

La stazione di Santa Maria Novella a Firenze: ieri e oggi

scritto da Roberto Budini Gattai

Nell'agosto del 1932 fu bandito il concorso per il nuovo Fabbricato Viaggiatori della stazione di Firenze, di cui risultò vincitore il Gruppo Toscano composto dagli architetti: Nello Baroni, Pier Niccolò Berardi, Italo Gamberini, Sarre Guarnieri, Leonardo Lusanna e dal prof. Arch. Giovanni Michelucci, tutti, escluso Berardi, allievi neolaureati del professore, capogruppo.

Nel settembre del '33 si cominciò la demolizione del vecchio fabbricato per far posto al nuovo. Il corpo del nuovo Fabbricato Viaggiatori venne arretrato rispetto all'abside della chiesa e via Nazionale, in seguito alle demolizioni di via Valfonda, fu allargata nell'immissione sulla piazza per consentirne la vista diagonale che evidenzia la plasticità rigorosa e potente dei due fronti, esaltata quasi impercettibilmente dalla maggior quota del FV rispetto allo spazio circostante.

"L'edificio costituisce il fondale della piazza e volumetricamente crea un  giusto equilibrio di masse. Il suo movimento orizzontale valorizza il movimento verticale di S. Maria Novella. E' stato evitato ogni asse di falsa simmetria essendo tutta la piazza asimmetrica. L'edificio è in pietra forte la sua altezza è di 15 metri. La caratteristica del 'muraglione' è tipicamente fiorentina." A questo essenziale rapporto di Michelucci vale la pena aggiungere le considerazioni degli altri progettisti, "bravi, geniali, talentuosi," riunitisi per discutere l'articolo uscito su *L'illustrazione Italiana*, dopo l'inaugurazione avvenuta il 30 ottobre 1935.

L'architetto Giovane (Gamberini) afferma che il corretto verso di lettura di questo FV è quello dall'ingresso monumentale (peristilio e salone della biglietteria), alla galleria di testa, alle pensiline, (definite da R. Papini -il Critico- una grande sala ipostila). Con ciò sostenendo la sua appartenenza alla città e non un "prolungamento del paesaggio ferroviario" (Michelucci).

 Il secondo architetto giovane (Baroni, forse il più talentuoso) ricorda agli altri che la copertura della galleria di testa e la continuazione nella pensilina delle partenze, il salone delle biglietterie, sono di bellezza senza pari nel panorama dell'edilizia ferroviaria italiana e straniera. Il terzo (Lusanna) accenna che la

struttura di c.a. è coerente, quella metallica ardita, l'apparato lapideo durevole. Il quarto (Berardi) che gli oggetti di design, gli arredi, le decorazioni sono congruenti con l'estetica dell'architettura.

Molto si potrebbe ancora indugiare sulla bellezza dei particolari; dagli infissi in bronzo, ai beverelli sotto le pensiline, ai pezzi unici degli arredi in legni e metalli accuratamente scelti, alla partitura lapidea quasi un'antologia delle pietre d'Italia. E sulla bellezza d'insieme; dalla "cascata di vetro" posta sulla sezione aurea dell'intero fronte principale, agli interni: l'atrio dove "Vien voglia di non partire" come scriverà Papini, la galleria di testa come un *passage* urbano, condensatore di esperienze di viaggio. L'uscita ovest sulla scalinata dove si innesta il fronte "espressionista" dell'edificio postale, vero pezzo di bravura progettato in corso d'opera dai soli architetti giovani. Al Capogruppo toccherà invece la progettazione più conforme allo 'stile nazionale' della Palazzina Reale sul lato di via Valfonda con Berardi, che si occuperà degli arredi.

Un'opera irripetibile questa stazione fiorentina, lo si vede nelle successive  "imitazioni" (Roma, Venezia) che alle concatenazioni del linguaggio architettonico moderno unisce la sorprendente misura e qualità dello spazio interno. Mentre all'esterno lo sviluppo lineare delle facciate e quello curvilineo, plastico, dell'edificio delle poste che si estende alla curva della scalinata in crescendo, mette in tensione ogni settore della piazza e si risolve in dinamico bilanciamento di tutte le parti. Non solo il famoso rivestimento in pietraforte, ma anche nel movimento impresso allo spazio trapezoidale della piazza sta il vero legame con l'antica abside basilicale. Una configurazione che pur in scala maggiore, ha una forte analogia con la piazza medievale della rinascita della città.

LA STAZIONE OGGI

La torsione mercantilistica e commerciale impressa alle Stazioni ferroviarie negli ultimi anni non ha risparmiato questa fiorentina che appartiene alla città come le chiese e palazzi pubblici della sua lunga e celebrata storia. E se si può apprezzare il mantenimento delle scritte a carattere gigante in ottone sopra le vetrate delle sale di aspetto, un tempo divise in tre classi poi ridotte a due, non altrettanto l'occupazione di quelle splendide sale da parte dei due Vip clubs dell'Alta Velocità.

 Una trasformazione molto significativa della polarizzazione sociale in atto. Mentre il pubblico ordinario è stato scaraventato in poche sedie da aeroporto

nei venticelli gelidi dell' Atrio delle biglietterie, maestoso come una porta di città, a ricordarci le foto d'epoca di ormai lontane migrazioni. Un richiamo al nostro presente-futuro e forse una inquietante premonizione.

Nota : *L'intricata vicenda che accompagna il concorso per il progetto e i lavori della nuova Stazione di S.M.N. a Firenze è stata restituita con efficacia nel libro di Vittorio Savi , **De Auctore**, EDIFIR , Firenze, 1985, da cui sono tratte le notizie storiche e le citazioni.*

***Roberto Budini Gattai**