

# la nuova città

Rivista fondata da Giovanni Michelucci nel 1945

nona serie – n. 6 Dic I 2017

## Fiesole. Paesaggio, territorio, architettura

Fondazione Michelucci Press  
www.michelucci.it 

### Iacopo Zetti

Introduzione

### Marta Bonsanti

Guerra, Resistenza e ricostruzione a Fiesole  
(estate 1944-primavera 1946)

### Silvia Mantovani

Il patrimonio delle colline fiesolane:  
il paesaggio come «conseguenza della vita»

### Ines Romitti

Paesaggio di giardini, giardini nel paesaggio

### Giovanni Maffei Cardellini

Il piano regolatore a Fiesole: uno sguardo dal  
1993 al 1960

### Francesco Alberti

Percorsi in salita. Infrastrutture, mobilità e  
dimensione metropolitana a Fiesole

### Ilaria Agostini

La pianificazione dei paesaggi storici.  
Fiesole: la Variante al PRGC per le zone  
agricole (1984)

### Benedetto Di Cristina

L'abitazione urbana

### Dieter Schlenker

L'Istituto Universitario Europeo: un luogo di  
storia, arte e ricerca

### Antonello Farulli

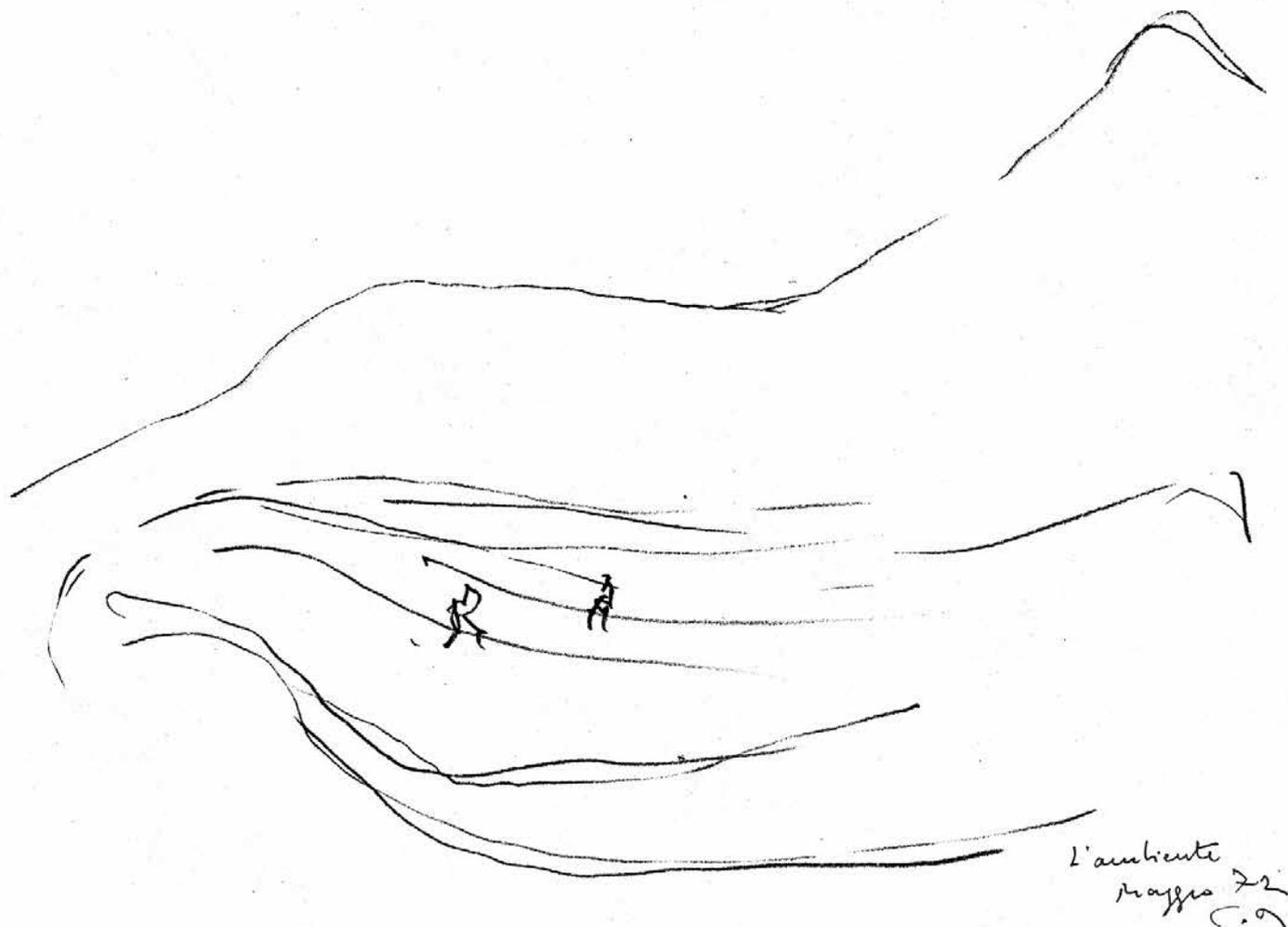
La scuola di musica di Fiesole

### Luca Nespolo

Valorizzare il territorio aperto e rigenerare  
la città consolidata: le ricerche del Master  
progetto Smart City

*La difesa del paesaggio dalla  
«invasione del cemento» è un  
principio sul quale concordo da  
sempre e pienamente, a condizione  
però che il paesaggio non venga  
escluso dalle manifestazioni  
della vita: dagli uomini cioè, dalle  
loro case, dalle loro città o dai  
loro villaggi; da quanto, infine,  
rappresenta o esprime, oltre che una  
esigenza pratica alla quale non si  
può non rispondere, la raggiunta  
civiltà di un tempo storico.*

G. M. 1969





# Percorsi in salita. Infrastrutture, mobilità e dimensione metropolitana a Fiesole.

di Francesco Alberti



**N**ei primi decenni dell'800 le condizioni di accessibilità a Fiesole e al suo contado, da sempre affidata al tracciato di origine etrusca della via Vecchia Fiesolana appaiono ormai del tutto inadeguate rispetto a una domanda di mobilità notevolmente cresciuta rispetto al passato.

Se per i vescovi di Fiesole, allora stabilmente residenti a Firenze, svolgere l'ultima parte del viaggio verso la sede diocesana su una treggia trainata da buoi fornita dai padri del convento di San Domenico, dopo aver raggiunto a piedi il luogo noto tutt'oggi come il «Riposo dei Vescovi», poteva ancora avere almeno un significato rituale, per i fiorentini e stranieri proprietari ed ospiti delle numerose ville costruite in collina già dal secolo precedente i disagi del percorso, dovuti non tanto alla sua lunghezza (7 km) o al dislivello (245 m tra il fondovalle del torrente Mugnone e Piazza Mino da Fiesole), quanto all'acclività, al fondo stradale e alla ridotta sezione, tale da non consentire l'incrocio di due carrozze, non apparivano più tollerabili in un'epoca caratterizzata dal rapido sviluppo delle vie di comunicazione e dal progresso delle tecniche ingegneristiche.

Accantonata una prima ipotesi di adeguamento della Vecchia Fiesolana, il problema trova finalmente soluzione nel progetto messo a punto dall'ingegnere capo del Comune di Firenze Giovacchino Callai

per una nuova «carrozzabile» sul versante meridionale della collina, che il 4 ottobre 1840 è inaugurata solennemente dal Granduca Leopoldo II.

È su questa strada – Via di San Domenico – che negli anni '80 dello stesso secolo, assecondando un turismo di classe sempre più massiccio, sono attivati i primi servizi di trasporto collettivo da Firenze: una diligenza di linea in partenza da Piazza dell'Olio (1880), poi una tramvia a cavalli da Piazza del Duomo (1884), di lì a poco convertita in tramvia a vapore nel tratto fra Piazza Cavour (oggi della Libertà) e San Domenico (1886); una soluzione che, seppure con due trasbordi, consentiva di raggiungere Fiesole da Firenze «in un'ora ogni ora».

Nel 1887 la concessione della linea passa nelle mani del banchiere Emanuele Orazio Fenzi, già titolare della società di gestione della ferrovia Leopolda tra Firenze e Livorno e promotore della tramvia del Chianti, che individua in un nuovo sistema a trazione elettrica in funzione a Richmond, negli Stati Uniti, la migliore soluzione tecnica, compatibile con le pendenze di Via di San Domenico, per avere un collegamento rapido e senza interruzioni fra le due città. Il 19 settembre 1890 entra così in esercizio, tra Piazza San Marco e Piazza Mino da Fiesole, il primo tram elettrico d'Europa, con tempi di percorrenza ridotti a 40 minuti. L'entusiasmo per la

novità è però bruscamente interrotto da un tragico incidente: quattro giorni dopo, alla vigilia di quella che doveva essere la consacrazione ufficiale della linea – una visita a Fiesole a bordo del nuovo mezzo dei sovrani d'Italia Umberto I e Margherita di Savoia – il tram deraglia nel tratto più ripido, provocando 5 morti e 12 feriti su 36 passeggeri. Il servizio viene sospeso e potrà riprendere in maniera regolare solo sei mesi più tardi a seguito della realizzazione di alcune modifiche all'infrastruttura.

Negli stessi anni una seconda linea tramviaria a vapore, gestita dalla società belga «Les Tramways Florentins», concessionaria dei servizi di trasporto pubblico del capoluogo, viene inaugurata tra Firenze e la frazione di Settignano, che all'epoca – e fino alla promulgazione della legge n. 435 del 7 luglio 1910, con la quale fu ampliato, portandolo alla sua attuale estensione, il Comune di Firenze – ricadeva ancora entro i confini di Fiesole.

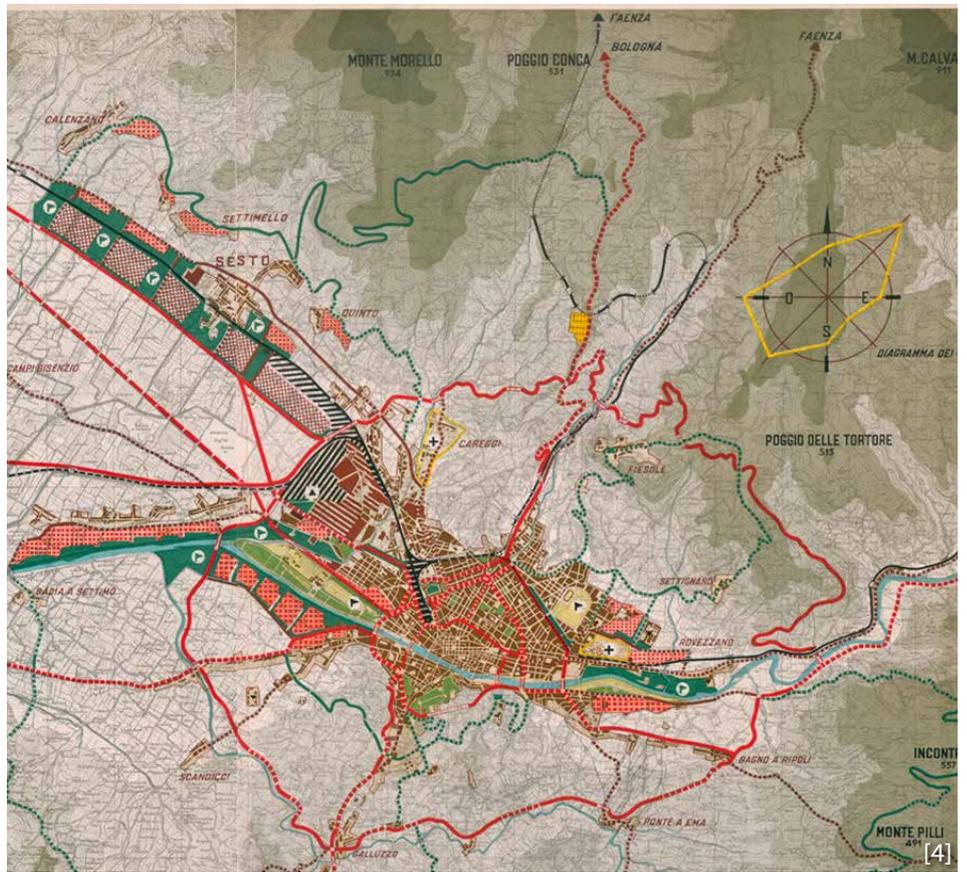
Oltre alle tramvie, nella seconda metà del secolo XIX il territorio fiesolano è anche interessato alla costruzione di due importanti ferrovie lungo i principali corridoi vallivi che lo attraversano: l'Aretina nella valle dell'Arno, e la Faentina, il cui tracciato si sviluppa lungo il torrente Mugnone per poi imboccare nel Mugello la valle del Lamone in direzione Faenza. La prima, entrata in esercizio già nel 1862 tra Firenze e Pontassieve con una fermata a Compiobbi,



[2]



[3]



[4]

è una tratta della linea Firenze-Roma, completata nel 1866 connettendo due direttrici già appartenenti al Granducato di Toscana e allo Stato Pontificio. A questo ruolo di collegamento di rilevanza nazionale (che manterrà fino all'apertura, nel 1986, del tratto in variante Firenze-Valdarno della Direttissima) sono legati gli interventi di potenziamento effettuati dopo l'unificazione del Regno d'Italia: lo spostamento della stazione fiorentina di Porta alla Croce nell'attuale collocazione a Campo di Marte (1896) e il raddoppio dei binari (1908). La Faentina, realizzata tra il 1881 e il 1893 con finalità sia militari che commerciali per mettere in collegamento Firenze e la Via Emilia, è considerata una delle opere più innovative del tempo sia dal punto di vista strutturale che per le metodologie di cantiere adottate. Il tratto fra Firenze e Borgo San Lorenzo fu inaugurato nel 1890, con una fermata a Fiesole, in località Caldine, inserita nel progetto su richiesta del Ministero della Guerra per servire un deposito militare, che nel 1914 sarà sostituita da una stazione per il servizio viaggiatori.

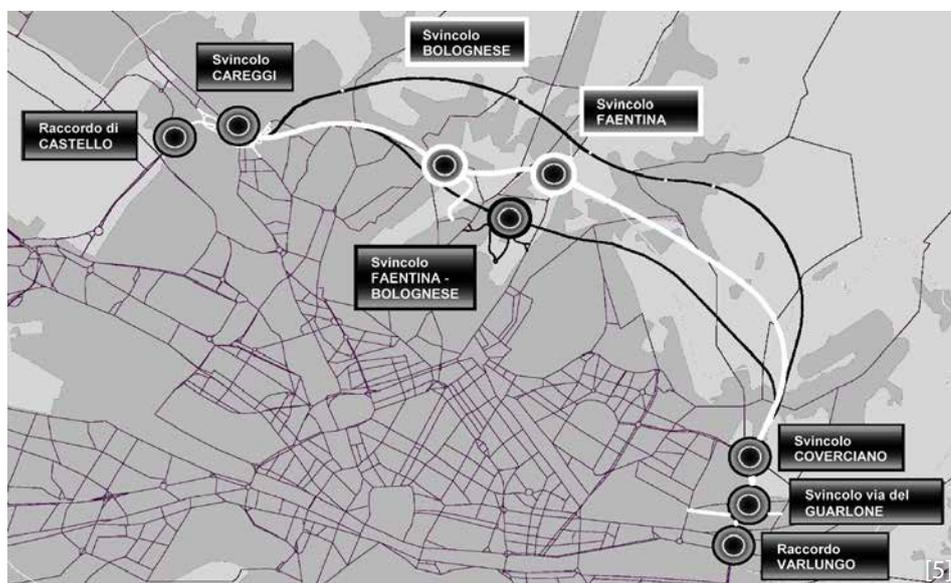
Nel Piano Regolatore Generale di Firenze redatto dall'ing. Giovanni Bellincioni nel 1915 (divenuto operativo, a causa della guerra, solo nel 1924) è riportata la previsione, concordata tra il Comune di Firenze e le Ferrovie dello Stato ma poi non attuata, di un nuovo tracciato rettilineo della linea Firenze-Arezzo a sud di Fiesole,

parzialmente interrato nella zona di Coverciano e dotato di un raccordo per mettere in comunicazione la stessa linea con la Faentina. Lungo tale tratta avrebbero dovuto essere trasferiti il fabbricato viaggiatori e il parco merci di Campo di Marte, la cui area poteva così essere destinata a nuova edificazione. Nel piano è inoltre individuata una viabilità pedecollinare – anch'essa rimasta sulla carta – fra Rovezzano e l'«Arcispedale» di Careggi (il cui primo nucleo era stato inaugurato nel 1913), con collegamenti a pettine verso Firenze in parte ricavati dall'adeguamento di strade esistenti, in parte di nuova costruzione, convergenti sull'attuale Piazza di San Bartolomeo al Gignoro e sull'area di progetto della stazione di S. Maria a Coverciano.

L'intervento infrastrutturale più significativo realizzato durante il Ventennio fascista non deriva però dal Piano Bellincioni, ma riguarda ancora una volta Via di San Domenico. A un secolo circa dalla sua costruzione la strada è infatti oggetto di importanti interventi di ammodernamento per favorire gli spostamenti – non più in carrozza ma in automobile – dei residenti e villeggianti più facoltosi, guadagnandosi un nuovo primato. Fra il 1935 e il 1939 la carreggiata viene allargata su terreni per lo più messi volontariamente a disposizione dai frontisti e interamente bitumata; contemporaneamente, per non intralciare il traffico veicolare, le verghe del tram

sono rimosse e il servizio sostituito con la prima linea di filobus realizzata in Italia. Sarà poi l'ultima, tra le filovie di Firenze, ad essere trasformata in una linea di autobus, nel 1973.

Possiamo quindi osservare come per un lungo periodo, tra la metà dell'800 e i primi decenni del '900, Fiesole sia al centro di rilevanti trasformazioni infrastrutturali in stretta relazione con il capoluogo toscano, tali da farne un modello d'innovazione d'interesse non solo locale rispetto all'evoluzione dei mezzi di trasporto e – specularmente – degli stili di vita della società. Dopo la seconda guerra mondiale, Fiesole perderà rapidamente questo ruolo di centralità nei processi di sviluppo dell'area fiorentina, restandone anzi sostanzialmente tagliata fuori. Al pari delle innovazioni della fase precedente, rispondenti ad un'idea di progresso fortemente radicata nella società, ciò avviene nel nome di un interesse collettivo – la tutela di un patrimonio insediativo e paesaggistico di grandissimo valore – che trova piena sintonia in quello più specifico della élite fiesolana: un interesse che porta ora a riconoscere nel mantenimento di un relativo isolamento del territorio collinare rispetto ai flussi che attraversano l'area fiorentina un valore di gran lunga superiore a quello di un'accessibilità «al passo coi tempi» ottenuta attraverso la costruzione di nuove infrastrutture. Le vicende che seguono testimoniano come tale istanza di



tutela abbia in effetti prevalso, fino a oggi, sui tentativi di modificare in modo significativo, come già aveva proposto il Bellincioni, il sistema dei collegamenti tra Firenze e Fiesole ereditato dal periodo post-unitario. Tanto che, fatti salvi gli adeguamenti di sezione dei tracciati e i mutamenti nelle tipologie dei servizi di trasporto pubblico su ferro o su gomma, il disegno del reticolo stradale e delle linee ferroviarie in questa porzione di territorio coincide ancora per la massima parte con quello riportato nella «tavoletta» della Carta d'Italia IGM in scala 1:25.000 aggiornata al 1910.

Alla fine del secondo conflitto mondiale, il bilancio dei danni prodotti sia dai bombardamenti alleati che dalle truppe tedesche in ritirata vede messe fuori uso entrambe le ferrovie passanti per il territorio di Fiesole. Soltanto l'Aretina sarà però ripristinata in tempi rapidi. Per la Faentina occorrerà aspettare alcuni decenni prima che il tema della sua riattivazione, in funzione di un collegamento regolare non tanto con l'Emilia ma tra Firenze e il Mugello, torni d'attualità<sup>1</sup>, ed oltre mezzo secolo per arrivare, nel 1999, alla sua effettiva riapertura.

Come nel resto del Paese, le proposte di piani regolatori per l'area fiorentina, elaborati nel dopoguerra con l'obiettivo di orientare la crescita urbana in una fase di grande espansione economica, si fanno interpreti di un modello di modernità che trova nello sviluppo della mobilità individuale – vista non più come privilegio di pochi, ma come conquista di massa – uno dei suoi più dirompenti fattori di trasformazione.

Il primo di questi strumenti, lo «Schema di piano» elaborato da Edoardo Detti, Leonardo Savioli ed altri per il Comune di Firenze nel 1951 prefigura un assetto ter-

ritoriale che investe anche i Comuni contermini. Sebbene le previsioni insediative più rilevanti individuino già una direttrice privilegiata di espansione verso Sesto Fiorentino e Prato, anche le fasce collinari in destra e sinistra d'Arno sono direttamente interessate dal vasto programma di nuove infrastrutture destinate al traffico automobilistico che costituiscono l'armatura del piano: un programma, il cui valore dimostrativo, nella piena adesione ad un nuovo modello di città, appare evidente se consideriamo che agli inizi degli anni Cinquanta il tasso di motorizzazione in Italia è ancora molto basso (ca. 10 autovetture ogni mille abitanti)<sup>2</sup> e che gli spostamenti giornalieri in entrata a Firenze sui vari assi di penetrazione sono ancora per la massima parte assorbiti dal trasporto pubblico, mentre le percentuali di chi si muove su un mezzo privato a motore a due o a quattro ruote non si discostano di molto da quella di chi utilizza un veicolo a trazione animale.

Oltre a un anello viario interno di «alleggerimento» dei Viali del Poggi, in parte ricavato sul sedime della ferrovia Aretina di cui si propone l'interramento nel tratto Statuto-Rovezzano, il «Piano-schema» ipotizza una circonvallazione esterna di 38 km intorno a Firenze, il cui arco settentrionale (San Donnino-Girone) si sviluppa per 10 km, tra Via Bolognese e la vecchia statale Aretina, su terreno collinoso. La morfologia del suolo e le caratteristiche geometriche previste per la strada (max 5% di pendenza) «impongono [...] la costruzione di alcune opere d'arte importanti come il viadotto per superare la ferrovia e i parchi ferroviari della nuova zona di smistamento a Castello; il viadotto per superare la valle del Mugnone e la via Faentina nel Pian di Mugnone sotto Fiesole e la galleria che sottopassa la strada di Borgunto». A latere

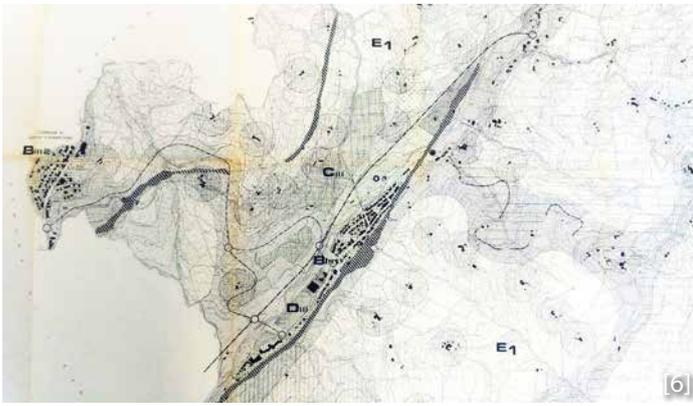
di queste «grandi opere», il piano individua anche un terzo anello tra Fiesole e Settignano, passante a sud per il Salvatino e a nord per Montebeni, formato da percorsi di crinale e di mezza costa esistenti, da adeguare in funzione di un transito automobilistico lento come parte di un sistema di strade panoramiche in grado di «offrire al turista [...] la visione completa e organica delle bellezze naturali che fanno da scrigno alla città» di Firenze<sup>3</sup>.

Dieci anni più tardi, l'assetto infrastrutturale definito nel Piano intercomunale di «primo impianto», predisposto dallo stesso Detti a cornice del Piano Regolatore di Firenze adottato nel 1962, appare già significativamente diverso.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, esso prevede la realizzazione di un nuovo collegamento a monte di Firenze, tra il Valdarno e Sesto Fiorentino, con stazioni passanti a Coverciano e Castello: un tracciato che ricorda quello del Piano Bellincioni, con la sostanziale differenza di essere interamente sviluppato in galleria sotto la collina di Fiesole. La ferrovia Faentina – all'epoca in stato di totale abbandono – è presente nel PRG, con attestamento alla stazione di Santa Maria Novella declassata a terminal regionale; non invece nella tavola di inquadramento intercomunale, dove è sostituita da una strada extraurbana «in progetto», con funzione di variante dell'omonima statale.

L'elemento portante del sistema viario è comunque costituito dal cosiddetto «asse attrezzato di scorrimento»: un'infrastruttura a carattere autostradale funzionale all'attraversamento est-ovest di Firenze, che nel tratto Rovezzano-Statuto avrebbe dovuto sostituire – come già ipotizzato per l'«anello interno» dello Schema del '51 – i binari dell'Aretina.

Nessuna di queste infrastrutture compare nella versione finale del PRG approvata dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1967, a causa dell'indisponibilità delle Ferrovie ad adeguare la sua rete al disegno di Detti. Il venir meno della previsione dell'asse attrezzato solleciterà la ricerca, nei decenni successivi, di una soluzione alternativa per una strada di circonvallazione a nord di Firenze. Tra le varie proposte, quella avanzata dagli architetti Sozzi e Somigli nel 1986 rilancia l'ipotesi di un tracciato sotto la collina di Fiesole, da realizzarsi prevalentemente in galleria tra le Cure e Castello. L'idea di un «tubone» – come viene ribattezzato dai media – sarà in seguito ripresa ed estesa all'intero arco Varlungo-Castello prima da uno studio del 1990 sponsorizzato dalla Banca Toscana, curiosamente



intitolato «Ecovia», poi da due studi di fattibilità del 2000 e del 2006, rispettivamente a supporto del Piano Strategico e del primo Piano Strutturale di Firenze – strumenti entrambi mai giunti a compimento<sup>4</sup>. Gli evidenti impatti ambientali e paesaggistici dei progetti analizzati, i costi proibitivi del «tubone» (750 mln € nel 2006) e la sua dubbia efficacia in termini di decongestionamento del traffico urbano<sup>5</sup> autorizzano a ritenere che tale opzione sia oggi definitivamente archiviata.

Tra l'adozione e l'approvazione del Piano Detti, nel 1965, viene pubblicato un nuovo Schema di Piano Intercomunale, elaborato dall'Ufficio Tecnico ad esso preposto coordinato Gian Franco Di Pietro. La proposta progettuale – frutto dello studio delle dinamiche socioeconomiche in atto e di un'attenta valutazione delle risorse territoriali in gioco, condotti però senza il supporto dei Comuni interessati – conferma nella sostanza le scelte di fondo del «Piano intercomunale di primo impianto», che per la porzione a nord est del centro di Firenze contemplanò la realizzazione dell'asse attrezzato - qui inserito in un unico corridoio infrastrutturale in parallelo alla ferrovia esistente - e la rinuncia alla linea Faentina. Un elemento qualificante del PIF '65 è la previsione del cosiddetto «Viale dei Colli Alti» che avrebbe dovuto collegare i «parchi territoriali attrezzati» istituiti nelle colline intorno a Firenze, prolungando nella fascia settentrionale («Poggio di Firenze») la strada panoramica di Monte Morello verso la Vetta alle Croci, per poi riconnetterla a valle passando per il centro di Fiesole o discendendo il versante orientale della collina fino alle Sieci.

Negli stessi anni prende intanto avvio anche la vicenda del Piano Regolatore di Fiesole, affidato nel 1964 ai componenti dei due gruppi classificati ai primi posti in un concorso d'idee del 1961. Come ampiamente illustrato nel contributo di Giovanni Maffei Cardellini in questa stessa pubblicazione, la proposta degli architetti Barbetta-Brunelli-Lugli-Veronesi, adottata

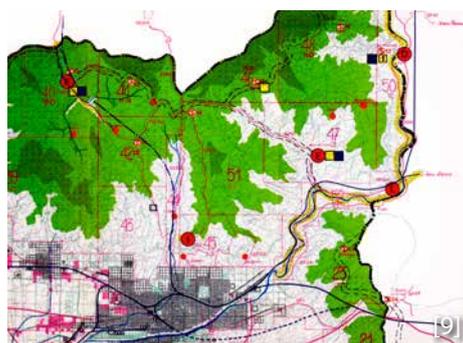
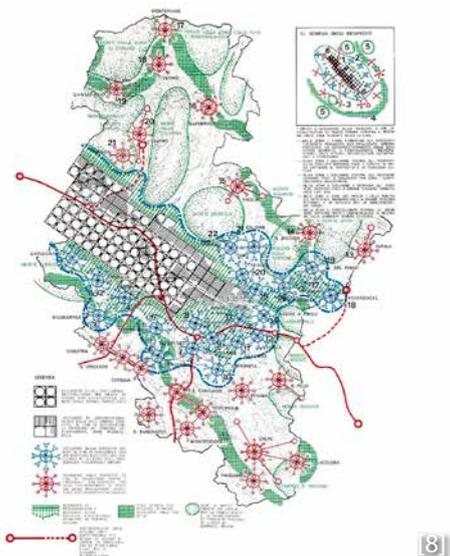
dal Comune nel 1968, si caratterizza per un approccio fortemente orientato alla crescita. Le ingenti previsioni insediative contenute nello strumento sono sostenute da un sistema stradale reticolare che innerva tutto il territorio, sovrapposto con violenza al mosaico agroforestale esistente. Tale maglia include sia infrastrutture di nuovo impianto - che in parte assecondano e in parte tagliano con sequenze di tornanti le curve di livello - sia l'allargamento di percorsi appartenenti alla rete minore.

Di tutt'altro tenore, il piano – a firma del solo architetto Brunelli - che dopo le polemiche e i ripensamenti dell'Amministrazione Comunale giunge all'approvazione nel 1974. Nonostante un dimensionamento nel suo insieme tutt'altro che irrilevante, corrispondente a una previsione di crescita di 5.000 abitanti, la concentrazione della gran parte delle capacità edificatorie in tre zone PEEP collocate sui margini del territorio comunale - Caldine lungo la Via Faentina, Il Girone e Compiobbi lungo la Tosco-Romagnola – non comporta interventi viari particolarmente rilevanti nella parte collinare. Le opere più significative interessano la valle del Mugnone, dove l'insediamento PEEP delle Caldine è accompagnato dalla previsione di un tratto di viabilità in variante alla Faentina sulla riva opposta del torrente, con nuovi collegamenti sia a ovest verso Pian di San Bartolo, sia ad est verso Via dei Bosconi, in seguito eliminati dalla «Variante per le zone agricole» di Gianfranco Di Pietro del 1984. Il bypass delle Caldine (Via del Bersaglio) sarà invece realizzato nel corso degli anni '80 contestualmente al PEEP di Mimmole.

Vale la pena sottolineare come il ridimensionamento delle previsioni infrastrutturali ricadenti nel territorio di Fiesole sia rispetto al Piano Schema del 1951 che al PRG del 1968 proceda di pari passo con il progressivo, vertiginoso incremento dei veicoli privati in circolazione, che proprio in quel periodo raggiunge il suo climax. Una scelta in controtendenza, nel segno della tutela della specificità del territorio di

Fiesole, che si consolida definitivamente con l'approvazione nel 1990 dello Schema Strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, elaborato sotto la guida di Giovanni Astengo: atto conclusivo del processo di pianificazione intercomunale portato avanti a singhiozzo dalla Regione nel corso dei due decenni precedenti. Se in una prima fase (1973) gli studi per il PIF sottolineavano, con l'ausilio di diagrammi, la necessità di contrastare la marginalizzazione degli insediamenti collinari attraverso interventi sulla viabilità «volti a servire in modo capillare il territorio e la residenza diffusa» nella fascia più bassa, «a collegare tra i loro i centri» in quella intermedia e a «creare percorsi turistici» in quella pedemontana, l'unico intervento in questa porzione di area metropolitana a materializzarsi negli elaborati cartografici allegati alla proposta di piano del 1978<sup>6</sup> e ad arrivare fino allo Schema Strutturale è la riapertura della ferrovia Faentina fino Borgo San Lorenzo come parte integrante di un servizio di trasporto pubblico comprensoriale da attivare nell'area utilizzando e potenziando le linee esistenti.

Entrata a far parte dei negoziati fra enti territoriali e Ferrovie dello Stato in merito al progetto della Direttissima Roma-Firenze, la ricostruzione della Faentina diventa una delle principali contropartite richieste a livello locale al passaggio attraverso il Mugello della tratta ad alta velocità verso Bologna. In vista dell'attivazione del servizio metropolitano tra Firenze e Borgo San Lorenzo – presso cui avviene l'innesto con la ferrovia della Val di Sieve<sup>7</sup> – l'accordo raggiunto in sede di Conferenza dei servizi (1995) comprende la realizzazione di altre nove fermate oltre a quelle storiche di Caldine, Montorsoli e San Piero a Sieve, due delle quali, Pian del Mugnone e Mimmole, in Comune di Fiesole; non invece l'elettificazione della linea, intervento che avrebbe assicurato, in prospettiva, margini molto maggiori di sviluppo del servizio. Inaugurata nel 1999 con attestamento a Campo di Marte, la nuova Faentina è stata poi com-



pletata nel 2003 con il ripristino del raccordo per la stazione di Santa Maria Novella. Da allora il suo uso è stato limitato a treni regionali cadenzati a una-due ore: niente a che vedere con un servizio metropolitano propriamente detto. Nel 2012, tre delle nuove fermate (tra cui Mimmole) sono state dismesse da RFI perché poco utilizzate.

Nel 1999 entra anche in vigore il primo Piano Strutturale di Fiesole, redatto da Gianfranco Gorelli ai sensi della Legge Regionale Toscana sul governo del territorio n. 5/1995<sup>8</sup>. Si tratta di uno strumento fortemente orientato alla tutela del patrimonio storico e ambientale e alla riqualificazione urbana, nel nome della quale è anche delineato un nuovo assetto della sosta per il centro di Fiesole, volto a restituire all'uso pedonale le due principali piazze cittadine – Piazza Mino da Fiesole e Piazza del Mercato – trasformate dagli anni '60 in parcheggi di superficie: una previsione che si è attuata, nel 2009, solo per Piazza Mino, oggetto di una complessiva risistemazione su disegno dell'arch. Francesco Gurrieri.



All'interno del piano trovano comunque spazio anche alcune opere infrastrutturali importanti, rimaste ad oggi sulla carta:

- tre nuove fermate ferroviarie presso altrettante frazioni: Querciola lungo la Faentina, Girone ed Ellera lungo l'Aretina;
- una funicolare automatica per collegare Fiesole alla fermata della Faentina di Pian del Mugnone
- una «strada parco» sul lato est di Monte Ceceri, tra Maiano e Via dei Bosconi, ricavata dall'ampliamento di un percorso sterrato esistente – proposta che, a differenza di quanto era successo quasi mezzo secolo prima per la panoramica dei Colli Alti, si scontra adesso con l'opposizione di comitati locali.

Non rientrano invece nel PS le principali iniziative in tema di mobilità portate avanti negli ultimi anni, tutte concentrate nella valle dell'Arno. Per quanto concerne il sistema stradale, gli interventi riguardano l'adeguamento delle direttrici che corrono in parallelo sulle due rive del fiume – la statale n. 67 Tosco Romagnola e la provinciale «di Rosano» n. 34 – mediante l'allargamento delle carreggiate o la realizzazione di tratti in variante. Fra questi è già in funzione il by-pass dell'abitato di Ellera, inserito nel primo Regolamento Urbanistico di Fiesole (2001), mentre è in via di perfezionamento l'impegnativo progetto, a cavallo con Bagno a Ripoli, per la «variante di Vallina», che prevede la rettificazione in corrispondenza di un'ansa dell'Arno della provinciale di Rosano con la costruzione di un doppio ponte e di uno svincolo di raccordo con la Tosco Romagnola. L'obiettivo è quello di ridistribuire fra le due strade i flussi di traffico tra Firenze, il Valdarno e la Val di Sieve evitando l'attraversamento di alcune frazioni. Il progetto dei viadotti – esito di un concorso internazionale – è di Francis Soler e Michel Desvigne. Il costo dell'opera, attualmente in fase di valutazione d'impatto ambientale, è di 60 mln €, già stanziati.

La fascia fluviale è anche interessata da due interventi di mobilità sostenibile fra loro strettamente connessi:

- la costruzione di una passerella ciclo-pedonale sopra l'Arno, tra Compiobbi e Vallina in comune di Bagno a Ripoli (progetto finanziato dalla Presidenza del Consiglio, in fase di conferenza dei servizi);

- il passaggio della «ciclovía dell'Arno», itinerario a vocazione prevalentemente turistica dalla sorgente alla foce del fiume, oggetto di finanziamenti della Regione Toscana su fondi strutturali europei.

L'attraversamento del territorio di Fiesole da parte della ciclovía presenta notevoli difficoltà, dovuti alla ripidità delle sponde e alla carenza di spazi liberi tra queste e la linea Aretina. Per il tratto fra Compiobbi e il Girone – dove la pista si ricongiungerebbe a quella già realizzata in Comune di Firenze – sono possibili due alternative: un percorso a monte della ferrovia, formato da strade minori esistenti (sostanzialmente già pronto, ma utilizzabile solo da ciclisti esperti) e un percorso a valle, che, grazie alla passerella e ai ponti di Vallina (per i quali il Comune ha ufficialmente richiesto l'inserimento della pista ciclabile) consente nel tratto più critico di passare sull'altra sponda, in Comune di Bagno a Ripoli.

Uso metropolitano delle ferrovie regionali, integrazione con gli altri servizi di TPL e sviluppo della ciclabilità, anche elettrica, in una logica di *smart city*: sono questi i presupposti dello studio «Ad\_Arnum»<sup>9</sup>, svolto nel 2017 dal Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze per conto dei Comuni di Fiesole, Bagno a Ripoli, Pontassieve e Rignano sull'Arno, che associa al progetto «ciclovía» la realizzazione di *hub* multifunzionali in corrispondenza dei principali nodi del trasporto pubblico su ferro e su gomma, postazioni per la condivisione di biciclette ed *e-bike* adatte anche ai percorsi in salita verso l'entroterra, *mini-hub* fotovoltaici per la ricarica dei mezzi lungo i percorsi, insieme all'attivazione di una piattaforma interattiva in grado di fornire informazioni e servizi agli utenti. Un modo di valorizzare l'hardware esistente guardando al futuro e di riconoscere nuovamente a Fiesole, con i comuni vicini, un ruolo di laboratorio d'innovazione degli stili di vita e di mobilità – in chiave sostenibile – per l'area metropolitana.

*L'autore ringrazia Fabrizio Baroncini e Luca Nespolo per il loro indispensabile contributo alla ricostruzione dei fatti più antichi e, rispettivamente, di quelli più recenti di cui si dà conto in questo articolo.*



NOTE

- 1 Mentre il collegamento tra Faenza e la stazione di San Piero a Sieve, ubicata pochi chilometri a sud di Borgo San Lorenzo, fu riattivato nel 1957, nessun lavoro fu intrapreso in direzione Firenze e nel 1971 anche il tronco San Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo venne dismesso.
- 2 L'impennata del tasso di motorizzazione in Italia si avrà solo nella seconda metà del decennio con l'ingresso nel mercato della Fiat «500».
- 3 Nello stesso 1951, l'idea di una strada panoramica dei «Colli Alti», patrocinata dalla Camera di Commercio, si concretizza in un primo tratto ai piedi di Monte Morello (via Bolognese-Fontesecca -Piazzale L. Da Vinci attuato con il contributo tecnico e finanziario del Corpo Forestale dello Stato. Nel 1958 si costituisce un Consorzio fra i Comuni interessati e la Provincia di Firenze, con il sostegno dell'Associazione Italia Nostra, che promuoverà la realizzazione dell'attuale tracciato tra Sesto Fiorentino e Firenze.
- 4 Tali studi sono stati elaborati da Asivaf (Associazione per lo Studio delle Infrastrutture Viarie dell'Area Fiorentina) in collaborazione con Spea (1990), ancora da Spea (2000) e dalla società Pro Iter - Milano (2006).
- 5 Le soluzioni verificate nello studio Pro Iter evidenziano come la realizzazione del tunnel, a fronte di alleggerimento dei Viali del Poggi dell'ordine del 12-15% avreb-

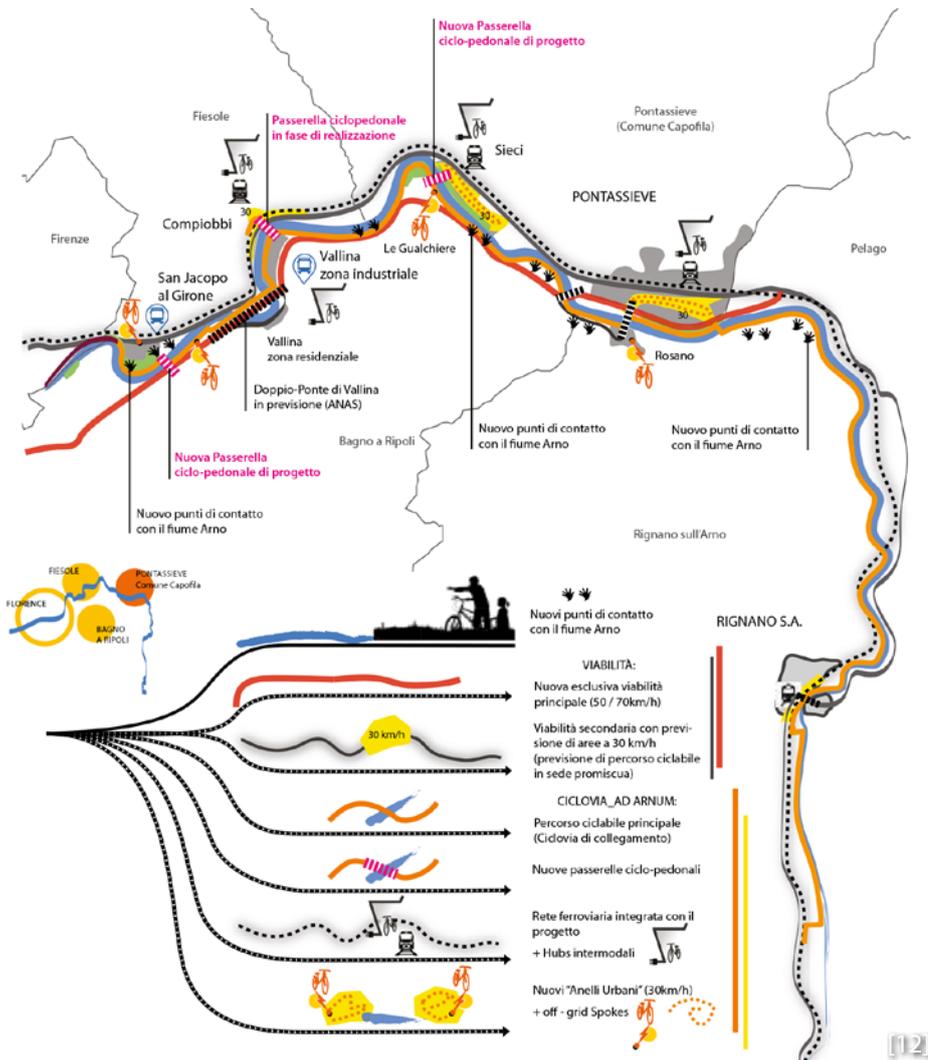
be portato a un considerevole aggravio del traffico sulla Via Bolognese e la Via Faentina, direttrici storiche di penetrazione urbana che avrebbero assunto impropriamente il ruolo di principali assi di adduzione al centro di Firenze della nuova arteria di circonvallazione.

- 6 Nella proposta di Piano Intercomunale Fiorentino del 1978 è ipotizzata, a nord della stazione di Caldine, una variazione di tracciato della Faentina volta a ridurne la tortuosità.
- 7 Le 2 linee, saldate a Borgo San Lorenzo e a Firenze-Campo di Marte, formano il cosiddetto «anello del Mugello».
- 8 Nel dicembre 2017 è stato affidato a Gianfranco Gorelli l'incarico per l'adeguamento del Piano Strutturale alla nuova legge 65/2014.
- 9 Ad\_Arnum - Advanced Accessibility to the River and New Urban Mobility. Ricerca svolta da Sabine di Silvio (responsabile scientifico Prof. Francesco Alberti, Dipartimento di Architettura, Università degli studi di Firenze) nell'ambito dell'omonimo progetto presentato dai Comuni di Fiesole, Pontassieve, Bagno a Ripoli e Rignano sull'Arno al Bando europeo UJA Urban Innovative Actions 2017. In Alberti F., Di Silvio S. (2017) *Masterplan strategico per la mobilità sostenibile lungo l'asta dell'Arno*, «Urbanistica informazioni», 272, pp. 33-35.



Immagini:

- [1] Piazza Mino da Fiesole con la fermata del tram elettrico agli inizi del '900 (cartolina d'epoca)
- [2] Piazza Mino da Fiesole con la fermata del filobus nel 1938 (cartolina d'epoca)
- [3] Piano Bellincioni (1914-1925). Rete stradale e infrastrutture ferroviarie di progetto
- [4] Schema di piano intercomunale (1951). Sistema delle infrastrutture di trasporto
- [5] Studio di fattibilità per la circonvallazione nord di Firenze. Confronto fra tre ipotesi di tracciato sotterraneo (Pro Iter Spa, 2006)
- [6] Piano «Brunelli» (PRGC 1974). Nuova viabilità di collegamento Pian di San Bartolo - Caldine - Saletta
- [7] Variante «Di Pietro» (Variante al PRGC per le zone agricole, 1984). Nuova viabilità alle Caldine
- [8] Piano Intercomunale Fiorentino - I fase (1973). Interventi sulla viabilità
- [9] Piano Intercomunale Fiorentino - II fase (1978). Analisi dell'uso del suolo e piano delle operazioni urbanistiche fuori dalla piana centrale (dettaglio)
- [10] Piazza Mino da Fiesole pedonalizzata (dal 2009)
- [11] I ponti di Vallina tra Fiesole e Bagno a Ripoli. Rendering del progetto di concorso (F. Soler, E. Garnaoui, M. Desvigne, N. Green, 2006)
- [12] «Ad\_Arnum», Concept plan strategico della mobilità sostenibile lungo la fascia fluviale a est di Firenze (F. Alberti, S. Di Silvio, 2017)



**Francesco Alberti**, dottore di ricerca in Urbanistica, professore associato di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze. Svolge attività di ricerca e formazione nel campo della progettazione urbana e della mobilità sostenibile. È presidente della sezione Toscana dell'INU.