

SOTTOPASSO AV, STAZIONE FOSTER, FIRENZE E LA TOSCANA

Approfondimento “C”: inserimento della nuova stazione AV nel tessuto urbano e ricadute conseguenti.

Premessa.

È da rilevare che la limitatezza delle informazioni disponibili su come si intenda procedere alla sistemazione anche iniziale dell'area e del contesto afferente la nuova stazione AV è paragonabile solo all'importanza che l'intervento nel suo complesso riveste.

Nell'auspicare che alle carenze comunicative verso la collettività e gli stake-holder venga posto rimedio con l'indicazione di specifici orientamenti progettuali degli Enti e delle Amministrazioni coinvolte, si evidenziano intanto alcuni aspetti sicuramente rilevanti per traghettare le principali situazioni di fondo.

Le positività.

Un primo elemento ritenuto positivo per lo sviluppo complessivo del progetto di sistemazione dell'area è costituito dalla già segnalata individuazione delle linee guida per l'applicazione del protocollo Envision alle Stazioni italiane attuate da Rfi. La stazione si inserisce in un contesto urbano complesso e a sua volta fornisce importanti servizi al contesto urbano.

Il protocollo in estrema sintesi si ripropone di garantire ai progetti su cui viene applicato elevati standard qualitativi e alte prestazioni per sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Ove applicato e in presenza di una analisi di ampio respiro è da ritenere che potrà contribuire ad indirizzare al meglio la progettazione di sistema ed evitare fin da subito il pericolo di patologie costruttive di difficile postuma soluzione.

Un altro elemento importante sarà costituito certamente dalla possibilità di restituire all'uso della collettività spazi di ampie dimensioni nell'area prima impiegata in attività industriali e da tempo occupata, oltre che dall'impronta della nuova stazione, dal cantiere per la sua realizzazione.

Ancora un elemento positivo, seppur condizionato dalla capacità di riuscire a farlo percepire come tale assicurandone il godimento con gli adeguati spazi di prospettiva, sarà costituito dalla rilevanza architettonica della struttura di copertura della nuova stazione, sicuramente una delle più importanti realizzazioni degli ultimi ottant'anni a Firenze. Quindi è necessario che la visuale e la godibilità del profilo architettonico dell'opera di Norman Foster non venga inficiata da qualunque manufatto da realizzarsi nel sedime adiacente alla stazione.

Le complessità.

Sono anche da richiamare e tenere in attenta considerazione i molti elementi di complessità che saranno indotti dall'apertura e dalla operatività della nuova stazione.

Il primo elemento cui sarà necessario prestare attenzione si ritiene sia costituito dalla differenza di quota fra il piano del ferro delle linee in esercizio in superficie e il piano di camminamento sottostante alla base della volta di copertura della nuova stazione.

L'attuale fascio dei binari costituisce storicamente una barriera nell'ambito della città, che per buona parte dal versante nord è da ritenere impedirà l'apprezzamento architettonico della volta di copertura. Ciò potrebbe rischiare di far percepire la nuova stazione semplicemente come un ampliamento della barriera esistente. La

possibilità di dare accesso alla stazione dai binari della fermata di Circondaria tramite un adeguato collegamento in superficie è opportuno contribuisca a evitare tale percezione. Anche una attenta, pur se non facile, sistemazione dell'area fra il muro di contenimento dei binari in superficie e l'imposta della volta costituirà una scelta importante e senz'altro impegnativa.

Approfondimenti.

Sono poi da mettere in conto, oltre alla evidente attenzione per assicurare le migliori condizioni di integrazione con tutti i sistemi di mobilità, vari aspetti che meritano approfondimento:

- l'eventuale presenza e il relativo impiego di elementi "vincolati" sull'area attualmente di cantiere;
- la presenza di fabbricati ritenuti di particolare attrattiva o potenzialità di utilizzazione nonché la conseguente valutazione di conservarne o modificarne impieghi, destinazioni in atto nonché eventuali interventi di aggiornamento o ristrutturazione;
- la necessità di prevedere: fermate del TPL cittadino e Terminal bus extraurbani, spazi e strutture di parcheggio, oltre quelle già previste nell'ambito del progetto della stazione. Spazi da destinare in particolare e per quanto valutato necessario alle compagnie di noleggio auto, ai viaggiatori e ove del caso da destinare a prezzi di mercato ai residenti della zona. La presumibile realizzazione di strutture interrato sarebbe, ove del caso, facilitata dall'impiego del processo di allontanamento delle terre di scavo in coda ai lavori della stazione;
- l'attenzione all'assegnazione degli spazi necessari previsti per le attività all'interno della "volta", che peraltro è da ritenere essenziale per equilibrare il bilancio economico della stazione, oltre alla possibilità di agevolarne la fruizione anche dal quartiere nonché al corretto equilibrio con la presenza degli esercizi commerciali già presenti in zona.
- la presumibile necessità di prevedere nell'area prospiciente la stazione anche una o più strutture di ricettività alberghiera;
- la necessità di ospitare negli spazi adiacenti alla stazione, oltre alla destinazione a giardino che pare necessaria e prioritaria, anche attività che la rendano attrattiva a tutte le ore della giornata;
- la ricerca della migliore strutturazione dei servizi ferroviari in superficie tramite la fermata di Circondaria per facilitare anche gli spostamenti in ambito urbano riducendo così la percezione della ferrovia come barriera e contribuendo anche a valorizzare gli spazi commerciali nell'ambito della stazione AV.
- la necessità e l'opportunità di non continuare a considerare la centralità della stazione di Firenze SMN come immutabile: a regime, molti degli spostamenti dei passeggeri AV in ambito cittadino prescindano infatti da SMN.

Ulteriori contributi.

Al termine di questa prima sintetica disamina degli aspetti prioritari da tenere in conto, ulteriori contributi e valutazioni potranno essere sviluppati disponendo della conoscenza degli orientamenti delle Amministrazioni coinvolte, e ove del caso tramite contatti con la Città Metropolitana e il Comune.

Fra tutti i possibili futuri approfondimenti, che potranno essere sviluppati anche in intesa con le Commissioni tematiche dell'Ordine competenti, si ritiene siano da tenere presenti in particolare:

- i tempi per la realizzazione delle opere.

In previsione dell'attivazione del sottopasso AV, auspicando che contemporaneamente possa essere funzionante anche la fermata di Circondaria, è difficile ipotizzare che possa esser disponibile un collegamento con Firenze SMN tramite *people-mover* o sistemi di *tapis-roulant*. Come già in precedenza ipotizzato, per rendere apprezzabile fin da subito la funzionalità della Stazione Foster, pare inevitabile organizzare nel frattempo un collegamento tradizionale "a spola" con l'impiego dei binari esistenti e di convogli disponibili nel parco Trenitalia. Per assicurare servizi e frequenze più funzionali, viene anche richiamata l'opportunità di realizzare un punto d'incrocio in adiacenza del piazzale della ex "squadra rialzo" e, se del caso, eventualmente di prolungare il servizio dalla Foster alla stazione di Rifredi.

- l'importanza di FSI nello sviluppo dell'attività progettuale anche delle aree prospicienti la stazione.

Questo con l'obiettivo, oltre della miglior funzionalità di tutti gli ambiti della Foster nel contesto urbano e territoriale, di ottimizzare l'integrazione fra tutti i servizi di superficie e quelli AV. In particolare Circondaria e Foster dovrebbero mostrarsi strettamente interconnesse per far leggere l'integrazione fra i due sistemi AV e TPL e nel contempo sia resa gradevole la percezione degli spazi fra il terrapieno del fascio dei binari esistente e l'imposta della nuova volta di copertura. L'opera di Norman Foster deve essere percepibile a distanza da chi si affaccia sulla piazza dai vari punti di visuale. Quindi sì a giardini, verde pubblico armonico, alberature e piccoli fabbricati accessori che non impediscano la fruibilità visiva dell'opera. Parimenti importante sarà curare l'ambientazione della stazione nel Quartiere, evitando superfetazioni costruttive: la stazione deve essere viva e frequentata per non rischiare di costruire cattedrali nel deserto come Afragola e Tiburtina.

La Commissione trasporti e infrastrutture

Ordine degli ingegneri

Firenze, 22/09/2026