

LA difficile situazione urbanistica che Firenze sta attraversando appare evidente anche soltanto guardando la città da una delle sue terrazze panoramiche, piazzale Michelangelo o il forte di Belvedere. Quelle macchie difformi e fuori scala, quei massicci ingombri edilizi, quelle caotiche agglomerazioni recenti sparse qua e là a occludere una visione o a deturpare un profilo, non sono tanto gravi per l'offesa che recano all'occhio (la luce, la lontananza, il prestigio e la suggestione della veduta famosa attenuano l'effetto...), quanto perché sono il risultato di una lunga imprevidenza amministrativa, i frutti del disordine che, sommandosi l'un l'altro, concorrono a formare quella realtà disgregata che è la Firenze "moderna", pregiudizio per l'avvenire della città e per le condizioni di vita dei suoi abitanti. Insieme a questo, senso di disagio, la veduta dall'alto ci fornisce alcuni dati elementari sull'urbanistica fiorentina: ci si rende conto, ad esempio, che Firenze non può più essere contenuta, come una struttura statica e chiusa, entro la sua conca ristretta, che la corona delle colline col loro delicato tessuto agricolo-architettonico costituisce un elemento strettamente complementare al centro storico e non più passibile di ulteriori alterazioni, che i problemi della città vanno risolti in spazi ampi e aperti al di fuori di quella che tradizionalmente (e turisticamente) continuamo a chiamare Firenze; e che infine la via più giusta per l'espansione moderna è la piana che si apre a ponente in direzione di Prato.

Purtroppo, proprio queste semplici indicazioni sono smentite dai fatti. Ogni possibilità di apertura verso la piana di ponente sembra gravemente pregiudicata dai blocchi dei nuovi agglomerati edilizi malamente accostati tra Rifredi e Novoli e fin a ridosso delle Cascine, quasi a tamponare la zona più adatta agli sviluppi presenti e futuri, mentre più lontano, a perdita d'occhio, si intravede l'irrazionale disseminazione di impianti industriali di Sesto e di Cafenano, in disprezzo a ogni principio di ordinata organizzazione. In tutto l'arco settentrionale, nell'ampia fascia che si estende tra i viali e i piedi delle colline, si addensa una fabbricazione intensiva, lottizzazione senza forma né regola, tra Montuichi e il Pellegrino, lungo la via bolegnese, al di là del Campo di Marte, a Governico, in direzione di Serrignano o lungo la via aretina, configurando uno sviluppo a macchia d'olio, che agisce in senso opposto a quello desiderato. Le colline stesse sono cresciute assai, Camerata, Fiesole, Picchio Gherardo, e per poco che uno si sposti, troverà infiltrazioni di vario genere fin sul viale dei Colli, in cima all'Era Canina, eccetera eccetera. Un addensamento massiccio entro limiti sempre più insufficienti, una sconsiderata proliferazione edilizia: si ha la netta sensazione che l'ammirevole equilibrio strutturale di Firenze è giunto assai vicino al suo tramonto. Come in tutte le città italiane anche qui, da un lato, si tenta di salvare il patrimonio ambientale e naturale, e dall'altro non si riesce a creare nuove realtà moderne funzionali e al posto giusto, convulsa e incoerente, dimensionata, distribuita e attrezzata. La città nuova cresce soffocando l'antica, il magnifico edificio tende a debordare di straordinaria fuori da uno spazio e da una struttura che non può più reggere, ci si avvia a una saturazione pericolosa che aggrava tutti i problemi e ne rende sempre più complicata la soluzione: è insomma in atto quella che è stata chiamata la "colmata di Firenze".

La situazione della città, dopo anni di amministrazioni poco responsabili e un lungo periodo di regime commissariato, si può riassumere con una frase: a diciassette anni dalla fine della guerra Firenze non ha ancora un piano regolatore operante. Svanite le speranze fiorite dopo la Liberazione, anteposta la ricostruzione delle zone distrutte all'impegno della pianificazione generale, rimasto lettera morta un primo e abbastanza bene impostato piano di massima del 1951 (nemmeno mai arrivato a Roma, e misteriosamente sperduto in qualche cassetto), il nuovo piano regolatore veniva redatto alla fine del 1957 e adottato dal commissario nel maggio del 1958. L'esame da parte del ministero dei Lavori Pubblici durò oltre il pensabile, e quando il piano venne restituito al Comune nel marzo del 1961, pochi giorni dopo la formazione dell'attuale amministrazione di centro-sinistra, rimanevano appena due mesi prima che scadesse le norme di salvaguardia: termine ovviamente del tutto insufficiente perché vi si potessero apportare le notevoli modifiche che il Consiglio Superiore aveva prescritto. Oggi, le norme di salva-



Firenze. Le Cascine ai primi anni del secolo.

IL GIARDINO D'EUROPA

LA COLMATA DI FIRENZE

DI ANTONIO CEDERNA

guardia sono scadute da quasi un anno e l'amministrazione, grazie agli sforzi dei suoi membri più responsabili, mentre resiste con successo alle spinte della speculazione e alle pressioni interne ed esterne, riuscendo talvolta a reprimere gli abusi più vistosi, sta affrettando i tempi per l'elaborazione definitiva, in modo da predisporre uno strumento culturale in regola e tecnicamente capace di garantire a Firenze un avvenire meno oscuro.

Per dare un'idea dello sforzo che l'amministrazione deve compiere, accenniamo sommariamente ai criteri del piano del '58 e ai principali avvenimenti che hanno gravemente compromesso gli sviluppi della città. I pregi del piano del '58 erano principalmente due. Primo: il progetto, grosso modo sull'area dove ora c'è l'aeroporto di Peretola (e quindi nella direzione di ponente) di un grosso centro commerciale, dotato di determinati servizi e impianti pubblici, detto "Porto", perché situato presso il punto di arrivo e scarrico delle principali vie di affluenza alla città. Secondo: la creazione di un asse viario da ponente a oriente, in buona parte da sovrapporsi al tratto della ferrovia Firenze-Roma (che taglia e sbarra la città longitudinalmente), tale da raccogliere le provenienze della zona del "Porto", e facilitare lo scorrimento del traffico veloce tangenziale al centro storico, con pochi scali nel corpo della città. I difetti del piano erano di gran lunga superiori ai pregi: primo fra tutti, come abbiamo visto, l'errore imperdonabile per una città chiusa in ristretti confini amministrativi, e che solo nell'integrazione funzionale con il territorio e la regione ad essa economicamente interessata può trovare la sua giusta dimensione moderna, articolando i propri problemi e le proprie esigenze con quelle dei comuni vicini. Tutti gli altri errori del piano del '58 discendevano da questa visione miope: le previsioni di sviluppo macroscopico e gli indirizzi di fabbricabilità nelle poche aree residue entro l'ambito comunale, la gravi-

tazione di tutti i pesi umani, edilizi e di traffico sul centro storico, la dimenticanza delle più importanti attrezzature collettive, la norma dei duemila metri cubi per ettaro con cui si pretendeva di regolare l'edilizia in collina e che invece avrebbe dato il via all'edificazione indiscriminata, distruggendo l'economia del suolo e i rapporti esistenti fra agricoltura e tessuto urbanistico. (Non sfuggono alcune affinità colla vicenda di Roma. Anche a Roma il piano confezionato dalla giunta clerico-fascista aveva ratificato la scomparsa dell'agro romano sotto un'uniforme corolla edilizia; quanto al piano intercomunale, a Firenze, dove era estremamente necessario e pregiudiziale, non è stato fatto, nonostante un esplicito decreto in proposito del 1956: a Roma invece, dove, data l'enormità del territorio comunale, non era necessario, almeno in prima istanza, è stato fatto, ma solo allo scopo di mandare a monte il piano regolatore comunale redatto da un comitato di urbanisti, rei di non essersi dimostrati succubi dei monopolisti di aree fabbricabili).

Riassumendo, ascoltando quanto ci dice l'architetto Edoardo Detti, assessore socialista all'urbanistica (si contano sulle dita di una mano le città che hanno una persona competente e onesta in quella carica: Firenze, Bologna e qualche altra che adesso non ci viene in mente). E gli autori del piano del '58 non hanno avuto coscienza di operare su un terreno di per sé estremamente elaborato, da un tessuto urbano all'interno e da un ambiente collinare all'esterno, divenuti ormai opera compiuta, suscettibile di pochissimi ritocchi: un complesso cioè da articolare e da alleggerire, e non da opprimere ulteriormente con addizioni massicce e soffocanti. Gli errori degli ultimi decenni hanno fatto di Firenze un sistema accentrato e radiale: era necessario inserirlo in un sistema dinamico, aperto, ampio, per rompere l'accerchiamento e offrire un nuovo campo d'azione al di fuori dei limiti e dei vincoli che una città, indiscutibilmente, pone al divenire della vita moderna. Il progetto di porto commerciale e funzionale a ponente e a distanza, e l'asse di scorrimento tangenziale al centro storico costituivano l'inizio

di una strumentazione a grande scala per lanciare la città al di fuori dei suoi confini: ma la presenza di enormi sviluppi nell'ambito ristretto del comune ha finito con l'agire nel senso contrario, capovolgendo addirittura la tesi che il piano assumeva come fondamento. In conclusione: se il nuovo centro a ponente era un deciso rimedio e una premessa di apertura e di sviluppo lontano, si sono poi stabiliti rapporti sbagliati di sviluppo vicino: si è così invertita la proiezione della città sul territorio, e si è favorito un rifiuto a ritroso e a tenaglia verso il centro storico, su cui viene a pesare tutto il carico delle nuove espansioni.

Intanto, nelle more del piano, Firenze si disgregava. Una politica di acquisizione tempestiva di aree e di formazione di un demanio comunale non veniva nemmeno avviata (le stesse ampie facoltà di espropri ammesse dal vecchio piano del '24 venivano lasciate cadere); la speculazione aveva mano libera soprattutto nelle zone a densità bassa (come nella fascia fuori dei viali), dove, sulla divisione fondiaria a villini e su una rete stradale ottocentesca accumulava vastissimi intensivi; le zone di espansione e gli stessi quartieri di edilizia sovvenzionata sorreggono non pianificati né attrezzati (provocando lo immediato rialzo dei prezzi dei terreni adiacenti); innumerevoli lottizzazioni venivano approvate con metodi sbrigativi e fuori della procedura legale, a fabbricazione chiusa e irreversibile, senza spazi per centri di quartiere o asili, con distruzione del verde; programmi edilizi venivano autorizzati in zone agricole; case minime venivano malamente ubicate in cerca del terreno meno caro, mentre annessi problemi, dalle carceri all'aeroporto, dagli scali ferroviari all'acquedotto, eccetera, venivano rimandati sine die: perfino una raffineria venne costruita in zona destinata a espansione residenziale, senza permessi degli uffici tecnici né di quello di Igiene, sbarando l'angolo più libero di sviluppo occidentale. Una passeggiata in via Masaccio o nel quartiere di S. Gervasio (opera del famigerato ingegner Barbeta, dove almeno il 60% degli edifici è stato costruito in difformità dai progetti approvati) o nell'inversimile

zona di Novoli, può aiutare chiunque sinteticamente a capire cosa vuol dire una città per anni abbandonata al disordine e alla speculazione: anche se non si raggiungono le punte di Roma, degna capitale d'Italia anche in questo.

Due grosse iniziative, tuttavia, possono meglio qualificare il clima generale, e non solo fiorentino, di questi ultimi anni. La prima, mostra con quanta leggerezza e improvvisazione sono spesso affrontati i più importanti problemi urbanistici, la seconda è un'ennesima prova della cronica mancanza di coordinamento fra le varie amministrazioni che presiedono all'attuazione delle maggiori opere pubbliche e dell'allegria indifferenza per le conseguenze che esse possono avere sulla sorte delle città.

La prima iniziativa si chiama Sorgane, dal nome di una collina sulla sinistra dell'Arno, nella zona sud-orientale di Firenze, fra Badia e Bagno a Ripoli, dove, intorno al '53 venne improvvisamente deciso di costruire un grosso quartiere Inacasa per circa dodicimila abitanti. Il progetto scatenò l'opposizione compatta di tutti gli enti tecnici e di cultura, la protesta di architetti e urbanisti, la presa di posizione di personalità illustri (con in testa Berenson e Roberto Longhi), per motivi del tutto ragionevoli: non si stabiliscono insediamenti massicci in zone diametralmente opposte a quelle indicate dagli studi di piano regolatore, che si mandano operi e impiegati ad abitare in zone lontanissime dai posti di lavoro, non si aggira il centro storico con ulteriori attraversamenti, non si tronca l'unità della cerchia collinare con intrusioni di quel tipo, non si agisce senza visione globale dei problemi della città, non si paga 200 milioni in un terreno agricolo che ne vale 20, non si mette il consiglio comunale di fronte al fatto compiuto, non si invocano ragioni sociali quando non si fanno le uniche cose di interesse pubblico che contano, politica delle aree e piano regolatore. Nemmeno l'opposizione della Soprintendenza e della commissione provinciale per le bellezze naturali servì: il progetto fu approvato nel '57 (in consiglio comunale gli unici conseguenti si dimostrarono i consiglieri di Unità Popolare),

ma le complicazioni e i contrasti da esso provocati causarono presto la caduta dell'amministrazione La Pira. Quindi di Sorgane si occupò il ministro Togni, il quale, nonostante la riaccesa opposizione generata su presso che tutta la stampa nazionale, riuscì a spuntarla nel 1960, parzialmente però: il Consiglio Superiore delle antichità e belle arti era riuscito ad ottenere la riduzione a metà del progetto primitivo. La bibliografia su Sorgane è forse la più vasta esistente in Italia su un argomento urbanistico particolare: il che lascia supporre che se tutta l'intelligenza e l'energia che ogni volta si deve impiegare per contrastare faticosamente i progetti funesti, potesse essere usata per scopi migliori, forse anche il nostro diventerebbe un paese civile e moderno.

Anche l'altra iniziativa deleteria si è compiuta nel '60, e si chiama autostrada del sole. Come se ci trovasse nel deserto, esso è stato progettato nell'assoluta ignoranza per le esigenze urbanistiche di Firenze, e il tracciato prescelto è stato il peggiore tra tutti quelli possibili. Infatti, attraversando la piana di ponente di Firenze, tagliando le vie pisane, senese e chianigiana, attraversando la valle della Greve a sud della Certosa, sconvolgendo con grandi rilevati e viadotti (come ancora hanno fatto osservare le associazioni tecniche e culturali) i crinali e le valli che dall'Impruneta scendono verso il corso dell'Enza, per inflare infine la valle dell'Antella, esso descrive esattamente un semicerchio a sud di Firenze, costituendo una cintura accerchiante e ravvicinata che, in parte, sbarra le possibilità di sviluppo della città e in parte, soprattutto, coi suoi mal studiati caselli della Certosa e di Ponte a Ema, favorisce l'immissione radiale di un enorme flusso veicolare di penetrazione e attraversamento del centro storico, i tracciati più logici, come la deviazione a nord di Firenze per la valle del Mugello valle della Sieve, o quello tangenziale a ovest e sud per la senese e la Valdarno, non sono stati nemmeno presi in considerazione. Cintura, eravatta, collare, nodo scorsoio: tutte le metafore con cui è stato chiamato il tracciato definitivo dell'autostrada del sole in prossimità di Firenze corrispondono alla realtà. Se si considera che ad esso fa riscontro il laccio ferroviario, che con i suoi scali e stazioni (Porto al Prato, Santa Maria Novella, Cambia di Marte) soffoca e blocca la città in tutto l'arco settentrionale, ci si rende conto che Firenze rischia davvero di essere strangolata.

Così stando le cose, l'unico dato relativamente positivo, è il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito al piano del '58, e le modifiche e prescrizioni in esso contenute. Approvato quanto c'è di buono nel piano (per un'area commerciale e asse di scorrimento al posto della ferrovia), si stralciano o si respingono le previsioni peggiori. Si condannano l'urbanizzazione massiccia, continua e informe entro l'ambito dei confini comunali, e la mescolanza ibrida di residenze e lavoro nelle cosiddette "zone miste" di espansione, si riducono drasticamente altezze, indici di fabbricabilità e rapporti di copertura, si raccomanda l'elaborazione del piano intercomunale, si prescrive l'adozione di piani particolareggiati per le zone di intervento più impegnative, si eliminano strade, insediamenti e espansioni nelle zone limitate dal punto di vista naturale e paesistico, si riduce della metà l'indice di fabbricabilità in collina, si sancisce la salvaguardia del centro storico e via dicendo: in sostanza, come anche per Venezia, i Lavori Pubblici hanno in buona parte accolto le osservazioni mosse dall'opinione pubblica più qualificata (e dalla Soprintendenza ai Monumenti), offrendo quindi all'amministrazione la possibilità di riprendere il lavoro su basi meno sfavorevoli e di operare alcune scelte urbanistiche di fondo. La situazione di Firenze, come abbiamo visto, è oltremodo compromessa: "drammatica", anzi, come hanno riconosciuto i quattro partiti del centro-sinistra nell'atto di concordare una collaborazione che ha per scopo di eliminare "gli inconvenienti di un'espansione cittadina disordinata, senza piano regolatore, quale è avvenuta fino ad oggi e specialmente negli ultimi anni". In queste condizioni, cosa ha fatto finora la nuova amministrazione, e più ancora, cosa intende fare per favorire la "trasformazione di Firenze e del suo territorio in un centro moderno ed economicamente produttivo, tale da rispondere alle esigenze del futuro"? Qual'è insomma la politica amministrativa, il programma d'intervento deciso dall'attuale giunta? Quali interventi operativi? A queste domande, che riguardano il bilancio di un anno e l'impegno per l'avvenire, cercheremo di rispondere nel prossimo articolo.

ANTONIO CEDERNA