

# Alberto Breschi, Loris Macchi, Sergio Mazzoni, Marco Sala, Luca Zevi, Bruno Zevi

## La stazione dell'Alta Velocità a Firenze

Claudio Zanvato

L'esperienza dell'arrivo in treno a Firenze affascina perché si avverte la precisa sensazione dell'ingresso in città: i profili dei suoi monumenti più riconoscibili diventano via, via più dettagliati ed uscendo dalla stazione si è subito immersi nella storicità della sua costruzione. Anche per questo, il rapporto che esiste tra Firenze e la sua stazione principale, si è connotato da sempre di una particolare felicità, per quella capacità di confrontarsi e riflettersi allo stesso tempo tra manufatti di "carattere".

Il fatto d'essere stazione di testa consente, è vero, una collocazione più ravvicinata con il tessuto consolidato della città, ma in questo caso si avvia quasi a penetrarlo e diventare parte integrante: un potenziale urbano che il Gruppo Fiorentino ha saputo adeguatamente sfruttare, integrandolo nella galleria principale come una strada interna, che collega due parti di città, tanto da poter essere utilizzata anche solo per attraversamenti cittadini; così i flussi dei viaggiatori si confondono da subito con quelli della città pulsante.

Il legame stretto tra stazione e città storica ha indotto i progettisti ad ipotizzare un medio dialogo tra realtà architettoniche comunque differenti: così, alla verticalità del campanile, dell'abside e delle guglie della chiesa di Santa Maria Novella si contrappone l'orizzontalità della facciata della testata della stazione, marcata da fasce lineari di pietra e dalla dinamicità della scalinata, la scelta costruttiva dello stesso materiale, la pietraforte, istituisce un amalgama cromatico e tattile senza soluzione di continuità, che sembra annullare le distanze di

tempo, alle vetrate gotiche intagliate nella compattezza della muratura fa eco la cascata di luce che attraversa con unicità la stazione, rinnovando lo stesso stupore e rievocando l'innesco di una porta nello spessore delle mura cittadine.

La "misurata" monumentalità della stazione di S.M.N., contrasta non poco con la tradizione costruttiva consolidata ottocentesca, che vedeva le prime stazioni ferroviarie, spesso messe ai bordi degli insediamenti storici, rivolgere verso la città monumentali fronti in muratura, anche quando erano realizzate prevalentemente solo in legno e ferro, così com'era anche accaduto a Firenze nello stesso luogo con la precedente e prima stazione di Maria Antonia.

La condizione attuale dell'area centrale della stazione di S.M.N. è quella inevitabile di avere una testata di grandioso valore architettonico ed urbano, ed un retroscena che si caratterizza negativamente per l'assoluta mancanza d'articolate integrazioni relazionali con la parte di città attraversata, su una massicciata che si eleva a sette metri dal suolo cittadino, da cui l'unicità del rapporto tra la stazione ed il centro storico in cui s'innesta. Una soluzione prioritaria individuata dal Piano Guida, affidata ad un'équipe di progettisti fiorentini, coordinati da Bruno Zevi, è perciò il superamento della frattura costituita dall'innesco della stazione di testa, operando strategicamente sulla funzionalità e sulla morfologia dell'insediamento della nuova stazione dell'Alta Velocità, coinvolgendola in un progetto di percorsi, che ne valorizza il senso dei percorsi longitudinali ed individua una per-

meabilità urbana secondo la sua trasversalità diffusa.

L'intreccio di tre sistemi di percorrenza (ferrovia metropolitana ed interregionale, viabilità veicolare su gomma, mobilità pedonale anche meccanizzata) con il tratto dell'AV e la fermata di via Belfiore viene a costituire un riassetto quasi speculare della stazione di S.M.N., con una nuova compattezza ed unità funzionale, rendendosi effettivo tramite tra la città storica ed il suo territorio più esteso, con una migliorata e differenziata accessibilità. L'individuazione di un inserimento il più possibile centrale della stazione, evita il rischio della periferizzazione, riconoscendo pertanto un rinnovato valore strategico e simbolico all'intervento: la scelta dell'area, che riutilizza una parte del parco ferroviario ovest esistente presso viale Belfiore, con i manufatti annessi, è stata motivata anche da questa precisa volontà e la prima proposta progettuale, reinterpretata appieno il bisogno di una nuova monumentalità rivolta verso la città, quasi protesa con un volume compatto ed ermetico, di pesante pietra, scavato dalla luce attraverso spettacolari vetrate.

Il ricardò, capace di dare anche un valore estetico all'intreccio dei flussi ipotizzato, è un grande parco verde urbano, che parte dall'area ex Macelli-Mercato del Bestiame, attraverso il Mugnone e culmina addirittura spettacolarmente sulla copertura della stazione (nella prima versione progettata); il parco prosegue oltre, anche materialmente, scivolando dall'altra parte la ferrovia, con l'intensificazione del verde della Fortezza da Basso e per finire fin dentro il centro storico raccon-



Progetto: Piano Guida e prima soluzione  
Alberto Breschi, Loris Macchi,  
Sergio Mazzoni, Marco Sala, Luca Zevi,  
Consulente  
Bruno Zevi

con  
Flaviano Maria Lomusso, Eugenio Martini,  
Carlo Bondini, Lucia Cecchetti, Nello  
Jennaro-Bak, Francesco Staloni,  
Matteo Zevi, Mirna Polacco  
Mostak  
Carlo Groppeini, Andrea Bressi  
Consulente opere di ingegneria  
Enrico Mariani  
Consulente geologica e geomeccanica  
IGA Consulting s.r.l.  
1366

Seconda e terza soluzione  
con  
Gruppo Inseam Design  
ITALFER spa  
1999, 2000