

Descrizione sintetica della Piana e delle sue infrastrutture

RICONOSCIMENTI

La ricerca è stata curata da Francesco Alberti (Università di Firenze). Al gruppo di lavoro hanno partecipato Chiara Agnoletti, David Burgalassi e Leonardo Piccini con il coordinamento di Patrizia Lattarulo, Dirigente dell' Area Economia pubblica e territorio dell'IRPET.

Indice

1. La domanda valutativa	5
2. La metodologia	5
3. Analisi e risultanze	5

Abstract

Il territorio della cosiddetta “Piana Fiorentina”, ovvero una vasta zona compresa fra le province di Firenze, Prato e Pistoia, è oggetto di numerose previsioni derivanti dai diversi strumenti di pianificazione territoriale. Tali previsioni appaiono in parte potenzialmente conflittuali. Il contributo cerca di valutare tali conflittualità e restituire un quadro complessivo dello stato della pianificazione nell’area.

The so called “Piana Fiorentina” is a vast area encompassed by the urban areas pertaining to the provinces of Firenze, Prato and Pistoia in the heart of Tuscany’s largest metropolitan area. It has been for a long time the objective of different planning instruments, and the provisions of these instruments appear to be, at least partially, mutually conflictual. These work sets out to analyze the infrastructure framework of the area, trying to evaluate the potential conflicts of infrastructural projects insisting on this territory.

1.

La domanda valutativa

Il presente contributo intende valutare lo stato delle previsioni infrastrutturali che insistono sull’area della pian fiorentina al fine di individuarne i profili di coerenza e le possibili conflittualità emergenti dalla pianificazione territoriale dell’area. A tal fine si ricostruirà lo stato dell’arte della pianificazione territoriale di settore, delle relative attuazioni e delle progettazioni in atto riguardanti il contesto territoriale della Piana Firenze-Prato, con particolare riferimento alle opere e previsioni infrastrutturali e di mobilità.

2.

La metodologia

Analisi sintetica degli strumenti urbanistico-territoriali vigenti nell’ambito territoriale della Piana Firenze-Prato con ricostruzione dello stato delle previsioni e individuazione delle principali polarità funzionali, esistenti e di progetto.

3.

Analisi e risultanze

Ad una visione zenitale e sincronica, l’aspetto che più caratterizza la piana tra Firenze e Prato è dato dalla sovrapposizione dei tipici segni autoreferenziali generati dallo sviluppo economico post-bellico rispetto a un palinsesto territoriale evolutosi con continuità fino agli anni Cinquanta e ancora in parte leggibile nei suoi elementi strutturali, in alcune aree più chiaramente, in altre solo in filigrana:

- il reticolo idrografico, i cui corpi principali, tutti caratterizzati da arginature prevalentemente artificiali, sono costituiti, sul lato pratese, dai fiumi Ombrone e Bisenzio, con il loro andamento sinuoso, e dai relativi affluenti, e verso Sesto Fiorentino e Firenze dalle linee spezzate dei fossi Reale e Macinante;
- il tessuto agricolo, ricco di testimonianze della cultura mezzadrile, ordito sul sistema dei fossi e dei canali alimentati dai corsi d’acqua principali e innervato dalla viabilità su cui si è appoggiato lo sviluppo insediativo; su questa trama si stacca, a sud di Prato, il disegno di un sistema territoriale costituito dalla Villa medicea di Poggio a Caiano e dall’annessa tenuta, imperniata su una grande fattoria (Cascine di Tavola - oggi sito ANPIL);

- le zone umide, diffuse a macchia di leopardo e oggi sottoposte a tutela, alcune di origine naturale (testimonianza del paesaggio originario della piana), altre invece artificiali, formate nelle aree già impiegate per attività di escavazione (per lo più in prossimità dell'Arno; l'esempio più significativo è l'area dei "renai" a Signa) o come elementi di compensazione idraulica e ambientale (è il caso, fra gli altri, dello stagno di Focognano, a ovest dell'Osmannoro, che ospita un'oasi faunistica del WWF).

Da questa struttura si staccano in modo netto i tracciati delle principali infrastrutture di trasporto, realizzati a partire dalla seconda metà dell'Ottocento per quanto riguarda la rete ferroviaria e un secolo più tardi per quanto riguarda il sistema autostradale, la cui conformazione in rilevato costituisce un forte elemento di segregazione territoriale che si interpone fra la piana, i centri urbani di riferimento, i rilievi settentrionali e l'asta fluviale dell'Arno. Con andamento est-ovest e procedendo da nord verso sud:

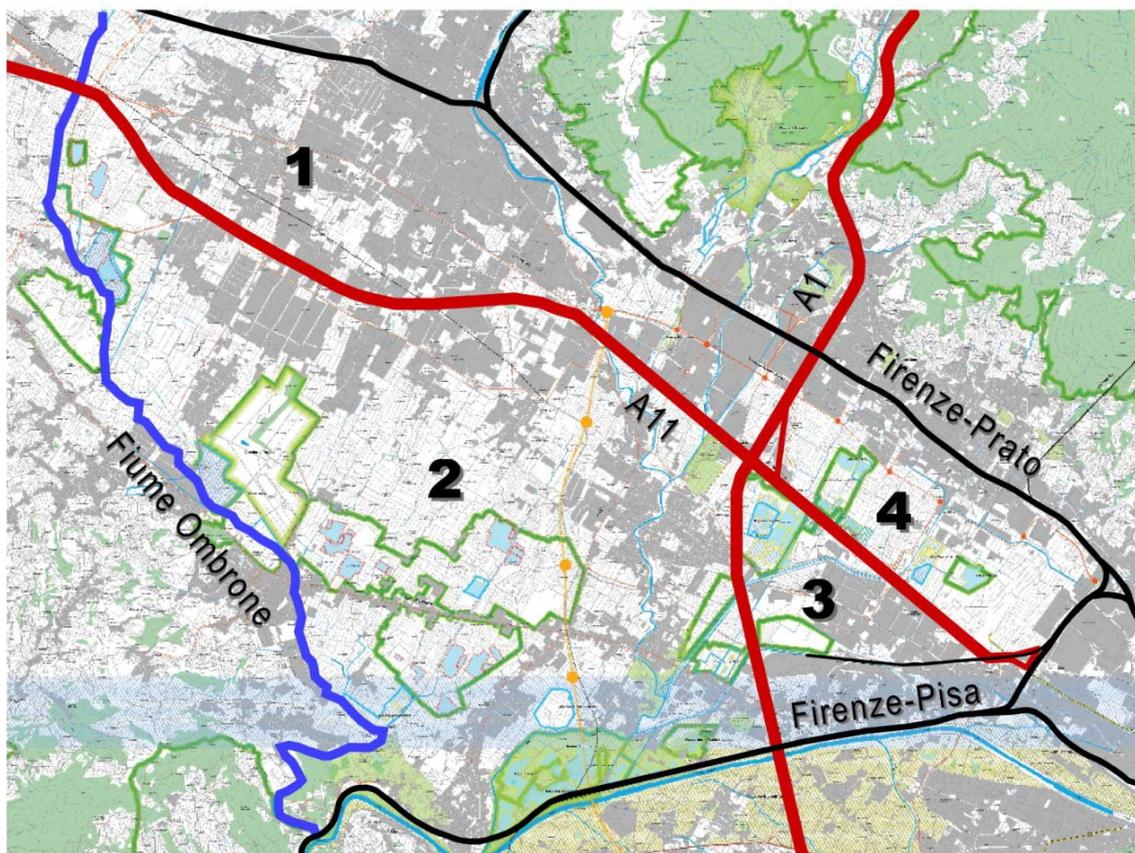
- la ferrovia Firenze-Prato (il cui tracciato originario è stato raddoppiato a cavallo della prima guerra mondiale con la prima tratta della Direttissima Firenze-Bologna), che separa il centro di Prato dalle pendici del Monte Calvana e taglia i centri urbani di Calenzano e Sesto Fiorentino dalle loro espansioni più recenti a destinazione prevalentemente produttiva;
- l'autostrada Firenze-mare (A11), che con la Direttissima definisce una fascia che si è andata progressivamente saturando, con la parziale eccezione di un lembo di piana a sud dell'abitato di Sesto Fiorentino compreso tra l'autostrada del sole e l'aeroporto A. Vespucci;
- la ferrovia pisana -quadruplicata negli anni '90- che nel tratto Cascine-Signa costituisce l'argine artificiale in destra d'Arno con radi e limitati varchi di accesso all'ambito golendale, mentre nel suo raccordo con la Firenze-Prato "chiude" la piana sul lato di Firenze;

con andamento nord-sud:

- l'autostrada del sole (A1) che divide il bacino territoriale di influenza diretta dei Comuni di Firenze e Sesto Fiorentino, da quello di Campi Bisenzio-Calenzano e Prato.

Dall'incrocio di tali infrastrutture lineari deriva una suddivisione della pianura compresa tra Firenze e il fiume Ombrone (oltre il quale si estende la provincia di Pistoia e la pianura agricola assume i connotati di un distretto agricolo-industriale specializzato nel settore del vivaismo) in quattro macro-aree, fisicamente comunicanti fra loro e con l'esterno -a est con l'abitato di Firenze, a nord con le colline, a sud con le sponde dell'Arno- attraverso un numero limitato di varchi artificiali, ponti o sottopassaggi. Al loro interno, le quattro macro-aree presentano gradienti di naturalità estremamente diversificati, tendenzialmente crescenti procedendo da est verso ovest nelle aree a valle dell'autostrada A11 e nel verso opposto in quelle a monte, tanto che il rapporto fra costruito e spazi liberi risulta sostanzialmente invertito rispetto all'asse trasversale rappresentato dall'A1: sia in termini assoluti che relativi le aree libere si concentrano infatti, a ovest dell'Autosole, nel settore meridionale (piana di Prato) e ad est nel settore settentrionale (piana di Sesto). Le parti urbanizzate -formatesi per espansione dei centri principali, per addensamento lungo le direttrici territoriali, in modo diffuso o per comparti (ma sempre, a dispetto dell'apparente casualità, sulla base di piani urbanistici)- appaiono ovunque estremamente disordinate e con una qualità edilizia mediamente scadente.

Figura 1
LE GRANDI INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITÀ SI SOVRAPPONGONO AL TERRITORIO DIVIDENDO LA PIANA FIORENTINA
IN QUATTRO MACRO AREE
(Base: cartografia Laboratorio progettuale Parco della Piana)



L'ultimo tentativo, ad oggi, per costruire un quadro di coerenza allo sviluppo di tutta l'area è stato nel 1990 lo Schema strutturale, documento che conclude una lunga fase di coordinamento regionale degli interventi di pianificazione per il sistema territoriale Firenze-Prato-Pistoia.

Le profonde trasformazioni, in parte riconducibili allo stesso Schema, che da allora hanno interessato il territorio non sono comunque riuscite a generare quell'identità metropolitana sottesa alla proposta generale.

Molti "vuoti" si sono col tempo riempiti, da un lato riducendo il sistema degli spazi aperti che avrebbe potuto fare da telaio all'insediamento metropolitano, dall'altro aumentando la congestione.

A crescere, in particolare, sono state le superfici occupate da attività produttive, terziarie e commerciali: il distretto dell'Osmannoro a cavallo dei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio; i "macrolotti" I e II di Prato, le aree industriali a nord di Campi e a sud di Calenzano, che si fronteggiano ai due lati della ferrovia. Si sono poi realizzate le previsioni relative alle grandi infrastrutture "puntuali" - la conferma dell'aeroporto di Peretola, l'interporto di Gonfienti, gli impianti di smaltimento dei rifiuti di Case Passerini, il "polo tecnologico" delle Ferrovie all'Osmannoro (sia pure quest'ultimo con una superficie significativamente ridotta rispetto alle ipotesi ancora in campo alla metà degli anni '90) - che rappresentano all'interno della piana altrettante *enclave* impenetrabili, in aggiunta alle barriere lineari dei rilevati ferroviari e

autostradali. Le previsioni relative ad altri “capisaldi” del sistema insediativo, tramandatesi nei vent’anni successivi allo Schema strutturale attraverso i piani comunali, sono invece ancora oggetto di discussione - il polo direzionale di Castello, di cui è in fase avanzata di realizzazione “solo” lo stralcio relativo alla Scuola sottufficiali e alle residenze per l’Arma dei Carabinieri - o si sono realizzate in modo parziale - il polo scientifico dell’università a Sesto Fiorentino.

A parte la ferrovia e le autostrade nazionali, le infrastrutture lineari -soprattutto quelle destinate al trasporto pubblico- sono rimaste arretrate rispetto al processo di urbanizzazione che avrebbero dovuto supportare. Tanto è vero che le ritroviamo quasi tutte, sia pure con alcune modifiche rispetto allo Schema strutturale, negli elaborati di progetto del Piano regionale della mobilità e della logistica del 2003 e negli strumenti di pianificazione e atti di governo del territorio dei comuni interessati. Di queste:

- la viabilità longitudinale Prato-Firenze, in prosecuzione della “strada declassata” è stata costruita, in parte, a due anziché a quattro corsie; il tratto tra Capalle e Via dell’Osmannoro è in costruzione, mentre è ancora in sospeso quello da Via dell’Osmannoro alla stazione di Castello;
- l’asta trasversale di collegamento fra l’interporto di Gonfienti e la Firenze-Pisa-Livorno (di cui negli anni ‘90 viene completato il “lotto 0”, all’innesto con la circonvallazione ovest di Firenze), dopo aver attraversato diverse fasi progettuali sembra prossima alla cantierazione sotto forma di autostrada - e come tale è stata inserita nello Scenario 0 (bretella Prato-Signa); il progetto è però privo della prevista interconnessione diretta con l’A11, per la quale occorrerà attendere il potenziamento a tre corsie del tratto Firenze-Pistoia;
- il collegamento longitudinale che dovrebbe svilupparsi a nord del polo tecnologico delle ferrovie e a sud di Campi in posizione intermedia tra la Via Lucchese e la Via Pistoiese e innestarsi sulla Prato-Signa non è ancora stato finanziato, ma, rispetto allo Schema strutturale, dovrebbe, secondo i piani, proseguire fino ai viali di circonvallazione di Firenze con un tracciato parallelo alla ferrovia Cascine-Porta al Prato (nell’ambito di una lottizzazione privata su aree ex ferroviarie a Porta a Prato ne è stato realizzato il tratto finale -700 m- con caratteristiche di strada urbana a due corsie);
- l’asse di collegamento fra i macrolotti industriali di Prato e Campi Bisenzio è stato completato per la parte pratese; il raccordo con Campi è invece subordinato al progetto della bretella Prato-Signa, su cui è previsto uno svincolo.

L’idea del parco centrale metropolitano come cuore verde della conurbazione a ovest di Firenze e “cerniera” fra i sistemi ambientali dell’Arno e delle colline, che rappresentava l’elemento più interessante e innovativo dello Schema strutturale, ha prodotto in questi ultimi decenni studi interessanti e un primo stalcio progettuale -bloccato a seguito della proposta di ampliamento dell’aeroporto Vespucci- ma assai pochi interventi concreti, se paragonati ai ritmi dello sviluppo edilizio e all’estensione della piana. Indubbiamente essa ha comunque esercitato un’azione frenante allo sviluppo insediativo, che trova riscontro negli obiettivi di tutela delle aree agricole fissati dagli strumenti della pianificazione territoriale approvati dopo la riforma della legge urbanistica toscana del 1995 e dai vincoli imposti dai piani comunali – in particolare a Prato.

Quanto al parco fluviale dell’Arno, gli interventi più significativi sono la realizzazione della ciclopianta tra le Cascine e Signa, il parco “Chico Mendez” a San Donnino, e, soprattutto, i primi due lotti (per un totale di 70 ettari) del progetto di recupero ambientale dell’area dei “Renai” a Signa (270 ettari) sotto forma di parco acquatico, partito nel 2000 e oggi condizionato dalle interferenze del progetto della bretella Prato-Signa presentato dagli investitori per il project financing.

Come appare chiaro, per effetto di questa crescita sbilanciata a favore delle funzioni più “pesanti” e dell’urbanizzazione scoordinata che ha caratterizzato per molti decenni l’area tra

Firenze e Prato, i problemi della mobilità e della rete infrastrutturale, intrecciati alle esigenze di tutela delle zone agricole e naturalistiche residue, sono diventati centrali non solo per l'efficienza del sistema economico, ma per la stessa funzionalità ambientale dell'area metropolitana e per la qualità della vita degli abitanti.

Figura 2

IL TERRITORIO A CAVALLO DELL'AEROPORTO A. VESPUCCI, TRA FIRENZE E SESTO F.NO, FOTOGRAFATO DA MONTE MORELLO. L'AREA VERDE A SINISTRA È QUELLA SU CUI INSISTE IL PUE DI CASTELLO



Figura 3

L'IMPIANTO DINAMICO POLIFUNZIONALE DELLE FERROVIE ALL'OSMANNORO, INCUNEATO TRA IL FOSSO REALE E L'AUTOSTRADA DEL SOLE

