

Urbanistica a misura di persone

Firenze e il nodo AV — Quale città intorno alla nuova stazione Belfiore

*Biblioteca delle Oblate, Sala Sibilla Aleramo — mercoledì 8 luglio 2026
Intervento di Camilla Perrone*

Grazie, e grazie a chi ha voluto questo incontro.

La cosa più importante, forse, l'ha già detta il titolo di questo mio intervento: non ci chiediamo soltanto che cosa stiamo costruendo sotto Firenze, ma **quale città nascerà intorno a ciò che stiamo costruendo**. E soprattutto: **per chi**.

Prima di entrare nel merito, due parole su come procederò. Partirò da una domanda apparentemente semplice — **che cosa sono le infrastrutture e perché tendono a sparire dal nostro sguardo**; introdurrò poi la prospettiva delle **infrastrutture della cura** e il criterio dell'**urbanistica a misura di persone**; quindi entrerò nel nodo di Belfiore leggendolo con due chiavi — la **scala** dell'opera e la **progettazione integrata dei nodi** del sistema metropolitano; e chiuderò sul **diritto a una città della cura**.

Vorrei partire da un paradosso. Il passante dell'Alta Velocità è una delle trasformazioni più profonde che Firenze abbia conosciuto negli ultimi decenni. Proprio la settimana scorsa le due frese, Iris e Marika, hanno raggiunto il camerone della futura stazione Belfiore, completando il sessanta per cento dello scavo; la stazione sarà grande quarantacinquemila metri quadrati, scenderà fino a venticinque metri sotto il livello stradale, sarà coperta da una grande volta di vetro e acciaio. Un'opera enorme. Eppure, come ricorda la locandina di stasera, è rimasta **“finora poco al centro del dibattito pubblico”**.

Non è un caso. È, anzi, la natura stessa delle infrastrutture. Gli studiosi che se ne occupano lo dicono da tempo: **l'infrastruttura tende a sparire dalla nostra attenzione** (Rodgers e O'Neill, 2012; Star, 1999). La notiamo solo quando si rompe — quando salta la corrente, quando il treno non passa, quando la strada si allaga. Il resto del tempo la diamo per

scontata, come qualcosa di “automatico o naturale” (Anderson, 2020). È ciò che Geoffrey Bowker e Susan Leigh Star (2000) chiamavano “inversione infrastrutturale”: portare in primo piano ciò che di solito resta sullo sfondo. E questa invisibilità **non è un dettaglio tecnico: è politica**. Perché ciò che consideriamo “infrastruttura” è ciò che riteniamo degno di investimento collettivo. E ciò che sparisce dalla vista sparisce anche dal dibattito, dalle domande, dalle scelte.

L’immaginario dominante dell’infrastruttura è per di più, con le parole del geografo Derek McCormack, **“mascolinista, tecnocratico e distanziante”** (McCormack, in Bosworth, 2023). Un immaginario dell’infrastruttura dura: i tunnel, i binari, l’acciaio, le prestazioni ingegneristiche. Cose che meritano — e per fortuna hanno — competenza e rigore altissimi, e che stasera altri colleghi hanno già illustrato meglio di me. Ma se l’infrastruttura fosse solo questo, avremmo una macchina efficientissima per far scorrere flussi, e non necessariamente **una città migliore per le persone che quella città la abitano**.

Ed è qui che vorrei introdurre un’altra prospettiva, che viene da una letteratura oggi molto viva negli studi urbani: quella delle **infrastrutture della cura** (Alam e Houston, 2020; Power et al., 2022; Binet et al., 2023), raccolta di recente in un numero speciale della rivista *Urban Political Ecology* (Camponeschi, 2026). L’idea è semplice e potente: l’infrastruttura non è mai soltanto materiale. È anche fatta di relazioni, di attese, di corpi, di vita quotidiana. E se può essere costruita per dividere, escludere, dominare, può altrettanto essere costruita per sostenere, riparare, nutrire. La domanda non è astratta. Con le parole di Dennis Rodgers e Bruce O’Neill (2012): la vera sfida è capire **quando un’infrastruttura diventa violenta**, per chi, a quali condizioni — e **quando invece diventa cura**.

E “corpi” non è una metafora. Come ha mostrato Giancarlo Paba in *Corpi urbani* (Paba, 2010), la città è fatta dei corpi plurali che la abitano — differenti per genere, età, abilità, salute, provenienza — e una buona urbanistica è quella sensibile a queste differenze, modellata sui bisogni e i

desideri reali, non sull'utente medio. L'infrastruttura della cura parte esattamente da qui: **dai corpi concreti delle persone.**

Che cos'è la cura, in questo senso? Non il sentimentalismo, e non la delega a qualcuno che se ne occupa in privato. Una definizione classica, di Berenice Fisher e Joan Tronto (1990), dice che la cura è “**tutto ciò che facciamo per mantenere, continuare e riparare il nostro mondo, così da poterci vivere il meglio possibile**”. Il nostro mondo: i nostri corpi, le nostre vite, il nostro ambiente. Detta così, la cura non è un'aggiunta gentile all'urbanistica. **È il suo cuore.**

Non lo dico solo io. Un lavoro molto citato di Andi Binet e colleghe (Binet et al., 2023) arriva a una tesi netta: **la crisi della cura è un problema di pianificazione urbana.** E propone quello che chiamano “un approccio infrastrutturale alla pianificazione della cura”: trattare l'ambiente urbano come una tecnologia sociale e materiale che modella le nostre possibilità di dare e ricevere cura. Se l'ambiente costruito ci facilita o ci ostacola nel prenderci cura gli uni degli altri, allora quell'ambiente decide molto della salute, della vivibilità, dell'equità di una città.

Ecco cosa intendo, allora, con “**urbanistica a misura di persone**”. Non uno slogan, ma un criterio. Alcune infrastrutture della cura le conosciamo benissimo, anche se raramente le chiamiamo così: i parchi, gli spazi pubblici, le biblioteche — come questa, in cui siamo stasera — la casa pubblica, e sì, il trasporto pubblico. Sono tutte forme concrete con cui una città si prende cura di chi la abita. Vederle come risorse — misurabili, distribuite in modo più o meno equo, da progettare e da mantenere — ci obbliga a chiederci: **questa risorsa a chi arriva, e a chi no?**

C'è poi un secondo criterio, che riguarda non il cosa ma il come. Una città a misura di persone **non si fa per gli abitanti: si co-costruisce con loro.** È la tesi che ho provato ad argomentare in Per una pianificazione a misura di territorio (Perrone, 2012): regole insediative, beni comuni e pratiche interattive. È anche la lezione della scuola territorialista fiorentina di Alberto Magnaghi, che invita a partire dalla “coscienza di luogo” e a leggere il territorio come bene comune, con uno sguardo capace

di tenere insieme più scale (Magnaghi, 2010). O, con la formula di Claude Jacquier, si tratta di **“fare la città con gli abitanti”**, non semplicemente di “fare la città”. Anche questa è cura: un processo condiviso, non un prodotto calato dall’alto.

Portiamo ora queste domande dentro il nodo AV e la stazione Belfiore.

Con una premessa: non è una storia che comincia oggi. La scelta della stazione sotterranea risale alla metà degli anni Novanta; il progetto della stazione fu affidato allo studio di Norman Foster nei primi anni Duemila; e per oltre vent’anni l’opera è avanzata a fatica, tra inchieste, ostacoli e l’opposizione di comitati di cittadini e di studiosi — anche della scuola urbanistica fiorentina, che nel 2008 elaborò un’ipotesi alternativa di attraversamento in superficie. Possiamo leggere quel lungo, e spesso aspro, dibattito in due modi. Come un intralcio da archiviare. Oppure — ed è la lettura che vi propongo — come **una domanda di cura rimasta a lungo inascoltata**: una domanda su quali impatti, su quale territorio, su quale città. Oggi che l’opera è in costruzione, onorare quel percorso significa mettere finalmente le persone e il territorio al centro di ciò che verrà.

Perché il rischio, con un’opera di questa scala, è che diventi **un’enclave**: un magnifico dispositivo per i flussi di lunga percorrenza, venticinque metri sotto terra, efficiente e separato, che attraversa Firenze senza appartenerele. Un luogo di passaggio, non un luogo. La grande occasione — che riguarda tutti noi e le istituzioni presenti stasera — è esattamente l’opposto: fare in modo che **intorno a Belfiore nasca città**. E che si ripensi l’impatto di questa nuova città sulle altre parti pensando in termini di **metabolismi urbani** — di flussi, cicli e relazioni — e non di layers e funzioni separate. Che quell’area tra la Circondaria, la Fortezza, l’ex area dei Macelli non sia il retro della stazione, ma un pezzo di città viva, permeabile, abitata.

A questo punto vorrei lasciarvi due idee, due chiavi per leggere ciò che verrà. **La prima** riguarda una parola che agli urbanisti sta molto a cuore:

la scala. Perché un'opera come il passante AV non vive su una scala sola. Vive su **almeno tre livelli contemporaneamente**, e su ciascuno fa cose diverse, per persone diverse. Tenerli insieme — questa è forse la vera sfida progettuale.

C'è una **scala sovranazionale**, quasi invisibile da qui, ma è la ragione per cui l'opera esiste: Belfiore è un anello del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'asse ferroviario europeo che collega la Scandinavia al Mediterraneo, e in Italia della dorsale ad alta velocità Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli. A questa scala l'obiettivo è il flusso: separare i treni veloci da quelli lenti, guadagnare minuti, liberare i binari di superficie. È la scala operativa dell'opera, quella per cui è stata concepita. Poi c'è una **scala intermedia, metropolitana e regionale**: la città dei pendolari, dei treni regionali, dell'interscambio, la Firenze allargata che ogni mattina si mette in movimento. E c'è la **scala minima, quella locale, del quartiere**: la Circondaria, la Fortezza, i Macelli, le strade, i marciapiedi, le persone che lì abitano oggi e ci abiteranno domani.

La geografia critica delle infrastrutture — penso agli studi di Stephen Graham e Simon Marvin — ci ha insegnato una cosa scomoda (Graham e Marvin, 2001; Brenner, 2004; Swyngedouw, 2004): le grandi reti tendono a connettere brillantemente alcune scale — quella globale dei flussi veloci — mentre **scavalcano, letteralmente bypassano, le scale locali che pure attraversano**. È il rischio dello **splintering**, dell'urbanistica che si frammenta: corridoi premium per pochi, sopra o sotto territori che restano ai margini. La ricerca sull'Alta Velocità mostra che questo capita spesso proprio alle città intermedie, che rischiano di essere attraversate senza esserne servite (Ureña, Menerault e Garmendia, 2009). Venticinque metri sotto Firenze, questo rischio è quasi una metafora fisica. La sfida politica è esattamente **far comunicare le scale**: fare in modo che il vantaggio della scala europea non si paghi con un danno alla scala del quartiere, ma anzi si traduca in beneficio anche lì. È qui che gli impatti si differenziano — e la cura, in fondo, è prima di tutto attenzione a chi, su quale scala, riceve i benefici e chi ne paga i costi.

Concretamente, questo significa tre cose che stasera sono già state nominate, e che io leggo con la lente della cura. **Primo:** il collegamento con Santa Maria Novella — il People Mover, l'integrazione con la tramvia — non è un dettaglio tecnico di interscambio. È ciò che decide se questa infrastruttura resta un'isola o diventa parte della vita quotidiana dei fiorentini. **Secondo:** il potenziamento dei treni regionali e metropolitani conta, dal punto di vista della cura, più ancora dell'Alta Velocità. Perché è il servizio quotidiano — per chi va al lavoro, all'ospedale, all'università, per chi porta i figli a scuola, per gli anziani, per chi non ha l'auto — che determina se **la mobilità è un diritto reale o un privilegio.**

E terzo — questo mi preme in modo particolare. **La ferrovia nasce come infrastruttura di unione.** Ha connesso territori e comunità, ha avvicinato città lontane, ha contribuito a fare un Paese. La sua vocazione più profonda è unire, non separare. Se in città la ferrovia è talvolta diventata un margine, un bordo, una linea di divisione, questo è un tradimento della sua vocazione originaria, non la sua essenza. E Belfiore è l'occasione per riattivare proprio quella vocazione: connettere il territorio metropolitano e, insieme, ricucire parti di città che il tempo aveva allontanato. **Riconnettere è, letteralmente, un atto di cura.**

E qui arriva la seconda idea che vorrei lasciarvi: **nessun nodo si progetta da solo.** Gli studi sulle aree-stazione lo dicono con chiarezza — penso al modello “nodo-luogo” di Luca Bertolini (Bertolini e Spit, 1998; Bertolini, 1999): una stazione è insieme un **nodo** — un punto di una rete di trasporto — e un **luogo** — un pezzo di città con la sua vita. Le stazioni che funzionano sono quelle in cui nodo e luogo crescono insieme, non quelle in cui il nodo divora il luogo. E questo si ottiene solo con quella che la letteratura chiama **pianificazione strategica integrata** (Albrechts, 2004; Healey, 2007): non progettare Belfiore come un oggetto isolato, ma come parte di un sistema di nodi e di grandi funzioni che si tengono per mano.

Firenze questo sistema ce l'ha già, in nuce, e stasera vale la pena nominarlo per intero. **Belfiore non è un punto: è il perno di una**

rete. C'è **Santa Maria Novella**, la stazione storica, cui Belfiore va cucita con il People Mover e la tramvia. C'è **Campo di Marte**, che è insieme ferrovia e città: oggi troppo spesso vissuta come un bordo, un margine da attraversare in fretta, e che potrebbe invece diventare una seconda porta orientale del sistema, in dialogo con lo stadio e con il suo quartiere. C'è **Rifredi**, a un passo dal polo di **Careggi** e dall'università — e un ospedale, per l'urbanistica della cura, non è un dettaglio: è forse la funzione più “di cura” che esista, e deve essere raggiungibile facilmente da chiunque, non solo in automobile. C'è l'**aeroporto Vespucci**, connesso al centro dalla linea T2. C'è il grande scambiatore di **Villa Costanza**, dove le automobili e i pullman turistici lasciano l'autostrada e salgono in tram — un modo intelligente per tenere i flussi turistici fuori dal cuore fragile della città. E ci sono i grandi attrattori — lo stadio, il **Viola Park**, i musei, i poli espositivi — che ogni giorno generano migliaia di spostamenti.

Se ognuna di queste tessere lavora per conto proprio, avremo una collezione di opere. Se lavorano insieme — se il People Mover, la tramvia, i treni regionali, gli scambiatori, i pullman turistici e le grandi funzioni si pensano come un unico organismo — allora avremo un sistema metropolitano della mobilità che si prende cura del territorio. È la differenza tra **sommare infrastrutture e progettare una città**. E per un'opera di questa scala — un vero megaprogetto, con tutto ciò che gli studi di Bent Flyvbjerg ci dicono sui suoi rischi di costi, di tempi e di promesse mancate (Flyvbjerg, 2014) — questa regia integrata non è un lusso: **è la condizione perché l'opera mantenga davvero ciò che promette**.

C'è poi una dimensione che mi sta particolarmente a cuore, e con cui vorrei chiudere. La letteratura sulle infrastrutture della cura insiste su un punto: **la capacità di immaginare è essa stessa una competenza civica, un'infrastruttura** (Camponeschi, 2026). In tempi di crisi permanente, la cosa che perdiamo più facilmente è proprio la capacità di immaginare che le cose possano essere diverse. E allora un incontro come quello di stasera non è un contorno all'opera vera, quella di cemento e acciaio. **È parte dell'opera**. Perché una città a misura di persone non si

costruisce per le persone, dall'alto; si costruisce con le persone, attraverso pratiche di co-progettazione e di co-responsabilità.

David Harvey ha parlato del “**diritto alla città**” (Harvey, 2012). La letteratura che ho richiamato stasera propone di fare un passo in più e parlare del **diritto a una città della cura** (Camponeschi, 2026): una città il cui successo non si misura soltanto in minuti risparmiati e in metri quadrati, ma in benessere, in equità, in qualità della vita quotidiana di chi ci vive.

Il nodo AV è ormai un fatto: le frese sono arrivate, la stazione prende forma, sarà pienamente funzionale entro il 2030. Ma **la città intorno alla stazione — quella non è ancora scritta**. È una scelta che facciamo adesso, insieme, in incontri come questo. E vorrei lasciarvi con una frase che amo, del poeta Paul Éluard: “**C'è un altro mondo, ma è in questo**”. La città della cura non è altrove, né nel futuro. È qui, intorno a Belfiore, e dipende da noi.

Grazie.

Riferimenti bibliografici

- Alam, A., & Houston, D. (2020). Rethinking care as alternate infrastructure. *Cities*, 100, 102662.
- Albrechts, L. (2004). Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31(5), 743–758.
- Anderson, B. (2020). [riferimento fornito dall'autrice: dettagli bibliografici da confermare].
- Bertolini, L. (1999). Spatial development patterns and public transport: The application of an analytical model in the Netherlands. *Planning Practice & Research*, 14(2), 199–210.
- Bertolini, L., & Spit, T. (1998). *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas*. London: E & FN Spon.
- Binet, A., Houston-Read, R., Gavin, V., Baty, C., Abreu, D., Genty, J., Tulloch, A., Reid, A., & Arcaya, M. (2023). The Urban Infrastructure of Care: Planning for Equitable Social Reproduction. *Journal of the American Planning Association*, 89(3), 282–294.
- Bosworth, K. (2023). What is 'affective infrastructure'? *Dialogues in Human Geography*, 13(1), 54–72. [cita McCormack, D. P. (2006)].
- Bowker, G. C., & Star, S. L. (2000). *Sorting Things Out: Classification and Its Consequences*. Cambridge (MA): MIT Press.
- Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Camponeschi, C. (2026). [numero speciale sulle infrastrutture della cura fornito dall'autrice: volume/fascicolo da completare].
- Fisher, B., & Tronto, J. C. (1990). Toward a Feminist Theory of Caring. In E. K. Abel & M. K. Nelson (a cura di), *Circles of Care: Work and Identity in Women's Lives* (pp. 35–62). Albany: SUNY Press.
- Flyvbjerg, B. (2014). What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6–19.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. London: Verso. [ed. it. *Città ribelli*, Milano: il Saggiatore, 2013; cfr. anche Harvey, D. (2008), The Right to the City, *New Left Review*, 53, 23–40].
- Healey, P. (2007). *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. London: Routledge.
- Jacquier, C. (2005). On Relationships Between Integrated Policies for Sustainable Urban Development and Urban Governance. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 96(4), 363–374. [formula «fare la città con gli abitanti»].
- Magnaghi, A. (2010). *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo* (nuova ed.). Torino: Bollati Boringhieri.
- Paba, G. (2010). *Corpi urbani. Differenze, interazioni, politiche*. Milano: Franco Angeli.
- Perrone, C. (2012). *Per una pianificazione a misura di territorio. Regole insediative, beni comuni e pratiche interattive*. Firenze: Firenze University Press.

- Power, E. R., Wiesel, I., Mitchell, E., & Mee, K. J. (2022). Shadow care infrastructures: Sustaining life in post-welfare cities. *Progress in Human Geography*, 46(5), 1165–1184. [cfr. anche Power, E. R., & Mee, K. J. (2020), Housing: an infrastructure of care, *Housing Studies*, 35(3), 484–505].
- Rodgers, D., & O'Neill, B. (2012). Infrastructural violence: Introduction to the special issue. *Ethnography*, 13(4), 401–412.
- Star, S. L. (1999). The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377–391.
- Swyngedouw, E. (2004). Globalisation or 'Glocalisation'? Networks, Territories and Rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17(1), 25–48.
- Ureña, J. M., Menerault, P., & Garmendia, M. (2009). The High-Speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities. *Cities*, 26(5), 266–279.