

TERRITORIO

# Il quartiere in una tesi

Michele Raspini ha compiuto uno studio sulla viabilità Milton-Panciatichi

Ha compiuto, per un intero anno, una vera e propria *full immersion* nella realtà del quartiere 5, approfondendone lo sviluppo storico e quello futuro, la situazione attuale.

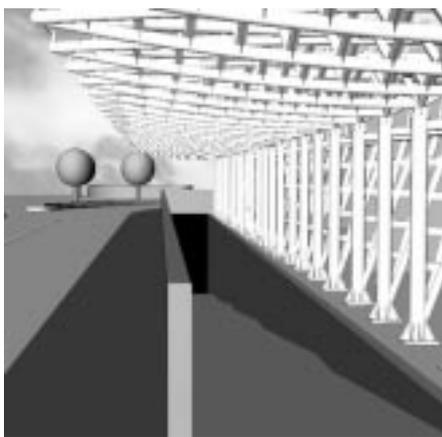
Lo ha fatto per "doveri" accademici, dovendosi laureare in Ingegneria Civile con il prof. Raffaello Lugli presso l'Università degli Studi di Firenze proprio con una tesi su uno degli interventi urbanistici che interessarono maggiormente il nostro territorio: la viabilità Milton-Panciatichi.

Per lunghi dodici mesi ha girato per i vari uffici, raccolto materiali e interviste. Il tutto gli è servito per discutere la propria tesi, di ben 300 pagine, nell'aprile dello scorso anno. È stato un lavoro duro ma che ha dato allo studioso anche grandi soddisfazioni perché Michele Raspini, 27 anni, abita nel viale Corsica e ha avuto così l'occasione per conoscere a fondo il proprio quartiere.

Lo abbiamo incontrato per sapere come ha vissuto questa sua esperienza.

**Signor Raspini, non capita spesso di dover compiere una tesi relativa al proprio territorio. Lei, in particolare, ha affrontato uno studio sulla viabilità Milton-Panciatichi. Come è arrivato alla scelta di questo argomento?**

Ci sono giunto per caso. All'inizio avevo pensato ad un altro tema. Devo dire che il mio relatore, il prof. Raffaello Lugli, mi aveva lasciato la massima libertà. All'inizio non sapevo proprio cosa affrontare. Un giorno, lessi della realizzazione del sottopasso di via Panciatichi-via Reginaldo Giuliani. Venni attratto dall'idea di affrontare un argomento che riguardava proprio il territorio. Mi misi quindi in moto per cercare di trovare qualche informazione. Uno dei primi luoghi dove mi recai furono gli uffici della Italferr, incaricata di progettare il sottopasso. È stato qui che ho scelto definitivamente l'argo-



mento della mia tesi.

**Vuol quindi dire che sono stati i responsabili di Italferr a consigliarla?**

I responsabili di Italferr si sono mostrati subito disponibili nei miei confronti. In particolare devo ringraziare l'ingegnere Paolo Banini che è stato poi anche uno dei miei relatori. Ed è stato proprio parlando con lui che ho deciso di compiere uno studio progettuale relativo alla viabilità Milton-Panciatichi. È infatti questo uno degli interventi più importanti che interessarono il nostro quartiere: una strada di scorrimento urbano a quattro corsie, due per senso di marcia, che collegherà il centro città nei pressi della Fortezza da Basso con via Panciatichi e viale XI Agosto. E questa opera è stata progettata proprio da Italferr per conto del Comune di Firenze al fine di spostare i flussi che interessano la zona intorno alla Fortezza da Basso direttamente fuori dalla città senza pesare sulla viabilità di quartiere.

**Quale obiettivo si è posto in particolare con i suoi studi?**

Il mio lavoro ha avuto come obiettivo quello di valutare e

migliorare l'inserimento della strada di scorrimento all'interno del tessuto cittadino.

Per capire quali sono gli aspetti urbanistici, ma anche di vita quotidiana, che possono essere modificati, ho analizzato i percorsi interni alla zona suddivisi in meccanizzati e non meccanizzati. I percorsi meccanizzati sono stati poi suddivisi in pubblici e privati, mentre quelli non meccanizzati in pedonali e ciclabili.

Finita la complicata fase di analisi ho inquadrato gli interventi urbanistici che possono consentire un migliore inserimento della Milton-Panciatichi in particolare con uno studio di fattibilità geometrica dell'uscita della strada nei pressi di Via Circondaria, con due soluzioni, una su via Sighelle e l'altra su via Cironi al quale si sono aggiunti studi complementari.

**Nella sua tesi lei ha anche elaborato un progetto di copertura a fianco della viabilità.**

La necessità di inserire il progetto di una copertura in ambito pubblico urbano è venuta osservando lo stato in cui versa la maggior parte della periferia fiorentina. Tutti gli interventi di recupero urbanistico

nei paesi europei prevedono la realizzazione di architetture che abbiano una certa valenza estetica oltre che il solo scopo di fruibilità.

Per questo è stata dapprima affrontata un'accurata fase di progettazione architettonica, che ha indotto anche ad una ricerca tra gli architetti più importanti nel panorama mondiale.

**Da tutti questi studi si sarà sicuramente fatta un'idea più approfondita del quartiere?**

Firenze vive attualmente un periodo di grande fermento dal punto di vista urbanistico a causa, non solo degli interventi inerenti al Nodo dell'Alta Velocità, ma anche per tutta una serie di progetti che da anni sono negli obiettivi del Comune. Firenze Nova e Rifredi rientrano molto bene in questo quadro essendo una parte della città importante dal dopoguerra per la presenza strategica di una serie di industrie come la "Nuovo Pignone" e da punti nevralgici nella rete infrastrutturale dei trasporti come la stazione Fs di Firenze Rifredi. Al quartiere 5 si prospetta quindi un futuro molto denso di interventi che prevedono la riorganizzazione della viabilità e delle infrastrutture ferroviarie, rivoluzionarie non solo per la zona, ma soprattutto per l'intera area metropolitana lungo l'asse Firenze-Prato. E tra questi, appunto, la viabilità Milton-Panciatichi.

*C'è una frase che è molto cara a Michele Raspini, riportata da lui stesso all'inizio della sua tesi e che, proprio a fronte di queste grandi trasformazioni urbanistiche, assume un importante significato:*

*«Costruire, significa collaborare con la terra, imprimere il segno dell'uomo su un paesaggio che ne resterà modificato per sempre; contribuire inoltre a quella lenta trasformazione che è la vita stessa delle città».*  
*Da Memorie di Adriano di Marguerite Yourcenar.*

STUDI

## Lo sviluppo del Q.5

In occasione della stesura della propria tesi, il sig. Michele Raspini ha anche affrontato lo sviluppo urbanistico avvenuto nella zona nord-ovest di Firenze dal secolo scorso. Riportiamo qui di seguito una brevissima sintesi dei suoi studi.

Lo sviluppo di Firenze in direzione nord-ovest avviene, prima ancora che vengano saturate le aree comprese fra la terza cerchia di mura ed i "borghi". L'insediamento ferroviario realizzato nella Firenze preunitaria e, in seguito, il piano di ampliamento del Poggi per Firenze capitale, sono senza dubbio le trasformazioni di maggior importanza urbanistica del secolo scorso. L'eredità ottocentesca nel settore nord-ovest non ha, però, caratteri emergenti nell'impianto urbano. Lo sviluppo a nord oltre la ferrovia, ha un impulso con l'insediamento delle Officine Galileo (1908). Il Comune provvede alla formazione di un nuovo piano regolatore edilizio della città e quasi contestualmente, ad un suo approfondimento di dettaglio: il piano del quartiere industriale a Novoli. Predisposto dall'ing.

Bellincioni, il Piano viene adottato nel 1917 e modificato per nuove esigenze dipendenti anche dalla 1<sup>a</sup> guerra mondiale, fino al 1924. Si pone come prolungamento fisico e prosecuzione temporale del Piano Poggi, senza introdurre elementi innovativi. La realizzazione di insediamenti produttivi nella zona dell'attuale Firenze Nova nasce dall'esigenza di tenere questi lontani dalla città vera e propria, quella dell'arte e della cultura, nonché quella dei nuovi quartieri residenziali formati con il Piano Poggi.

La scelta dell'area è motivata soprattutto dalla vicinanza delle stazioni di Rifredi e delle Cascine che avrebbero consentito, con i progettati raccordi ferroviari, un adeguato movimento di materie prime e di prodotti finiti. Nel settore delle infrastrutture viene inaugurata (1933) una delle prime autostrade italiane, la Firenze - Mare. Si pongono così ulteriori elementi per la progressiva accentuazione dei problemi nel settore nord-ovest, che diviene un luogo di transito per accedere dalla città alla nuova via di collegamento veloce su gomma. La Firenze industriale aveva ancora a nord-ovest aree residue, dove continuavano ad attuarsi le trasformazioni concrete e vide realizzarsi nel decennio il suo insediamento più importante, quello della Fiat a Novoli, avvenuto dal 1938 al 1940. Nel dopoguerra, con il Piano del '51, il sistema della mobilità su gomma prevedeva una seconda circoscrizione, tangente al settore nord-ovest lungo il raccordo ferroviario per Pisa e penetrazioni verso il centro di cui una al limite nord delle Cascine lungo il fosso Macinante, mentre una grande arteria per Prato, dividendo la fascia industriale dalla piana si inseriva nella circoscrizione a Castello, con una variante che consentiva da Sesto una seconda penetrazione per via di

Novoli-viale Redi. Previsioni, come si può notare, molto simili a quelle formulate ai nostri giorni. Il successivo piano del 1958 interviene ad edificare, con palazzi in elevazione, parti del quartiere che erano state classificate come di "rispetto" per la loro adiacenza a torrenti e corsi d'acqua. Un nuovo Piano venne adottato nel dicembre 1962 ed Edoardo Detti, assessore all'urbanistica, non mancò di far predisporre contestualmente sette piani di dettaglio per altrettante zone strategiche della città. Due di questi (Novoli e S. Jacopino) riguardavano l'intero settore nord-ovest, costituendo ad un tempo un ulteriore riconoscimento dell'esistenza in esso di due distinte parti della città. Quello che da allora è comunemente chiamato il "Piano Detti", pose Firenze all'avanguardia della cultura urbanistica del tempo. Le vicende urbanistiche dopo l'adozione del Piano Detti, sono quelle della Firenze contemporanea. Il decentramento produttivo da Firenze verso la piana, comincia a prendere corpo prima dell'adozione del Piano del '62 e sotto la spinta del miracolo economico. Quelli che erano borghi agricoli tendono a trasformarsi in piccole città. Il settore nord-ovest si modifica negli usi e nel ruolo urbano più che nell'assetto fisico.

Intorno al 1980 si inizia a parlare di un centro direzionale a Castello, intervento che cambierebbe completamente l'assetto urbanistico della città. Nel Prg del 1985 la proposta Rifredi riguarda la ristrutturazione urbanistica di larga parte delle aree adiacenti all'asse ferroviario con caratteri diversificati sui due fronti: nord-est ambito territoriale con particolari caratteri residenziali, sud-ovest zone urbane con prevalenze industriali e terziarie. Il Prg del '92 dedica una grande attenzione all'area nella quale dovrà sorgere la nuova stazione dell'Alta Velocità: chiara l'esigenza di dedicare una zona molto vicina al centro alle attività culturali in genere, per rendere alla città uno spazio di incontro e comunicazione sociale.

Michele Raspini