treno Eurostrar ed un treno locale.

Fin qui abbiamo parlato di realizzazioni di ambito nazionale. Alla scala regionale si collocano invece il raccordo Prato-Signa, (o più precisamente, Castello-Signa) che realizza parzialmente un'antica indicazione di Plutarco Bardazzi. Un percorso al centro della pianura era indicato nello schema di piano intercomunale del 1965. Su una scala ancor più limitata l'istituzione, dall'ottobre '93 dei treni metropolitani, integrati con l'Azienda trasporti area fiorentina (Ataf), da Figline Valdarno a Firenze, a Pistoia (circa 74 Km), con 21 fermate. Queste e altre opere vanno attuando le decisioni prese nel dicembre '85 col protocollo d'intesa Ferrovie dello Stato-Giunta regionale, che prevedeva anche un centro intermodale all'Osmannoro, il raddoppio della Firenze-Empoli, il ripristino avvenuto della ferrovia transappenninica Firenze-Faenza<sup>161</sup>. Anche la questione delle tranvie veloci nell'area fiorentina sembra avviarsi a soluzione: un accordo per la Firenze-Scandicci è stato firmato il 29 aprile '97.

La rete viaria principale della piana viene completata con la «nuova montalese», fra Montale e Prato (1998), con la strada – parallela al margine sud della piana – da Quarrata alla provinciale Pistoia-Empoli (metà anni '70), e con l'attraversamento nord-sud della piana a ponente di Prato. A questa strada, che passa fra Jolo e Tavola, manca tuttora il congiungimento con la statale 66 Firenze-Pistoia.

Abbiamo già accennato al contrasto fra comune e autorità fasciste prima, e militari nel 1940-41, per l'ubicazione dell'aeroporto. Questo vizio di origine (che non appare tale a chi parte o arriva) ha portato a lunghe controversie, dal dopoguerra all'inizio degli anni '90.

Nel '54 l'arch. A. Del Panta sostiene come soluzione ottimale l'ubicazione a S. Angelo a Lécore, in territorio di Prato, 6-7 Km a sud della città. La discussione però si accende nel '56, quando il Ministero dei Lavori Pubblici prescrive la stesura del piano intercomunale dell'area fiorentina. La proposta di alcuni urbanisti, come Savioli<sup>162</sup>, di «lanciare verso Prato il sistema dello sviluppo industriale e territoriale» irrita, comprensibilmente, i rappresentanti di questa città, che si oppongono soprattutto alla proposta di spostare l'aeroporto (allora di dimensioni modestissime, e inattivo) nel territorio pratese, che in quegli anni si andava urbanizzando a ritmi sostenuti e secondo un modello «orizzontale» di occupazione estensiva del suolo<sup>163</sup>. Ma nel '58 i progettisti del

<sup>160</sup> La legge 668/67 attribuisce all'Azienda FS la competenza a costruire nuove linee ferroviarie. Il finanziamento parziale è stato deciso con L. 1089/68 e Decreto Interministeriale n. 1622/69.

<sup>161</sup> Nuovo passo in avanti nel '98: nell'aprile erano in corso di definizione, da parte del comune, della provincia, della regione e delle ferrovie, sei nuove stazioni metropolitane, quattro punti di scambio intermodali, oltre alla nuova stazione dell'Alta velocità e le due tranvie. Vedi E. Risso, «Sei nuove stazioni metropolitane», *L'Unità*, Edizione di Firenze, 17 aprile 1998.

<sup>162</sup> L. Savioli, «L'attuazione del piano», cit.

<sup>163</sup> Unione industriali pratesi, «Contributo alla risoluzione del problema aeroportuale toscano», *La Regione*, nn. 5-6, 1964.

piano intercomunale di Firenze, Detti in testa, si pronunciano per l'ubicazione sgradita ai pratesi<sup>164</sup>. Nel convegno della Democrazia cristiana del '61 – *Per un aeroporto che serva alle necessità di Firenze e della Toscana* – si sostiene invece la scelta dell'aeroporto di Pisa, dove era imminente la realizzazione della stazione civile<sup>165</sup>. Le varie ubicazioni proposte fra il '54 e il '64: Peretola, con pista parallela all'autostrada e spostamento in tre fasi all'Osmannoro (L. Nustrini), S. Angelo (Del Panta), Poggio a Caiano (A. Canta, per conto della Camera di Commercio), M. Maggiore-Calvana (A. Becciani e M. Perugi), si confrontano al Convegno «Aero '64»<sup>166</sup> tenuto nell'aprile. Come soluzioni alternative alla conca di Firenze vengono proposte Fucecchio e Pisa. Nel '68 la Commissione del Pif per l'aeroporto conferma la scelta di S. Giorgio, ma i commissari e lo stesso piano intercomunale (che richiede decisioni unanimi) non avevano poteri decisionali. Il comune di Prato, alcuni anni dopo, nomina una propria commissione, e l'anno successivo respinge in modo definitivo l'ubicazione nella pianura pratese.

Come l'avvento della Regione (1970) l'azione del piano intercomunale si indebolisce più che mai: c'era in qualche modo rivalità fra il nuovo organismo, titolare di ampi poteri fra i quali l'urbanistica, e il piano intercomunale dell'area più forte della Toscana, guidato dalla città più forte. La questione va per le lunghe: nell'89 la Regione commissiona un'indagine sulla migliore ubicazione all'Irpet che si avvale di consulenti di grande autorità. Ne esce, in novembre, lo studio *Definizione del fabbisogno di trasporto aereo in Toscana*, dal quale risulta che la soluzione più economica – tenuto conto anche dell'impatto dell'alta velocità ferroviaria sui viaggi a media distanza – è quella di S. Giorgio a Colonica. In sostanza l'Irpet invitava la Regione a ritornare all'ipotesi di S. Giorgio<sup>167</sup>.

Intanto l'aeroporto di Peretola piano piano cresceva, e le azioni, come si sa pesano più dei discorsi. Nel '71 vi sono due voli per Milano, due per Roma, uno per Venezia (solo in estate). Anche l'aeroporto di Pisa (ribattezzato Galileo Galilei nel 1974) cresceva; addirittura, in seguito all'orientamento assunto dalla Regione nei primi anni (aeroporto Toscano a Pisa) la legge 369/74 aveva destinato al collegamento ferroviario tra Firenze S. Maria Novella e l'aeroporto Galilei lo stanziamento di 8 miliardi, assegnato nel 1971 (L. 111/71) all'aeroporto di Firenze. In effetti l'aeroporto di Pisa sarà il primo in Italia ad avere un collegamento ferroviario diretto, dal 30 gennaio 1983.

Ma gli ambienti fiorentini legati al turismo e all'esportazione continuavano la loro ostinata lotta per l'aeroporto a Firenze, rivendicando (1976) collegamenti permanenti con gli scali intercontinentali di Roma e Milano<sup>168</sup>, e consolidando i successi parziali via via ottenuti, fino a rendere irreversibile l'ubicazione attuale. Nel 1984 venne costituita la Società aeroporto

<sup>164</sup> Notizie su *La Regione*, nn. 5/6, 1964, che riporta gli *Atti* del Convegno per l'aeroporto del comprensorio Pistoia-Prato-Firenze.

<sup>165</sup> M. Zoppi, *Firenze e l'urbanistica...*, cit., p. 110. L'aeroporto di Pisa è in situazione obiettivamente migliore: la temperatura estiva è più bassa e quella invernale è più alta, i monti sono lontani, la nebbia è quasi assente, l'area disponibile è vasta e meno antropizzata.

<sup>166</sup> *La Regione*, nn. 5/6, 1964.

<sup>167</sup> «Più spazio per Prato», *Progress*, n. 3, 1976. L'Irpet aveva messo a confronto 5 ipotesi: Montale, Aigliana, S. Giorgio, Prato-Jolo, Peretola.

<sup>168</sup> «Peretola, un aeroporto di avanguardia in Italia», *Toscana Economica*, nn. 31/32, 1979.

fiorentino (Saf), con soci il Comune di Firenze e la Camera di commercio al 25% ciascuno, il comune di Prato col 15%, la Provincia, l'Azienda autonoma di turismo, l'Ente provinciale per il turismo, la Banca Toscana, le Casse di Risparmio di Firenze e Prato, la Società aeroporto toscano e l'Alitalia ciascuna col 5%. Subito dopo (1984) un primo prolungamento della pista di decollo fino a 1400 m (non interamente utilizzabili), del costo di 10 miliardi, venne finanziato in gran parte dal comune, e in piccola parte dal Ministero dei Trasporti. Altre circostanze hanno favorito la rimonta di Peretola: il principe Karim Aga Khan – il promotore dell'aeroporto di Olbia nel quadro della grande operazione finanziario-immobiliare della Costa Smeralda – ne ha fatto nel 1991 una delle basi per la società «Alisarda» (poi «Meridiana»)<sup>169</sup>.

Anche la disponibilità, dal 1986, di aerei capaci di atterrare e decollare su piste brevi (Atr 42) ha favorito l'affermazione dell'aeroporto fiorentino. Dal primo settembre '91 l'aeroporto di Peretola (opportunitamente ribattezzato «A. Vespucci»: come notava il sindaco di Firenze «Peretola nel mondo non significa nulla»<sup>170</sup>) è collegato con 11 destinazioni internazionali, ed ha oltrepassato nel '97 il milione di passeggeri.

La Regione perciò ha lasciato cadere la soluzione «aeroporto Toscano a Pisa». Un accordo fra Regione e i sindaci di Firenze e di Sesto del 2 settembre 1991 ha deciso il prolungamento della pista di altri 250 m, per un totale di 1.650. L'anno successivo l'aeroporto è passato alla 3ª classe degli aeroporti nazionali ed è diventato aeroporto doganale (cioè è stato abilitato ai voli internazionali, dal Dm 1 dicembre 1992). Il 1 gennaio 1995, infine, la gestione è passata da Civilavia alla Società aeroporto fiorentino (Saf), presieduta allora da V. Giannotti<sup>171</sup>. Il prolungamento è stato realizzato nel '96, insieme a notevoli miglioramenti nelle attrezzature. Rimane il «peccato di origine» di un aeroporto troppo vicino all'abitato e alle infrastrutture regionali, come dimostra l'incidente aereo del 30 luglio 1997.

#### 4.7 Una tendenza di fondo: lo sviluppo di organi sovracomunali

Uno degli effetti della trasformazione dello spazio da rurale a urbano, e del passaggio da insediamenti fortemente separati e gerarchizzati a insiemi fortemente connessi è lo sviluppo di attività – e quindi di organismi – sovracomunali.

Questa tendenza ha più motivi. Anzitutto l'organizzazione dei servizi – sanitari, scolastici e culturali, di trasporto pubblico, di erogazione del gas, di acqua, di eliminazione dei rifiuti, di depurazione dell'acqua, di rifornimento di certe derrate come il latte – non può essere limitata negli ambiti comunali per motivi tecnici. Per di più i confini comunali, in aree densamente popolate e in rapido sviluppo hanno un'esistenza fittizia, scavalcata come sono dai flussi delle persone ed economici, ma anche dalle aree residenziali e industriali, pressoché continue sulle direttrici pedecollinari a nord e a sud della piana,

<sup>169</sup> «Finale rosa a Peretola», *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 3 settembre 1991.

<sup>170</sup> *Idem*.

<sup>171</sup> La Saf ha cambiato il suo nome, in vista della quotazione in borsa, in Aeroporto di Firenze (AdF). La nuova pista di rullaggio e una nuova autostazione dovrebbero portare a 3 milioni/anno la capacità di ricezione dello scalo. Cfr. G. Maltinti, a cura di, *L'aeroporto di Firenze. Prospettive di sviluppo ed effetti nel sistema economico regionale*, F. Angeli, Milano 1998.

sulla Firenze-Signa e altre direttrici minori <sup>172</sup>.

Per i servizi, la forma organizzativa e l'ambito di erogazione sono decise ai livelli statali e regionali (scuola, sanità), o da più autorità coordinate (regione, province, comuni, aziende speciali, enti autonomi per i trasporti; in altri casi da comuni e province). Altro impulso viene dall'attività imprenditoriale, ad esempio la costruzione di impianti di magazzino e di centri di distribuzione di ambito zonale, provinciale, interprovinciale.

Solo alcuni aspetti dell'organizzazione dei servizi sono stati oggetto di saggi <sup>173</sup>. Qui basterà ricordare le tappe essenziali.

Il consorzio acque e gas (Consiag) venne istituito, come azienda speciale, nel '74, con i comuni di Prato, Scandicci, Sesto. Successivamente (1° luglio 1977) entrarono nel consorzio Calenzano, Campi, Cantagallo, Carmignano, Lastra, Montemurlo, Poggio a Caiano, Signa, Vaiano e Vernio e poco dopo Montespertoli <sup>174</sup>; nel '79 Bagno a Ripoli, Impruneta, San Casciano, e infine nel '96 Borgo S. Lorenzo, Scarperia e S. Piero a Sieve. Il motivo dell'adesione all'iniziativa pratese dei comuni gravitanti su Firenze — che in parte secondo il «Piano acquedotti» dovevano far capo al cosiddetto «Schema 23» (quello di Firenze) anziché a quello di Prato («schema 18») ed anche la successiva adesione entro il '77 di 11 comuni <sup>175</sup> (tutta la futura provincia pratese, più Calenzano e Montespertoli) era forse l'instabilità della amministrazione comunale di Firenze (sotto amministrazione commissariale nel 1974-75) e la sua non omogeneità politica, fino alle elezioni comunali del 1975, con le amministrazioni regionale, provinciale, e della maggior parte dei comuni, che erano di sinistra. A partire dall'84 (ma sulla base di proposte precedenti) prende forma il progetto di integrazione degli «anelli idrici» di Firenze e Prato <sup>176</sup>, quasi un anticipo della futura legislazione nazionale. Nel '96 come si è detto c'è l'adesione di vari comuni del Mugello (Barberino solo per le fognature e la depurazione). Nella vicenda che ha portato alla situazione attuale si colloca (nel 1955) la reazione pratese alla richiesta di utilizzare le acque del Bisenzio anche per Firenze <sup>177</sup>. E qui non c'entrava la politica: l'acqua del Bisenzio è essenziale per Prato e il pratese <sup>178</sup>.

Al Consiag si aggiunse nel 1972 un nuovo ente, il consorzio fra 12 comuni, fra i quali

<sup>172</sup> Cfr. L. Bortolotti, G. De Luca, «Confini istituzionali, ambiti dei fenomeni economici...», cit.

<sup>173</sup> A. Ottanelli, *Storia dei trasporti pubblici...*, cit.; D. Ottati, *Storia dell'acquedotto di Prato*, cit.; G. Pozzana, *Tra pubblico e privato. Storia della centrale del latte di Firenze e Pistoia*, Centrale del latte di Firenze e Pistoia Spa, Firenze [1985], e F. Tomasetti, «Trasporti pubblici...», cit.

<sup>174</sup> Dei 14 comuni (1977) 11 facevano parte del cosiddetto «Schema 23» (Firenze). D. Ottati, *Storia dell'acquedotto di Prato*, cit., p. 178.

<sup>175</sup> Il «Piano degli acquedotti» era clamorosamente errato nelle previsioni di crescita dei centri minori. Esso fissava il numero di abitanti di Sesto e Scandicci al 2015 in 40.000, cifra già superata nel 1971. *Osservazioni al piano acquedotti*, e Provincia di Firenze, *Risorse idriche e assetto del territorio*, Atti della conferenza tenuta a Firenze il 13 e 14 maggio 1975, Firenze 1976, p. 28. In sostanza non si era capito che la differenza città-campagna era in via di scomparsa.

<sup>176</sup> D. Ottati, *Storia dell'acquedotto di Prato*, cit., p. 186.

<sup>177</sup> Id., *L'acquedotto di Firenze*, cit., pp. 235-236.

<sup>178</sup> Nel periodo fascista vi era stato uno scontro sull'acqua del Bisenzio fra gli elettrici, gli agricoltori e gli industriali. La questione è adombrata in G. Rigoli, *Per la risoluzione di alcuni importanti problemi relativi al Bisenzio e alle sue utilizzazioni*, Empoli 1935 (estratto da *Osservatorio*, Rassegna trimestrale del comune di Prato). Per il problema generale, T. Isenburg, *Acque e Stato*, F. Angeli, Milano 1981.

Firenze, Scandicci, Campi e Prato<sup>179</sup>, per «studi e programmi di intervento per l'utilizzazione coordinata e la tutela delle risorse idriche»: in sostanza, il primo passo verso il coordinamento fra i vari enti. Questo d'altra parte è diventato un obbligo con la legge 36/94, sulle risorse idriche, che all'articolo 8 introduce gli «ambiti territoriali ottimali».

All'inizio degli anni '70 si apre la questione del gas metano. Le tre città disponevano, dall'800, del «gas di città» (biossido di carbonio) prodotto dalle apposite officine. Poco prima della guerra era stato rinvenuto a Pietramala – vicino al valico della Raticosa – un giacimento di metano della capacità di poco più di 9500 mc/giorno, che grazie al metanodotto costruito nel '39 (il primo in Italia) venne utilizzato dai concessionari, i Lazzi, come carburante per i mezzi di trasporto della ditta nell'immediato dopoguerra.

Alla fine degli anni '50 viene intrapresa una politica di utilizzo del metano (prima nazionale, poi anche di importazione) anche come fonte di energia per l'industria, con la costruzione di una rete di gasdotti in Valpadana, per distribuire il gas prodotto localmente. In seguito si ricorre al gas liquefatto di provenienza algerina. Il metano, sbarcato a La Spezia, viene distribuito con una rete di gasdotti, che arrivarono a servire Firenze nel febbraio 1970<sup>180</sup>. La fornitura di gas, limitata nel '67 a 25 comuni, si estende ad intere aree. L'arrivo del gas naturale sconvolse assetti tecnico-giuridici risalenti al secolo XIX<sup>181</sup>. A Prato (dove il gas era stato introdotto nel 1869 per l'illuminazione) l'Azienda servizi municipalizzati riscatta l'impianto del gas, e ne assume la gestione il 1 luglio 1972. A Firenze, alla fine del '72, viene costituita la Fiorentinagas<sup>182</sup>. Tre anni più tardi, nel '75 la gestione di acqua e gas a Prato, Scandicci e Sesto, passa (come si è accennato) ad un nuovo ente, il Consiag. La metanizzazione, entro il 1984 si estende a Prato, Scandicci, Sesto, Calenzano, Campi e Lastra, e in prospettiva ad altri 5 comuni. Naturalmente vi era anche il problema del rapporto con l'ente concedente, la Snam, che aveva interesse a costruire la rete dove il consumo previsto oltrepassava una certa soglia. Alcuni dei comuni sopra elencati avevano per l'acqua sistemi propri, e aderivano solo per il gas.

Come si vede, i problemi del gas e dell'acqua si intrecciano in vari modi<sup>183</sup>. Per la questione dell'acqua a Firenze rimandiamo allo studio di Ottati, limitandoci a riassumere la questione del lago artificiale del Bilancino.

L'idea di sfruttare il fiume Sieve per l'approvvigionamento idropotabile di Firenze risale al 1857. Ma tralasciamo i precedenti remoti e anche quelli più prossimi<sup>184</sup>.

<sup>179</sup> I comuni sono Firenze, Bagno, Calenzano, Campi, Fiesole, Impruneta, Lastra, Montemurlo, Prato, Scandicci, Sesto e Vaiano. Vedi Comune di Firenze, Consorzio per l'organizzazione delle risorse idriche, *Statuto* [1972]. Il Decreto prefettizio è dell'8 novembre 1972; lo statuto è stato modificato con altro D.p. del 23 luglio 1974.

<sup>180</sup> Il gasdotto segue il margine sud (sinistra idrografica) del Valdarno, passando a sud di Pisa, Empoli e Firenze, attraversa l'Arno presso Figline.

<sup>181</sup> *Consiag 1975-1984. Primo decennio del consorzio intercomunale di Prato, Consiag*, Prato 1985.

<sup>182</sup> Società per azioni con la partecipazione del comune (48,97%), dell'Italgas (41,75), e della Snam (9,28). Nell'88 l'azienda copre 25 comuni della provincia di Firenze e 7 in provincia di Arezzo, estendendo la rete nel Mugello, nel Chianti fiorentino, nel Valdarno Superiore.

<sup>183</sup> L'organizzazione complessiva del rifornimento del metano porta le tracce dell'origine scoordinata del servizio. A Montale c'è l'Azienda comunale del gas, nella confinante Agliana la Municipalizzata dell'acqua e del gas, a Pistoia (confinante con entrambi) la Municipalizzata del gas.

<sup>184</sup> *Consiag 1975-1984...*, cit., p. 18, e Inu-Regione Toscana, *1ª rassegna urbanistica regionale*, Firenze 1988; Consorzio risorse idriche, *La diga del Bilancino sul fiume Sieve*.

Il lago del Bilancino (Barberino di Mugello) raccoglie le acque dell'alto bacino della Sieve. Ha una superficie (specchio d'acqua) di 488 ha, una capacità di 62,5 milioni di metri cubi, con deflusso annuale fra 47 e 265 milioni di mc ed erogazione annua di 55 milioni di mc, destinati alle aree di Firenze e Prato. La diga garantisce una «minima portata ecologica» e consente «un sensibile effetto di laminazione delle piene»; garantisce cioè una portata minima alla Sieve e quindi all'Arno, facilitando anche il rifornimento delle falde acquifere del subalveo. Si ridurranno così i pericoli di siccità<sup>185</sup> e di «morte biologica» del fiume. L'invaso è giunto a termine solo nel '96 (21 febbraio) dopo un iter tormentato anche da scandali e denunce per presunte «tangenti» sull'importo dei lavori (quasi raddoppiato in corso d'opera). La costruzione del Bilancino rende realizzabile l'ambizioso disegno di unificazione delle risorse idriche delle tre città, con l'alimentazione dall'Alto Reno, dal Bisenzio, dalla falda pratese, dalla Sieve, mediante un doppio anello di collegamento, fra gli acquedotti civili e quelli industriali e di irrigazione (alimentati dai tre principali depuratori e da acque superficiali)<sup>186</sup>. Come si è accennato, la «Legge Galli» del 5 gennaio 1994 ha fatto obbligo ai comuni di coordinare l'intero ciclo delle acque dalla captazione alla depurazione, in un «ambito territoriale ottimale». Quello della Toscana centrale, identificato dalla Regione con la legge 21 luglio 1995, comprende l'intera piana di Firenze e ampie frange intorno, con 50 comuni e 4 provincie (Pistoia, Prato, Firenze, Arezzo) e circa 1.230.000 abitanti. Si vede chiaramente come alla tendenza a formare nuove provincie si contrappone una tendenza all'unificazione dei servizi in ambiti molto ampi e finora crescenti.

Circa quindici mesi prima della «legge Galli» era stato raggiunto, alla fine dell'ottobre '92, dopo anni di discussioni, un accordo fra regione, provincia, «Schema 23» e gli 8 comuni dell'area fiorentina per la realizzazione del depuratore di S. Colombano. Con la sua entrata in funzione cesserà la situazione paradossale che si presenta nei periodi di secca estiva, quando la portata degli scarichi fognari supera ampiamente quella di superficie dell'Arno, che diventa ... un affluente del fiume fognario.

I consorzi di bonifica della pianura, ridotti a due nel periodo fascista, vengono ulteriormente accorpati in un unico ente, autorizzato dalla Regione nell'aprile '98.

Anche per i trasporti pubblici vi è una situazione composita. Nella parte fiorentina della pianura, fino a Calenzano, nel Chianti fiorentino e in parte del Mugello si estende la rete del Consorzio di servizi pubblici di trasporto dell'area fiorentina (Cspt) costituito nel 1978 con concorso preminente dell'azienda di trasporto fiorentina (Ataf). Nel 1983 la rete extraurbana misurava 447 Km, servendo 730.000 abitanti su 1.103 Km<sup>2</sup><sup>187</sup>. Le altre grandi aziende di trasporto pubblico della piana sono la Cooperativa autotrasporti pratese (Cap) e il Consorzio pistoiese trasporti (Copit), costituiti rispettivamente nel

<sup>185</sup> Nell'estate e autunno '94 non vi sono state piogge consistenti fino alla fine di novembre, e Firenze dovette ricorrere all'acqua dei laghetti dei Renai presso Signa, mediante un acquedotto realizzato in una settimana circa dalla Snam.

<sup>186</sup> D. Ottati, *Storia dell'acquedotto di Prato...*, cit., schizzo a p. 190. Dall'impianto (in funzione) di Baciocavallo e da quello (finanziato da anni) a valle di S. Colombano (Lastra a Signa) per le acque di Firenze e altri comuni, verranno riciclati circa 3 mc/secondo per usi industriali e agricoli. Il primo lotto dell'impianto di S. Colombano è stato inaugurato il 4 novembre 1998.

<sup>187</sup> N. Cefaratti, M. Malaspina, *1865-1985: Centoventi...*, cit., pp. 346-358.

marzo 1945 e nel luglio 1968. In entrambi i casi si tratta di società cooperative a responsabilità limitata. Una differenza fra il caso fiorentino e quelli di Pistoia e Prato è che l'Ataf è nata come azienda di trasporto urbano, che poi diventa territoriale; il contrario è accaduto con le altre società, nate in città nelle quali la richiesta di trasporto interno, a causa delle dimensioni fino a poco tempo fa limitate, passava in seconda linea rispetto ai collegamenti con l'intorno.

La formazione di questi grossi organismi risponde a una domanda di mobilità che nel mezzo secolo trascorso è cresciuta in modo formidabile, e che viene soddisfatta in misura crescente dai mezzi privati. Secondo il Censis, nell'area metropolitana di Firenze circolavano 61.000 auto nel 1960, e 661.000 (undici volte tanto) nel 1989<sup>188</sup>, e oggi certamente molte di più. Abbiamo già accennato ai treni metropolitani: al momento dell'istituzione si parlava di 30 corse al giorno nei due sensi, fra le 6,30 e le 19. Nel 1997 è stato raggiunto un accordo fra le tre provincie per ottenere un treno ogni 12 minuti e un maggior numero di fermate. L'accordo riguarda anche il polo tecnologico, i rifiuti, i consorzi di bonifica<sup>189</sup>.

Un problema che sempre meno può essere affrontato da un singolo comune è quello della eliminazione dei rifiuti solidi. Negli anni '70 il problema sembrò risolto, con l'inizio, nel marzo '73, del funzionamento del bruciatore di Brozzi, costruito dal Comune di Firenze al limite occidentale del suo territorio, in mezzo alla pianura<sup>190</sup>, ma l'incidente di Seveso (1976) che fece scoprire al grande pubblico il pericolo costituito dalle diossine, e la scoperta che anche i bruciatori producono diossine, portarono alla chiusura dell'impianto il 16 luglio 1986. Da allora è iniziata una ricerca affannosa di aree adatte alle discariche: da Firenze i rifiuti sono stati portati, per un certo tempo, fino a Certaldo (S. Martino a Maiano) e a Peccioli in provincia di Pisa, ma anche inviati molto più lontano, a Rosignano Marittimo e addirittura a Taranto. Nei pressi della pianura sono state utilizzate vecchie cave, come quella di Palastreto e Quinto Alto (monte Morello, comune di Sesto)<sup>191</sup>. Nella piana di Sesto, nei comuni di Sesto e Campi, è stato realizzato, a Case Passerini, dove esisteva una discarica utilizzata per i rifiuti del capoluogo<sup>192</sup>, un impianto di selezione e compostaggio, entrato in funzione nel '96, per la lavorazione giornaliera di 550 tonnellate di rifiuti. Da questi viene ricavato il combustibile Rdf, destinato al gassificatore realizzato a Greve in Chianti<sup>193</sup>. Queste iniziative riguardano 12 comuni dell'area fiorentino-chiantigiana; gli accordi sono stati redatti con la partecipazione della provincia. È indubbio che le gravi e ricorrenti crisi degli anni passati, le spazzature ammonticchiate fino a far sparire i cassonetti, sono state un argomento decisivo per

<sup>188</sup> L'area metropolitana considerata dal Censis, *XXIII Rapporto sulla situazione sociale del paese. 1989*, F. Angeli, Milano 1989, non coincide esattamente con quella da noi proposta.

<sup>189</sup> Notizia sui giornali del 15 maggio 1997. Fra il comune di Scandicci (il più popoloso dopo le tre città) e quello di Firenze è stato raggiunto, il 29 aprile 1997, in accordo per la tranvia veloce Firenze-Scandicci.

<sup>190</sup> La combustione delle spazzature riduceva il volume a circa 1/10.

<sup>191</sup> «Una discarica pulita», *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 5 ottobre 1995.

<sup>192</sup> Secondo un accordo del novembre '93 veniva utilizzato da Firenze, Campi e Sesto.

<sup>193</sup> Il gassificatore di Testi (Greve) promosso da 8 comuni (4 dei quali della "corona" fiorentina) stenta a decollare, perché per essere in pareggio deve bruciare una certa quantità di Rdf. L'impianto ha funzionato fra l'agosto '96 e il gennaio '97, poi è stato chiuso per scarsità di combustibile.

spingere i comuni ad accordi che fino a poco tempo fa sembravano impossibili. Nel 1998 la Fiorentina ambiente si è trasformata nel «Quadrifoglio», comprendente i comuni di Firenze, Campi, Sesto e Calenzano<sup>194</sup>.

Alla fine del secolo (e del millennio) il superamento del municipalismo, anche nei comportamenti dei “decisori” – i rappresentanti democratici delle popolazioni, i responsabili dei vari organi che svolgono le funzioni necessarie alla vita delle comunità – appare evidente. Nell'ottobre del '98 arriva al “nastro di partenza”, con le delibere dei comuni interessati, una holding che unifica le cinque aziende pubbliche della zona metropolitana (più l'empolese). Il nuovo organo, «Pubbliservizi Spa», controllerà le tre aziende preposte alla rete idrica, a quella del metano, allo smaltimento dei rifiuti<sup>195</sup>.

Terminiamo con qualche accenno ad altri servizi di carattere sovracomunale.

L'interporto di Prato, ubicato a Gonfienti, collegato alla ferrovia e all'autostrada, è in funzione dal 1996.

La centrale del latte è oramai una realtà consolidata, e per questo rimandiamo al contributo di G. Pozzana<sup>196</sup>.

Lo stadio di Firenze ha perso le caratteristiche di stadio multiuso (calcio e atletica leggera) con i lavori – iniziati nell'88 – per l'eliminazione delle piste, e lo scavo del campo al fine di aumentare lo spazio destinato agli spettatori, in vista del campionato mondiale di calcio («Italia '90»). Pertanto è previsto un nuovo stadio per l'atletica al Campo di Marte, nell'ex campo sportivo militare che si aggiungerà a quello in ultimazione a Soffiano (fra Firenze e Scandicci). L'inaugurazione è prevista per il giugno 2001<sup>197</sup>. Ma anche lo stadio di calcio non è più adeguato: non tanto per le dimensioni, quanto per la congestione che provoca nel traffico cittadino. L'ubicazione attuale fu decisa quando il Campo di Marte era ai margini della campagna e la motorizzazione privata trascurabile. È quindi maturata la decisione di realizzarne uno nuovo nella piana, a nord-ovest della città, in un terreno di proprietà della Fondiaria, non lontano dall'autostrada e dall'aeroporto<sup>198</sup>.

Una notevole struttura è stata realizzata a Campi, non lontano dall'uscita dell'autostrada A11.

Sempre nell'estrema periferia occidentale fiorentina, su un'area di 1,3 ettari è stato realizzato il carcere circondariale di Sollicciano, in base alla convenzione fra il comune di Firenze e il Ministero di Grazia e Giustizia del 28 febbraio 1973.

<sup>194</sup> Le delibere dei quattro comuni, di approvazione del consorzio, erano state prese tra il 26 e il 30 giugno 1997.

<sup>195</sup> «Una holding per la gestione dei servizi pubblici di Firenze, Prato e Pistoia», *Il Sole-24 Ore*, 11 novembre 1998.

<sup>196</sup> G. Pozzana, *Tra pubblico e privato. Storia della centrale del latte...*, cit..

<sup>197</sup> Annuncio del vicesindaco A. Brasca, *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 11 settembre 1998. Per il Campo di Marte la decisione è stata presa nell'ottobre '99, vedi *La Repubblica*, 2 ottobre 1999.

<sup>198</sup> Rilanciando una vecchia idea già proposta dal Comitato per Firenze Olimpica del 1969, cfr. Centro studi territoriali, *Il verde, lo sport...*, cit., p. 195.

#### 4.9 Il decentramento della cultura e l'ascesa di Prato

Nell'800 l'istruzione superiore e le attività culturali – Istituti e scuole superiori, accademie, musei, case editrici ecc. – come si è detto, erano fortemente accentrate a Firenze. La capitale regionale conservava ancora residui consistenti dell'antica forza di attrazione intellettuale intorno alla metà del '900<sup>199</sup>. Basta scorrere l'elenco dei più autorevoli firmatari, nel marzo '57, contro l'ubicazione a Sorgane di un quartiere di edilizia popolare: B. Berenson, P. Bigongiari, C. Brandi, E. Cecchi, G. Contini, E. Detti, E. Garin, R. Longhi, M. Luzzi, O. Rosai, A. Parronchi, V. Pratolini, G. De Robertis, ecc.<sup>200</sup>. Oggi forse una preminenza c'è solo nel campo degli studi sul rinascimento. Teoricamente a Firenze vi sono varie decine istituzioni culturali di ambito nazionale. Ma in buona parte sono "ibernata" e danno scarsi segni di vita. Altre sono vitali e in crescita, come gli Archivi Alinari, che hanno assorbito vari altri importanti archivi fotografici ed hanno costituito il museo di storia della fotografia. Delle istituzioni ed iniziative recenti, alcune sono nate dall'empito ecumenico di G. La Pira, l'ultimo che abbia rivendicato un primato spirituale di Firenze. In realtà la città è (come Venezia) una signora decaduta, che si sforza di mantenersi a un livello degno del suo passato. E con Venezia c'è stata, e continua ad esserci, una gara alle grandi mostre. Il recupero alla città nel maggio 1957 del Forte Belvedere – luogo particolarmente felice per le mostre di scultura all'aperto – ha consentito l'organizzazione di manifestazioni importantissime, prima e insuperata la mostra delle opere di H. Moore nel 1972, poi altre come quella di G. Pomodoro nel 1984, di Botero nel 1991, di M. Paladino nel '93, di G. Vangi nel '95, ecc.

Il pericolo che Firenze corre è quello di soccombere ad una commercializzazione sempre più volgare del turismo. L'evoluzione dello stereotipo di Firenze<sup>201</sup> è significativo. La città era rappresentata tradizionalmente, nelle cartoline illustrate, da qualcuno dei suoi molti monumenti: la cupola del Brunelleschi, Palazzo Vecchio, il Ponte Vecchio; ai quali poi è subentrata l'immagine del David; ultimamente ridotta a quella ... dei suoi organi genitali. Un sintomo che ha fatto pensare al peggio, e che poi è scomparso, quantomeno dal calendario predisposto dalla Regione, è il *Salone Strabilia, dell'occulto e della medicina alternativa* tenuto nel '93 alla Fortezza da Basso.

Il '93 è stato un anno di crisi per alcune delle istituzioni culturali di origine recente: ha chiuso il teatro regionale toscano, è finita la *Rassegna internazionale dei teatri stabili* e il *Florence film festival*, si sono trovati in situazioni difficili l'*Estate fiesolana* e il *Festival dei popoli*: in qualche modo è entrata in crisi una impostazione culturale risalente a Giorgio La Pira.

<sup>199</sup> Nell'immediato dopoguerra c'è stata una notevole fioritura di iniziative culturali. Cfr. P. L. Ballini «Le riviste culturali a Firenze nel secondo dopoguerra (1945-46)», *Informazione*, n. 32, 1999.

<sup>200</sup> Nello stesso tempo il più diffuso quotidiano locale scriveva che taluni «per la nuova retorica delle colline si preoccupano del paesaggio di Sorgane», ostacolando coloro che volevano aggiungere alla città «una nuova perla». Un articolo si intitolava *Riaccesa la polemica su Sorgane ad opera dei patiti del paesaggio*. I quartieri Cep (Comitato edilizia popolare) vennero imposti dal ministro Togni in ubicazioni non compatibili con i piani regolatori, con motivazioni ufficiali inconsistenti, anche a Livorno e Pisa.

<sup>201</sup> M. A. Fusco, «Il "luogo comune" paesaggistico nelle immagini di massa», in *Storia d'Italia, Annali 5. Il paesaggio*, a cura di C. De Seta, Torino 1982, pp. 753-801.

La situazione di Firenze, coi due volti contrapposti della "città villaggio" e della "città metropolitana" è stata discussa, fra il marzo e il maggio '95, in varie sedi: gli incontri «Un'idea per Firenze» al teatro Puccini, e, per discutere l'inserito su Firenze pubblicato in febbraio dalla rivista *Micromega*, un incontro (nel marzo) con interventi di A. Caponnetto, L. Amaducci, S. Bertini, G. Fanelli, C. Trigilia, S. Bassi, G. Van Straten. La "questione" Firenze era stata portata alla ribalta l'anno precedente da Jason Epstein del *New Yorker*, che aveva attaccato la vita culturale sonnacchiosa e priva di tensione della Toscana<sup>202</sup>. Il problema di Firenze – una città gelosa della sua unicità, anche se nella realtà sempre più immersa nell'insieme metropolitano – era alla ribalta da qualche anno. Nel 1990 fu tema di un convegno<sup>203</sup>, nel quale G. Bianchi contrappose la prospettiva di una città «innervata nella sua regione» a quella «d'una città rattrappita nella mercificazione del suo passato», una città che vive di rendita. E. Garin puntualizzava, su Firenze città d'arte, esprimendo più che una realtà effettuale, un obiettivo: «1) il suo essere non deposito ma laboratorio, non solo conservatrice ma produttrice di cultura; 2) il convergere costante, almeno nella sua storia, di lettere, arti e tecniche». Nello stesso anno Bardazzi definiva efficacemente Firenze «paradiso dei bottegai», e nel quadro della cultura nazionale, «salotto buono di una famiglia decaduta»<sup>204</sup>.

Ci si può chiedere come i fiorentini, sempre più insofferenti dell'ondata di turismo bancarellaro vedano la loro città. Purtroppo, lo spirito critico è anestetizzato dalle idee diffuse negli anni '50, di una «Firenze fiore del mondo» (è il titolo di un libro pubblicato nel 1950, di Papini, Soffici, Bargellini e Spadolini). Emilio Cecchi, che nello stesso anno teneva il discorso di apertura della «Libera cattedra della civiltà fiorentina», dal titolo *Fiorentinità*, criticava con grande finezza – un modo da dire la verità senza urtare il pubblico – appunto il concetto di fiorentinità: «una specie di coacervo psicologico»; e indicava come sua origine «quei mezzi letterati inglesi del diciottesimo secolo, fiorentinizzatisi ed idolatri di Dante». E proseguiva mettendo in rilievo il particolare rapporto della città col passato: «avendo formato cose talmente grandi, tutti badano a quelle, e finisce che vedono quelle soltanto». Ma nel '50 Firenze era diversa da oggi: «era ancora pressoché isolata dal suo intorno, con (relativamente) pochi turisti, una città nella quale si incontrano tutti»<sup>205</sup>.

Mentre a Firenze si discuteva sul ruolo e il destino della città, Prato continuava la sua stupefacente rimonta, da città operaia<sup>206</sup>, città-fabbrica, a città terziaria e anche, per usare la terminologia di Gottmann, quaternaria. Prato diventa una città consumatrice e produttrice di cultura, secondo un preciso disegno, lucidamente formulato e perseguito.

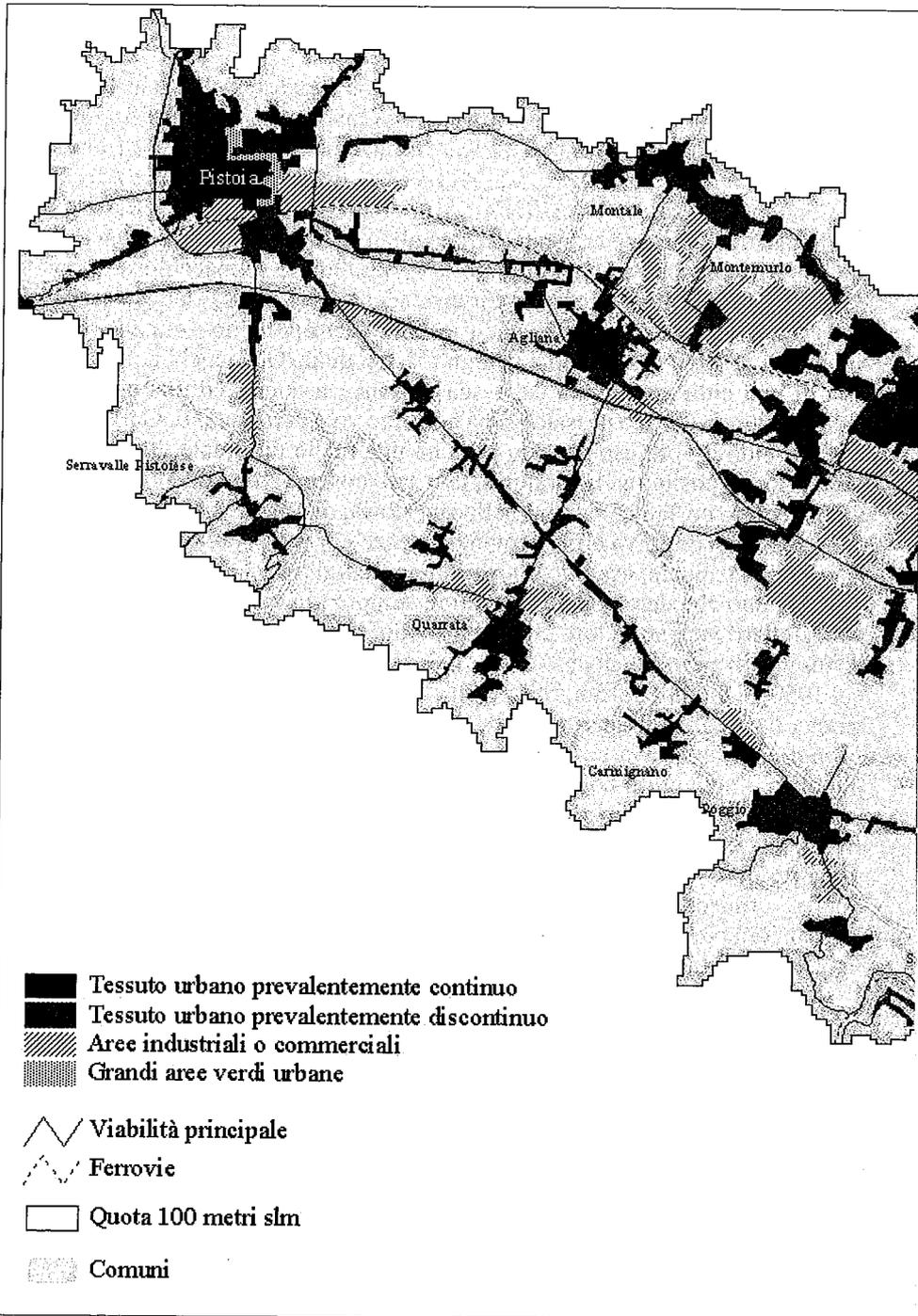
<sup>202</sup> Le opinioni di J. Epstein vennero controbattute da M. Luzi, e sostenute invece da G. Pampaloni, cfr. A. Monda, «Maledetti Toscani», *La Repubblica*, 28 dicembre 1994.

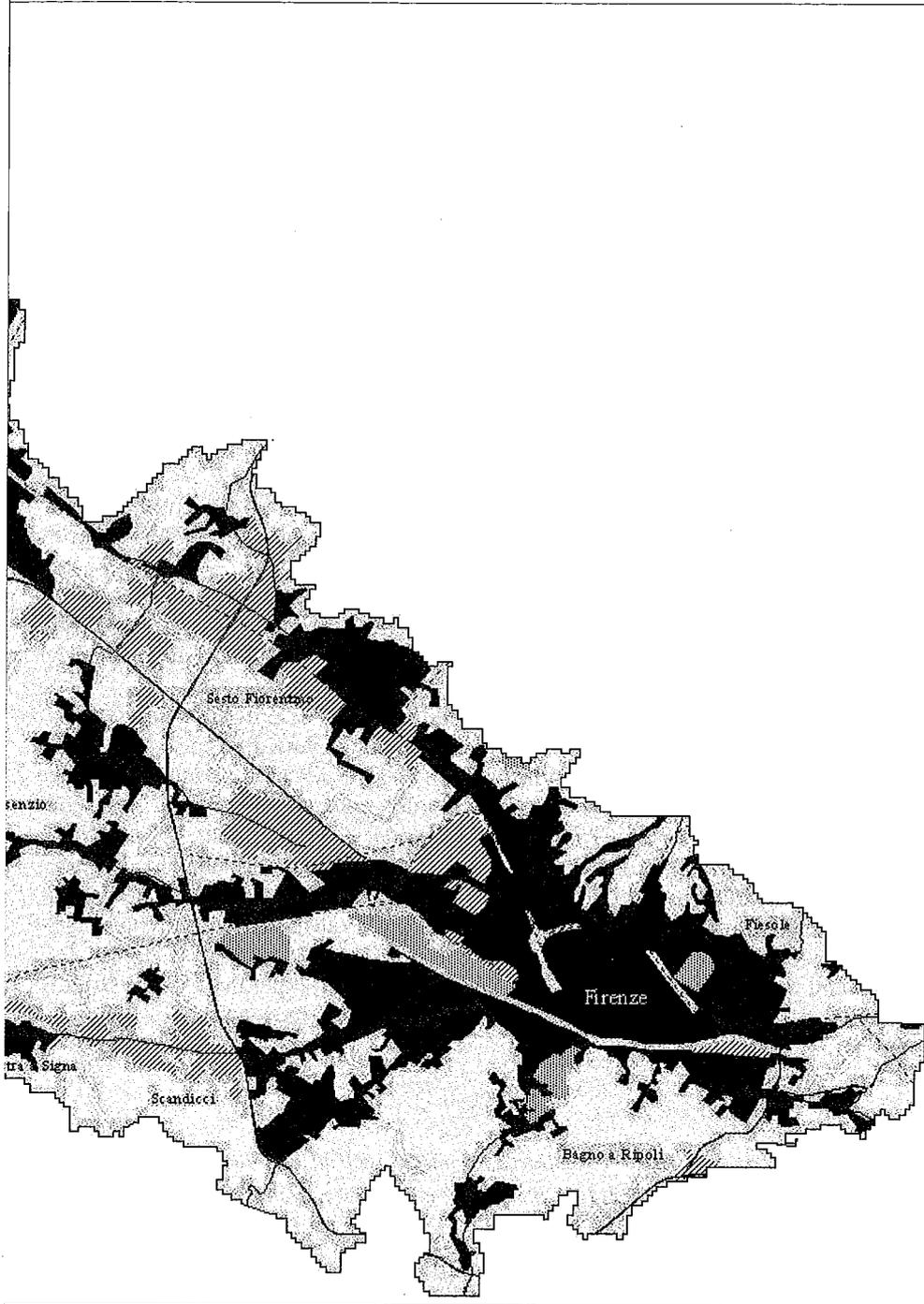
<sup>203</sup> Convegno *Firenze città d'arte e città contemporanea, economia e sviluppo*, 26-27 gennaio 1990, ciclost. (relazioni provvisorie). Di particolare interesse l'intervento di G. Conti.

<sup>204</sup> S. Bardazzi, *Ipotesi di città...*, cit., p. 127.

<sup>205</sup> E. Cecchi, *Fiorentinità ed altri saggi*, Firenze 1985, pp. 15, 31, 107.

<sup>206</sup> Il regolamento comunale d'igiene del 1911 venne approvato nella seduta consiliare del 13 febbraio e del 4 aprile. Nella presentazione si precisava «che per le condizioni speciali del nostro comune, che è formato quasi esclusivamente da operai (...) le maggiori cure erano rivolte a migliorare le condizioni igieniche delle abitazioni e a rendere meno sensibili i danni che (...) le industrie esercitano sulla salute dei lavoratori».





*Carta delle principali categorie di copertura del suolo nella piana.*

La carta deriva dal progetto Cee Corine-Land cover realizzato con la tecnica della interpretazione a video di immagini Landsat TM riferita al periodo 1990-1992. La tecnica usata esclude i tessuti edilizi radi o a bassa densità ricadenti in superfici inferiori o uguali a 10.000 mq. Regione Toscana, Area progettazione e sviluppo Sit (elaborazione U. Sassoli)

La data di inizio di tutto si potrebbe fissare al 1968, quando per iniziativa di Federigo Melis nasce l'*Istituto internazionale di storia economica Francesco Datini*. In questo istituto, qualche anno dopo, diventa presidente del Consiglio scientifico il più autorevole studioso della storia dei paesi mediterranei, F. Braudel, al quale l'amministrazione comunale chiede, nel 1978, «di coordinare uno studio che avrebbe dovuto realizzare una storia globale della città»<sup>207</sup>. Braudel poi partecipa assiduamente, fino alla morte, alle «settimane di studio» del Datini. Ci si muove anche in altri campi: nel '64, dopo lunga chiusura, viene riaperto il teatro Metastasio, ristrutturato dall'arch. Baroni, uno dei progettisti della stazione ferroviaria di Firenze. Fra il 1976 e il 1978 opera a Prato, promosso dal Teatro regionale toscano, il *Laboratorio teatrale*, diretto da Luca Ronconi e con la collaborazione di Gae Aulenti. Partecipano all'iniziativa la Regione, la provincia (che era quella di Firenze), il Metastasio, l'azienda di turismo di Prato. Quasi a simboleggiare la svolta, si tengono rappresentazioni nell'ex cementificio Marchino e nel «Fabbricone», oltre che al Metastasio e all'Istituto Magnolfi<sup>208</sup>.

Nota il Nigro che «questa nuova attenzione verso i valori culturali trovò emblematico segno nella crisi della Giunta dovuta a dissensi sulla politica teatrale, che segnò l'ultima fase del mandato amministrativo 1975-1980»<sup>209</sup>.

Gli imprenditori pratesi hanno saputo coniugare attività lato sensu culturali e crescita economica: Prato ha una posizione di preminenza, poco nota, nell'acquisizione di diritti cinematografici e videodistributivi, con l'azienda *General Video* di A. Biagioli e M. Duradoni.

Con la liberalizzazione delle trasmissioni radio-televisive, a seguito della legge 103/75 e della sentenza 202/76 della Corte costituzionale, la città si dota di proprie emittenti.

Nel 1987 è sorto, ad iniziativa di un industriale, il *Centro per l'arte contemporanea Enrico Pecci*, donato alla città nell'ottobre '94: è il solo vero museo, o meglio, museo-laboratorio di arte contemporanea in Toscana. A partire dal '91 si prospetta la formazione di un polo dell'arte contemporanea Firenze-Prato-Pistoia, strutturato intorno al Pecci, al palazzo Fabbroni di Pistoia e al (futuro, e dati i ritmi fiorentini, ipotetico) centro di arte contemporanea di Firenze-Rifredi (area ex Galileo)<sup>210</sup>. Prato è dal '96 polo universitario, con l'istituzione del Pin (Prato ingegneria) e del Centro di interesse regionale/ambiente (Cir-ambiente). Nel 1998 sono in funzione un Master e quattro corsi di Diploma di laurea in ingegneria (dell'ambiente e risorse, elettronica, meccanica) e in scienze politiche (relazioni aziendali).

<sup>207</sup> G. Nigro, «Il "caso" Prato», in *Storia d'Italia. Le regioni dal 1860 ad oggi. Toscana*, cit., p. 856.

<sup>208</sup> F. Quadri, L. Ronconi, G. Aulenti, *Il laboratorio di Prato*, Ubulibri, Milano 1981. Nel '98 nasce l'orchestra Camerata di Prato e diventa teatro stabile il Metastasio. L'anno successivo viene riaperto il Politeama, da tempo inutilizzato.

<sup>209</sup> G. Nigro, «Il "caso" Prato», cit., p. 856.

<sup>210</sup> M.C. Carratù, «La metropoli dell'arte», *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 4 novembre 1991 e L. Martinelli, «Nasce l'alleanza dell'arte», *La Mattina*, 16 maggio 1997. Si è parlato anche di un coinvolgimento del parco-museo creato nel 1982 da G. Gori a villa di Celle (Montale). Sempre nel '97 è stata lanciata l'idea di un *Sistema metropolitano per l'arte contemporanea* (Smac), ripresa l'anno successivo in sede regionale, cfr. *La Repubblica*, Edizione di Firenze, 24 settembre 1998. Con la modernità ha rapporto anche l'annuale Mostra-mercato del fumetto e del fantastico, istituita a Prato nel 1991.

Con la mostra di H. Moore a Firenze, il comune di Prato acquista una grande scultura del celebre artista e la colloca in un punto strategico allo snodo fra città medievale ed espansione verso sud-ovest degli anni '30. Altre iniziative culturali sono la creazione del museo del tessuto (a gestione mista: comune, enti economici, organizzazioni di categoria, singoli cittadini) e il museo civico, sistemato nel Palazzo Pretorio, su progetto di G. Aulenti e B. Ballestreri. Il Sistema Prato informazione tecnologica (Sprint), rete telematica di servizi, è fallito, forse perché non adatto alla duttilità del sistema produttivo pratese; ma al suo posto è nata la Tecnotessile, società di ricerca scientifica e tecnologica nel settore tessile, di ambito nazionale ma con sede a Prato; nonché varie strutture di ricerca e intervento economico.

L'unico settore nel quale il successo non arride a Prato, è quello che più direttamente è sotto l'influenza del potere centrale: la Cassa di Risparmio si è trovata in posizione difficile, non si sa (essendo in corso i processi) se per colpa o per imprudenza («credito quanto meno disinvolto») dei suoi dirigenti, strettamente legati al potere politico<sup>211</sup>. Ha così termine l'autonomia dell'istituto, passato sotto il controllo del Monte dei Paschi. Altra rilevante iniziativa, che non è decollata, è quella dello Shopping center di Pratilia, a sud-est della città, con inizio nel 1971 e successive confuse vicende.

In conclusione, Prato si è conquistata l'autonomia culturale<sup>212</sup>. Ma per diffondere i suoi prodotti, ha bisogno della vetrina di Firenze<sup>213</sup>, il cui nome è conosciuto universalmente, anche se per il suo passato<sup>214</sup> e non per il suo presente.

Anche Pistoia, che pure ha una discreta tradizione anche recente nel campo umanistico (il premio Vallecorsa dal 1950, i corsi di storia pistoiese nel 1969-70, l'inizio, nel 1983, della pubblicazione, da parte della Cassa di Risparmio, del *Tremisse pistoiese*, quadrimestrale di cultura), ha dato maggior peso a iniziative meno tradizionali: l'*Ecomuseo della montagna* (col restauro, fra l'altro, di un'antica ghiacciaia) e il Centro per l'arte contemporanea cui si è fatto cenno, nonché i progetti di utilizzo culturale dell'ex Breda. Nel 1979 è iniziata la manifestazione *Pistoia Blues*. Nel 1980 la città – nella quale al 1941 erano presenti solo tre tipi di scuole superiori statali – aveva una dotazione pressoché completa<sup>215</sup>. Come la Cassa di risparmio di Prato, anche quella di Pistoia e Pescia è anch'essa passata sotto il controllo di una banca più importante<sup>216</sup>.

<sup>211</sup> Pagina su *La Repubblica* del 14 giugno 1993.

<sup>212</sup> Negli anni '80, scrive F. Semboloni, Prato «tende a qualificarsi come città produttrice e consumatrice di cultura oltre che di tessuti», cfr. «Trasformazioni territoriali e politiche urbanistiche» in *L'Ufficio tecnico* — *Dossier*, n. 3, 1986.

<sup>213</sup> S. Malatesta, «La capitale degli stracci ora veste post moderno», *La Repubblica*, 23 luglio 1991, scrive: «Prato ha bisogno di Firenze, sarebbe follia rinunciare a una simile vetrina» (e in effetti le «Prato Expo» si tengono da anni nella Fortezza da Basso di Firenze). È significativo che la villa «I Tatti», dove c'è l'*Arward Center for Italian Renaissance Studies*, si trovi nell'elenco telefonico di Firenze e non in quello di Fiesole, e che si parli di Università Europea di Firenze anziché (come sarebbe corretto) di Fiesole.

<sup>214</sup> All'inaugurazione dell'anno di *Firenze capitale della cultura* (1986) E. Garin ricordava le parole di Melantone, «Maximum beneficium in universam Europam Florentia contulit» (Firenze ha reso il più grande servizio all'intera Europa).

<sup>215</sup> Sette tipi di scuole superiori, non compresi i 3 professionali; più il tecnico agrario di Pescia e il professionale alberghiero di Montecatini.

<sup>216</sup> Cassa di Risparmio di Firenze (nel 1997).

Un altro fenomeno impensabile fino a qualche decennio fa, è quello delle attività culturali di rilievo regionale, o anche nazionale, che nascono nei centri minori; e comunque, della straordinaria crescita del terziario in centri fino a trent'anni fa rurali<sup>217</sup>. Quelli che apparivano fino agli anni '70 quartieri dormitorio, i comuni di Bagno a Ripoli, Fiesole, Scandicci, Campi, Sesto ecc., hanno rivelato una insospettata vitalità, ed hanno energicamente difeso la loro specificità. In testa Fiesole, teoricamente città da sempre<sup>218</sup>. Dell'Università europea e Fiesole si è già detto. Nell'antichissimo centro si svolge l'*Estate fiesolana* (che per vari anni è stata decentrata anche in conventi, palazzi, circoli, casolari del vasto territorio): musica, cinema, teatro, danza di ottimo livello; una sorta di prolungamento del *Maggio musicale* di Firenze. Nel 1974 è nata, per iniziativa di un ex membro del «Quartetto italiano», Piero Farulli, e di altri appassionati la Scuola di musica di Fiesole – oggi Fondazione – che attrae studenti da tutto il paese, grazie ai metodi di avanguardia dell'insegnamento. Nel '94 vi erano 4 tipi di insegnamento, 729 allievi e 79 corsi nella scuola di base. Nel 1983 hanno avuto inizio, per iniziativa di Giuliano Giunti, le trasmissioni di *Radio Montebeni*, la prima in Italia a trasmettere esclusivamente musica classica.

Ricordiamo solo alcune iniziative degli altri comuni. A Scandicci all'inizio del '76 nasce il «Carrozone», per la sperimentazione teatrale, poi trasformato nei «Magazzini criminali», che nell'82 stipulano col Comune una convenzione per il progetto di un teatro, completato nel '90: il «Teatro studio» insieme istituzione e luogo fisico. Oggi il teatro è gestito dal comune, convenzionato con la compagnia «Cripto». A Campi viene pubblicato dal 1989, la rivista *Li.B.eR.* (Libri per bambini e ragazzi, trimestrale di informazioni bibliografiche), l'unica rivista italiana di bibliografia della letteratura per l'infanzia. La Villa Montalvo è stata adattata alle attività culturali. A Sesto Fiorentino, oltre alla «Fondazione Ernesto Ragionieri» (di storia del movimento operaio) c'è il Teatro Limonaia e una scuola musicale. A Signa dal 1980 ha avuto inizio il *Festival delle colline* (ora trasferito a Prato). A Bagno a Ripoli è emigrato da Firenze un importante archivio fotografico e si svolgono interessanti esperienze sulla scuola pre-elementare, nonché la rassegna di balletti *Danza primavera*. Iniziative culturali vengono anche da Calenzano, Serravalle e altri comuni. Ricordiamo il festival teatrale *Intercity* di Sesto e la *Rassegna internazionale di arte corale* di Impruneta.

I meccanismi di questo «trabocamento» delle attività culturali dalle città ai centri vicini sono da approfondire. Si possono fare alcune ipotesi: a) attività intraprese o stimulate da cittadini trasferiti in campagna (le ricerche sul territorio di Bagno a Ripoli, il festival musicale di Tavarnelle Val di Pesa); b) iniziative autonome dei comuni – nelle persone di sindaci e assessori – spesso collegate al desiderio di utilizzare ambienti storici prestigiosi presenti nel territorio, e talora facilitate dal rifiuto o dalla impossibilità di far fronte alla richiesta nelle città; è questo il caso del «Centro Codignola» di pedagogia,

<sup>217</sup> Su questo fenomeno vedi anche la tabella 1, *Composizione percentuale dei residenti e degli attivi nel terziario nei comuni dell'area negli anni 1851 e 1981*, in L. Bortolotti, G. De Luca, «La nascita dell'area metropolitana...», cit., p. 263. Dalla tabella risulta che nell'81 la quota percentuale di addetti al terziario è superiore a quella della popolazione in 4 comuni (nel '51 solo in due). Nella tabella suddetta non è considerato il comune di Vaiano.

<sup>218</sup> Comune di Fiesole, *Istituzioni culturali nel territorio fiesolano*, Fiesole 1985.

trasferito da Firenze (Ospedale degli Innocenti) a Scandicci intorno al 1992; c) lasciti di cittadini stabilitisi nei vari comuni (Fondazioni Conti e Michelucci, e The Arward University Center for Italian Renaissance Studies, dal 1960, eredità di B. Berenson, a Fiesole) o provenienti dal posto (Fondazione Ragionieri a Sesto F.); d) anche perché è di moda partecipare a manifestazioni che si svolgono fuori dalle città, in ambienti prestigiosi, abbinando un'escursione allo spettacolo (abbazia di Passignano, Castel di Poggio....). In alcuni casi hanno collaborato più enti: dal '74 l'Ente teatro romano di Fiesole è associazione fra il comune, l'azienda di soggiorno, la provincia; la Fondazione Michelucci è stata istituita nel 1982 per iniziativa dell'architetto Michelucci, dei comuni di Fiesole e di Pistoia, nonché della Regione; mentre la Fondazione Primo Conti è sorta per iniziativa dell'artista, dei comuni di Fiesole e Firenze e della Regione<sup>219</sup>.

Un'ultima osservazione. In vari centri, maggiori e minori, sono sorte radio e televisioni locali. *Radio Time* di Scandicci è durata dal 1977 al 1997. Prato ha una dotazione di radio e Tv particolarmente abbondante, e così Pistoia, ma emittenti si trovano anche a Scandicci, Quarrata, Calenzano, Fiesole. Anche se il livello spesso non è esaltante, il fatto che esistano queste voci locali è positivo: è in controtendenza a quella centralizzazione (ed eliminazione delle voci locali) che sembrava inarrestabile nei primi decenni del dopoguerra, con la scomparsa di accademie, società, giornali nei centri minori.

<sup>219</sup> A Prato è in allestimento (dal 1998) la Fondazione Malaparte a villa Fiorelli (Galceti).

## INDICE DEI NOMI

- Absalon R., 130n  
Acerbo, 91  
Acquarone A., 152n  
Adami P., 57  
Adorno F., 79n  
Agriesti I., 127n  
Aiazzi R. 135n  
Alamanni-Uguccioni, famiglia, 19  
Albizi, famiglia, 20n  
Alessandrini A., 66n  
Alighieri D., 175  
Amaducci L., 175  
Andreini Galli N., 20n  
Angelici R., 88  
Antinori N., 109  
Antinori, famiglia, 19  
Archibugi F., 152n  
Asburgo-Lorena, famiglia, 19  
Astengo G., 143, 155, 157, 158 e n  
Aulenti G., 178 e n, 179
- Badiani A., 115, 116  
Baedeker K., 38  
Balbo I., 118, 119 e n, 120n  
Baldeschi P., 138n, 148n, 150n, 154n  
Ballestreri B., 179  
Ballini P. L., 107n, 130n, 132n, 174n  
Ballotti G. P., 161n  
Barbolani di Montauto F., 110n  
Bardazzi P., 89n, 100n, 104, 109, 153 e n, 166  
Bardazzi S., 148n, 157n, 175 e n  
Bardi, famiglia, 29  
Barfucci E., 109, 110n, 111  
Bargellini P., 175  
Baroni N., 147n, 178  
Bartolini A., 40  
Bartolini F., 114  
Bartolini G., 151n  
Barucci P., 154
- Bassi S., 175  
Bastogi, famiglia, 20  
Bastogi P., 19  
Batacchi M., 129n  
Becattini G., 18, 126 e n, 130 e n  
Becciani A., 167  
Bellandi M., 161n  
Bellincioni G., 58 e n  
Bellini F., 89n, 106n  
Benedetti G., 25n  
Benedetto XV, Papa, 50  
Beneforti G., 43n, 55n, 59n, 102 e n, 103n  
Benelli G., 129n  
Berardi E., 76  
Bérenger (di) A., 79  
Berengo M., 50n  
Berenson B., 174, 181  
Bernini L., 20  
Berrettoni L., 21n  
Bertini E., 43n, 77  
Bertini S., 70n, 175  
Bertuglia C. S., 11n, 156n  
Biagioli A., 178  
Bianchi G., 11n, 18, 156 e n, 157n, 175  
Bigongiari P., 174  
Bisori G., 128n  
Bizzarrini G., 83n  
Bocchi F., 50n  
Boccia L., 73n, 148n  
Boccia Vieri F., 73n  
Bodrato G., 128  
Bonaiuti C., 66n  
Borelli A., 119n  
Bortolotti F., 126n, 130n, 162n  
Bortolotti G., 29n  
Bortolotti L., 9, 21n, 28n, 65n, 68n, 75n, 76n, 104n, 110n, 111n, 120n, 138n, 146n, 164n, 165n, 169n, 180  
Botero, 174  
Bracciolini, 20n, 54n  
Brambilla G., 94
- Brandi C., 174  
Branduzzi E., 131n  
Brasca A., 173  
Braudel F., 178  
Brunelleschi F., 133n  
Bruni L., 33n  
Bruno G., 50n  
Brusca A., 153, 154n  
Bulgarelli M., 83n  
Buonarroti M., 21  
Buonfanti, 66n
- Cafiero S., 153, 154n  
Cagnoli, 36  
Caiazza L., 128n  
Calistri E., 126n  
Calò G., 55n  
Camagni R., 11n  
Cambray-Digny L. G., 54n  
Camporesi P., 34n, 38n  
Campos Venuti G., 149n  
Canta A., 167  
Capanni A., 78n  
Capecchi D., 19n, 88n  
Capineri C., 75n  
Capitini Maccabruni N., 43n, 69n, 82n  
Caponnetto A., 175  
Capponi, 24  
Cappugi R., 128n  
Caracciolo A., 50n  
Carapelli G., 98n  
Carbone C., 150n  
Cariglia A., 128n  
Carocci G., 35n, 78n  
Carratù M. C., 132n, 178n  
Casavecchi A., 68n  
Caselli B., 85  
Caselli R., 141n  
Cassi L., 95  
Castagneris G., 76n  
Castracani C., 63n  
Cavalieri A., 141n, 160 e n, 161n  
Cecchi E., 174, 175 e n

- Cei F., 147n  
 Cellerini M., 129n  
 Cefaratti N., 69n, 70n, 88n, 171n  
 Ceri A., 90 e n, 127n, 129n  
 Cervellati F., 78n  
 Charrier J. B., 153 e n  
 Cherubini G., 20n  
 Chiti A., 53n, 82n, 129n  
 Chiti V., 129  
 Ciampi F., 159n  
 Cianferoni R., 129  
 Ciano C., 92, 106n, 107  
 Ciano, famiglia, 106  
 Ciardi G., 32 e n  
 Cini G., 32 e n  
 Cini, famiglia, 72 e n  
 Cini-Volpini, famiglia, 44  
 Cipriani A., 40 e n, 45n, 46n, 72n, 88n, 89n  
 Cirio V., 103n  
 Ciuti I., 162n  
 Clemente C., 150n  
 Clerici L., 38n  
 Collodi C. [C. Lorenzini], 12n, 35 e n  
 Colombo G., 66, 73  
 Colonna, famiglia, 44  
 Commoner B., 122  
 Conti E., 82n  
 Conti G., 130n, 159 e n  
 Conti R., 158n, 160n  
 Contini G., 174  
 Corsani G., 28n  
 Corsi G., 68n  
 Corsi-Salviati, famiglia, 19  
 Corsini F., 82  
 Corsini, famiglia, 19  
 Costa M., 11n  
 Costa P., 11n, 158n  
 Covoni-Pandolfini, famiglia, 20  
 Cozzi M., 98n  
 Cozzolini A., 62n  
 Cresti C., 62 e n, 89n, 100n, 108n  
 Cusmano G., 138n  
  
 D'Adamo A., 58  
 D'Annunzio G., 82  
 Dainelli G., 90  
 Darwin C. R., 47n  
 De Lardarel F., 19  
 De Luca G., 9n, 29n, 56n, 110n, 111n, 138n, 151n, 165n, 169n, 180  
 De Pazzi, famiglia, 20  
 De Pazzi G., 94  
 De Pazzi P., 19  
 Depretis A., 85  
 De Robertis G., 174  
 De Seta C., 28n, 34n, 118n, 174n  
 de' Pazzi G., 20  
 de' Pazzi P., 20  
  
 de' Ricci L., 22, 42 e n  
 Dei Ottati G., 130n, 131n  
 Del Beccaro G., 90, 111, 114n  
 Del Buono O., 108n  
 Del Conte A., 20n, 21n, 69n, 82n  
 Del Lungo, famiglia, 19  
 Del Panta F., 166, 167  
 Della Gherardesca, famiglia, 19, 63n  
 Della Seta A., 66n  
 Dematteis G., 158n  
 Dente B., 149n  
 Di Pietro G., 142n, 148n, 149  
 Detti E., 138n, 139n, 141n, 146, 147 e n, 148 e n, 150, 151n, 155, 157, 167, 174  
 Devoto A., 126n  
 Dianzini C., 131n  
 Diaz F., 18  
 Duprè, famiglia, 19  
 Duradoni M., 178  
  
 Epstein J., 175 e n  
  
 Fabiani M., 120n  
 Fanelli G., 23n, 28n, 33n, 100n, 175  
 Fanfani A., 164n  
 Fantappiè R., 128n  
 Fantechi G., 59  
 Fantoni S., 131n  
 Farina Cini N., 32n  
 Farinati degli Uberti L., 94, 95 e n  
 Farinola P., 84  
 Farulli P., 180  
 Fasano Guarini E., 63n, 69n  
 Fattori G., 37  
 Federzoni L., 91, 94, 104n  
 Fei S., 24n  
 Fenzi S., 78  
 Fera S., 92  
 Focardi L., 110n  
 Foscolo U., 34, 133  
 Fossi A., 64n  
 Fossombroni, famiglia, 19, 122  
 Francesco Stefano di Lorena, 28  
 Francisci A., 20n, 35n  
 Frascani G., 51n  
 Frosali L., 111, 114, 115n, 119 e n  
 Fusco M. A., 174n  
 Fuselli E., 103n  
  
 Gabelli M., 125n  
 Galasso, 124  
 Galeotti C., 130n  
 Gamberai A., 53n  
 Gamberini I., 77  
 Garin E., 174, 175, 179  
 Garoglio D., 59  
  
 Gatti G., 36 e n, 37  
 Gentili I., 87n  
 Gestri S., 18n, 164 e n  
 Gesualdo G., 152n  
 Giannelli L., 77n  
 Giannini G., 103 e n, 104n  
 Giannoni A., 58n  
 Gibbon E., 34  
 Ginori C., 22  
 Ginori Conti, famiglia, 74  
 Ginori Conti G., 160 e n  
 Ginori, famiglia, 19  
 Ginori-Lisci C., 107n  
 Giolitti G., 44  
 Giovannini C., 9n  
 Giovannini P., 125n, 130n, 131n, 134n, 150n, 156, 157n  
 Giunti G., 180  
 Giuntini A., 29n, 32n, 66n, 88n  
 Giustiniani A., 164n  
 Goethe W., 28, 34  
 Gori G., 178n  
 Gori V., 23n  
 Gottmann J., 175  
 Greppi C., 148n  
 Guadagni, famiglia, 19  
 Guarducci A., 36n  
 Guerri A., 53n, 78n, 85n  
 Guicciardini C., 70  
 Guicciardini, famiglia, 19, 120  
 Guidotti P., 165n  
 Gurrieri F., 153 e n  
  
 Hungtington H. G., 108n  
  
 Indovina F., 138n, 150n  
 Innocenti P., 18, 46n, 90n, 104n  
 Innocenti R., 131n, 134n, 147n, 150n, 157n  
 Ippoliti, 53n  
 Isenburg T., 9n, 169n  
  
 Jaff M., 135n  
 Jandelli C., 77n  
 Jervis P., 148n  
  
 Karim Aga Kan, 168  
  
 La Pira G., 17  
 Landini P., 88n  
 Lanza G., 51  
 Latini M., 21n  
 Lazzi, famiglia, 95  
 Lazzi F., 106n, 170  
 Lazzi J., 94, 106n  
 Lazzi V., 73, 106n  
 Le Corbusier (Janneret C. E.), 84  
 Lenzi, 74  
 Lenzini S., 95  
 Leonardo da Vinci, 68 e n, 115  
 Leopardi G., 72n

- Leopoldo II di Asburgo-Lorena, 79  
 Lippi F., 109  
 Liverani N., 68n  
 Lodi-Focardi L., 94  
 Lombardi F., 84n, 149n  
 Lombardo S., 11n  
 Longhi R., 174  
 Losacco V., 28n  
 Losi G., 12n, 35 e n, 36 e n  
 Lotti L., 130n, 132n  
 Luganelli M., 23 e n, 88n  
 Luporini, 72  
 Luzi M., 174, 175n
- Maestro R., 133n  
 Maggi S., 35n  
 Maggiora C., 143 e n  
 Maggiori U., 78n  
 Mainardi R., 153n  
 Malaspina M., 69n, 70n, 171n  
 Malatesta S., 179  
 Malenchini, famiglia, 19  
 Malechini A., 19  
 Malinconci F., 162n  
 Maltinti G., 168n  
 Manzotti L., 82n  
 Maravigna P., 76n  
 Marcarini A., 69, 70n  
 Marchese U., 11n, 155n  
 Marchi G., 91  
 Marconi P., 99n, 147  
 Mariotti S., 19n, 32n, 42n, 62 e n, 69n, 73 e n, 77n, 82n, 99n, 102 e n, 122  
 Marradi A., 129n  
 Martelli A., 95  
 Martelli G., 29, 57  
 Martelli-Bolognini I., 54n  
 Martinelli L., 17  
 Martinelli R., 103n  
 Masci R., 138n  
 Mason M., 72n  
 Massa M., 149n  
 Matteini G., 77n  
 Mazzei V., 56 e n  
 Mazzoni G. B., 23  
 Mazzucchi G., 114  
 Melantone F., 179  
 Melis F., 178  
 Messeri C., 153n  
 Michelozzi C., 53n, 54n, 92  
 Michelucci G., 103 e n, 108, 181  
 Milani N., 73n  
 Minghetti C., 54n  
 Mioni A., 68n  
 Monda A., 175n  
 Monsacchi F., 40  
 Montaigne M. E., de, 15, 33n, 34 e n
- Montemagni A., 142n, 152 e n, 162n  
 Montesquieu C. L. de Secondat, 28  
 Monti N., 125n  
 Moore H., 174, 179  
 Morelli A., 89n  
 Morelli-Gualtierotti G., 72  
 Mori G., 18, 19n, 73n, 79n, 82n, 107n  
 Morisi M., 130n, 149n, 162 e n  
 Muntz E., 42n  
 Mussolini B., 91, 92, 93, 116, 119, 121
- Naldini Del Riccio, famiglia, 19n  
 Nathan, famiglia, 19  
 Nerozzi, 82  
 Nervi P. L., 108  
 Nicolay F., 49  
 Niccolini G., 67  
 Niccolini I., 19n  
 Niccolini, famiglia, 20  
 Nigro G., 178 e n  
 Nitti F. S., 82, 85, 98n  
 Nustrini L., 167  
 Nuti L., 25n, 103n
- Odett U., 87n  
 Ojetti U., 118  
 Orcesi L., 28n  
 Origo I., 18n  
 Orlandini A., 104n  
 Orlandini D., 102 e n  
 Orlando, famiglia, 88  
 Orlando L., 45  
 Orlando P., 68  
 Orlando S., 68  
 Ottanelli A., 28 e n, 44n, 45n, 46n, 72n, 89n, 106n, 169n  
 Ottati D., 18n, 43n, 7ç e n, 76n, 122, 169n, 170, 171n
- Paba G., 141n, 143n  
 Pacichelli G. B., 34  
 Pagano G., 118  
 Pagliai O., 76  
 Paladini, 44  
 Paladino M., 174  
 Palandri, 20  
 Palla M., 87n, 88n, 108 e n, 119n  
 Pampaloni G., 175n  
 Paolini P., 25n, 82n  
 Papini G., 175  
 Papini R., 138n  
 Parisi S., 117  
 Parronchi A., 174  
 Pasquetti B., 19n  
 Passerini G., 18n, 75n, 87n  
 Pavolini A., 108, 118 e n, 119n  
 Pazzagli C., 19n, 22n, 25n, 42n, 57n, 64n
- Pecori-Vettori, famiglia, 20  
 Pedreschi L., 95 e n, 106n  
 Pedrolli A., 151n  
 Pegna, 87  
 Pellegrini Rossi T., 64n  
 Pellis P., 116  
 Pepoli, famiglia, 29  
 Perugi M., 167  
 Peruzzi C., 160n, 162n  
 Peruzzi U., 57  
 Peruzzi, famiglia, 19  
 Pescarolo A., 24n, 42n  
 Pescaroli A., 33n  
 Petrini L., 15n, 22n, 40n  
 Petroni A., 131n  
 Pettini P., 148n  
 Piacentini M., 103n  
 Pietrini P., 15n  
 Piccardi S., 46n, 90n  
 Piccioni A., 163  
 Pieraccini G., 5  
 Pieroni Bortolotti F., 91n  
 Pietro Leopoldo di Asburgo Lorena, 28, 53, 84  
 Pini G., 163n  
 Poccianti P., 19  
 Poggi G., 40, 56, 57, 58, 62, 98, 100  
 Poggiali A., 132n  
 Poggiolini F., 164n  
 Pomodoro G., 174  
 Pozzana G., 131n, 169n, 173 e n  
 Pratolini V., 174  
 Preite M., 134n, 147n  
 Preti D., 87n, 118n  
 Protche J. L., 66n  
 Pucci, 111n  
 Puccinelli M. P., 121n  
 Puricelli P., 110n, 116, 164
- Quadri F., 178
- Rabino G. A., 11, n, 156n  
 Raddi A., 68, 105  
 Ragionieri E., 24n, 39n, 63 e n, 82n, 107n, 109n  
 Ramirez di Montalvo, famiglia, 19  
 Ravenni G. B., 20n, 24n  
 Rauty N., 153n  
 Recati P., 15n, 53n  
 Rellini G., 39  
 Repetti E., 34, 37 e n  
 Ricasoli, B., 53  
 Ricci R., 133n  
 Ricotti M., 102  
 Ridolfi L., 115, 118, 119 e n  
 Ridolfi N., 54n  
 Rigoli G., 46n, 169n  
 Rilli N., 78n  
 Rinuccini, famiglia, 19

- Risaliti R., 131n, 163  
 Risso E., 166n  
 Rodolico F., 9n, 15n  
 Roggi P., 107n  
 Romagnoli M., 161n  
 Romanin-Jacur L., 68  
 Rombai L., 15n, 18, 53n, 63n, 124n  
 Romby G. C., 23n  
 Romei P., 161n  
 Ronconi L., 178 e n  
 Rosai O., 174  
 Rospigliosi, 20  
 Rospigliosi, famiglia, 2  
 Rospigliosi-Sozzifanti, 20n, 54n  
 Rossi M. G., 130n, 132n  
 Rossi R., 150n  
 Rucellai G., 54n, 82n  
 Rucellai, famiglia, 19, 62, 120
- Saccenti L., 22n  
 Salvatori F., 65n  
 Salvi N., 62  
 Salvini M., 59n  
 Salvianti E., 21n  
 Santi M., 128n  
 Sassoli U., 137, 177  
 Savioli L., 99 e n, 127 e n, 138n, 147n, 166 e n  
 Sberna S., 94  
 Scardigno M., 127n  
 Secchi B., 142n, 151n  
 Semboloni F., 179n  
 Sereni E., 38n  
 Serristori, famiglia, 19 e n  
 Servolini, 54  
 Sestini A., 64n, 152 e n  
 Sforzi F., 11n, 156 e n  
 Shelley M., 72n  
 Shelley P., 72n
- Sica P., 103n, 127n, 148n, 152  
 Siemon K., 79  
 Siemoni G. C., 79  
 Signori S., 128n  
 Simond L., 36n  
 Soffici A., 175  
 Soldani S., 25n, 57n  
 Sonnino S., 9n, 22n, 42 e n, 70  
 Spadolini G., 175  
 Spadolini P., 154  
 Speranza E., 128n  
 Spinelli E., 88, 92 e n  
 Spingardi P., 76  
 Spini V., 155n  
 Stephenson G., 12n  
 Stephenson R., 12n  
 Sterpos D., 28n  
 Strozzi, famiglia, 20  
 Strozzi-Secrati, famiglia, 19  
 Summer M., 132n, 148n, 151n, 154n  
 Susini A., 103n
- Tadei R., 11n, 156n  
 Tanzi, 83  
 Tassinari A., 130n  
 Tatti G., 78n  
 Tellarini E., 87n  
 Tesi A., 88n  
 Tinacci Mossello M., 11n, 130n, 135n  
 Titi C., 125n  
 Tognarini J., 18n, 44n, 53n  
 Tognetti V., 58n  
 Togni G., 165n, 174  
 Tomasetti F., 69n, 83n, 169n  
 Tomassini L., 132n  
 Toniolo M., 11n, 158n  
 Torres M., 138n, 159n  
 Torrigiani, famiglia, 19
- Tosi C., 82  
 Tosti F. P., 82  
 Trigilia C., 175  
 Trinci A., 45  
 Trinci E., 45  
 Trotta G., 23n, 28n, 46n, 64n  
 Turi G., 50n, 82n, 89n, 91n
- Ulivieri L., 158n
- Vallardi G., 28 e n  
 Van Straten G., 175  
 Vangi G., 174  
 Vannacci R., 45n, 46n, 72n  
 Vedovato G., 128n, 133n  
 Venerosi Pesciolini P., 94  
 Venni S., 19n  
 Ventura F., 150n  
 Verdinois E., 75n  
 Vignozzi A., 142n  
 Vitta E., 58n  
 Vittorini M., 150, 155  
 Vivarelli Colonna, famiglia, 54n  
 Viviani R., 148n  
 Viviani Della Robbia, famiglia, 19  
 Volpini C., 44
- Walpole, contessa di Oxford, 133n  
 Wollstonecraft M., 72n
- Ximenes L., 29
- Zagli R., 129n  
 Zangheri R., 128  
 Zani M., 50n  
 Zavattaro R., 110 e  
 Zocchi G., 28n  
 Zoppi M., 138n, 147n, 155n, 167n

## INDICE DEI LUOGHI E DELLE COSE NOTEVOLI

- Abbazia di Passignano, 181  
Abetone, 78, 95 e n, 104, 106, 109  
Acquedotto Pistoia, 75  
Acquedotto Prato, 75, 122  
Adige, 98  
Aeroporto:  
- di Firenze Campo di Marte, 76, 77  
- di Firenze-Perétola (A. Vespucci), 119, 120 e n, 132, 149, 154, 166, 167, 168  
- di Pisa (G. Galilei), 167 e n  
- di Pistoia, 45, 121, 131  
Agliaiana, 11, 29, 41, 47, 62n, 107, 124n, 125, 128, 131, 143, 148n, 154n, 170n  
Alpi Apuane, 75n  
Anconella (FI), 122n  
Antella (Bagno a R.), 63n, 132  
Antico Stato Fiorentino, 15  
Appennino Pistoiese, 75n  
Appennino, Appennini, 22, 32, 65, 95  
Arezzo, 15, 33, 128n, 171  
Argingrosso (FI), 151  
Arno, 10, 15, 20, 22, 23, 28, 29, 64, 68n, 89 e n, 93n, 119, 120, 122, 126, 151, 163, 171  
Austria, 32  
Autostrada del Sole, 131, 148, 149, 151, 163n, 164  
Autostrada Firenze-mare, 29, 96, 97, 100, 104, 110 e n, 115n, 148, 149, 163, 165, 173  
Autostrada Milano-Laghi, 114  
Azienda Autonoma Strade Statali (AASS), 96  
Azienda Nazionale Autonoma Strade (ANAS), 96  
Azienda trasporti area fiorentina (ATAF), 166, 171, 172
- Badia a Ripoli (FI), 93  
Badia a Settimo (Scandicci), 64, 93
- Badia Vecchia Fiesolana, 133  
Bagni di Lucca, 106  
Bagno a Ripoli, 9, 10, 11, 19, 20 e n, 21, 25, 39, 51, 52, 53n, 63 e n, 69, 70n, 74, 93, 94, 107, 124, 133, 135n, 139, 146n, 147 e n, 150, 151, 152n, 153, 159n, 169, 170n, 180  
Balatro, 63  
Banche:  
- Cassa di Risparmio di Firenze, 168, 179  
- Cassa di Risparmio di Pistoia e Pescia, 20n, 44, 179  
- Cassa di Risparmio di Prato, 168, 179  
- Commerciale Italiana, 88  
- Fenzi E., 12n, 70  
- Monti dei Paschi, 164, 179  
- Senn P., 12n  
- Toscana, 168  
Bandino (FI), 69  
Barberino di Mugello, 124n, 128, 131, 146, 159n, 165, 169  
Bargi (PT), 163  
Belgio, 69  
Bellosguardo (FI), 100  
Bettolle (Sinalunga), 164  
Bibbona, 65n  
Bilancino, lago (Barberino di M.), 170, 171  
Bisarno (Bagno a R.), 10  
Bòboli (FI), 21  
Bologna, 18, 29, 32, 65, 66 e n, 70, 74, 75, 104  
Borgo S. Lorenzo, 124n, 159n, 169  
Borgunto (Fiesole), 21  
Bottegone (PT), 132  
Brozzi (FI), 36, 37, 42, 43, 46, 52, 64, 68, 69, 93, 107 e n, 172
- Calenzano, 11, 29, 32, 43, 63n, 90, 94, 125, 126, 128, 130n, 131 e n, 132, 138 e n, 139, 146n
- Calice, 47  
Campi Bisenzio, 9, 11, 12, 19, 24, 32, 39, 42, 46, 47, 52, 61, 62 e n, 63, 64, 65n, 69, 73, 74, 76n, 82, 93, 94, 107, 124 e n, 125, 126, 127n, 128, 130n, 131, 132, 139, 143, 146n, 147, 151, 152n, 154n, 159n, 162, 169, 170 e n, 172 e n, 173, 180  
Campo di Marte (FI), 57, 76, 77, 84, 99, 109, 121, 131, 173 e n  
Campo Dirigibili (S. Angelo, PO), 76, 77  
Campo militare del Gabbiano (PT), 85  
Campo Padovani (FI), 109  
Campo Tizzoro (S. Marcello), 45  
Canale Firenze-Pisa-Livorno (progetto), 68  
Canale Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa (progetto), 68  
Canale Macinante, 23, 37  
Candeli (Bagno a R.), 20  
Cantagallo, 19, 90, 91, 128 e n, 146n, 150, 169  
Capalle (Campi B.), 131  
Caporetto, 84  
Capostrada, 149  
Careggi (FI), 100, 149  
Carmignano, 11, 46, 62n, 72, 90, 91, 100, 104, 124 e n, 128, 129, 135, 146n, 150, 151, 169  
Casalguidi (Serravalle), 20n, 94  
Cascine (FI), 12n, 77, 82, 84, 85, 110  
Cascine di Tavola (PO), 19n, 64, 127  
Case Passerini (Campi B.), 172  
Casellina e Torri, v. Scandicci  
Casentino, 66  
Caserana (PO), 28  
Castel de' Cioni (PT), 64  
Castello (FI), 132, 147, 149 e n, 166

- Castelnuovo dei Sabbioni (Cavriglia), 121  
 Castiglione de' Pepoli, 70, 106, 107  
 Castiglione Aretino, 33  
 Cavalciotto e Gore, consorzio idrico, 22n  
 Cavriglia, 73  
 Cerreto, 106n  
 Certaldo, 172  
 Certosa del Galluzzo (Impruneta), 84  
 Chiane (Chiana), 163  
 Chianti Fiorentino, 10, 70, 155n, 170n, 171  
 Chiusi, 65, 121, 122  
 Ciliogiole (PT), 45  
 Cimitero inglese (FI), 24  
 Colle Val d'Elsa, 33  
 Collodi (Pescia), 78  
 Consorzio di Sesto (Bisenzio), 90  
 Consorzio dell'Ombrone, 90  
 Convento S. Maria Novella (FI), 84  
 Convento S. Gallo (FI), 83  
 Convento S. Salvi (FI), 83  
 Corbignano (FI), 10n  
 Corpi Santi, 54  
 Cortine di Pistoia, 24, 39, 50n, 53 e n, 55 e n, 82  
 Cortine di Pistoia (ex comuni):  
 - Porta al Borgo, 20n, 53n, 54, 55  
 - Porta Carratica, 53n, 54 e n, 64n  
 - Porta Lucchese, 53n, 54, 55, 64n  
 - Porta S. Marco, 20n, 53n, 54, 55  
 Cortona, 33  
 Coverciano (FI), 10n, 53n  
 Cutigliano, 45, 55, 78, 90, 94, 95, 106
- Depuratore di Baciocavallo (PO), 171n  
 Depuratore di S. Colombano (Lastra a S.), 171 e n  
 Dicomano, 94, 159n  
 Diocesi di Prato, 47 e n, 128  
 Diocesi di Firenze, 47, 128  
 Dipartimento dell'Arno, 24  
 Doccia (Sesto F.), 22, 46  
 Ducato di Modena, 32  
 Ducato di Parma, 32
- Emilia, 65, 95  
 Empoli, 12, 29, 68, 73, 74, 91, 104, 106 e n, 154n, 161, 166, 170n
- Ferrovie:  
 - Bologna-Prato, ("direttissima"), 44, 62, 66 e n, 96, 97, 100, 103 e n, 104  
 - Castello-Signa, 166  
 - E l l e r a - V a l l o m b r o s a , cremagliera, 78, 104  
 - Empoli-Pistoia (progetto), 66n, 90, 103  
 - Faentina, 65, 104, 166  
 - Firenze-Arezzo-Roma, 57, 164  
 - Firenze-Empoli-Pisa-Livorno ("Leopolda"), 12 e n, 29, 35, 67, 70, 89  
 - Firenze-Prato-Pistoia-Lucca, 13, 24, 29, 45, 67, 166  
 - Firenze-Roma ("direttissima"), 149, 165  
 - Firenze-Siena-Roma (progetto), 104  
 - Modena-Lucca (progetto), 66n  
 - Montecatini-Pontedera (progetto), 104  
 - Pontedera-Altopascio, 104  
 - Porrettana (Bologna-Pistoia), 45, 46, 65, 66, 75, 102, 104  
 - Prato-Empoli, 104 e n  
 - Prato-Signa (progetto), 104  
 Fiesole, 11, 20, 21, 24, 28, 33n, 51, 53n, 62n, 70, 74, 85, 93, 94, 109n, 125n, 127, 133 e n, 139, 146n, 147, 150, 151, 152n, 154n, 159n, 170n, 179, 180  
 Figline di Prato, 107  
 Figline Valdarno, 159n, 166, 170n  
 Firenze, passim  
 Firenzuola, 159n  
 Fiumalbo, 94, 95  
 Fiume:  
 - Bisenzio, 10, 15n, 22, 23, 34, 36, 69, 93, 151, 169 e n, 171  
 - Brana, 23  
 - Bure, 23  
 - Ema, 20n  
 - Fiora, 10, 75  
 - Gello, 75  
 - Greve, 93  
 - Lima, 44  
 - Limentra, 44  
 - Marina, 15  
 - Marinella, 15  
 - Mugnone, 18, 23  
 - Ombrone Pistoiese, 10, 15n, 18, 22, 23, 32, 36  
 - Pesa, 131  
 - Reno, 23, 32, 75, 171  
 - Sieve, 170, 171  
 - Tevere, 68n  
 Foresta Acquerino-Collina, 126  
 Fornacelle (Montemurlo), 138  
 Forte Belvedere (FI), 174  
 Fortezza da Basso (FI), 25, 174, 179n  
 Fossetto (PO), 28  
 Fosso Macinante, v. canale  
 Fosso Osmannoro, 37  
 Fucecchio, 24, 106, 167  
 Galceti (PO), 85  
 Galluzzo (FI), 20, 21, 51, 52, 74, 78, 94, 107 e n  
 Garfagnana, 75  
 Gavinana (S. Marcello P.), 78  
 Gello (PT), 44  
 Gello Alto (PO), 85  
 Gelsomino (FI), 100  
 Genova, 43, 44, 45, 74, 93  
 Gonfienti (PO), 173  
 Gonfolina (Carmignano, Lastra a S.), 29, 46  
 Granducato di Toscana, 18, 19, 23, 24, 32, 89n, 115  
 Grassano (Bagno a R.), 20n, 63, 70n, 138  
 Greve in Chianti, 70, 124n, 172  
 Grosseto, 128n  
 Gualchiere di Rémoles (Bagno a R.), 20 e n  
 Gualchiere del Girone (Fiesole), 20
- Hangar dei dirigibili (Campi B.), 37
- Idroporto di Firenze (progetto), 120  
 Impruneta, 11, 52, 62n, 63, 93, 106, 107, 108, 135n, 139, 146n, 147n, 150, 152n, 159n, 169, 170n, 180  
 Incisa Vadarno, 11n, 87n, 159n, 165  
 Ippodromo (Sesto F.), 85  
 Ippodromo (PO), 85, 96n, 109  
 Isolotto (FI), 64n
- Jolo (PO), 166
- La Querce (Campi B.), 76  
 La Sala (FI), 37  
 Lamporecchio, 20, 47, 106  
 Larderello, 122  
 Lastra a Signa, 11, 28, 46, 62n, 63n, 69, 89n, 107, 124n, 132, 139, 143, 146n, 152n, 154n, 159n, 169, 170 e n, 171n  
 Le Carra (PO), 85  
 Legnaia (FI), 51, 52, 64n  
 Limestre (S. Marcello P.), 46  
 Livorno, 13, 23, 29, 32, 44, 45, 47, 65, 66 e n, 67, 74, 90, 92, 104, 107, 111, 115, 116n, 124, 128, 132, 149, 163 e n  
 Lizzano Pistoiese (S. Marcello P.), 73, 78  
 Londa, 87n, 159n  
 Lucca, 24, 29, 50, 65, 70, 72, 92, 106, 108, 111, 117n, 129, 163 e n  
 Lucchesia, 15, 110, 114, 163

- Lungarno (FI), 77  
Lungarno Soderini (FI), 84
- Maiano (Fiesole), 21, 100  
Malmantile (Lastra a S.), 28  
Mammiano (S. Marcello P.), 23, 46, 107  
Manchester, 34, 82  
Manciano, 128n  
Mantignano (FI), 10n, 64, 93  
Mantova, 66n  
Maremma, 24, 65n  
Maresca (S. Marcello P.), 23, 78  
Marginone (Montecarlo), 163  
Massa Carrara, provincia, 107  
Massaciuccoli, 116  
Masse di Siena, 24, 50n  
Mercato del bestiame (FI), 58, 84  
Mercato Nuovo (FI), 40  
Mezzana (PO), 132  
Milano, 43, 74, 89, 93, 167  
Modena, 66n, 95  
Montale, 11, 20, 47, 62n, 100, 107, 123n, 126, 127, 128, 131, 138 e n, 141, 148n, 166, 170n  
Monte:  
- Albano, Montalbano, 20, 66, 68, 73, 91, 104, 126  
- Amiata, 75  
- Falterona, 75  
- Giovi, 127  
- Gomito, 95  
- Maggiore (Calvana), 167  
- Morello, 19, 126, 151, 172  
Monsummano, 11n, 72, 93  
Montagna Pistoiese, 24, 72, 78, 127n  
Montecatini, 11n, 89n, 103, 104, 106, 108, 109n, 110, 114, 115, 117n, 118, 125  
Montelupo, 28, 154n  
Montemurlo, 11, 20, 62n, 63n, 88, 90, 91, 94n, 100, 106, 107, 124 e n, 125, 126, 127, 128, 131, 135 e n, 138 e n, 139, 146n, 150, 169, 170n  
Montepescali, 65  
Montepulciano, 33  
Montespertoli, 70, 124n, 169  
Montevestitoli (PT), 75  
Monti della Calvana, 15  
Montughi (FI), 100  
Mugello, 18, 78, 121, 146n, 150, 155n, 156n, 165, 169, 170n, 171
- Napoli, 74  
Novoli, quartiere (FI), 143  
Novoli, polo universitario (FI), 149
- Orléans, 34  
Orsigna (PT), 25
- Osmannoro (Sesto F.), 131, 132, 166  
Ospedale:  
- Careggi (Fi), 83 e n, 88, 121  
- Caselli (Quarrata), 85  
- Castel Pulci (Scandicci), 83  
- Degli Innocenti (FI), 181  
- Maggiano (LU), 83  
- Militare S. Gallo (FI), 83  
Misericordia e Dolce (PO), 102  
- Ortopedico Toscano, 83  
Psichiatrico provinciale  
Chiarugi (FI, S. Salvi), 83  
- S. Maria Nuova (FI), 83  
- Sanatorio di Pratolino (Vaglia), 121  
- Villa Ognisanti (FI), 83n  
- Villa Sbertoli (PT), 83
- Padule:  
- di Fucecchio, 23  
- di Massaciuccoli, 116  
- di Sesto, 127  
Palastreto (Sesto F.), 172  
Palazzo Della Gherardesca (FI), 45  
Palazzo Fabbroni (PT), 178  
Palazzo Pretorio (PO), 179  
Parco metropolitano, 162 e n  
Parigi, 34, 72  
Parma, 29  
Passi, v. Valichi  
Péccioli, 172  
Pélago, 11n, 159n  
Pellegrino di Careggi (FI), 51, 52, 53n  
Perétola (FI), 37, 42, 67, 89, 107n, 119  
Pescaia di S. Rosa (FI), 23  
Pescaia di S. Trinita (FI), 28  
Pescia, 26, 28, 29, 92, 93, 129  
Pesciatino, 129  
Petriolo (FI), 36, 67  
Pian del Casetto (Campi B.), 76  
Piana Firenze-Prato-Pistoia, 96, 110, 124, 134, 141, 143, 146, 148, 150, 157, 160, 161, 171, 172, 178  
Piazza Treviso (PT), 62  
Piemonte, 124  
Pietramala (Firenzuola), 170  
Pievepelago, 73  
Pignone (FI), 28, 121  
Piombino, 163  
Pisa, 15, 29, 47, 65, 74, 90, 108, 109, 114, 115, 116 e n, 132, 163 e n, 167, 170n  
Pista Stucchi (Abetone), 109n  
Pistoia, passim  
Piteccio (PT), 45  
Poggio a Caiano, 11, 28, 34, 36, 37, 69, 70, 73, 74, 100, 106, 107, 124, 128, 129, 146n, 150, 154, 163, 167, 169  
Pontassieve, 11n, 93n, 146n, 159n  
Ponte a Ema (Bagno a R.), 138  
Ponti:  
- all'Asse (FI), 70n  
- alle Mosse (FI), 111, 119  
- della Vittoria (FI), 100, 122  
- di Rifredi (FI), 51  
- Macconi (Campi B.), 76n  
- Rosso (FI), 53n  
- S. Niccolò (FI), 25, 122  
- Vecchio (FI), 174  
Pontedera, 29, 90, 104  
Pontepetri (PT), 65, 106  
Porta:  
- al Borgo (PT), 85  
- al Serraglio (PO), 62, 100  
- Fiorentina (PO), 100  
- Mercatale (PO), 62  
- Pistoiese (PO), 100n  
- S. Frediano (FI), 84  
- S. Marco (PO), 100n  
- S. Marco (PT), 74, 84, 85  
Porretta, 65  
Porto dei Navicellai (FI), 28  
Porto di Livorno, 115, 163, 164n  
Porto Mercatale (Lastra a S.), 89n  
Porto di Mezzo (Lastra a S.), 89n  
Pracchia (PT), 23, 45, 65, 73, 78, 104, 107  
Pratilia, shopping center (PO), 179  
Prato, passim  
Pratolino (Vaglia), 65, 109n, 121  
Pratomagno, 78, 163  
Pratone delle Cascine (FI), 84, 85  
Prunetta, 106
- Quaracchi (FI), 36, 37, 67  
Quarrata, 9, 11, 46, 62n, 63, 72, 74, 85, 90, 106, 107, 124n, 125, 128, 130, 135 e n, 139 e n, 143, 148n, 150  
Quartiere della Vittoria, 84  
Quarto (Bagno a R.), 20  
Quarto (FI), 67  
Quinto (Sesto F.), 63, 67, 149  
Quinto Alto (Sesto F.), 172
- Reggello, 90n, 159n  
Regione Toscana, 128, 150, 151, 154, 155, 159, 161, 167, 168, 174, 181  
Rémole (Bagno a R.), 20  
Renai (Signa), 10, 127, 151, 171n  
Ricorboli (FI), 57n  
Rifredi (FI), 29, 43, 51, 69n, 83, 84, 121, 131, 166, 178  
Rignano, 124n, 159n  
Rocca S. Casciano, 90

- Roma, 33, 45, 65, 66 e n, 74, 76, 118, 156, 167  
 Romagna, 29  
 Ronta (Borgo S. Lorenzo), 78, 104  
 Rosignano Marittimo, 172  
 Rovezzano (FI), 51 e n, 52, 53n, 70  
 Rùfina, 11n, 159n
- Sambuca, 148n  
 S. Angelo a Lécore (Campi B.), 36, 37, 166, 167 e n  
 S. Bartolo a Cintoia (FI), 64n  
 S. Casciano, 11n, 52, 124n, 146n, 159n, 169  
 S. Cresci (Campi B.), 36  
 S. Cristofono a Novoli, 61  
 S. Domenico (Fiesole), 100  
 S. Donato in Collina (Rignano), 19  
 S. Donnino (Campi B.), 29, 36, 37  
 S. Felice (PT), 23  
 S. Gimignano, 33, 108  
 S. Godenzo, 159n  
 S. Giorgio a Colonica (PO), 167  
 S. Marcello Pistoiese, 23, 32, 45, 47, 55, 72 e n, 78, 91, 139  
 S. Maria a Bonistallo (Poggio a C.), 37  
 S. Maria a Spazzavento (PT), 85  
 S. Martino (PO), 100n  
 S. Martino a Maiano (Certaldo), 172  
 S. Miniato, 39, 47, 90  
 S. Mommè (PT), 75  
 S. Piero a Ponti (Campi B.), 36  
 S. Piero a Sieve, 159n, 169  
 S. Quirico (FI), 64n  
 Sasso, 98  
 Scandicci, 9, 11, 12, 19, 21n, 51, 52, 62n, 63, 64n, 70n, 74, 89, 93, 107, 123n, 124, 125, 126, 131, 133, 134, 135 e n, 138, 139, 141, 146n, 147, 152n, 154n, 160n, 169, 170 e n, 172n, 173, 180, 181  
 Scarperia, 160n, 169  
 Scuola:  
 - Allievi sottufficiali Carabinieri (FI), 84  
 - di Aviazione (FI), 76, 110, 121  
 - di Aviazione, (progetto, PT), 121  
 - Industriale L. da Vinci (FI), 84  
 - Industriale Pacinotti (PT), 109  
 - Liceo Dante (FI), 84, 121  
 - Liceo Scientifico (PT), 109  
 Sei Miglia di Lucca, 24, 50  
 Serravalle, 11, 20n, 29, 62n, 63n, 68n, 91, 94, 107, 125, 135, 141, 148n, 150, 180
- Sesto Fiorentino, 9, 10, 11, 12, 15n, 19, 21n, 22, 29, 39, 43, 46, 52, 62 e n, 63, 67, 69n, 70n, 74, 78, 82, 85, 89, 93, 94, 99n, 111, 123n, 124, 126, 130 e n, 131 e n, 132, 133, 139, 146n, 147, 149 e n, 152n, 154n, 160n, 162, 168, 169, 170, 172 e n, 173, 180  
 Sesto Fiorentino, polo universitario, 149  
 Sestri Ponente, 45  
 Settignano (FI), 10n, 51 e n, 70n  
 Settimello (Calenzano), 46, 67  
 Siena, 24, 50, 65, 66n, 67, 70, 108, 164  
 Signa, 11, 23, 24, 29, 46, 52, 62n, 64, 65n, 67, 69, 73, 89 e n, 104, 127, 131, 132, 139, 143, 150, 154n, 160n, 171n  
 Signe (Signa e Lastra a S.), 9, 90n  
 Silva Ursina, 25  
 Soccorso, il (PO), 102  
 Società (industriali, commerciali, finanziarie, fabbriche, ecc.):  
 - Aeroporto fiorentino, 168 e n  
 - Aeroporto toscano, 168 e n  
 - Agip Petroli, 149  
 - Alisarda (poi Meridiana), 168  
 - Alitalia, 168  
 - Alti forni, fonderie e acciaierie di Piombino, 43  
 - Anonima fiorentina, 76  
 - Autostrada toscana (SAT), 90, 111n, 116 e n, 117 e n,  
 - Ansaldo, 121  
 - Automobili Firenze, 43  
 - Azienda autonoma turismo (FI), 168  
 - Azienda servizi municipalizzati Prato, 170  
 - Banti e Torrigiani, 74  
 - Bastogi, 88  
 - Beecham, 126  
 - Breda, 126 e n, 131, 179  
 - Cooperativa autostradporti pratese (CAP), 171  
 - Caproni, 121  
 - Catalani, 106  
 - Cementificio Marchino, 46  
 - Centrale del latte Firenze-Pistoia-Livorno, 173  
 - Civilavia, 168  
 - Consorzio pistoiese trasporti (COPIT), 171  
 - Consorzio servizi pubblici di trasporto dell'area fiorentina (CSPF), 171  
 - Editori fiorentini 1842-1926, 78, 126n  
 - Elettrica Ligure-Toscana, 75  
 - Emiliana, 98
- Elettrolux, 126  
 - Fiotentina ambiente, 173  
 - Fiat, 72, 88, 98, 126, 149  
 - Fiorentinagas, 170  
 - Fondiaria, 43, 132, 149, 173  
 - Forze idrauliche dell'Appennino centrale, 45, 88  
 - Galileo, v. Officine  
 - Galli e Rossi, 73  
 - General Electric, 126  
 - Generale dei Tranways Bruxelles, 69  
 - General video, 178  
 - Ginori, 46  
 - GKN, 126  
 - Ingromarket, 131  
 - Interporto della Toscana centrale, 173  
 - Ipermercato "I Gigli", 131, 132n  
 - Ipermercato Coop, 132  
 - Iri-Italstrade, 165  
 - Italgas, 170n  
 - Kellner et ses Fils, 45  
 - Klinger e Kössler (Lanificio Fabbricone), 43, 88 e n  
 - Lazzi e Govigli (poi Lazzi), 88, 90, 94, 95, 106 e n  
 - Ligure-Toscana, 121  
 - Magona del Ferro, 23  
 - Manetti e Roberts, 121, 126, 131  
 - Menarini, 126  
 - Meridiana, 168  
 - Metallurgica italiana (SMI), 45, 46, 107  
 - Metro, 131  
 - Mineraria Elettrica Valdarno, 73  
 - Nuovo Pignone, 126  
 - Officine del Gas (FI), 121  
 - Officine Galileo, 43, 126  
 - Pagnossin, 126  
 - Parisi, 113, 116, 117  
 - Pubbliservizi, 173  
 - Puricelli strade, 117  
 - Quadrifoglio, 173  
 - Richard-Ginori, 46, 126  
 - S. Giorgio (Ansaldo), 45, 102  
 - Selt Valdarno, 121  
 - Sita, 72, 88, 90 e n, 98, 107  
 - Snam, 170 e n  
 - Stanic, 165n  
 - Stice, 126  
 - Stoi, 165n  
 - Tiro a Segno (FI), 85, 110  
 - Tiro a Segno (PO), 85  
 - Tiro a Segno (PT), 85  
 - Trinci, 45  
 - Veta, 107  
 - Vialis Esperica, 106  
 - Zanussi, 126  
 Società ed enti culturali, ricreati-

vi, sportivi, ecc:

- Archivi Alinari, 79, 174
- Accademia dei Georgofili, 79
- Accademia degli Armonici (PT), 82
- Accademia pistoiese di scienze, lettere ed arti, 82
- Arci, 132
- Banda comunale (PT), 82n
- Botanica italiana, 79
- British Institute, 79
- Calcio Pistoia, 78
- Calcio Prato, 77n, 78n
- Casa del Popolo Antella (Bagno a R.), 132
- Casa del Popolo Bottegone (PT), 132
- Centro per l'arte contemporanea E. Pecci (PO), 178
- Centro Codignola (Scandicci), 180, 181
- Cir ambiente (PO), 178
- Club alpino italiano, 77
- Club sportivo di Poggio a C., 78n
- Corale Guido Monaco, 82
- Ente attività toscane (EAT), 94, 95, 104, 109, 110, 111, 116
- Ecomuseo della Montagna (PT), 179
- Ente teatro romano di Fiesole, 85
- Filarmonica e corale di Grassina, 82
- Fiorentina associazione calcio, 77
- Fondazione Curzio Malaparte (PO), 1881n
- Fondazione Ernesto Ragionieri (Sesto F.), 180
- Fondazione Giovanni Michelucci (Fiesole), 181
- Fondazione Primo Conti (Fiesole), 181
- Ginnastica Etruria (PO), 109
- Harwards university center, 79
- Institut Français de Florence, 79
- Istituto geografico militare (IGM), 58n
- Istituto Cicognini, 82
- Istituto forestale, 79
- Istituto internazionale di storia economica F. Datini (PO), 178
- Istituto nazionale di urbanistica, 99 e n
- Istituto tedesco di storia dell'arte, 79
- Itala sportiva (PO), 77
- Italiana di orticoltura, 79
- Musicale Baldini (Calenzano), 94

- Musicale Mascagni (Calenzano), 94
- Opera nazionale balilla (ONB), 95, 110
- Orchestra V. Bellini (PT), 82
- Prato sport club, 77n
- Prato ingegneria (PIN), 178
- Pro Abetone, 94, 95
- Pro Prato, 90
- Sportiva E. Lunghi, v.
- Prato sport club
- Tecnotessile (PO), 179
- Touring club italiano, 38, 94
- Valorizzazione Abetone, 95
- Soffiano (FI), 173
- Sollicciano (FI), 10n, 64, 93, 173
- Sörgane (FI), 174 e n
- Stadio di Prato, 109
- Stadio di Firenze G. Berta, oggi A. Franchi, 109, 173
- Stagni di Focognano (Campi B.), 127
- Stato Pontificio, 32
- Strada:
  - Aretina per S. Donato, 67
  - Bolognese per Futa e Raticosa, 28, 67, 163 e n
  - Cassia, 67
  - dell'Abetone, 23, 28, 29, 32, 65, 78, 149
  - Firenze-Pisa, 28, 98, 165 e n
  - Livornese, 67, 98
  - Livorno-Modena per Lucca (progetto), 164
  - Pistoia-Bologna, 164
  - Pistoia-Modena (progetto), 164
  - Pistoiese (Pistoia-Firenze per Campi B.), 28, 67, 98, 143
  - Porrettana, 29, 163 e n
  - Superstrada Firenze-Pisa-Livorno, 165
- Tavarnelle Val di Pesa, 160n, 180
- Tavarnuzze (Impruneta), 70n, 163
- Tavola (PO), 166
- Teatro:
  - Arena dei solerti (Sesto F.), 180
  - Cino (PT), 82n
  - Limonaia (Sesto F.), 180
  - Matteini, poi Politeama nazionale (PT), 55, 77
  - Metastasio (PO), 77, 178 e n
  - Politeama, poi Comunale (FI), 77
  - Politeama Banchini (PO), 77
  - Puccini (FI), 175
  - Romano (Fiesole), 85
  - Studio (Scandicci), 180
  - Regionale toscano, 178
- Tenuta:
  - Bagnolo, (Montemurlo), 20

- Javello, (Montemurlo), 20
- Parugiano (Montemurlo), 20
- Popoleso (Montemurlo), 21
- Terzolle, 121
- Testi (Greve), 172
- Tizzana, v. Quarrata
- Torino, 76, 77, 156
- Torre a Cona (Rignano), 19
- Torri a Cintoia (FI), 143
- Toscana, passim
- Traghetti (naviglio sull'Arno):
  - Badia a Settimo, 70
  - Petriolo, 70
  - Rovezzano, 70
  - Ugnano, 70
- Travie (linee):
  - Alto Pistoiese (progetto), 107
  - Firenze-Bagno a R., 69
  - Firenze-Campi-Prato, 67, 69, 72
  - Firenze-Fiesole, 70
  - Firenze-Lastra a Signa, 69
  - Firenze-Poggio a C., 72
  - Firenze-S. Casciano-Greve, 70
  - Firenze-Scandicci (progetto), 166, 172
  - Firenze-Sesto F., 69
  - Firenze-Trespiano (progetto), 59n
  - Pistoia-Monsummano (progetto), 72
  - Pistoia-Poggio a C. (progetto), 72
  - Prato-Poggio a C. (progetto), 70
  - Prato-Vernio (progetto), 70
- Trasimeno, 68n
- Trespiano (FI), 51 e n, 84
- Trieste, 32
- Ugnano (FI), 10n, 64, 93
- Ugolino, campo di Golf (Impruneta), 108
- Umbria, 33, 164
- Università di Firenze, 109, 149, 154
- Università Europea (Fiesole), 133, 179n
- Uzzano, 92
- Vaglia, 19, 62n, 93, 124n, 146n, 147, 160n
- Vaiano, 11, 69, 70, 74, 100, 127, 128, 139, 146n, 150, 169, 180
- Val d'Elsa, 155n
- Val di Bisenzio, 18, 19, 23, 25, 29, 32, 43, 62, 67, 70, 98, 100 e n, 107, 128n
- Val di Luce, 95
- Val di Sieve, 146n, 155n
- Valdarno, v. Valle dell'Arno
- Valdarno Inferiore o di Sotto, 42n, 99n, 106, 116n

- Valdarno Superiore o di Sopra, 90n, 121, 122, 131, 156, 170n  
 Valdichiana, 10, 164  
 Valdinievole, Nievole, 22, 24, 47, 68, 91, 92, 110  
 Valico:  
 - S. Baronto (sul M. Albano), 68, 73  
 - Collina, 29, 163n, 164 e n, 165  
 - Futa, 18, 28, 163n  
 - Montepiano, 18  
 - Piastre, 44, 149, 165  
 - Porretta, 32, 65  
 - Raticosa, 18, 170  
 - Serravalle, 68  
 Valle del Tevere, 163  
 Valle dell'Arno, 10, 29, 64, 115, 155n, 163, 170n  
 Valle del Reno, 44, 89  
 Vallombrosa (Reggello), 79  
 Velodromo delle Cascine (FI), 110  
 Venezia, 74, 167  
 Vernio, 29, 70, 74, 90, 100, 128, 150, 169  
 Verona, 3  
 Versilia, 78, 114, 115  
 Via:  
 - Bietoletti (Sesto F.), 85n  
 - Borgo La Croce (FI), 57  
 - Borgo Pinti (FI), 57  
 - Bronzino (FI), 99n  
 - Cillegiole (PT), 121  
 - del Seminario (PO), 100  
 - Fagni (PT), 59  
 - Perfetti Ricasoli (FI-PO), 132  
 - Pilastrini (FI), 57  
 - Pisana (FI), 99n  
 - Porta Leone (PO), 100  
 - Sestese (PO), 52  
 Viale:  
 - dei Colli (FI), 58n, 70n, 83  
 - dei Mille (FI), 57, 77  
 - in Curva (Belfiore, FI), 43  
 - Militare, v. dei Mille  
 - Volta (FI), 47  
 Viareggio, 68, 106, 110, 114, 115, 116 e n, 117n, 118  
 Vicchio, 160n  
 Vicchio (Bagno a R.), 20 e n  
 Vicolo della Cava (FI), 21  
 Vigano (Fiesole), 10n  
 Villa:  
 - Artimino, di (Cerreto Guidi), 19  
 - Bracciolini (PT), 20  
 - Demidoff, 36  
 - di Celle (Montale), 178  
 - Fiorineschi (PT), 20  
 - Forteguerra (PT), 20  
 - Gatteschi (PT), 20  
 - Ginori (Bagno a R.), 147  
 - I Tatti (Fiesole), 179  
 - Marchetti (PT), 20  
 - Medicea di Poggio a C., 64  
 - Montalvo (Campi B.), 180  
 - Rasponi (PT), 20  
 - Reghini (PT), 20  
 - Rospigliosi (Lamporecchio), 20  
 - Ruccellai, 19  
 - Sozzifanti (PT), 20  
 Vinci, 106 e n  
 Vingone (Scandicci), 70n  
 Viterbo, 65, 104  
 Volterra, 33  
 Zona industriale di Firenze, 57, 99  
 Zurigo, 43

Il mondo postindustriale sarà un mondo di concentrazioni urbane e di aree metropolitane dove l'organizzazione gerarchica del territorio, per aree relativamente isolate, sarà sempre più identificabile con sistemi di reti di città, inserite, a loro volta, in relazioni socio-economiche di livello mondiale.

La piana comprendente Firenze, Prato e Pistoia – cuore della Toscana fin dal basso medioevo – con i suoi 430 Km<sup>2</sup> e il milione di abitanti residenti è, da questo punto di vista, particolarmente favorita, essendo già ora un'immensa e quasi ininterrotta distesa di abitazioni, di impianti industriali, di aree per il tempo libero, di campi coltivati. Tutto è cominciato con la realizzazione delle linee ferroviarie che attraversarono la pianura intorno al 1850. Nei successivi 150 anni eventi cruciali sono stati l'estendersi dei trasporti pubblici, l'istituzione di servizi sovracomunali di ambito via via più ampio, lo spostamento di importanti attività dalle città più grandi verso i centri più piccoli e la pianura. Col tempo questi processi hanno creato un complesso sistema economico-territoriale a maglia larga, regolato non da politiche pubbliche esplicite coordinate a livello sovracomunale, quanto dalla forza di quel mix di investimenti pubblici e privati costretti a convivere in un unico grande bacino metropolitano: la piana.

Il volume, interpretando con lo sguardo odierno l'evoluzione di questo bacino, dimostra come l'identità di un'area metropolitana è un processo di lunga durata, con accelerazioni e momenti di stasi, e che la sua trasformazione in elementi di fisicità è legato anche a situazioni economiche, sociali, ambientali, tecniche spesse volte casuali. Inoltre, svelando i nessi tra fatti ed esiti, propone una procedura di indagine territoriale ed urbanistica storicista utile per studiare, interpretare e governare le nuove realtà metropolitane, non solo italiane.

**Lando Bortolotti** (Bologna, 1926), professore ordinario di Pianificazione e organizzazione del territorio in pensione. Ha insegnato all'Istituto universitario di architettura di Venezia e all'Università di Trento. Prima ancora ha diretto l'ufficio urbanistica del comune di Livorno e lavorato come esperto di urbanistica alla Regione Toscana. È autore di vari saggi, fra i quali *Livorno dal 1948 al 1958. Profilo storico-urbanistico* (Olschki, 1970); *La Maremma settentrionale 1738-1970. Storia di un territorio* (Angeli, 1976); *Storia della politica edilizia in Italia* (Ed. Riuniti, 1978); *Le città nella storia d'Italia. Siena* (Laterza, 1983); *Roma fuori le mura. La campagna romana da padule a metropoli* (Laterza, 1986); *Storia, città, territorio* (Angeli, 1993<sup>3</sup>). È coautore di *Fascismo e autostrade* (Angeli, 1994). È nella direzione della rivista *Storia urbana* dal 1980. Vive a Firenze.

**Giuseppe De Luca** (S. Giovanni in Fiore, 1956), ricercatore confermato di Tecnica e pianificazione urbanistica all'Università della Basilicata. Ha studiato all'Istituto universitario di architettura di Venezia e alla London School of Economics. Le sue ricerche sono indirizzate nel campo dell'indagine territoriale e urbanistica orientata in una prospettiva storica. Ha curato il volume *La pianificazione regionale in Toscana: 1984-1990* (Inu, 1991); è coautore di *Fascismo e autostrade* (Angeli, 1994); e di *Legislazione urbanistica* (Alinea, 1994). Coordina la redazione della rivista *PianoDOC*. Vive a Firenze.

[1029]

L. 40.000

€ 20,66