

Costruzione, degrado, demolizione. Tutto in 20 anni. Il Terminal di via Valfonda a Firenze (1990-2010)

Construction, decay, demolition. All in 20 years.
The Terminal in Via Valfonda, Florence (1990-2010)

Pietro Matracchi | pietro.matracchi@unifi.it

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Firenze

Abstract

The contribution addresses some aspects that accompanied the fate of an architecture rich in ideas, materials, both traditional and modern. Designed by Cristiano Toraldo di Francia and Andrea Noferi, the Terminal was placed in an interesting yet complex context, bridging Santa Maria Novella station and the INA ASSITALIA Palace, two essentially coeval buildings but profoundly different in their architectural features. In front of it lies the square bordered by the imposing transept of Santa Maria Novella, while on the opposite side, the defining feature is the front section of the station's Palazzina Reale.

Over a few years, the Terminal experienced progressive material decay and a sort of disaffection that led to its premature demolition. The contribution deals, in particular, with two aspects. The relationship between old and new, also considering that in this same area, in relation to this issue, there had been the extraordinary result of the Toscano Group Santa Maria Novella station, which seemed to seal the premise of a place destined for successful contemporary architectural experimentation. The other aspect addressed is the early degradation of some materials used, in relation to their application. Through these areas of reflection, we aim to contribute to understanding the reasons for the decline and oblivion of an architectural work born from an ambitious design.

Keywords

Old and new architecture, Cultural value of the context, Santa Maria Novella station.

Introduzione

Pochi anni prima dell'avvio dei lavori del Terminal, ideato da Cristiano Toraldo di Francia e Andrea Noferi¹, tale proposta viene presentata come una soluzione che intende dialogare con gli elementi concreti o evocati dal contesto². Si assume come riferimento memoriale un muro di cinta che delimitava via Valfonda, conservato anche nel modello e nei disegni elaborati dal Gruppo Toscano per la stazione di Santa Maria Novella³. Il muro viene poi smantellato nel 1938 e sostituito da una fila di pini che contrassegnano un'area pedonale di prevalente sviluppo longitudinale e con margini leggermente divaricati, che si allineano, da un lato, con la fronte laterale della stazione e, dall'altro, con via Valfonda. Si tratta di un'area particolarmente angusta, in cui il progetto del Terminal si pone con un doppio porticato e piccoli volumi (Fig. 1, 2). I materiali previsti sono una struttura metallica per i pilastri del portico, con rocchi di marmo di inviluppo, a sostegno di una copertura reticolare rivestita di alluminio. Il muro dei volumi verso Valfonda è in cemento armato; ancora sopra si pone un cornicione in marmo rosa di Verona con gocciolatoio in ottone. Lo stesso materiale si impiega per il contorno di motivi a oblò. Lucernai in vetro e rame sormontano le architetture alle estremità. Una parete in cor-ten, per un tratto, si frappone tra i porticati⁴.



Fig. 1 Firenze, Terminal di via Valfonda, edificio di testa con fontana sul lato della Palazzina Reale, 2008 (foto da Google Earth, accesso 14/10/2025).

Fig. 2 Firenze, Terminal di via Valfonda, colonnato (foto P. Matracchi 2004).

Partendo dalle soluzioni attuate nel Terminal, il contributo intende affrontare in particolare due aspetti. Il primo attiene il modo di inserire il nuovo in uno spazio urbano fortemente connotato, i cui caposaldi sono il transetto della basilica di Santa Maria Novella e la stazione del Gruppo Toscano. L'altro concerne la riproposizione di materiali tradizionali, declinata in accurate elaborazioni formali, ma con modalità esecutive che ne hanno innescato il precoce degrado. Sulla base di questi ambiti di riflessione si intende proporre una chiave di lettura delle ragioni che hanno portato alla demolizione del Terminal a distanza di appena venti anni dalla costruzione.

Dal disegno al fatto architettonico

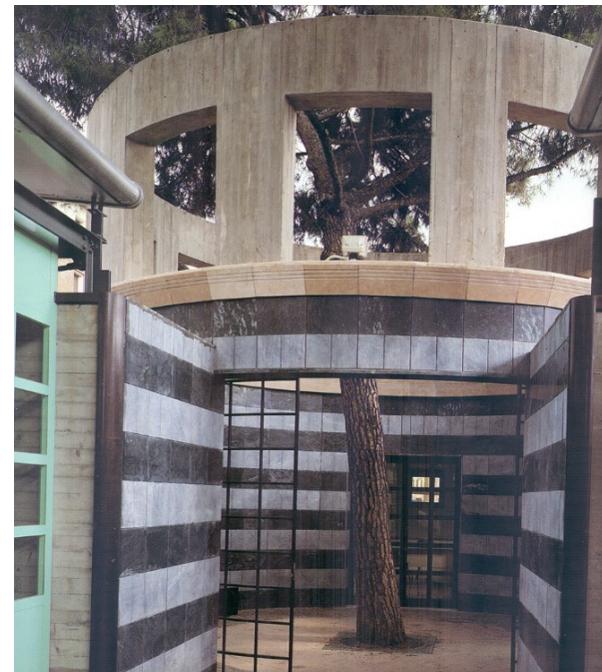
Nell'elaborazione del progetto la memoria dell' 'antico muro' demolito diviene «[...] un preciso riferimento spaziale tale da suggerire e/o condizionare tematiche compositive e rapporti geometrici altrettanto rispondenti al godimento estetico della stazione stessa»⁵. Al di là dell'associazione mentale tra l'anonimo muro e la profluvie di contenuti formali espressi dal Terminal, va detto che, sullo stesso lato, pochi anni dopo l'edificazione della stazione del Gruppo Toscano (1932-1935)⁶ si innalza l'imponente palazzo dell'INA (1935-1940) in sostituzione di modesti edifici preesistenti, generando una profonda mutazione del contesto urbano che va ben oltre le pur stimolanti suggestioni memoriali ascrivibili allo smartellato muro⁷.

Sarebbero le 'suggerioni litiche' della stazione ad avere indotto a rompere, con il Terminal, l'uniformità materica del contesto dominato dalla pietra forte, materiale che si perpetua dal transetto di Santa Maria Novella, alla stazione, fino al palazzo dell'INA. Guardando allo stesso contesto, si richiamano anche i riferimenti al Complesso centrale termica stazione di SMN di Angiolo Mazzoni con corpi di fabbrica cilindrici e aperture a oblò⁸. Di qui sarebbe derivata la scelta di assiemare nel Terminal molteplici materiali e soluzioni formali che generano una



Fig. 3 Firenze, stazione Santa Maria Novella; vista aerea della Palazzina Reale, 2007 (da Google Earth, 01/09/2025).

Fig. 4 Firenze, Terminal di via Valfonda; vano con albero del lato meridionale (foto da A. Acocella 1990).



dissonante policromia rispetto al contesto e accostamenti contrastanti, con l'uso di materiali naturali (pietre) e artificiali (cls e metalli)⁹. Paolo Portoghesi trova il Terminal «[...] opera raffinata e un poco 'lambiccata' [...]»¹⁰. Si è quindi perseguito l'intento di contrapporre all'omogeneità la «[...] libertà d'uso di linguaggi diversi dove le forme e gli elementi costruttivi cessano di avere l'unica funzione di concorrere alla formazione dell'immagine generale dell'architettura per acquistare anche un proprio, autonomo carattere che a volte si spinge fino a 'squilibrare' (o perlomeno a 'complessificare') il disegno in cui si inserisce [...]»¹¹.

Ma un simile caleidoscopio di forme e materiali, la cui densità intendere sorprendere e generare smarrimento, ci dovremmo chiedere se riesca anche a stabilire un'efficace relazione con un contesto profondamente connotato, in cui l'incontro tra antico e nuovo ha visto raggiungere un'altissima espressione architettonica con la stazione del Gruppo Toscano.

Il passato, nel Terminal, si invoca anche con assonanze morfologiche e simboliche generali, come colto repertorio di forme cui attingere. Così il perimetro del Terminal è connotato da cento colonne, per antonomasia elemento archetipico dell'architettura, riproposte in una chiave di lettura contemporanea: l'anima strutturale in acciaio, rivestita da rocchi di marmo verde Alpi, alternati a sottili e rientranti fasce di bardiglio. Il rapporto tra antico e nuovo si inverte in termini autoreferenziali all'interno dell'opera stessa, nella giustapposizione tra piedritti metallici rivestiti in pietra e copertura in acciaio e alluminio e con la falda modellata ad ala di aeroplano¹², intessendo un dialogo che risulta avulso dalle specificità del luogo.

L'intento di contestualizzazione, negli edifici di testa, si persegue dotandoli di un rivestimento a fasce lapidee dicrome in verde e bianco alternate, forse un riferimento al Battistero di Firenze, dove tale soluzione si attua, per il vero, in lesene d'angolo esterne coniugate a dominanti pareti di tarsie marmoree. Così l'ascendenza più pertinente, in realtà, sarebbe quella di un omaggio all'illustre tradizione senese della bicromia parietale lì inverata



Fig. 5 Firenze, Terminal via Valfonda, particolare di un'apertura con i distacchi del rivestimento (foto P. Matracchi 2004).

dal duomo. La policromia è giustapposta nel Terminal a parti in calcestruzzo a vista con curatissimi trattamenti superficiali, che lasciano sulla superficie l'impronta di tavole lignee delle casseforme, oppure generano l'effetto di una subbiatura a regolari righe verticali, che risultano contro intuitivamente in aggetto rispetto agli intervalli lisci cui esse sono fraposte.

Il Terminal e la stazione di Santa Maria Novella

In relazione al Terminal, si genera un dibattito su contemporaneo e antico¹³, nel quale la stazione di Santa Maria Novella, pone d'fronte a un apparente paradosso. Da un lato essa è la prova tangibile che il contemporaneo può inserirsi con esito felicissimo in un contesto storico. Dall'altro, riconosciuto il valore di monumento della stazione, essa diverrebbe presenza impeditiva a qualsiasi altra proposta volta al dialogo, in tal caso, tra moderno e contemporaneo. Di qui, non sono mancate voci critiche sul Terminal di via Valfonda. Dopo l'avvio nel 2004 della demolizione del Terminal, poi ultimata nel 2010, nell'esprimere dissenso riguardo alla perdita di tale opera, si lamenta la mancata tutela di un'opera ritenuta significativa¹⁴. Ma non mancano sottolineature di qualche aspetto problematico, «[...] al suo degrado, dopo quasi venti anni, si sarebbe dovuto provvedere con un adeguato restauro e non con l'abbattimento. Anche se, a cose fatte, con la demolizione della testata, il complesso ne ha decisamente guadagnato in permeabilità dei percorsi, uscendone addirittura migliorato»¹⁵.

Si sottolinea con forza il valore dell'opera, ma come oggetto in sé avulso dal contesto. Tuttavia, in un caso come questo, il modo di cimentarsi con il contesto diventa dirimente. Come visto, nel progetto del Terminal la critica ha colto l'attenzione rivolta proprio alla stazione del Gruppo Toscano. E, tra i riferimenti, si potrebbe aggiungere la Palazzina Reale¹⁶, il cui ingresso dai binari, con le palme ingabbiate in una struttura aperta di pilastri e travi (Fig. 3, 4), sembra avere suggerito la scelta, nel lato sud del Terminal, di porre un preesistente pino all'interno di un perimetro murario circolare privo di copertura.

Non è trascurabile il fatto che le variazioni di materiali nella stazione si apprezzano in ambienti distinti di grande



Fig. 6 Firenze, Terminal via Valfonda, il degrado del rivestimento ha messo in luce il sistema di ancoraggio alla parete in calcestruzzo (foto P. Matracchi 2004).

mole, di respiro e ricchezza palazziale¹⁷. La galleria di testa, con le due uscite laterali, ha fasce pavimentali dicrome, in calacatta chiaro e rosso Amiata, sotto una copertura metallica. La sala della biglietteria è dominata dal giallo Siena. E si aggiungono altri ambienti con differenti proposte di materiali, oltre a dettagli curatissimi come quelli dei serramenti e, nelle pensiline dei binari, delle griglie portabagagli abbinate a fasce salva urto dei pilastri e a sedute, eseguiti di ottone e legno massello.

L'intento di misurarsi, nel Terminal, con una simile varietà di materiali e raffinati dettagli esecutivi, oltre a richiamare elementi storici di carattere generale, su tutti il ricorrente tema della colonna, nello spazio angusto in cui esso sorge, ha generato una sommatoria di affastellati dettagli di raffinato design, nonostante il giudizio positivo di Michelucci¹⁸.

Passati pochi anni dalla costruzione, il Terminal si è trovato in una condizione di degrado urbano, con motorini e biciclette parcheggiate all'interno o a ridosso, e di abbandono per l'inutilizzo degli ambienti destinati ai servizi di mobilità e alle informazioni turistiche. Va detto, si tratta di aspetti che non competono al controllo del progettista, i quali sono comunque un indice di una prematura disaffezione, o rivelano perlomeno una non adeguata programmazione nella gestione della struttura.

Nel Terminal si sono manifestati precoci fenomeni di degrado dei materiali. Le lastre di marmo rosa di Verona che caratterizzano le forme a oblò si sono frantumate, come anche il toro, dello stesso materiale, che ne delimitava il margine circolare (Fig. 5). Un simile esito è stato favorito dalla modalità di utilizzo, attuata con inadeguati sistemi di ancoraggio alla retrostante parete in cemento armato. Il rivestimento dicromo, in marmo bianco e serpentino, costituito da sottili lastre di 2-2,5 cm, era retto nei giunti orizzontali da staffe metalliche con perni verticali posti al centro di tale spessore. Gli stati tensionali tra metallo e materiale lapideo, indotti dall'instabilità del microclima, hanno inevitabilmente prodotto fessurazioni in corrispondenza dei perni e in seguito il crollo di lastre (Fig. 6).

Nel Terminal, l'elaborazione di finissimi dettagli architettonici, talvolta, sembra non avere soppesato il fatto che la stessa soluzione esecutiva proposta per un interno o per un ambiente esterno possa generare esiti completamente differenti dal punto di vista conservativo. Il Terminal propone inoltre un crepitio di materiali e di colori che lo rende estraneo al contesto, nel quale il fianco della stazione è connotato prevalentemente dalla pietra forte, la Palazzina Reale dal candore del rivestimento in fior di pesco Carnico e ancora il Palazzo dell'INA e il transetto di Santa Maria Novella, sempre dalla pietra forte. La stazione si impone, difronte al transetto con l'abside protesa e la parete di fondo dotata di un'imponente trifora, con una dominante muratura in pietra forte increspata da sottili filari in aggetto, possibile suggestione del non finito della facciata della brunelleschiana chiesa di San Lorenzo, dotata di filaretti di pietrame aggettanti per l'ancoraggio di un futuro completamento. Si aggiunge, nello stesso lato della stazione, una vasta superficie in metallo e vetro termolux, creando un'ampia fascia traslucida che dalle coperture si distende alle pareti, fino ad avvolgere la galleria carrabile delle partenze, che oltrepassa il corpo di fabbrica di testa, ponendosi quasi come avancorpo eco dell'abside di Santa Maria Novella. Al tratto risoluto, sicuro, della stazione, si è contrapposto il fragore di contenuti, il colto florilegio di idee riversato nel Terminal, con un esito che non ha giovato a una convincente contestualizzazione, rendendo fragile il destino di tale architettura.

¹ La critica ha trattato in particolare l'opera di Toraldo di Francia, in GIANNI PETTENA (a cura di), *Cristiano Toraldo di Francia, progetti e architetture 1980-1988*, Milano, Electa, 1988.

² Idem, pp. 178-179.

³ PAOLO BERTI, VITTORIO SAVI (a cura di), *La nuova stazione di Firenze. Struttura e architettura*, Firenze, Edifir, pp. 60, 67.

⁴ Ivi, p. 179; per quanto concerne il Terminal, si rinvia alla monografia A. Acocella (a cura di), *Cristiano Toraldo di Francia e Andrea Noferi. Il Terminal di via Val Fonda a Firenze*, Firenze, Alinea Editrice, 1990.

⁵ FRANCESCO BANDINI, *Il nuovo terminal ed i disegni costitutivi del linguaggio architettonico*, in A. Acocella, *op. cit.*, p. 7.

⁶ CLAUDIA CONFORTI, ROBERTO DULIO, MARZIA MARANDOLA, NADIA MUSUMECI, PAOLA RICCO, *La stazione di Firenze, di Giovanni Michelucci e del Gruppo Toscano, 1932-1935*, Milano, Electa architettura, 2016, pp. 13-25. Erano parte del G.T. Giovanni Michelucci, Nello Baroni, Pier Niccolò Berardi, Italo Gamberini, Sarre Guarnieri, Leonardo Lusanna.

⁷ F. BANDINI, *op. cit.*, p. 7.

⁸ F. BANDINI, *op. cit.*, pp. 87.

⁹ *Ibidem*, p. 13.

¹⁰ PAOLO PORTOGHESI, *Prefazione*, in A. Acocella, *op. cit.*, p. 5.

¹¹ F. BANDINI, *op. cit.*, pp. 13, 18.

¹² *Ibidem*, pp. 26, 34.

¹³ Su antico e nuovo cfr. ALBERTO FERLENGA, EUGENIO VASSALLO, FRANCESCA SCHELLINO (a cura di), *Antico e nuovo: architetture e architettura*, Padova, Il Poligrafo, 2007, voll. 2; MAURIZIO DE VITA, *Architetture nel tempo. Dialoghi della materia, nel restauro*, Firenze, FUP.

¹⁴ FERRUCCIO CANALI, *La pensilina di via Valfonda presso la stazione di Santa Maria Novella*, Firenze, «Parametro», 266, ottobre-novembre, 2006, p. 60.

¹⁵ *Ivi*.

¹⁶ C. CONFORTI, et al., *op. cit.*, p. 29.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 25-29.

¹⁸ ADOLFO NATALINI, *Cristiano Toraldo di Francia (1941-2019)*, in «Il giornale dell'Architettura», 2 settembre 2019; <https://ilgiornaledellarchitettura.com/2019/09/02/cristiano-toraldo-di-francia-1941-2019/> [11/09/2025].