



Firenze: la stazione di Santa Maria Novella merita più attenzione

Firenze: la stazione di Santa Maria Novella merita più attenzione

Bistrattata dalla gestione e dagli usi, dall'opera di Michelucci e del Gruppo Toscano si può ancora imparare. In arrivo un piano di recupero

FIRENZE. Nella notte tra il 25 e 26 luglio **un tratto della pensilina su via Valfonda è crollato**; un fatto che è solo l'ultimo episodio di una lunga cronaca di disattenzioni nei confronti di uno dei capolavori dell'architettura italiana, soggetto peraltro a vincolo monumentale. Da quel lontano **1935** (anno d'inaugurazione) l'edificio di **Giovanni Michelucci** e del **Gruppo Toscano** di vicissitudini ne ha avute tante, tuttavia **nell'ultimo decennio il degrado ha manifestato una netta accelerazione**. Un processo in atto che se dal punto di vista fisico ne intacca la stabilità, sul piano fruitivo-percettivo di fatto minaccia l'anima compositiva di un edificio di cui Frank Lloyd Wright lodava l'unicità dell'impianto, organico e funzionale al contempo.

Lo **skyline**, tutto incentrato sulla dialettica tra il fabbricato viaggiatori – oltre cento metri di

muro rivestiti di pietraforte interrotti eccentricamente dalla “cascata” di vetro – e la chiesa di Santa Maria Novella, è **oramai irrimediabilmente compromesso** dai pali della tramvia e dal traffico che fanno torto all’esplicito intento dei progettisti di dare una conclusione alla piazza valorizzando il monumento antistante per opposizione.

Non migliora la situazione all’**ingresso**. Il secondo tratto del sottopassaggio, realizzato diversi decenni fa, immette attraverso una scala mobile sotto l’ala est di via Valfonda; si tratta però di un’ascesa verso il buio perché la luce baluginante proveniente dai vasti diaframmi in vetrocemento è in parte occlusa da un’**inattesa opera provvisoria in legno**.

Entrando in **galleria** non si può fare a meno di osservare che lo **spazio centrale** è stato **ridotto per l’introduzione dei gates** e che le funzioni di corollario sono oramai inevitabilmente sostituite da attività commerciali. Ma era proprio necessario trasformare in un bazar questa magnifica *promenade* interna che mirabilmente portava la città dentro la stazione consentendo di traguardare e raggiungere via Alamanni sul lato opposto? Non è giustificabile l’**invadente presenza d’insegne, cartelli e mega-schermi** che occupano la galleria in spregio ad uno spazio all’origine ampio e relativamente basso quanto basta per avvicinarsi alla scala umana. Tra i numerosi episodi negati, merita poi una menzione l’**accesso dalla stazione alla Palazzina Reale** che, pensato in assoluta continuità, è oggi **totalmente impedito da un’attività commerciale non pertinente**.

Ma c’è dell’altro, perché saltano all’occhio numerose **disattenzioni riservate agli elementi di arredo**, precursori dell’industrial design, oggi danneggiati o malamente sostituiti, come la segnaletica di cui rimangono solo tracce superstiti qua e là. Lungo il fascio dei binari le eleganti e aerodinamiche **pensiline di Angiolo Mazzoni** esibiscono un **disordinato palinsesto di neon e fili** dovuto alla rimozione dei corpi illuminanti e **ingabbiature in legno dei pilastri, a evitare il distacco delle lastre**.

In questi ultimi giorni l’amministratore delegato di Grandi Stazioni Rail ha assicurato che il crollo ha riguardato “parti non strutturali” e che **partirà a breve un piano di recupero per l’intera stazione d’intesa con la Soprintendenza e il Politecnico di Torino**. C’è da augurarsi che si possa garantire ancora un futuro a una di quelle architetture che, per dirla con le parole di Giovanni Klaus Koenig, «*hanno superato sia il periodo “di moda” che quello successivo in cui sono “fuori moda” per divenire espressioni artistiche raggiunte e stabili*». Un’opera del Moderno da cui, forse, ancora si può imparare.

[!\[\]\(1d3a1175dd4902218e694b9c098adb83_img.jpg\) Condividi](#)
