

# *La grande alluvione*

(Volume monografico speciale a cura di Giorgio Valentino Federici, Miriana Meli,  
Lucio Niccolai, Severino Saccardi, Simone Siliani e Vincenzo Striano)

## **Il progetto «Firenze2016» - «Toscana2016»**



Francesco Alberti e Marco Massa  
Giuliano Bianucci  
Concetta Bianca  
Michele Ercolini  
Simona Francalanci,  
Enio Paris e Luca Solari

Lorenzo Giudici  
Francesco Niccolini  
Salvatore Siano  
Vincenzo Striano  
Giuseppe Vallario



# LA CITTÀ E IL FIUME: ALLA RICERCA DI UNA «INTERFACCIA AMICHEVOLE»

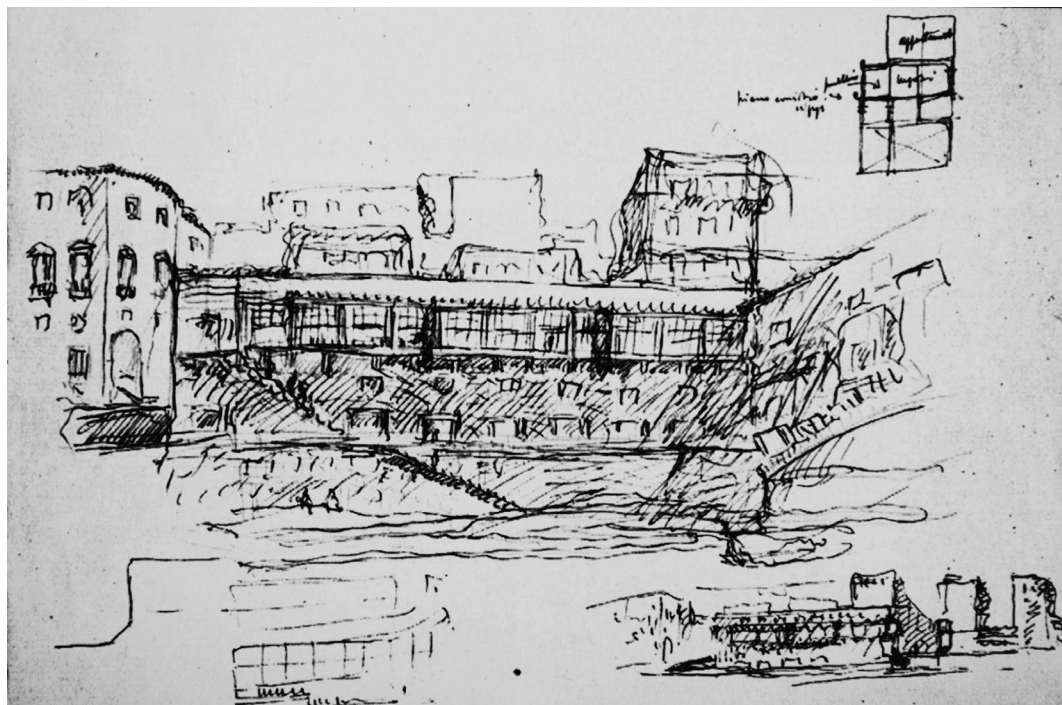
*di Francesco Alberti e Marco Massa*

Delle tante ipotesi risolutive del problematico rapporto dell'Arno con il suo territorio e con la città di Firenze (a partire da quella del Poggi di fine 800, e soprattutto a seguito dell'alluvione del 66), fatta eccezione per la realizzazione della diga di Bilancino, poche hanno visto la luce. Negli ultimi anni sono stati prodotti una serie di interessanti progetti, promossi dall'Università, che vogliono rilanciare il tema dell'Arno, non solo in relazione alla questione-sicurezza, ma anche rispetto alla vivibilità del fiume da parte dei cittadini, lungo tutto il suo percorso, ispirati ad una visione organica dei problemi su scala regionale, con interventi integrati per le singole zone interessate.

## **In una sorta di limbo**

La messa in sicurezza dell'Arno è uno dei problemi cronici che hanno attraversato l'ultimo mezzo secolo di storia urbana fiorentina, ritornando periodicamente d'attualità per poi rientrare in una sorta di limbo. Come per altre questioni rilevanti (l'aeroporto, lo sviluppo – o non sviluppo – dell'area di Castello, la circonvallazione

Nord, l'uso «metropolitano» delle ferrovie esistenti) è sembrato in alcuni momenti che, nel bene o nel male, si fosse giunti a una soluzione definitiva: ad esempio, la diga di Bilancino, realizzata tra gli anni 80 e 90 in Mugello è stata a lungo presentata all'opinione pubblica come l'opera risolutiva per prevenire il rischio di nuove esondazioni catastrofiche nel capoluogo. Ma si trattava di soluzioni parziali – è il



caso della diga – o destinate a rimanere sulla carta. È stata questa la sorte dei moltissimi piani, progetti, studi elaborati a diversi livelli di approfondimento allo scopo di restituire per tratti o punti, al di là delle problematiche idrauliche, un'«interfaccia amichevole» tra l'Arno e la città, dopo che gli eventi del 66 avevano cancellato ogni residua attività rivierasca<sup>1</sup>. Pochi gli interventi concreti, che hanno comunque avuto il merito di favorire un cauto riavvicinamento dei fiorentini al fiume, legati alla manutenzione degli argini, alla realizzazione di piste ciclabili, a sistemazioni temporanee (come la spiaggia urbana allestita annualmente dal 2007 presso piazza Poggi), nonché alle iniziative di alcune associazioni (gli storici canottieri, i nuovi «renaioli» che fanno servizio turistico sui barchini un tempo utilizzati per dragare i fondali, i giovani *land-artists* che recentemente hanno dato vita al progetto «RIVA», riallacciandosi alle *performances* di Mario Mariotti del 1989).

### **Riverfronts da valorizzare**

Le sole operazioni di una certa consistenza urbanistica realizzate lungo il fiume – ovvero il nuovo Teatro Tenda (oggi OBI Hall) e il polo ricreativo (discoteca e centro *fitness*) a Rovezzano, a cui si possono aggiungere l'impianto a «volume zero», ma di notevole estensione, del campo da golf all'Argingrosso e la sistemazione come parco acquatico dell'area dei Renai a Signa, si sono tradotte in altrettanti episodi isolati (e, anzi, la seconda in un'*enclave* priva di relazioni tanto col fiume che con l'abitato), mettendo in evidenza la perdurante mancanza, a fronte delle tante proposte giacenti negli uffici comunali, di una strategia complessiva per la valorizzazione dei *riverfronts*. Un tema che pure, da almeno trent'anni, ha assunto un ruolo centrale nei programmi di rinnovo di città grandi, medie e piccole in tutta Europa, offrendo l'occasione per interventi coordinati nel segno della sostenibilità am-



bientale, della vivibilità urbana, della riqualificazione dello spazio pubblico, dell'adattamento ai cambiamenti climatici (necessità, quest'ultima, della cui impellenza hanno dato dolorosa testimonianza, a Firenze e nel resto della Toscana, le devastazioni prodotte dai nubifragi del settembre 2014 e dell'agosto 2015).

Per trovare, a livello di pianificazione generale, un approccio integrato tanto alle problematiche che alle potenzialità della fascia fluviale occorre tornare indietro al Piano Poggi, di cui si sono da poco celebrati i 150 anni, al quale si devono, insieme alle opere di riorganizzazione idraulica del territorio conseguenti all'alluvione del 1844, l'ipostatizzazione dell'immagine dei Lungarni, la sistemazione, irrimediabilmente perduta, del piazzale delle Cascine come punto di snodo fra due diversi paesaggi fluviali e l'idea, mai attuata, di un grande bagno pubblico alimentato dall'Arno alle spalle di piazza Beccaria<sup>2</sup>. Il contributo dei piani vigenti sotto questo aspetto è invece assai relativo, se non potenzialmente negativo. Se infatti da un lato il Piano Strutturale (2011), lo strumento che definisce gli obiettivi fondamentali da perseguire nel territorio comunale, sottolinea l'importanza dell'Arno come corridoio ecologico, il Regolamento Urbanistico (2014), che dovrebbe dare operatività agli indirizzi del PS, suddivide la fascia in tante piccole aree con specifiche destinazioni d'uso (verde pubblico, parcheggi, riuso di immobili dismessi per attività commerciali, ecc.) senza vincoli di coerenza tra l'una e l'altra: un'impostazione che rischia di compromettere per sempre la possibilità sia di un disegno unitario che di caratterizzare il sistema come infrastruttura verde multifunzionale – e vale la pena di sottolineare che quello delle *blue-green infrastructures* è uno dei temi su cui l'UE sta maggiormente investendo negli ultimi anni, attraverso i canali

di finanziamento per la ricerca («Horizon 2020»), la sostenibilità e resilienza urbana («Life+»), le *smart cities*, ecc..

## L'appuntamento con il 2016

---

Con questi presupposti, è quindi vitale che la ricorrenza dei cinquant'anni dall'alluvione del '66 diventi l'occasione per rilanciare il tema dell'Arno secondo una diversa prospettiva del progetto, con l'obiettivo di rimettere Firenze e la Toscana al passo delle esperienze europee più avanzate: per prima cosa, allargando lo sguardo all'intero bacino idrografico – è infatti soltanto a una scala regionale che è possibile affrontare in modo pertinente il rischio idraulico e idrogeologico, rendere incisive le azioni di tutela del paesaggio e formare il quadro di riferimento necessario per una pianificazione e una progettazione efficaci degli interventi; a un livello di maggior dettaglio, prevedendo l'elaborazione di *master plans* per i diversi ambiti locali in cui è possibile «scomporre» l'asta fluviale (in prima approssimazione: Valdarno Superiore, Area fiorentina, Valdarno Inferiore, Area pisana); individuando, infine, sia a livello di bacino che di ambiti locali, alcune azioni strategiche o «progetti faro», quali catalizzatori del processo di rigenerazione integrata dei contesti fluviali.

I paragrafi che seguono sviluppano sinteticamente questi punti essenziali, attingendo a studi, consulenze, esperienze didattiche portate avanti dai primi anni 2000 ad oggi da alcuni gruppi di ricerca del Dipartimento di Architettura di Firenze.

L'obiettivo è quello di presentarsi all'appuntamento del 2016 con una visione articolata sulle diverse scale d'intervento che, in una prospettiva necessariamente interdisciplinare, faccia tesoro delle conoscenze acquisite e del lavoro svolto nei

campi della pianificazione territoriale e della progettazione urbana e paesaggistica, nonché – per quanto riguarda più specificamente Firenze – con una serie di proposte concrete, in grado di avviare opere durevoli e non solo eventi contingenti, finalizzate su altrettanti problemi particolari, come campioni esemplificativi di un metodo al contempo coerente col quadro generale e in grado di generare interventi relativamente autonomi, che potrebbe essere poi esteso ad altri ambiti territoriali e ad altri problemi.

### Criteria per un *master plan* del bacino dell'Arno

---

La tesi di partenza è che l'Arno costituisce un sistema territoriale da valorizzare nella sua interezza. Entro questa dimensione geografica l'Autorità di Bacino del fiume Arno ha svolto dalla sua istituzione (1989) la funzione di pianificazione e programmazione degli interventi di difesa del suolo e gestione delle risorse idriche, attraverso previsioni di tipo strutturale (casce di laminazione, casce di esondazione, aree golenali) e non (individuazione delle aree «di pertinenza fluviale»): entrambe potenzialmente di grande interesse anche ai fini dell'uso e gestione dello stesso bacino come parco o sistema di parchi. La sfida progettuale che si pone oggi è la trasformazione delle opere di difesa in interventi a valenza paesaggistica, in una logica di pianificazione integrata fondata sulle qualità fisiche dei territori che superi la frammentazione di disposizioni, regimi, vincoli, previsioni, che si affiancano e sovrappongono alle prescrizioni del PAI (Piano stralcio Assetto Idrogeologico). D'altra parte, la costituzione di un «parco dell'Arno» – da intendersi a questa scala come ordinamento strategico teso alla conservazione e valorizzazione socio-eco-

nomica e culturale del paesaggio nel rispetto delle direttive fissate dal Piano Paesaggistico Regionale (2015) – non si può evidentemente limitare alla sistemazione delle sole sponde, ma dovrà estendersi a un sistema molto più ampio di spazi aperti, naturali o ad uso agricolo, nonché alle reti infrastrutturali, alle funzioni pubbliche e ai «capisaldi urbani» variamente relazionati all'asta fluviale, diventando il tema unificante della pianificazione strutturale dei comuni interessati. Lo strumento di *governance* con cui è possibile coinvolgere i numerosi soggetti pubblici interessati, gli *stakeholders* privati e l'ampia gamma di competenze necessarie in un processo di pianificazione-gestione basato su scelte condivise è il «contratto di fiume», già introdotto in Italia da alcuni governi regionali o locali e recentemente inserito nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del bacino dell'Arno<sup>3</sup>.

### «Lungarno di Toscana»

---

Nonostante la riconosciuta importanza dell'Arno come matrice dell'identità e della struttura insediativa regionale, il fiume resta un ambiente isolato in molte delle aree urbane attraversate. Assicurarne la percorribilità lungo le sponde, dalla sorgente alla foce, e un'accessibilità «dolce» (a piedi e in bicicletta) dai centri più prossimi è l'obiettivo della proposta per una «ciclopista dell'Arno» studiata nel 2010 dalla FIAB per conto della Regione Toscana, a cui ha fatto seguito il «Progetto di fruizione lenta lungo l'asta fluviale» inserito come allegato nel Piano Paesaggistico Regionale e finanziato con uno stanziamento rivolto ai Comuni. Un'infrastruttura di questo genere appare strategica sotto diversi punti di vista: il miglioramento dell'abitabilità dell'intero sistema insediativo della Toscana centrale; la pos-

sibilità di trasferire sulla mobilità dolce quote rilevanti degli spostamenti locali giornalieri di breve/media distanza; il consolidamento e la diversificazione dell'attrattività turistica della regione attraverso lo sviluppo del cicloturismo. Su questo filone si inserisce il progetto di ricerca «Lungarno di Toscana»<sup>4</sup>, finalizzato a: definire le condizioni di coerenza tra il progetto, gli strumenti di pianificazione generale e di settore incidenti sul corridoio fluviale e le modalità di esecuzione dei manufatti in ragione dei diversi contesti, per evitare il rischio che una realizzazione del percorso per frammenti ne comprometta la leggibilità come sistema unitario; integrare il progetto alla valorizzazione del patrimonio storico e ambientale; coordinare le previsioni di nuovi spazi pubblici e proporre di nuovi alle diverse scale (regionale, intercomunale e locale); promuovere un modello «allargato» di accessibilità alla risorsa fiume, sia materiale – mediante l'interazione fra il «Lungarno», le reti sentieristiche, le ferrovie esistenti e i programmi di navigabilità del fiume – che immateriale, con la previsione della copertura *wi-fi* di tutta la fascia, abbinata alla costruzione di un portale di *web mapping* interattivo; approfondire le possibili strategie economiche e gestionali per rendere operative le previsioni, a cominciare dall'individuazione dei soggetti coinvolgibili (istituzioni, enti locali, mondo imprenditoriale, terzo settore).

### «Museo Arno»<sup>5</sup>

---

La proposta intende sviluppare il tema dell'Arno visto come «monumento» a un tempo naturale, etnografico, storico e artistico, da veicolare attraverso la realizzazione di un Museo diffuso, che incorpori il fiume stesso come il principale documento da esibire.

Il sistema si immagina composto da più luoghi specializzati, in parte esistenti (piccoli musei dedicati ad aspetti particolari della vita sul fiume), in parte da creare, ciascuno riferito a un pezzo di territorio e di fiume o a un argomento, integrati fra loro e coordinati da una sede centrale posta a Firenze o a Pisa (una sorta di «River Museum Center», che elabori il programma delle iniziative e ne verifichi la serietà scientifica).

Al fine di illustrare efficacemente il ruolo dell'Arno nella costruzione storica della civiltà toscana, prototipo del rapporto città-fiume per la civiltà urbana europea, occorre pensare ad una forma museale che vada oltre la collezione/esposizione di oggetti in senso tradizionale per ricomprendere anche aree ambientali e valori storico-artistici esterni, in grado di arricchire sia il processo «narrativo» di conoscenza del fiume, sia i legami identitari tra comunità e patrimonio territoriale: aree agricole e naturalistiche, forme degli insediamenti, modelli di attività economiche legate al fiume, tradizioni e spazi di lavoro, itinerari rivieraschi e verso i monumenti e i centri storici presenti nel territorio, ecc.. Un modello che, come si comprende, può entrare facilmente in sinergia col progetto del «Lungarno di Toscana».

### Nell'articolazione interna del *master plan*

---

Per quanto riguarda l'area fiorentina, occorre ripartire dallo schema del «Parco metropolitano dell'Arno»<sup>6</sup>, elaborato per conto del Comune di Firenze negli anni 2000-2004, comprendente un sistema di spazi aperti, gerarchizzati e differenziati per destinazioni d'uso e ruoli paesistico-ambientali, la cui struttura portante è formata dai corsi d'acqua (l'Arno, considerato nel tratto compreso fra Pontassieve e

Signa, e i suoi affluenti, che assumono il ruolo di altrettante *greenways*) e da un mosaico di aree sottoposte a forme di protezione rigorose (boschi, zone umide, ecc.). Su questo telaio, gli aspetti da sviluppare riguardano in particolare le interazioni fra il parco fluviale e, rispettivamente, i tessuti urbani nell'area più densamente edificata (tra il parco dell'Anconella e le Piagge) e il sistema agroambientale nelle parti esterne (soprattutto a Sud-Ovest)<sup>7</sup>. L'obiettivo è dotare la Città Metropolitana di un'infrastruttura verde, in cui le opere di difesa idraulica siano incorporate nel disegno di un sistema continuo di spazi pubblici «resilienti», spina dorsale della rete dei parchi e degli spazi pubblici dell'intera città ed elemento ordinatore delle funzioni pubbliche e private, dei servizi e degli interventi di trasformazione previsti sia all'interno che ai margini della fascia fluviale (secondo una logica opposta, come si è visto, a quella seguita dal Regolamento Urbanistico). Nell'articolazione interna del *master plan*, un caposaldo fondamentale è costituito dall'ambito delle «Grandi Cascine» (parco storico e area di espansione fluviale dell'Argingrosso), che per dimensioni e collocazione ben si presta a diventare il «cuore verde» della città contemporanea sviluppatasi al suo intorno, in continuità con il «cuore antico» costituito dal centro UNESCO, ospitando in un contesto ad alto valore ambientale attrezzature di livello metropolitano – sportive, ludiche, per manifestazioni, ecc. – incompatibili con la città compatta.

Altri progetti legati al fiume, con valenza strategica per la Città Metropolitana, riguardano l'uso dell'area golenale delle Piagge come spiaggia urbana (v. sotto), la navigabilità del fiume a monte e valle delle pescaie (v. progetto «Porta d'Acqua di Firenze»), l'individuazione di una sede per il «Museo Arno», la creazione di un collegamento dolce fra l'Arno e la Certosa

del Galluzzo lungo la Greve, la riqualificazione e messa a sistema dei parchi urbani a Est di Firenze e dei parchi territoriali a Ovest (compreso il completamento del parco dei Renai), il contratto di fiume per l'area periferuale tra Firenze e Lastra a Signa, che unisca il fronte d'acqua col territorio agricolo retrostante.

### «Il Lido di Firenze»

L'ambito considerato è la striscia di 3 km, profonda dai 50 ai 150 m, compresa tra il Ponte all'Indiano, il viadotto dell'A1, l'Arno e il rilevato ferroviario che, svolgendo anche la funzione di argine idraulico, separa nettamente il fiume dal quartiere delle Piagge. La proposta di realizzarvi una grande spiaggia urbana, complementare al piccolo impianto di piazza Poggi, si innesta sullo schema previsto nel progetto guida di rigenerazione del quartiere predisposto nel 2003 da Giancarlo De Carlo<sup>8</sup>, che prevede l'aumento e la riqualificazione dei varchi di accesso al fiume in corrispondenza di sei percorsi che lo attraversano. Qui potranno essere collocate, sul lato interno, piccole architetture-*landmark* destinate a servizi commerciali e di ristoro aperti tutto l'anno; le stesse attività gestirebbero poi, nel periodo estivo, le attrezzature temporanee del Lido: passerelle, chioschi, pedane, pontili, campi da gioco, *solarium*, piscine, per un bacino di utenza stimabile intorno alle 5-6.000 persone al giorno. Gli interventi strutturali, oltre all'adeguamento dei sottopassaggi ferroviari, si limiterebbero alla rimodellazione della sponda mediante movimenti di terra, da conciliare con le esigenze idrauliche.

La configurazione ed estensione dell'area, le sue caratteristiche naturali, la collocazione tra il parco delle Cascine e quello dei Renai, baricentrica rispetto alla città



metropolitana, la facile accessibilità con la bicicletta e il treno (fermata Le Piagge della linea Firenze-Empoli-Pisa) e, in prospettiva, con la tranvia (Linea 4) e i servizi fluviali, sono altrettanti fattori che rendono il «Lido delle Piagge» particolarmente interessante come ampliamento dell'offerta di servizi della città sia a livello metropolitano sia rispetto ai flussi turistici provenienti dall'esterno, senza gravare ulteriormente sul centro.

### «La Porta d'acqua di Firenze»<sup>9</sup>

Il progetto si propone di correggere l'uso improprio dei lungarni orientali come infrastruttura di transito e di sosta (presso il Ponte S. Niccolò) dei bus turistici, che produce forti impatti sulla vivibilità e l'immagine urbana senza fornire un servizio adeguato ai visitatori, valorizzando il ruolo dell'Arno come via di comunicazione

e «belvedere mobile» sulla città.

Gli elementi salienti, con molteplici possibilità di articolazioni e sviluppi successivi, sono: la localizzazione di un *terminal* per pullman e auto sulla sponda meridionale del fiume, raggiungibile dal raccordo autostradale Firenze Sud tramite lo svincolo di viale Europa; l'istituzione di un servizio fluviale lungo il tratto di 3 km fra il *terminal* turistico e il ponte S. Niccolò, punto di partenza degli itinerari nel centro città (che andranno riorganizzati e riqualificati con interventi mirati sullo spazio pubblico).

Condizioni irrinunciabili: una progettazione architettonica e paesaggistica altamente qualificata del *terminal* in riva d'Arno e del suo percorso di accesso dalla viabilità principale e una forte caratterizzazione del servizio in senso ecologico, sul modello ad esempio dei traghetti a energia solare impiegati sul fiume Neckar ad Heidelberg.

<sup>1</sup> Tra questi, il concorso internazionale per architetti *under 30* sulle aree delle Piagge, S. Bartolo a Cintoia-Argingrosso e Rovezzano bandito in occasione del ventennale dall'alluvione (1986), il contemporaneo progetto di Richard Rogers per una passeggiata a bordo d'acqua tra Bellariva e l'Indiano, le diverse proposte di «raddoppio» del parco delle Cascine all'Argingrosso (le cosiddette «Grandi Cascine»: la prima, e più completa, elaborata da Guido Ferrara risale al 1989) e quelle di sistemazione dell'area golendale delle Piagge (progetto guida di Giancarlo De Carlo del 2003 e studio di fattibilità del 2007).

<sup>2</sup> Il PRG di Firenze del 1962 («Piano Detti»), per quanto privo di un vero e proprio approccio integrato, prevedeva lungo il fiume fasce di spazi pubblici a verde e per questa via configurava un nuovo affaccio unitario della città sull'acqua, a Est (con i quartieri lungo il viale Dalla Chiesa) e a Ovest del centro (con il quartiere delle Piagge). Le realizzazioni non hanno però seguito un disegno coerente e si sono frantumate in pezzi scomposti e senza il ruolo ordinatore dello spazio pubblico sul fiume.

<sup>3</sup> La pianificazione del sistema delle acque ha subito una profonda riforma non ancora conclusa. Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni è lo strumento che sostituirà il PAI.

<sup>4</sup> Progetto di ricerca interdisciplinare presentato nel 2012 alla Fondazione Cassa di Risparmio di Firenze (M. Massa, F. Preti, G. V. Lombardi, F. Alberti, F. Lucchesi, S. Signanini).

<sup>5</sup> Progetto di ricerca in corso di elaborazione da parte di ricercatori delle Università di Pisa e di Firenze (coord. M. Massa).

<sup>6</sup> Gruppo di ricerca: B. Guccione (coord.), S. Martini, G. Paolinelli, A. Valentini. Lo schema contempla il territorio dei comuni di Firenze, Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Fiesole, Lastra a Signa, Pontassieve, Rignano sull'Arno, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa.

<sup>7</sup> Sul tema di un parco agricolo in riva destra, tra Firenze, Scandicci e Lastra a Signa è in corso la ricerca «Coltivare con l'Arno» (resp. A. Magnaghi, coord. D. Poli).

<sup>8</sup> La proposta del «Lido», nata come tema di ricerca universitaria (M. Massa, F. Alberti, con E. Barthel, 2006) è stata sviluppata da F. Alberti e M. Massa nello studio di fattibilità per l'implementazione del progetto De Carlo (coord. Soc. Nomisma, 2007) e ripresa nella tesi di laurea *Il lido di Firenze* (J. Carlini, 2009).

<sup>9</sup> Progetto di ricerca (F. Alberti, 2014), ripreso nella tesi *Firenze 2050: visioni di una città sostenibile* (A. Germano, 2014).