

Luisa Castelli

## Scarti eccellenti

Intervista a Mariella Zoppi sul piano regolatore di Firenze di Edoardo Detti

“Firenze grigia nella distanza, con il sole dietro di lei e ben ammassata, amabilissima estensione della pianura tiepida e straordinarie groppe ondulate di colline oltre Firenze...” Così la vide John Ruskin da Fiesole, agli inizi degli anni '70 dell'Ottocento. Ancora oggi è una delizia salire a Fiesole a piedi, muovendo da Le Cure, su per via delle Forbici, incassata tra alti muri che proteggono giardini e ville, fino a San Domenico e poi al belvedere. Belvedere impietoso che svela, oltre all'estensione della pianura e alle groppe ondulate, una corona di alti palazzi quasi a tagliare definitivamente la città attonita attorno alla sua cupola da quella sfuggita di mano a qualche scalpellino che si sparpaglia e si aggruma verso sud. “C'è una differenza abissale - diceva Henry James - tra la solennità di un edificio che ascendendo prende fiato, per così dire, tra piano e piano e un altro che si innalza ad un'eguale altezza in tre lunghi ansimi”.

Lo scrittore si avvide della straordinaria capacità del territorio di insinuarsi a Firenze fin dentro le sue vie, i suoi severi palazzi, i suoi costruiti giardini, (le pareti del duomo “restituiscono l'immagine di un qualche poderoso declivio collinare, smaltato da una fioritura rigogliosa”) e al contempo è sedotto da una campagna capace di evitare “la grazia sinistra del pittoresco”. E ancor oggi, al tramonto di una sera tranquilla, chi arriva senza pensarci in piazza della Signoria da via dei Magazzini si trova sotto un fianco di Palazzo Vecchio appuntato nel cielo smaltato e vien voglia di tirarlo giù e riappoggiarlo per terra tanto è lo stordimento che i piani tutti spostati dalla luce provocano ad un'occhiata improvvisa. Pochi metri più in là, arrivando da via dei Cerchi, non più normale è l'amabile sorpresa: all'imbocco della piazza aspetta a cavallo, verissimo e insieme fantastico, Cosimo I°, impaziente di accompagnarci a Palazzo. Se tutto questo non è andato perduto vuol dire che “adagiarsi con disinvoltura nel cuore del passato” - a certe condizioni - è an-

cora possibile. Senza queste condizioni, la città è nascosta dal popolo dei turisti e a loro si nasconde, tanto veloce è il reciproco scontro. Perché il turismo sia una risorsa vera si potrebbe progettare, suggerisce Vittorio Biagini, presidente della Associazione Laboratorio Nuova Buonarroti, una offerta tale da scoraggiare le presenze di un giorno e da costruire un turismo di qualità. “Firenze merita una settimana” potrebbe essere il messaggio per lanciare proposte articolate di approccio alla città e alla cultura fiorentina, in collegamento con le scuole per il turismo e supportate da opportuni incentivi (alloggi, mense, servizi, occasioni formative). Ma, mentre la costosa macchina cittadina mangia se stessa e i giovani abbandonano Firenze, la ricca economia della città è tesa alla conservazione: non investe e non innova. I centri di potere più importanti consolidano la propria rendita di posizione, accontentandosi per l'immagine di operazioni “coloniali”, mirando a confezionare una città inodore, insapore, falso-nuova, colorata e plastificata, in cui trova appunto spazio il turismo ad alta velocità.

E la cultura urbanistica? S'è persa, dice Giuliano Beneforti, per cinque anni assessore regionale, soffocata da un lato dalla clamorosità dell'architettura, dall'altro dall'approccio oggi prevalente che ne fa un aspetto della questione ambientale (visione accolta anche nei principi della legislazione regionale). Ma è un'operazione sostitutiva debole e senza strumenti.

Sono temi e problemi complicati che meritano ancora approfondimenti.

La storia dell'urbanistica a Firenze è più appassionante che altrove, proprio per la perfezione del luogo in cui andava a sperimentarsi e, subito dopo la guerra, visse un periodo di ricerca, dovuto soprattutto alla presenza di Edoardo Detti e alla chiarezza delle sue idee, che val la pena di ricordare più in dettaglio. Ne parliamo dunque ancora («Controspazio» vi ha già dedicato at-

tenzione) con Mariella Zoppi, docente di Urbanistica all'Università di Firenze.

*Il Piano regolatore di Edoardo Detti non può nascere per caso a Firenze, all'inizio degli anni '60, caratterizzato da una forza innovativa inedita. Che cosa ha alimentato le idee e le soluzioni che Detti elaborò per la città e il suo territorio?*

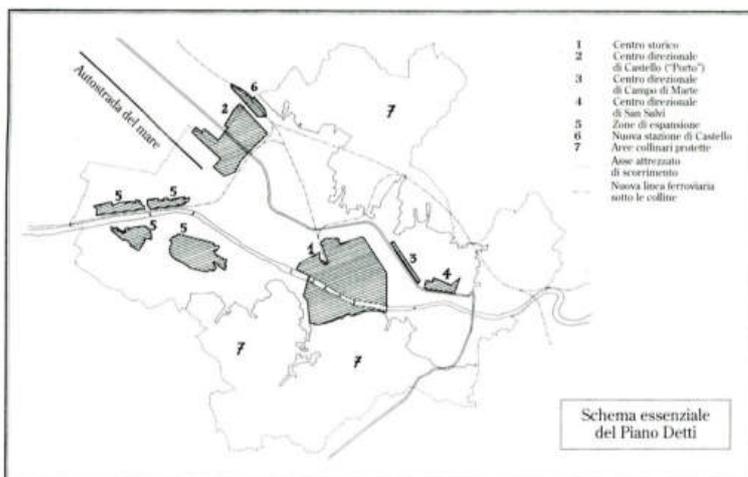
Il Piano nasce durante un'amministrazione di Firenze abbastanza eccezionale: Giorgio La Pira, sindaco-filosofo guardava in giro per il mondo e dipanava una politica coerente alle sue concezioni sull'umanità e la comunità; Enzo Enriques Agnoletti, il vicesindaco, costruiva la concretezza dell'amministrazione, Edoardo Detti, assessore all'Urbanistica, studiava i segreti dell'armonia del territorio; Furno, assessore alla cultura, faceva sì che Firenze volasse alto con le sue proposte culturali (si pensi al "Maggio" espressionista...)

Questo periodo di grande innovazione rappresenta l'esito naturale della temperie degli anni precedenti quando l'eccezionale figura di Carlo Ludovico Ragghianti, presidente del Comitato nazionale di liberazione toscano, era riuscita a creare attorno a sé un gruppo di intellettuali molti dei quali architetti (Leonardo Savioli, Lando Bartoli, Sirio Pastorini, Detti, fra gli altri) che sapevano interpretare e comprendere i problemi della città e le trasformazioni in atto, e sapevano conciliare politica e cultura. La carica innovativa e di sperimentazione nasce quindi da un passato ancor vicino e vivo: il governo del Comitato di liberazione toscano e poi la prima amministrazione eletta democraticamente. È questa che nella sua ultima seduta del 1951 vara il Prg dove le scelte urbanistiche che tormenteranno Firenze per mezzo secolo erano già chiaramente identificate. Per esempio il rapporto tra la città e la sua campagna, la pianura e le colline ancora coltivate.

Nelle sezioni dei partiti il dibattito era incessante, operai, mezzadri, intellettuali, tutti vi partecipavano attivamente. Esisteva un rapporto sociale di integrazione tra un mondo ancora autenticamente agricolo, quello operaio e quello della cultura che stava cercando -in quella eccezionale realtà - uno sbocco per costruire la città per tutti. Non stupisce dunque lo spirito del Piano del '51, con l'indicazione di alcune grandi direttrici sia verso la piana, sia verso il sistema Arno e con la previsione di rafforzamento dei centri di collina come centri di servizi al mondo agricolo. Era un piano intercomunale, un piano quadro, si direbbe oggi, al quale parteciparono anche personalità come Detti e Savioli.

*E dunque la situazione sembra essere ideale per progettare - e anche per realizzare - un Piano così lungimirante quale quello approvato nel 1962.*

Non vorrei fare la mozione delle nostalgie. L'intuizione di partenza ancora valida di quel piano, è che Firenze è una città a incastro: ogni operazione di riordino può funzionare solo a condizione di facilitare una serie di spostamenti di ciò che esiste. All'interno di questa visione stanno gli obiettivi tutti considerati della medesima importanza: colline e centro storico rientrano nello stesso disegno di conservazione; la nuova edificazione e il recupero delle vecchie parti di città procedono di pari passo (vedi i progetti allegati al Piano); la ricostruzione residenziale è vincolata alla ristrutturazione industriale (gli spostamenti delle aree industriali sono trattati nel Piano con grande attenzione, prevedendo la necessità di piani di



lottizzazione o particolareggiati di controllo sulle relative operazioni); e infine Firenze è naturalmente legata al mondo collinare con le sue campagne e le sue ville.

L'asse attrezzato est-ovest è la struttura portante dell'attraversamento di Firenze (e quindi elemento di viabilità) ed è il supporto della serie di centri direzionali. A partire da Rovezzano, San Salvi (vecchio manicomio), Campo di Marte, arriva al centro storico attorno al nodo di piazza della Libertà, punto di penetrazione della via Bolognese e della via Faentina. L'Asse passa quindi per la Fortezza da Basso, gira attraversando il Mugnone, taglia la zona Novoli, al centro della Fiat e sbocca al cosiddetto Porto, nuovo centro direzionale, ove sono previsti l'Università tecnica, pensata per i paesi in via di sviluppo (si ricordino gli Incontri del Mediterraneo) e gli edifici pubblici. Questo nuovo centro diverrà il cuore amministrativo della città, servito dalla stazione di Castello, proiettato verso il sistema Firenze-Prato-Pistoia, successiva-



## Piano regolatore della città di Firenze



ESISTENTE	
Autostrada Firenze-mare	
Comunicazioni principali	
Comunicazioni secondarie	
Comunicazioni turistiche	
Comunicazioni ferroviarie	
Parchi ferroviari	
Nucleo urbano	
Aree coperte da industrie	
Aree a destinazione industriale	
Campi sportivi	
Giardini e parchi	
PROGETTO	
Comunicazioni principali	
Comunicazioni secondarie	
Comunicazioni turistiche	
Comunicazioni ferroviarie	
Parchi ferroviari	
Zone residenziali di completamento	
Zone residenziali estensive	
Zone residenziali semintensive	
Zone industriali	
Verde pubblico e campi sportivi	
Zone ospedaliere	

Marcello Fabbri

## La geniale diversità di Edoardo Detti

La funzione e l'importanza di Edoardo Detti nell'ambito della cultura urbanistica italiana non sono state ancora pienamente messe in rilievo, nonostante i recenti, positivi contributi. Ma è argomento impegnativo complesso, che ci riserviamo di affrontare adeguatamente; nell'economia di questo numero proponiamo intanto questi cenni al PRG di Firenze, sulla sua "anomala" e geniale diversità.

La proiezione di un'immagine storica verso nuove proposte di funzionamento urbano-territoriale, è il fondamento del piano regolatore di Firenze, di Edoardo Detti (con L. Bartoli, A. Giuntoli, S. Pastorini, G. Sagrestani, L. Savioli).

Siamo nel 1952. Ancora non è esploso il processo espansivo – il "boom" – che romperà tradizionali confini ed equilibri. Ma il piano già lo prevede e propone gli strumenti per un controllo "flessibile", anche se era ancora agli inizi il grande sviluppo automobilistico che produrrà il grosso nodo autostradale alle porte della città.

La funzione di cerniera tra il nord e il sud era affidata a una soluzione del problema ferroviario, eliminando la divisione in due parti del centro: con un tracciato di transito, pur senza rinunciare alla stazione di Santa Maria Novella (topos architettonico e urbanistico della moderna immagine urbana), la struttura della città si prolungava lungo un asse lineare verso Prato, tendente a congiungere i due insediamenti. Nell'integrazione lungo una direttrice, fra aree industriali, residenze e fascia pedemontana retrostante, era evidente l'impostazione lineare utilizzata come fattore di dinamicità che permetteva uno sviluppo urbano senza comprometterne l'assetto storico.

La flessibilità operativa, concettuale e di metodo si avvaleva quindi delle implicazioni dinamiche di una linearità della struttura urbana, da realizzare progressivamente e con decisioni adeguate alla evoluzione complessiva, urbanistica, sociale ed economica. Si aveva qui l'immagine di una "città-regione" ante litteram che rifiutava la nuclearità statica della città-giardino per coinvolgere, in un'immagine proiettata in una rotazione dinamica, le direttrici territoriali. Ciascuna con una propria individualità: la città lineare industriale verso Prato; la città fluviale verso Signa (Pisa e Livorno); il centro urbano consolidato; tutte ruotanti intorno al perno della zona industriale esistente (Rifredi) che veniva così "nobilitata" da periferia a cuore del sistema urbano. La storia della città era assunta dal piano in tutta la complessità del suo percorso e non solo entro il perimetro – fisico e temporale – dell'antico, dei monumenti, del luogo comune. La proposta precedeva – e sostanziava – quella che sarà poi la politica dell'Amministrazione Comunale (sindaco Giorgio La Pira, Detti assessore all'urbanistica), con il recupero produttivo e sociale del patrimonio industriale fiorentino (la sola strada per dare alla città nuovi caratteri individualizzanti e contrastarne la degradazione a merce turistico commerciale).

L'immagine a tre direttrici era "ancorata" all'ambiente con un tessuto di percorsi "a maglie" che legavano fra loro i luoghi del territorio collinare e i centri della pianura, immettendosi nella struttura urbana.

L'originalità nel disegno della forma urbana era perciò compresa in una proposta di organizzazione dell'ambiente paesistico; la cultura urbanistica abbandonava l'ambito edilizio e "cittadino" e si dedicava con pari attenzione alla configurazione di un'immagine diffusa. La campagna non era più un vuoto, un indistinto "verde agricolo", nel quale era accampata la città con tutte le sue articolazioni funzionali, ma un insieme di insediamenti e di forme naturali trasformate dall'uomo esattamente come gli elementi urbani; quindi gli uni e le altre andavano ricondotte ad esprimere un reciproco rapporto. A questi risultati Detti poteva pervenire prima di tutto per l'eccezionale equilibrio fra città e campagna ancora sussistente nel rapporto fra Firenze e il suo territorio; ma anche perché, in questa situazione data, rifiutava sostanzialmente lo strumento dello zoning: l'articolazione in zone funzionali era secondaria rispetto alla logica della forma urbana che guidava il ragionamento e lo ricollegava alla morfologia collinare. Nella critica ad uno dei canoni dell'urbanistica razionalista, il piano di Firenze anticipava le ricerche con le quali si affrontavano i problemi di assetto del territorio a più ampia scala, nel decennio seguente.

mente identificato con *la città della piana*. Dirompente, tanta è la paura che suscita, è l'idea che l'asse attrezzato utilizzi una ferrovia interrata sotto le colline, con una emersione nel centro direzionale di Castello, stazione che ha un braccio di ingresso a Firenze sia su Porta al Prato, sia su Santa Maria Novella. Va ricordato che la qualità che contraddistingue questo Piano (vedi, ad esempio, la politica di mantenimento della residenza nel centro storico) si afferma prima di ogni altra sperimentazione in tal senso, prima degli interventi a Bologna, contemporaneamente agli enunciati della carta di Gubbio; è insomma un vero compendio delle elaborazioni più avanzate del dibattito urbanistico di quel periodo.

*C'è qualche episodio significativo che può essere in sé una storia dello scontro tra cultura del Piano (e che Piano!) e quella del proprio "particolare"?*

Uno dei tanti è il caso università. Il Piano del '62 prevede la realizzazione nella piana di una università tecnica molto particolare. Particolare perché immaginata come polo di apertura e contatto con il Mediterraneo, di accoglienza e di incontro tra popoli e culture, luogo ove si possano insegnare tecnologie e varie discipline di reciproco e comune interesse per i rapporti internazionali che Enrico Mattei e La Pira stavano costruendo.

Nel '70 viene bandito un concorso internazionale con l'idea di affiancare alla università del centro storico una nuova struttura, ognuna in grado di accogliere ventimila studenti, dimensioni giuste, controllabili. Vince il progetto "Amalassunta" di Detti e Gregotti: il primo cura la parte urbanistica di inquadramento e lottizzazione, il secondo la parte delle architetture: cinque grandi dita che si allungano nella piana. Detti in quel periodo amava questa forma di segni decisi sul territorio, proprio per la volontà di collegare idealmente e concretamente la collina con la piana. Ma allo stesso tempo, quella dell'università è, per Detti, l'occasione per rivedere *platonicamente* il suo Piano del '62: revisione del sistema asse attrezzato/territorio, del sistema dei centri direzionali (accompagnato da una analisi tipologica sul centro storico), valorizzazione di un sistema museale messo in relazione con quello dell'università, del verde, della residenza studentesca che avrebbe potuto trovare accoglienza nel centro storico, recupero di aree come quella del gazometro, delle officine di Porta al Prato con la stazione Leopolda, del sistema dei Macelli, revisione della viabilità, recupero del lato nord dell'Arno, arretrando rispetto al fiume le previsioni residenziali delle Piagge che risultavano in aree al-

luvionabili. Insomma una verifica degli elementi nodali del Piano in un'operazione di aggiornamento attorno all'idea della grande urbanizzazione a verde della piana che, a partire dall'università, termina con il progetto di uno stadio territoriale quale testata nel comune di Sesto.

Ebbene il concorso viene contestato subito a livello internazionale (*A Florentin Fiasco* è il titolo di «Architectural Design» perché pochi erano stati i partecipanti). Non solo: il Consiglio comunale di Firenze vota di non accogliere nel suo territorio questo nuovo pezzo di Università, forse per preservare l'aeroporto di Peretola, altrimenti da dismettere, accogliendo una mozione presentata dalla Dc. È il Comune di Sesto che si dichiara disponibile a destinare aree al nuovo insediamento.

Inizia una catena di intricate vicende. In realtà non si vuole impegnare la piana ove premono interessi fortissimi: è l'ultima area da *depredare*. Dopo la morte di Detti e l'allontanamento di Vittorio Gregotti, la costruzione della nuova università si lega idealmente e culturalmente al progetto Fiat-Fondiarina e propone un'urbanizzazione di tutta la piana fra Firenze e Sesto.

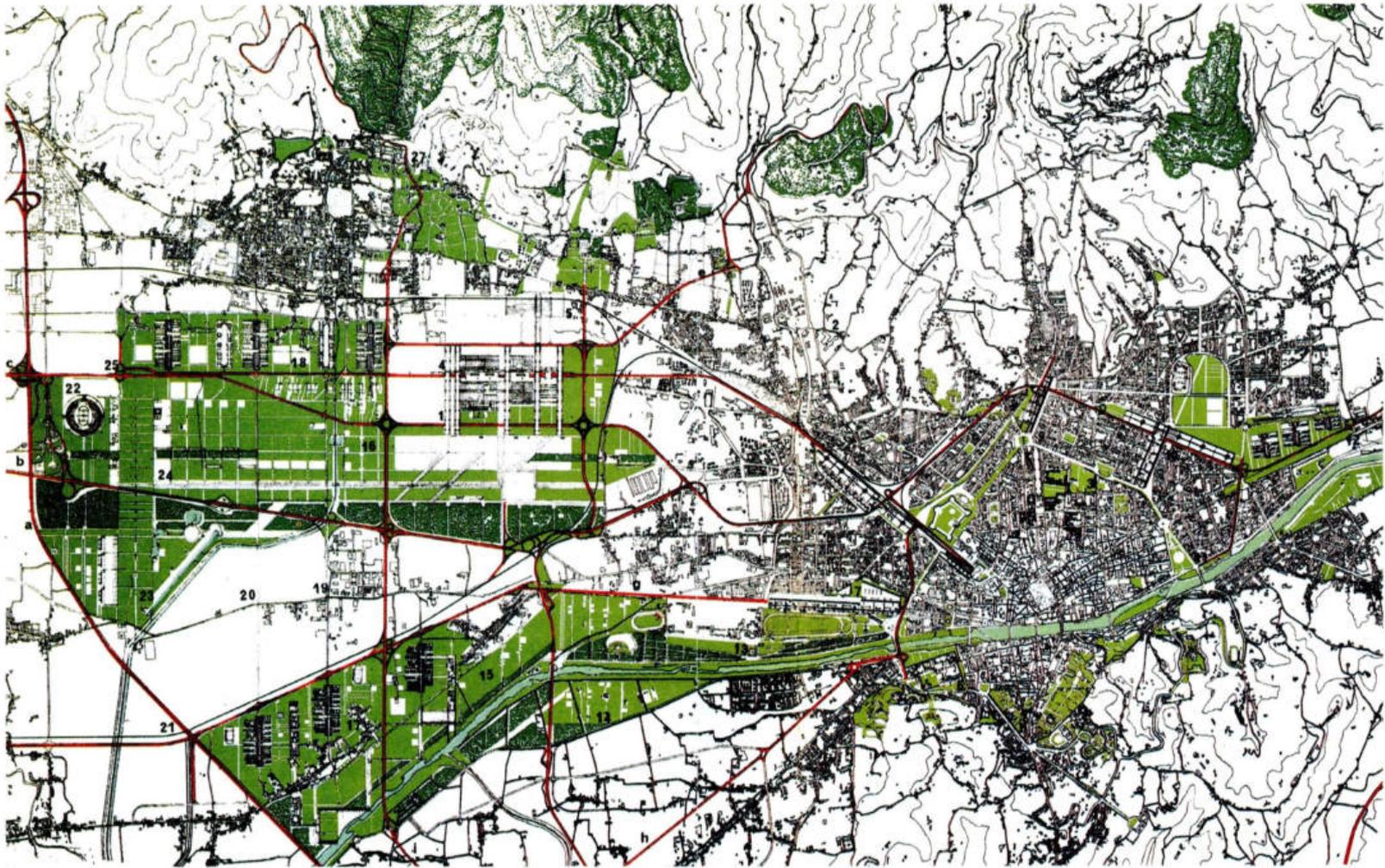
Caduta l'idea di accendere un polo scientifico-culturale organicamente collegato al Mediterraneo, cadute prima tre dita, poi tutta la mano, una università, che non ha nulla a che vedere con quella di Detti/Gregotti, è in fase di costruzione nel Comune di Sesto: diverso il disegno, ridotte le dimensioni (5000 studenti)...un'altra cosa.

*Ed ora il "grande scarto" del Piano di Detti. Quali circostanze hanno potuto scardinare tanta sapienza urbanistica? E come?*

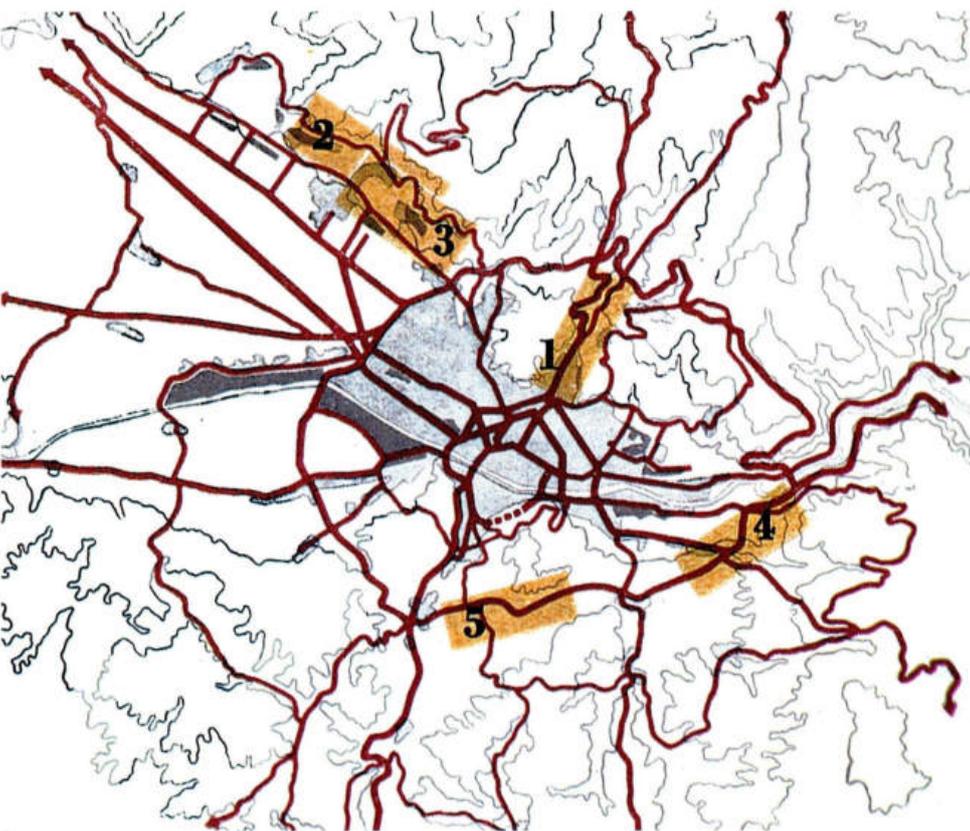
"A me questa città lineare e mi lascia piuttosto freddo" [chi si esprime così è, nel 1972, il sindaco di Prato]. È una reazione che dà conto di una parte delle ragioni che si opposero al piano: limiti culturali, provincialismo, incapacità di prevedere e di oltre-vedere. Ma anche tensioni politiche e campanilismi. Peraltro Detti, già all'epoca, aveva la sensazione di muoversi in una società sgretolata e involgarita, era tra i pochi a pensarla così, a me per esempio, pareva molto strana questa percezione che pure, dopo l'alluvione, doveva dimostrarsi chiaramente.

1964: cambia l'amministrazione comunale, il gruppo degli appartenenti al partito d'Azione che hanno ispirato con la loro cultura quel tipo di governo del territorio, se ne vanno, e l'amministrazione non si identifica più con il suo Piano. La parola d'ordine è: "più espansione, meno vincoli". È in discussione persino quello sul centro storico che viene a malavoglia digerito solo dopo un acceso convegno di Italia Nostra dove vengono denunciate alcune costruzioni permesse se-





1



2

1. Concorso internazionale per la sistemazione dell'Università di Firenze, 1971. Planimetria generale del gruppo Detti-Gregotti.  
 2. Schema dei nuovi tracciati stradali previsti nel Piano regolatore (in rosso) con la distribuzione dei nuovi quartieri residenziali (in grigio). Le zone campite in giallo individuano planimetricamente le panoramiche corrispondenti.



In un recente convegno l'Associazione Industriali, supportata da uno studio di Giuseppe De Matteis, ha rilevato il gap di Firenze in termini di infrastrutture rispetto alle città europee di dimensioni e importanza economica simile. L'aeroporto soprattutto è stato messo sotto accusa: un aeroporto piccolo, senza possibilità di ampliamento e troppo a ridosso della città. La visione intercomunale (oggi definita metropolitana) del piano Detti lo aveva posto tra Prato e Firenze ma, al momento di incassare i finanziamenti ministeriali per l'esproprio dei terreni, fu deciso da Regione, Provincia e Comuni interessati (Firenze, Prato, Campi Bisenzio) di dirottare i finanziamenti fra Pisa e Firenze. Così si chiude una vicenda urbanistica che ha paradossalmente rafforzato (non poteva evolversi altrimenti) il piccolo aeroporto urbano fiorentino.

Ma l'urbanistica, come la storia, come la vita non si fa con lo sguardo all'indietro. Oggi i problemi di Firenze sono altri: il raddoppio giornaliero delle presenze per motivi di lavoro, di studio, di cure rispetto agli abitanti cui vanno ad aggiungersi, sempre più numerosi, i turisti di uno o due giorni (tour Roma-Firenze-Venezia), il traffico supportato da una viabilità ottocentesca; le periferie confuse; le trasformazioni urbane (ex fabbriche, ex servizi generali, ecc.) trattate separatamente dal contesto urbano circostante. Fra poco si apriranno nuovi varchi nella pianificazione complessiva dovuti alla dismissione di un grande patrimonio militare interno alla città, cui si sommeranno le funzioni giudiziarie spostate a Novoli (nuovo tribunale) e quelle della Regione che avrà una nuova sede a Castello. Una quantità di spazi che può essere valutata intorno al 15% dei grandi contenitori esistenti interni al perimetro delle vecchie mura: questa sarà la nuova grande sfida. Saranno gli appetiti turistico-alberghieri, la riorganizzazione dei sistemi culturali, la ricerca di soluzioni miste (case, commercio, ecc ...), ovvero il caso per caso a decidere il destino di questo immenso patrimonio capace di determinare il destino futuro della città? Difficile dirlo, visto che nessun dibattito è iniziato e che ancora stentano ad avviarsi i lavori per il Piano strutturale ai sensi della Legge regionale 5/95, rispetto al quale Firenze è inadempiente ormai da tre anni. Ma poiché non è lecito essere sempre pessimisti, mi auguro che questo *stand by* sia portatore di futuri felici sviluppi per un riscatto urbanistico di Firenze.

### Luisa Castelli Discrepancies in city planning

The literature on Florence is rich in testimony to the harmony resulting from the knowing insertion of nature into the city, and this is surely what struck visitors of the 19<sup>th</sup> century. Even today, in its rare moments of magic, Florence astonishes for the combined reality and fantasy of its spaces: its piazzas and palaces, monuments and alleyways, enough so to make us think that it might still be possible for it to recover responsible control over its territory. One of the most intelligent and innovative studies on how the present and future of the city could have been planned was done in the 1950s and 60s by Edoardo Detti, urban designer and then alderman of the City of Florence; and it is of that study that Urban Design professor Mariella Zoppi speaks.

The "Master Plan" of Florence was drawn up in an exceptionally favourable political and cultural climate. Immediately following the war, the city government was entrusted to a group of personages of uncommon intellectual fibre – Giorgio La Pira, Enzo Enriques Agnoletti, Furno, Detti – while a group of architects working around Carlo Ludovico Ragghianti, then president of the Tuscany Committee for National Liberation, succeeded in understanding and interpreting the problems of the city and the transformations in progress. The innovative and experimental impulse was, therefore, born out of a past still alive and very close. The first democratic administration, elected in the final session of 1951, launched the plan in which Florence's urban design choices had already been clearly identified. A very lively debate was opened on all sides with farmers, workers and intellectuals participating. Detti's plan, indicating several major development directions towards both the plain as well as the Arno River system, foresaw the reinforcement of the surrounding hilltop towns as services centres for the agricultural sector, and the precise objective of building a city for everyone was set. The plan included a series of equally important aims: the preservation of the hilltop towns and of the historic centre, new building and refurbishing of old parts of the city, residential reconstruction bound up with industrial rebuilding, links between Florence and the countryside.

The east/west axis was the supporting structure of the crossing of Florence and of a series of office districts. Its route is as follows: Rovezzano, San Salvi (former mental asylum), Campo

di Marte, piazza della Libertà (historic centre), Fortezza da Basso, crossing Mugnone, Novoli, il Porto (new office district where the Technical University for developing countries and public buildings are envisaged). This new office district was to become the administrative heart of the city, served by the railway station at Castello, which led towards Florence, Prato, Pistoia, called the *city of the plain*. This axis was to utilise an underground railway running under the hills and emerging at the office district of Castello.

This Plan was approved in 1962 but, in the meantime, the situation had changed: the energy of the early post-liberation period had weakened and protectionist tensions had grown; in 1964 the city administration changed and the group belonging to the action that had culturally inspired those territorial strategies was pushed out; the new password was "more expansion, less constraints". The flood of 1966 offered an occasion for an international conference where famous foreign architects sustained that the solution to all of Florence's ills were the hills. Control over the Plan fell from Detti's hands and competitions for individual interventions were announced, crumbling and destroying the unified image that had been the true strength of his urban design. The Fiat foundry was declared along with the design for the urbanisation of the entire plain stretching between Florence and Sesto.

Final defeat of Florence's hardest-fought urban plan came with the approval of the Vittorini Plan in 1992, which split the city up into separate areas and neglected any relationship with the University, and in which the city administration completely lost the sense of a whole city and was limited to manoeuvring it piece by piece.

Clear signs of this politic had already been seen in the events of the technical university, imagined as a point of contact in the Mediterranean: the project designed by Detti and Gregotti consisted of five large 'fingers' stretching out onto the plain, and had won in 1970. But it was slowly taken apart, piece by piece, first of all by the Florence City Council who did not want it in their territory, and then by pressing interests that were seeking to have a free hand on the *plain* – the last area to *plunder*. Today the university, which has nothing to do with that of Detti and Gregotti, is under construction in the town of Sesto, and is another thing entirely.

Tuscany has historically been very strong in planning, but these events prove that the hostility against planning instruments is strengthening, while