

Marco Piccardi

# Tra Arno e Bisenzio

cartografia storica, fonti documentarie  
e trasformazione del territorio



MARCO PICCARDI

TRA ARNO E BISENZIO  
CARTOGRAFIA STORICA, FONTI DOCUMENTARIE  
E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO

COMUNE DI SIGNA



## LO SPAZIO INTERFLUVIALE TRA FIRENZE E SIGNA NELLA STORIA E NEL PRESENTE. DAI PROBLEMI DELLA REGIMAZIONE IDRAULICA ALLE PROSPETTIVE DELLA FRUIZIONE SOCIALE DI UN "PARCO ACQUATICO"



Il saggio storico-territoriale di Marco Piccardi sulla bassa pianura a valle di Firenze, dimensionata sull'Arno e sulla confluenza del Bisenzio – che almeno fino all'Ottocento inoltrato rivestì una rilevante valenza strategica per la presenza del grande 'terminale' commerciale di Ponte a Signa, vero snodo delle comunicazioni fluviali e stradali per l'asse Firenze-Prato-Pistoia e per i suoi rapporti con il mare, oltre che per la sua ricorrente instabilità e insicurezza idraulica causata dalla geodinamica dei due fiumi maggiori e dei loro numerosi tributari, specialmente in destra d'Arno – è frutto di una ricerca storica esemplare per la metodologia e per i risultati conseguiti.

L'opera è basata sullo scandaglio dei fondi documentari dell'Archivio di Stato di Firenze, ove sono state pazientemente individuate, schedate e interpretate innumerevoli cartografie manoscritte integrate con le pratiche amministrative che ne spiegano la genesi e che, come le prime, quasi sempre inedite o comunque pressoché sconosciute agli studiosi, furono redatte per lo più da tecnici e funzionari al servizio del potere centrale per finalità essenzialmente di 'governo' (soprattutto, ma non solo, idraulico) del territorio. L'accurata trasposizione delle rappresentazioni del passato sulla cartografia attuale alle più diverse scale completa il valore dello studio, con il raggiungimento di una finalità concreta e operativa, per l'agevole applicazione dei risultati alle politiche di pianificazione territoriale e ambientale.

Quest'ultima operazione di 'lettura' e sovrapposizione (ogni volta che è stato possibile eseguirla, grazie alle rappresentazioni "più significative" sul piano geometrico, si è fatto ricorso al complesso lavoro di georeferenziazione) ha richiesto l'integrazione della ricerca effettuata sulle fonti archivistiche con il capillare e difficoltoso lavoro sul terreno, al fine di riferire la 'realtà' dei tempi medievali e moderni, e soprattutto dei secoli XVI-XIX, a luoghi e oggetti territoriali (strade, ponti, paleovalle e manufatti idraulici, insediamenti con la rispettiva toponomastica) oggi assai trasfor-

mati e di difficile (talora di impossibile) 'riconoscimento'. Piccardi dimostra come il corpo della documentazione utilizzata, pur nella scontata eterogeneità e frammentarietà delle testimonianze, se analizzato con il necessario vaglio critico e con l'indispensabile contestualizzazione storico-istituzionale, costituisce un solido patrimonio di conoscenze sulle più svariate tematiche di ricerca proprie dello storico del territorio e dell'ambiente, del geografo e dell'urbanista: è il caso, specialmente, delle divagazioni 'naturali' e delle inondazioni fluviali, degli interventi umani di difesa dalle acque e di 'acquisto' di spazi fluviali, dei lavori eseguiti agli affluenti e ai canali artificiali, ai manufatti stradali e agli insediamenti, delle attività umane legate alle risorse fluviali e agrarie, ecc.

Riguardo alle fonti cartografiche, c'è da dire che la produzione considerata è davvero ragguardevole e qualificata, in considerazione dell'importanza politico-economica assunta dal territorio almeno a partire dalla metà del XVI secolo. Così, alle rappresentazioni più antiche, quelle cinquecentesche, definibili come 'dimostrative' o disegnate a vista, secondo il modello pittorico-vedutistico, con modesta o insufficiente aderenza ai canoni della geometria euclidea, fanno da contraltare i modelli riferibili al tecnicamente più evoluto filone idraulico particellare di tipo pre-catastale redatte dalla metà del secolo XVII in poi non solo per gli uffici governativi, ma anche per i vari consorzi idraulici dei proprietari privati.

L'interesse e il significato di queste carte sono, comunque, sempre grandi: i prodotti di grande dettaglio topografico inquadrano i "circondari d'imposizione" con apprezzabile precisione geometrica. Ovviamente, la produzione successiva al catasto particellare fiorentino è ricavata (talora con riduzione di scala, in genere con i necessari aggiornamenti contenutistici) dalle mappe di questo grande rilevamento fiscale iniziato nel 1817 e attivato nel 1832.

L'area fatta oggetto d'indagine – scrive Piccardi – può essere considerata un "modello di indagine dell'intervento

granducale in materia di governo delle acque". Anche qui, l'Arno ha sempre mostrato la faccia positiva, propria dei benefattori che elargiscono risorse alle popolazioni rivierasche, e quella negativa del 'potente nemico' che, con le sue inondazioni, periodicamente danneggia o distrugge vite ed opere umane, nonostante gli sforzi pressoché giornalieri di tanti "maestri d'acque" e scienziati, operai e contadini per domare le "stravaganze della natura", o almeno per dare un assetto relativamente stabile ed equilibrato ai comportamenti imprevedibili dei corsi d'acqua.

Nel primo caso, infatti, dopo il Mille, quando prende avvio il grande processo di risveglio economico e demografico che dà corpo prima alla civiltà monastica (grazie all'operato della potente Badia a Settimo) e poi alla civiltà comunale, le acque fluviali hanno espresso forti funzioni attrattive per gli insediamenti sorti sul fiume o nei suoi dintorni, specialmente nei punti di intersezione con le vie di comunicazione, soprattutto per godere dei vantaggi commerciali offerti dalla navigazione e dal passaggio del corso d'acqua a fini stradali.

Rispetto alle pratiche idrovie svolte a fini essenzialmente commerciali, ovunque particolarmente diffuse a valle di Firenze, importanza decisamente minore ebbe il problema della fruizione dell'Arno per altre attività, come l'irrigazione a scopi agricoli, la pesca e l'industria "andante ad acqua", grazie alla costruzione di "pescaie" o "steccie" che derivavano parte del prezioso liquido fluviale per alimentare mulini da grano, come i tre impianti granducali costruiti nel XVI secolo sul fosso Macinante o il mulino presente nel basso corso del Bisenzio. L'assenza delle strutture industriali direttamente sul fiume a valle di Firenze è da interpretare alla luce della volontà politica, manifestatasi a più riprese dal 1331, e soprattutto dopo la tragica inondazione del 1333, di togliere ogni possibile ostacolo al deflusso delle acque e alle pratiche idrovie. Con questa preoccupazione si spiega pure la rarefazione dei ponti: solo quello di Signa. Il fiume, come del resto il basso corso del suo tributario



Bisenzio, doveva essere allora valicato mediante la fitta trama delle "barche" o "navi". Fin dalla metà del XVI secolo, con l'idraulico granducale Girolamo di Pace, cominciò ad essere chiaro il rapporto di consequenzialità che lega il comportamento di un corso d'acqua nei tratti di pianura all'assetto ambientale ed economico-sociale delle aree montane e collinari, il cui equilibrio veniva sempre più modificato in senso negativo dall'azione umana: disboscamenti selvaggi e messa a coltura senza la predisposizione di efficaci sistemazioni idraulico-agrarie. Questi processi (realizzati in un'epoca di aumento della piovosità che va sotto il nome di "piccola glaciazione", destinata a durare fino alla metà dell'Ottocento) furono ritenuti responsabili dell'accresciuto volume delle acque di piena dell'Arno e degli altri torrenti (sempre più pensili a causa della grande quantità dei depositi alluvionali), con conseguente aggravamento dei danni arrecati alle stesse pianure. Con il coinvolgimento degli scienziati nelle "questioni di acque", si assiste ad un evidente salto di qualità nella riflessione teorica, così come nella progettazione ed esecuzione di interventi. Le opinioni di Galileo Galilei (espresse a proposito della sistemazione del Bisenzio), contrarie alla canalizzazione e quindi al restringimento degli alvei dei corsi d'acqua, così come la prudenza e il pragmatismo dimostrati a proposito di grandi progetti e lavori idraulici, divennero autentici assiomi per scienziati che, nei secoli XVII e XVIII, vennero chiamati dai governi granducali a collaborare ai problemi della bonifica e delle sistemazioni fluviali. È interessante rilevare che Vincenzo Viviani, anche nell'area dei Renai, come dimostrano tanti documenti utilizzati da Piccardi, non poté mantenere fede ai principi della scienza sperimentale: anzi, non di rado dovette piegarsi alla logica della politica, e in particolare agli interessi dell'economia, che chiedevano bonifiche e sistemazioni, per acquistare nuove terre agrarie e per espandere la piccola navigazione. Dalla metà del XVI secolo si stavano eseguendo lavori diffusi all'Arno, al Bisenzio e agli altri corsi d'acqua, ma in mancanza di un piano generale, o addirittura con portata rimasta circoscritta ad ambiti locali. Così, col raddrizzare e l'imprigionare in alte arginature i corsi d'acqua ("destinati dalla natura" a restituire alle pianure infrigidite parte delle fertili alluvioni strappate ai poggi), l'ambiente fluviale aveva finito col perdere i suoi deboli equilibri naturali e la situazione si era aggravata in modo quasi irrimediabile. La sistemazione doveva essere raggiunta mediante il restrin-

gimento e il raddrizzamento dell'alveo, con conseguente arginatura entro due ripe fisse di terra battuta, spesso rinforzate da "puntoni" o "pignoni" costruiti in pietra serena della Golfolina; per impedire divagazioni future delle acque ed erosioni di sponda, le alte arginature venivano appoggiate su "palificate" e "sassaie" tracciate su una o più linee, secondo lunghi rettili raccordati da ampie curve. Su entrambe le sponde veniva artificialmente creata una ristretta fascia di rispetto costituita da "alberete" (piantate di pioppi e "gattici") o da "posticce" (specie arboree e arbustive, come "vetrici" o salci), a fini di difesa dello spazio già conquistato o in via di conquista da parte dell'uomo (gli "acquisti").

In queste operazioni, risalta il capillare impegno collettivo disposto a livello istituzionale, con il coinvolgimento dei proprietari nelle "imposizioni" o consorzi coattivi. Per l'Arno e gli altri corsi d'acqua minori, gli interventi erano applicati alla costruzione e manutenzione – anche con il divieto (così difficile da rispettare) di coltivazione e pascolo – delle arginature, delle "cateratte" o regolatori del livello delle acque nei punti di intersezione, e delle altre opere di difesa, mediante tecniche costruttive di tipo "naturalistico" per l'uso di terra battuta, legname, sassi murati a secco, oltre che l'esecuzione di fossi di scolo campestri, sistemazioni idraulico-agrarie e forestali orizzontali, piantumazioni arborate.

I governi granducali effettuarono tante opere di "piccola bonifica", sia lungo l'Arno che nelle vallecicole dei suoi tributari, per vendere agli abitanti locali e soprattutto ai cittadini (che disponevano dei capitali per l'acquisizione e la messa a coltivazione dei suoli, e che anche ai Renai finirono, col tempo, per ricompattare terreni in origine distribuiti in tante piccole quote) i nuovi "acquisti"; anche gli stessi Medici non mancarono di ricavare dai "tagli" e dalle "colmate" vastissimi terreni progressivamente organizzati in pingui fattorie, come quella delle Cascine di Firenze.

E' fuori di dubbio, però, che la trasformazione in canale dell'Arno e degli altri corsi d'acqua finì col provocare gravi problemi, a causa dell'accresciuta velocità delle acque stesse che, in breve tempo, produssero inondazioni rovinose, specialmente nei tronchi più a valle, e fenomeni tali di corrosione delle nuove sponde da richiedere un'incessante opera di manutenzione, di consolidamento e ripristino, per la naturale tendenza di fiumi e torrenti a riprendere l'antico andamento divagante.

I lavori di sistemazione fluviale erano volti pure al potenziamento della fluitazione dei tronchi di abete dal Casentino e da Vallombrosa a Firenze e agli arsenali di Pisa e Livorno, oltre che della navigazione, dopo i progetti (non attuati) di Luca Fancelli, nel 1487, tra Firenze e Signa, e di Leonardo da Vinci, nel 1502-03, tra Firenze e il mare (con un canale per Prato e Pistoia, progetto sostanzialmente riproposto da Girolamo di Pace nel 1558).

Corre obbligo di sottolineare il contributo offerto da Piccardi non solo in modo sistematico alla individuazione sicura o probabile dei "paleovalvi" dell'Arno, del Bisenzio e di altri corsi d'acqua minori, con riferimento ai vari spostamenti naturali o artificiali avuti in diverse epoche, ma anche alla messa a fuoco di due altri complessi e oscuri problemi storiografici. Il primo riguarda le strategie granducali (che si rivelarono del tutto velleitarie) di realizzare funzioni idrovie alternative al tratto dell'Arno da Firenze a Ponte a Signa, rappresentate prima dal Fosso Macinante (vale a dire il canale tra la pescaia di Ognissanti e il Bisenzio costruito intorno alla metà del XVI secolo da Cosimo de' Medici) e poi, addirittura, anche del suo proseguimento da San Piero a Ponti all'Ombrone, con attestazione a Ponte all'Asse (vale a dire allo scalo della villa medicea di Poggio a Caiano), che comunque nel 1584 era già pressoché in rovina. Il secondo concerne uno dei limiti di fondo degli interventi di sistemazione fluviale, dato dall'alleanza della grande proprietà laica ed ecclesiastica con l'amministrazione civile e religiosa per opporsi ai cambiamenti degli equilibri politico-amministrativi e socio-economici coevi che sarebbero stati rivoluzionati dalle grandi operazioni di canalizzazione dell'Arno e del Bisenzio: queste ultime furono a lungo impedito (almeno fino ai tempi dell'inesorabile "dirigismo riformatore" lorenesi) perché avrebbero comportato, così come le infrastrutture ferroviarie e autostradali contemporanee, la separazione fisica e la "rottura" gestionale dei sistemi delle unità produttive (poteri, fattorie) e amministrative (parrocchie, comunità).

Grazie agli interventi medicei, comunque, l'Arno, soprattutto da Ponte a Signa al mare – perché Firenze (nonostante i progetti di un canale indipendente dal fiume, riproposti nel 1630-34 dal Coccapani, nella seconda metà del XVIII secolo da Perelli, Ximenes e Ferroni e persino in età napoleonica dagli ingegneri geografi francesi e toscani di ponti e strade), per il regime torrentizio, rimase raggiungibile sempre e solo "in tempi di piogge" – poté diventare la



più importante, rapida ed economica arteria commerciale della Toscana settentrionale. Ancora nel 1770-90, il matematico territorialista Pietro Ferroni, per salvaguardare l'idrovia (ove transitavano ogni anno circa 2200 navicelli carichi di merci, provenienti da Livorno e Pisa), si oppose sempre ai progetti di colmata o essiccazione generale della Valdichiana e delle zone umide di Fucecchio e Bientina. Di sicuro, fino all'avvento delle ferrovie (nel 1848 fu aperta la *Leopolda* o Firenze-Pisa-Livorno che, con le sue basse tariffe, inferse un colpo mortale alle pratiche idroviarie), sull'idrovia arnina per molti secoli transitarono, sulle tipiche imbarcazioni a fondo piatto ("barchini" e "barchetti", "navicelli" e "scafe", ecc.) i più cospicui flussi commerciali che legarono tutti i centri rivieraschi a stretti rapporti funzionali, oltre che con gli scali mediterranei ed atlantici, con la Toscana interna e con l'Italia padano-adriatica (tramite il fascio delle vie transappenniniche facenti capo al territorio fiorentino). Nei paesi gravitanti sull'Arno fiorirono professioni e mestieri correlati alle pratiche idroviarie, come quelli dei navicellai e dei bardotti, dei navalestri, dei maestri d'ascia e dei legnaioli, dei calafati e dei vetturali, ecc. Anche il basso corso del fiume Ombrone fino a Ponte all'Asse di Poggio a Caiano era navigabile ed utilizzato soprattutto per il mercato pratese e per il trasporto dei prodotti ferrosi tra le miniere elbane e gli stabilimenti siderurgici maremmani da una parte e quelli pistoiesi dall'altra. Dopo la costruzione della ferrovia, rimasero ancora traffici locali di modesta portata; ad esempio, fino al primo Novecento, si continuò a trasportare verso il mare la pietra serena della Gonfolina, mentre non si mancò di percorrere il fiume da parte di non pochi "renaioli". In effetti, il tradizionale movimento sul fiume attivato soprattutto dai renaioli (tra i Renai di Signa, le Cascine e Nave a Roverzano) continuò a mantenersi a lungo, fino almeno ai primi decenni del nostro secolo. La rena arnina è un ottimo materiale da costruzione; così, i renaioli seguirono d'estate a scandagliare il fiume. Quando il barchetto era pieno, la rena veniva scaricata e cominciava il lavoro di cernita al setaccio. La rena più fine era invece estratta lungo gli argini del fiume, nelle cosiddette "mollai", depositi lasciati dalla piena, e veniva raccolta con una pala dal manico più corto. Poi i barroccai arrivavano con i loro birocci trainati da cavalli e vi caricavano la rena. Il greto aveva l'aspetto di un grande cantiere al lavoro. Finalmente, i continui interventi di sistemazione e bonifica

riuscirono a produrre, già fra Sette e Ottocento, un assetto non molto diverso da quello proprio dei tempi contemporanei, con la quasi compiuta organizzazione stradale (su una griglia quasi ortogonale propria delle aree di bonifica) e la colonizzazione durevole del piano dell'Arno e del Bisenzio tra Firenze e Signa, ciò che portò alla lenta affermazione del sistema della mezzadria podereale e delle coltivazioni promiscue in luogo dei boschi planiziali e delle umide praterie naturali, oppure dei campi seminati a cereali e legumi.

In questi ultimi anni, si sta diffondendo la consapevolezza che qualcosa è possibile fare per recuperare la tradizione della voga a stanga e a remi e per valorizzare la navigazione sull'Arno, non solo come attività di élites da canottieri, ma proprio come pratica ricreativa e del tempo libero atta a coinvolgere il grande pubblico. L'assunto è dimostrato dall'attività della giovane ma già benemerita Associazione *I Renaioli* di Firenze che ha provveduto al recupero e al restauro - se non delle grandi "scafe" o delle altre imbarcazioni di grandi dimensioni come i "navicelli" - dei più piccoli "antichi barchetti" arnini, per "riproporre la navigazione" (mediante una vera e propria scuola di voga), soprattutto al fine di riscoprire e valorizzare l'ambiente fluviale inteso come un lungo intreccio tra natura e storia nella valle dell'Arno.

E' una finalità, quest'ultima, di indubbio valore sia socio-culturale che ambientale, tanto più necessaria in una fase temporale come la nostra che vede il permanere di una situazione di grave rischio idraulico, nonché di inquinamento massivo delle acque, di rarefazione della vita biologica e di destinazione delle stesse sponde al ruolo di discariche abusive. Fenomeni, tutti, che hanno fatto perdere quasi completamente all'ambiente o ecosistema fiume la sua funzione storica di utile e anzi prezioso "bene comune". L'attività dell'associazione di Firenze - che ha come epicentro un vero e proprio "monumento archeologico-industriale" dell'area fiorentina prossimo alle Gualchiere di Remole, come l'antico mulino di Ellera e il suo scalo fluviale - potrebbe e dovrebbe diventare un'utile occasione, per stimolare sia analoghi recuperi di pratiche idroviarie anche tra le Signe e Firenze e specialmente nell'area dei Renai, sia le sempre più diffuse istanze per la costituzione di un unico grande parco fluviale che abbracci non solo l'area fiorentina, ma pure il Valdarno di Sopra e di Sotto, anche al fine di venire incontro ad una domanda oggettiva della popolazione

e del movimento turistico: che è poi anche quella di poter ammirare, o quanto meno conoscere, da punti di vista diversi e decisamente inconsueti, gli ambienti, i paesaggi e i monumenti urbani e rurali. E' chiaro che tale possibilità servirebbe assai - per le implicazioni educative e didattiche che sottende - a far decollare e promuovere gli interventi culturali di urgente risanamento nonché la politica della tutela/valorizzazione dei beni paesistico-ambientali agglutinatisi intorno all'Arno e dell'intero ecosistema fluviale.

Ai fattori di rischio idraulico naturali (forte inclinazione dei profili altimetrici fluviali, grande diffusione sia dei terreni franosi o di facile erodibilità che di quelli impermeabili o poco permeabili, relativa abbondanza della piovosità soprattutto nei settori montani e sua concentrazione nei mesi autunnali), si sono aggiunte le opere prodotte nei secoli dall'uomo che, solo in parte, erano finalizzate ad una equilibrata e coerente politica di sistemazione del territorio: estesi disboscamenti praticati soprattutto a fini agricoli (non supportati da pratiche razionali ed efficaci di manutenzione ambientale, specialmente sotto il profilo delle sistemazioni idraulico-forestali e agrarie) nei settori montani e collinari, canalizzazione dei corsi d'acqua, con conseguente velocizzazione delle piene e sottrazione di ampie superfici alla espansione naturale delle acque, estrazione industriale massiva di materiali inerti che (ridimensionando il trasporto solido) ha finito coll'aggravare l'approfondimento del profilo del corso d'acqua. Dall'utilizzazione agricola tradizionale delle aree sottratte allo spazio fluviale (con la rete di canali di scolo e di alberature dimostratisi, nel passato, relativamente efficaci nel garantire il drenaggio delle pianure), con l'esodo delle campagne e con la crescente urbanizzazione e industrializzazione manifestatisi a partire dalla fine degli anni '50, si è passati ad una situazione di squilibrio idrogeologico sempre più diffuso, anche per effetto dei processi di abbandono dei coltivi e dei boschi degli ambienti montani e collinari.

Contemporaneamente, la rivoluzione tecnologica, l'inquinamento massivo delle acque e l'abbandono delle stesse sponde al ruolo di discariche hanno fatto perdere, quasi completamente, all'ambiente fiume la sua utile funzione di "bene comune".

Per questi motivi, è auspicabile che le forze sociali e le istituzioni - specialmente l'Autorità di Bacino del Fiume Arno istituita con legge statale n. 183 del 1989 sulla difesa del

suolo – che in questi anni hanno l'impegnativo compito di dare sostanza tecnica, consenso politico e sostegno finanziario ad un Piano di Bacino ritenuto in grado di risanare le risorse idriche e quanto meno di alleviare in modo significativo le storiche minacce alluvionali incombenti sulla parte più popolata e urbanizzata della Toscana, sappiano dar chiara prova di aver ben appreso la lezione della storia, superando responsabilmente i conflitti (sempre dannosi) fra gli interessi particolari di enti pubblici e l'antinomia pubblico e privato.

In un nuovo e concorde quadro operativo che comprenda unitariamente l'intero ambiente fiume, sarà certamente più facile riconsiderare criticamente la filosofia con cui fin qui si è operato, sia nelle aree montane (disastrate anche per l'esecuzione di strutture ingegneristiche 'di difesa' dettate sostanzialmente dalla 'cultura del cemento'), sia nelle pianure (dove la maglia troppo rada delle canalizzazioni risponde agli interessi di un orientamento essenzialmente economicistico), al fine di recuperare le potenzialità delle opere agronomiche/naturalistiche di sistemazione idraulico-agraria dei rilievi espresse dal sapere tecnico e scientifico

toscano, senza le quali sembra illusorio pensare di risolvere i problemi di rischio idraulico delle pianure.

Il raggiungimento di questo obiettivo potrà sicuramente favorire anche la realizzazione delle istanze che da qualche anno si stanno manifestando per poter riutilizzare il fiume – "sistema storico-culturale" ed "esempio complesso di rapporto natura-uomo" (così leggesi nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Firenze) – come bene paesaggistico (e biologico, in considerazione della sua variegata vita floro-faunistica) da depurare e salvaguardare da interventi dannosi e degradanti, ma anche da usare pubblicamente, sia pure in modo controllato. L'ecosistema Arno, una volta risanato e arricchito di vegetazione, di sentieri escursionistici e di spazi attrezzati per la sosta, si presta ottimamente a impieghi sociali e turistici, come ambiente/parco, come scenario familiare e socializzante di giochi, passeggiate, sport e attività nautiche compatibili, oltre che come laboratorio/museo vivente di educazione e didattica ambientale.

In effetti, la legge Galasso n. 431 del 1985 ha creato le premesse per il "ritorno ai fiumi", sottoponendo a tutela, gra-

zie al vincolo paesaggistico, le fasce circostanti le sponde. In effetti, un po' lungo tutto il corso dell'Arno, in ordine sparso, sono state avanzate proposte o sono stati elaborati progetti per la creazione di parchi fluviali (previsti dalla legge quadro nazionale sulle aree protette n. 394 del 1991 e dalla stessa legge sulla difesa del suolo già citata), come tra Pontassieve e Firenze sulla sponda destra, alle Gualchiere di Remole in Comune di Bagno a Ripoli sulla sponda sinistra, tra Firenze e le due Signe (con le zone umide dei Renai) su entrambe le sponde, ecc.

E' a tutti evidente che tali proposte e progetti dovrebbero essere unificati con la creazione di un solo ente parco ed estesi a tutto il fiume a comprendere la fascia non urbanizzata e non del tutto compromessa; così come del resto previsto dalla legge regionale n. 52 del 1982 (integrata da altra deliberazione n. 296 del 1988 avente valore di piano paesistico).

Leonardo Rombai

*Dipartimento di Studi Storici e Geografici  
Università di Firenze*



---

## INDICE



Claudio Martini, Presidente della Regione Toscana	5
Paolo Bambagioni, Sindaco del Comune di Signa	5
Adriano Poggiali, Assessore all'urbanistica del Comune di Signa	6
Mario Primicerio, Presidente Società <i>l'Isola dei Renai</i>	7
 <i>Tra Arno e Bisenzio</i>	
Premessa	9
1. Da Leonardo a Galileo: Girolamo di Pace	15
2. I proprietari	25
3. I Renai tra Cinquecento e Seicento	31
4. Le carte del Piaggione di Signa	37
5. I Renai e il Bisenzio: una vertenza lunga tre secoli	45
6. Viabilità e insediamenti	51
7. Appendice antologica	59
8. Appendice iconografica	67
 Postfazione di Leonardo Rombai	117
Indice delle illustrazioni	121