



*"Niente è immobile in un organismo vivente,
così è la città: non può rimanere ferma,
e se non progredisce torna indietro."*

Giovanni Michelucci

SHRINKING CITIES: LA CONTRAZIONE DELLE CITTÀ, QUESTA SCONOSCIUTA

L'impronta fisica della nostra città, per una miope questione di comodo individuale, tenderebbe progressivamente ad allargarsi, e bene fanno gli estensori dei piani urbanistici a delimitare con precisione chirurgica i limiti del fronte urbanizzato. La nostra realtà dimostra che il congelamento dell'assetto raggiunto non riesce - da solo - a garantire la complessa dinamica di un sano metabolismo cittadino, e la città si svuota

progressivamente di qualificanti contenuti dal di dentro di una asfittica stagnazione. Quando i sintomi del malessere si manifestano in tutta evidenza e in modo persistente, e pur tuttavia si continuano ad ignorarne le cause riconfermando l'impostazione statutaria della città di una decade fa, i processi in corso diventano alquanto difficili da governare e le soluzioni, a meno di palliativi, non solo non si trovano, proprio non si cercano nella giusta

direzione. Il nuovo piano strutturale intercomunale di Sesto Fiorentino e Calenzano è figlio del tempo e mostra tutta la nostra incapacità ad affrontare la sfida epocale della contrazione urbana. Come? Prima di tutto ignorandola, per quanto ancora possa essere possibile: siccome tutto sommato la popolazione non sembra diminuire - all'apparenza i nuclei familiari addirittura crescono o rimangono stabili e l'entropia dell'umana esistenza spingerebbe

continua a pagina 2

A Sinistra: Scandicci, piazzale della Resistenza;
Sesto Fiorentino, ingresso alla galleria Fosco Giacchetti.
Sotto: Firenze, piazza Madonna della Neve ricavata in un
cortile dell'ex carcere delle Murate;
Sesto Fiorentino, il recupero dell'ex manifattura Ginori
a Doccia. La qualità urbana espressa nei confronti delle
immagini non ha bisogno di commenti.

2 REDAZIONE

segue da pagina 1

allo *sprawl* urbano, all'allargamento indefinito dell'edificato - parlare di contrazione potrebbe apparire fuori luogo.

Cerchiamo di capire: alcuni indicatori scientifici messi a punto dagli esperti di pianificazione nell'analisi di città sparse per il mondo occidentale, da Detroit a St.Louis, da Liverpool a Lipsia, da Genova a Venezia, provano a definire le possibili cause di una città in contrazione; è quando si palesa, oltre alla perdita di popolazione, un invecchiamento dei cittadini e la denatalità si mostra come fattore conclamato; è quando la crisi economica arriva ad incidere sullo stile di vita e i problemi sociali e politici avviluppano la comunità; è quando la partecipazione civica tende a regredire nell'individualismo del recinto privato, e quando i fenomeni di diradamento delle funzioni prendono campo per mancanza di interesse, con i contenitori che si svuotano senza immediate speranze di rigenerazione e la densità edilizia si diluisce in termini di vitalità e dinamismo. A dirla con franchezza, sembra in molti aspetti la descrizione impressionante di quello che sta accadendo in punta di piedi, ormai da qualche lustro, in casa nostra: il tessuto produttivo capillare fondato sul distretto della ceramica si è liquefatto causa globalizzazione, alcune funzioni primarie sono state inconsapevolmente decentrate, altre si sono proprio perse (vedi le attività sociali all'interno del Palazzo Pretorio e della Polisportiva di Piazza IV Novembre) e qualche altra si sta rilocalizzando all'esterno; molti negozi di qualità si posizionano solo nelle "fortezze" dei centri commerciali, uscire la sera è diventato faticoso per molti e un dibattito in Consiglio Comunale, ci viene da sorridere di commiserazione di noi stessi al solo pensiero, è qualcosa che non c'entra oramai più quasi niente con la nostra vita. Ci muoviamo solo se, nella perturbazione dello status quo nobile ma raggrinzito, ci toccano un interesse personale come la salute o il portafoglio - tutto legittimo per carità - ma se non è contrazione questa...

Il fenomeno non è uniformemente distribuito e non si propaga a macchia d'olio sul territorio, non si sposta per contagio: se la metropoli di Roma affonda e si contorce nel degrado e nel lamento, Milano vive una nuova prospera stagione di ottimismo, se il Comune di Sesto soffre di uno *shrinkage* per



Scandicci



Sesto Fiorentino

così dire metabolico, quello di Scandicci corre invece su un binario di crescita progressiva. C'è di che meditare. E muoversi però, che è tardi, perché nasce una sorta di inevitabile, anche costruttiva se vogliamo, concorrenza tra paesi, che di energia non ce ne sarà per tutti, non più: se qualcuno sale, qualcun altro dovrà scendere, prendiamone coscienza.

Occorre dunque una nuova politica della città che punti su una campagna acquisti di cittadini per rimpolpare la densità e le funzioni, una comunità attrattiva di imprese e attività e, da oggi, anche di residenti, e questa consapevolezza non si è ancora acquisita. C'è bisogno di abitanti più che di case, di recupero di densità più che di controllo dell'espansione. Occorre una struttura urbana interconnessa a livello pubblico e facilmente raggiungibile, accentratrice di funzioni e soprattutto, massiccia, bella dentro. Cosa offriamo per strappare cittadini agli altri comuni? Cosa mai offre il "dépliant pubblicitario" della città? In altri termini come è immaginata l'ambizione del nuovo strumento di pianificazione e indirizzo, soprattutto per il centro, se pare ricalchi pedissequamente il vecchio piano come se non fossimo già dentro la centrifuga di un cambiamento d'epoca? Abbiamo davvero le mani legate e davvero dobbiamo vivere per forza un declino inesorabile? Il primo piano strutturale di Scandicci impostava criteri di indirizzo tali da favorire l'assorbimento di energia dal circondario nelle forme più varie, e a distanza di anni si può dire che ci sia riuscito indovinando le previsioni. Sesto Fiorentino era considerato invece talmente perfetto e conformato, un modello urbanistico di cui vantarsi nei convegni dei professori, da doverlo conservare intonso per generazioni così come i nostri nonni e bisnonni l'avevano consolidato un po' per volta; tale impostazione si è rilevata tanto ideologica quanto sterile, certo si sono evitate deturpazioni scandalose (anche se il fallimento del "cantiere evento" e la forsennata speculazione di Doccia pesano alquanto sul destino della città) ma in contropartita non si è potuto partorire quasi niente: a tenere l'identità nel congelatore non solo non si generano proposte intelligenti di rinnovo, ma un paese rischia di andare comunque a male.

Quali sono oggi le nostre proposte strutturali per il centro atte a combattere una contrazione sempre più conclamata?

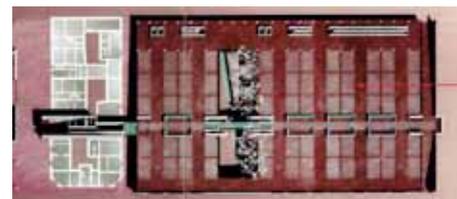
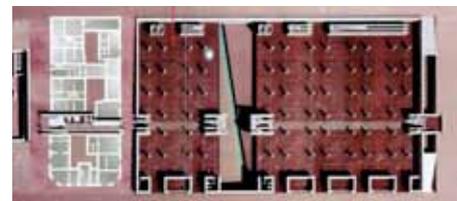


Esiste un'area centrale di ben 7.000 metri quadrati che sembra fatta apposta per costruirci sopra una piastra attrezzata unica nel suo genere in grado di innescare la rigenerazione dell'intera città: un ibrido tra edificio polivalente, grande infrastruttura, mercato, parcheggio e piazza pubblica, con quelle potenzialità attrattive, fasciose e funzionali tali da produrre un impatto di richiamo sulla cittadinanza pari a quello generato a Scandicci con la tramvia.



Sopra: La doppia piazza centrale usata come parcheggio di superficie e area di mercato settimanale.

Sotto: Ipotesi di piazza su due livelli sfruttando il naturale dislivello presente. Dalla tesi di Laurea di D. Donatini e S. Rosati, Università degli Studi di Firenze, 2000.



Coraggio politico e visione lungimirante innanzitutto, e poi realismo per garantire la sostenibilità finanziaria dell'operazione e i giusti ritorni economici per i portatori di interesse, strizzando l'occhio alle catene di grande distribuzione. È ciò che servirebbe, insieme al supporto di tutta la comunità, per rilanciare la vita del centro.



Firenze



Sesto Fiorentino



La fiera del bestiame, ultimo martedì di agosto, in una cartolina d'epoca (particolare)

BARROCCI, BARROCCIAI ED ALTRI...

Sergio Gianclaudio Cerreti

Molto diffusi furono a Sesto, fino alla metà del secolo scorso, i grandi barrocci da trasporto. Telaio, stanghe di traino e cassone a sponde in legno (detto anche "sala"), due grosse ruote a raggiera anch'esse in legno cerchiate di ferro; solitamente trainati da un cavallo da tiro, possibile la presenza di un mulo nel caso di trasporti poveri o particolarmente pesanti.

Spesso di rozza fattura stante il loro uso, potevano essere dotati di un verricello per il ribaltamento del cassone. Non mancava, solitamente apposta su una delle stanghe, la targhetta metallica rilasciata dal comune di appartenenza per consentire l'esercizio del mezzo, con tanto di numero a mo' di targa.

Sotto il cassone, nelle ore notturne era obbligo apporre una lanterna a petrolio per segnalare la presenza del carro lungo strada.

Consentivano al suo possessore - il "barrocciaio" - di trasportare per conto terzi ogni sorta di materiali vili, dal luogo di origine a quello d'uso, sia in paese che nel contado: terra, rena, calcina, pietrame, mattoni, pianelle, legname ed altri materiali da costruzione; ma anche letame, fieno, bestiame di piccola taglia come i maiali, e carbone.

A proposito di questo materiale, prezioso per le abitazioni e per le aziende del tempo, fra i barrocciai c'era chi faceva gita lungo via per venderlo alle famiglie e alle botteghe: che si ricordi, gli ultimi a compiere questo servizio di uscio in uscio in paese furono Guido Dardini e Giulio Pozzi, con licenze comunali di vendita del 1935.

Lo sviluppo, nel corso dell'Ottocento, di una serie di importanti attività manifatturiere sul territorio di Sesto - a fianco della sempre più vasta produzione ceramica della Manifattura Ginori sorsero importanti saponifici, alcune industrie dolciarie e la Torrighiani per la produzione di conserve alimentari (assorbita più tardi dalla Arrigoni) - coniugate alla realizzazione della ferrovia Maria Antonia nel 1848 con le stazioni di Sesto e Castello e all'impetuoso sviluppo urbanistico-edilizio dell'abitato del Borgo e dell'artigianato dagli anni Settanta in poi indusse un rilevante accrescere delle esigenze di trasporto sia di materie prime, sia di prodotti finiti destinati al mercato locale e a quello fuori circondario. Il vettore con maggiore impulso fu quello connesso alla attività della Ginori per il trasporto di legname da Monte Morello destinato ad alimentare i forni di cottura e del caolino dalla stazione di Sesto.

Ciò spinse la crescita del numero dei barrocciai: tant'è che nel 1920 essi superavano il - numero di quaranta operatori e giunsero a costituire la Società di miglioramento fra carrettieri più tardi divenuta Consorzio fra gli esercenti l'industria trasporti con tanto di statuto societario. Fra i fondatori si riscontrano i nomi di Cesare Cecchi, Arrigo Innocenti, Giovanni Nistri, Guido Vannini, Francesco Bicchi.

Altri barrocciai furono i Ceccato, i fratelli Innocenti di Colonnata, Giulio e Quintilio Biagiotti, i fratelli Bossoli



Barrocci di fronte alla Scuola Comunale di Colonnata



L'allestimento della fiera in Piazza del Municipio nei primi anni del '900

di Palanchino, i fratelli Quercioli, Giulio Settesoldi (da Vinicio Tarli, Il barrocciaio).

La loro attività fu regolamentata da norme comunali e di polizia.

Non va ommesso che fino all'inizio del Novecento i barrocciai s'ingegnavano ad arrotondare i loro magri guadagni trasportando persone e bagagli fino a Firenze e nel contado a prezzi inferiori rispetto alle tariffe imposte ai "legni", le carrozze in servizio pubblico.

Fondamentale fu l'affiatamento fra l'uomo e il suo compagno di fatica, cavallo, mulo o asino che fosse. Al termine della giornata di lavoro, tutti i barrocciai seguivano lo stesso rituale: appena nella stalla asciugavano o coprivano l'animale se era bagnato per la pioggia o sudato per la calura e la fatica, poi - prima di pensare a se stessi - lo governavano in modo adeguato perché fosse in forma per l'indomani.

L'ultimo barrocciaio in attività a Sesto, fino al 1975, fu il "Pio'ano", al secolo Fabio Pozzi: celebre popolano dalla battuta pronta e salace per tutti.

Altri mestieri del tempo s'intrecciavano a quello del barrocciaio, tre in particolare: il carradore, per la ripartizione o ricostruzione di ruote danneggiate, o la loro ferratura con la posa in opera del cerchione metallico che le avvolgeva sull'esterno per proteggerle dall'usura dovuta all'andare su strade sterrate o sassose; il maniscalco, cui spettava il compito di forgiare i ferri da applicare agli zoccoli dei quadrupedi quando qualcuno era andato perduto o si era consumato col tempo; il sellaio, per la realizzazione o riparazione di cinghie e finimenti in cuoio necessari all'attacco degli animali del traino alle stanghe del barroccio.

Nelle tre attività, fra l'Otto e il Novecento a Sesto vi furono apprezzate botteghe a prevalente conduzione familiare: i Contini e i Boncinelli fra i carradori, i Donnini fra i maniscalchi, i Giuntini, i Bacci e l'Azzarri fra i sellai, principalmente ubicati lungo la strada maestra per Prato. Mestieri scomparsi, assieme ai barrocci, con la fine degli anni Cinquanta del secolo scorso per il progressivo diffondersi dei veicoli a motore.



Nel prossimo numero:
La fabbrica meravigliosa
La scuola a Sesto
Dialogo con la Regione



La copertina:
Resistenza
Scandicci
© Martino Meli, 2015

Sostituzione edilizia,
Sesto F.no (FI), 2018
Prog.: Arch. M. Meli e
Geom. L. Giannelli
D.L.: Arch. T. Luciani

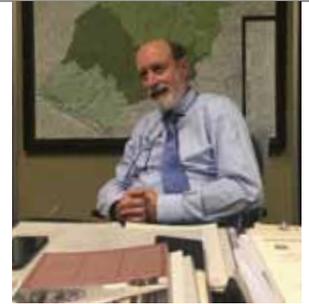
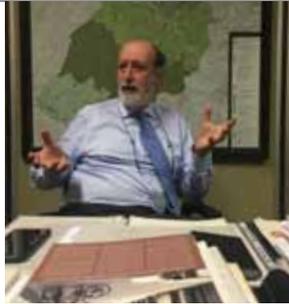


DIALOGO CON L'ARCHITETTO

LORENZO PAOLI

Sesto Acuto incontra il Dirigente del Settore Urbanistica del Comune di Scandicci

Ci accoglie in modo cordiale nel suo ufficio al secondo piano del palazzo comunale in un tardo pomeriggio di gennaio. Abbiamo preparato una serie di domande sulla città; non ci sarà modo di porle, il dialogo parte subito a ruota libera e mette a tema l'esperienza professionale acquisita nell'amministrazione del territorio scandiccese per quasi un quarto di secolo. «Scandiccese è un termine che non avevo mai sentito prima di arrivare qui, nel 1995, io che sono di famiglia di architetti fiorentini, abitanti del centro. Capii subito che questa periferia di Firenze poteva essere un'opportunità per l'architettura contemporanea. Decisi di sposare la causa del servizio pubblico, fu una scelta che mi ha portato molta gratificazione». **Arch. Paoli, qual è il suo metodo di lavoro?** «Chiedo al privato di approcciarsi in modo sinergico al progetto della città, che rimane pubblico. Tu progettista sei interprete di una sinfonia il cui spartito è partorito dagli esiti delle scelte politiche, votate in Consiglio Comunale. Noi dobbiamo essere i garanti dell'armonia di questo suono atteso: non le nego che faccio “revisione” ai progetti più importanti come i professori di composizione fanno nei loro corsi all'università». **Nell'essere responsabile di un settore strategico che analizza tutto da una certa inevitabile distanza, quanto è importante il cambio di scala fino al livello dell'architettura?** «Voi siete un'associazione culturale: bene, vi dico che il progetto architettonico è un atto di cultura, è qualcosa di importante. Senza la buona architettura non si arriva a fare la città dell'urbanistica. Spesso la politica rischia di fermarsi prima, alla pianificazione,



ma ciò non succede a Scandicci, e forse questo è uno dei motivi della buona crescita della città». **Ci interessa proprio questo. Cosa ha permesso questo sviluppo?** «Negli anni '70-'80 Scandicci era solo un quartiere anonimo della estrema periferia fiorentina, la cenerentola dell'hinterland, e chi era del posto quasi si vergognava a dirlo, abitava semplicemente nei pressi di Firenze. Poi, in modo lento ma continuo i fuoriusciti dal capoluogo hanno sviluppato una comune appartenenza facendo crescere il loro senso identitario di convivenza, identità che non poggiava, nemmeno fisicamente, sui campanili; non c'erano. Questa debolezza intrinseca si è rivelata una grande opportunità. La forma dell'*urbs* che adesso tutti possono apprezzare è nata da questa *civitas*. L'appartenenza si approfondisce poi con lo sviluppo della città: chi ha oggi 13 anni è cresciuto con la Piazza della Resistenza negli occhi [la piazza del centro Rogers, n.d.r.], con l'esperienza di quella qualità urbana. Così adesso misuriamo tutti i progetti con la pietra di paragone di quell'intervento». **Parliamone, sentiamo il bisogno di approfondire questa dinamica, adesso Scandicci è il primo centro fuori Firenze.** «In realtà non c'è un “fuori Firenze”: occorre lavorare come sistema metropolitano policentrico, il parcheggio scambiatore di Villa Costanza è la porta di Firenze, non di Scandicci.

Se questo non diventa chiaro a tutti, la visione ristretta del campanile ci renderà solo più sterili. Esiste una polarità centrale e un sistema di polarità secondarie tra loro interconnesse, ognuna con una specificità. Occorre una visione politica della città a lungo termine, occorre una coerenza delle scelte decisionali, direi una continuità temporale delle idee e quindi del programma politico. È ciò che è accaduto qui. È il grande merito della politica e il motivo del successo della città. I grandi piani arrivano però a funzionare concretamente solo se si conosce a menadito la disciplina edilizia di base; e se si fa attenzione ai piccoli luoghi, al dettaglio urbano. E poi il piano deve essere progettato in funzione della sua attuazione concreta. È per questo motivo che molti comuni vanno incontro ad intoppi burocratici ed impasse realizzative, non pongono attenzione al fatto che il piano deve contenere al suo interno i presupposti di una corretta gestione». **Concludiamo con il centro?** «Tutto nasce da una petizione popolare tanto tempo fa, presa sul serio dai politici di allora, e dal mantenimento sistematico dello stesso obiettivo al variare delle amministrazioni: portare un collegamento su ferro in città, proprio nel posto dove ancora la città non c'era e da costruire intorno alla sua stazione per Firenze. Quando fu contattato Richard Rogers per la progettazione del quartiere, prima di accettare l'incarico pose una discriminante chiedendo: “ma il tram arriva o non arriva? Perché se c'è un dubbio non accetto”. La città è stata fatta intorno all'infrastruttura, questa è stata la grande possibilità, con una filosofia programmatica che non ha mai subito deviazioni o cambiamenti. Un buon piano si vede anche da questo: non è un caso che negli ultimi due quinquenni consecutivi non ci sono state varianti al piano urbanistico». Siamo arrivati all'ora di cena, il palazzo comunale è totalmente buio e deserto, arriviamo all'uscita con la torcia del cellulare, l'Arch. Paoli rimane in ufficio. L'impressione che ci rimane è che la grande passione per il lavoro unita a grande competenza e capacità decisionali siano fattori certo non sufficienti ma del tutto necessari per la costruzione di una città con aspirazioni di bellezza. Non è un caso che Scandicci, tra i primissimi nella regione, abbia già adottato il suo Piano Operativo e non si accorgerà del blocco di salvaguardia che molti Comuni toscani andranno invece a subire. Niente viene a caso.

Periodico trimestrale dell'Associazione Culturale A Sesto Acuto

Presidente
Leonardo Mannini

Direttore responsabile
Fabio Scalfardi

Direttore editoriale
Leonardo Mannini

Comitato di redazione
Claudia Cerreti, Leonardo Giannelli, Martino Meli,
Giuseppe Parigi, Giuseppe Puliti, Marco Rendesi, Francesco
Sorisi, Riccardo Tesse, Viola Turini

Ha collaborato a questo numero: Sergio Gianclaudio
Cerreti

Grafica e impaginazione
Francesco Lombardi

Redazione
Via Veronelli, 1/3
c/o Casa del Guidi - Centro Civico 4 - Sesto Fiorentino
www.asestoacuto.org

Stampa
Tipografia Linari di Linari Bernardo S.A.S.
via Luigi Pulci, 10 - Firenze
Finito di stampare nel mese di febbraio 2019

Autorizzazione del Tribunale di Firenze
n° 5975 del 11 Novembre 2014
Distribuzione gratuita

BigMat
HOME OF BUILDERS

**FOCARDI E CERBAI
EDILIZIA S.N.C.**

Via della Querciola, 101 - 50019 Sesto Fiorentino (FI)
Tel. 055 4216405 - Fax 055 4210249

focardi@cerbai@bigmat.it
www.focardi@cerbai.bigmat.it