

Il cantiere del nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella di Gae Aulenti. Nuovi documenti per la conservazione e la manutenzione

The Worksite for the New Entrance to Santa Maria Novella Station by Gae Aulenti.
New Documents for Conservation and Preservation

Emanuela Ferretti | emanuela.ferretti@unifi.it

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Firenze

Abstract

Through unpublished worksite documentation, this contribution reconstructs the construction phases of the new entrance to Santa Maria Novella Station, built between 1989 and 1990 based on a design by Gae Aulenti, with Bianca Ballesterto. The photographs, executive drawings and worksite diary preserved in the archives of the construction company highlight significant aspects of the design and construction, shedding light on construction techniques and changes made during the works that are fundamental for the proper conservation and preservation of this important project by Gae Aulenti in Florence.

Keywords

Gae Aulenti, Bianca Ballestrero, Santa Maria Novella station, Railway architecture, Italia 90 World Cup.

Il farsi dell'architettura: il cantiere del nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella

Lo studio della processualità del farsi dell'architettura è una pratica epistemologica di grande rilievo per la comprensione del manufatto, sia per l'individuazione dei caratteri distintivi dell'opera, in senso materico e tecnico, sia per raccogliere informazioni importanti ai fini del 'progetto di conoscenza'. Si tratta di una ricerca non sempre agevole, ma che permette di conoscere gli aspetti realizzativi nel lungo itinerario che va dall'analisi dell'atto creativo fino all'approfondimento dell'ultimo dettaglio esecutivo, in una cornice – nel passato come nella contemporaneità – dove gli attori sono molteplici e dai diversificati profili professionali, al pari delle sfaccettate condizioni politico-amministrative a contorno, che a loro volta determinano complesse geografie delle fonti; e l'approfondimento di tale articolato percorso può illuminare aspetti cruciali dell'opera. In tal senso, il cantiere del nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella a Firenze presso il Binario 16 rappresenta un caso di grande interesse, in quanto l'impresa costruttrice ha conservato una importante serie di documenti e di fotografie, oltre al 'Diario di cantiere'. Tale documentazione risulta di particolare importanza alla luce delle non secondarie modifiche effettuate in corso d'opera rispetto al progetto iniziale, oltre al fatto che l'Archivio delle Ferrovie dello Stato, committente dell'opera, non è attualmente consultabile.



Fig. 1 Il nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella (foto Francesco Giuggioli, 2025).

Cemento armato, mattoni e acciaio

Il 30 maggio 1990 veniva inaugurato il nuovo accesso alla Stazione di Santa Maria Novella dal piazzale Caduti di Montelungo, realizzato su progetto di Gae Aulenti, con Bianca Ballestrero. L'opera, apparentemente semplice, si confronta con due monumenti iconici della città: la novecentesca Stazione di Santa Maria Novella, la cinquecentesca Fortezza da Basso. Nei giorni immediatamente successivi all'inaugurazione, l'intervento viene accolto positivamente dalla città, e fra le voci favorevoli c'è anche quella di Giovanni Michelucci¹. Dopo una iniziale fortuna critica², il nuovo ingresso al Binario 16 è caduto nell'oblio, non solo della storiografia specialistica ma anche della comunità fiorentina in senso lato, a causa soprattutto di funzioni e usi che ne hanno profondamente intaccato l'immagine fisica, rendendo auspicabile il pieno recupero della struttura (fig. 1).

Il nuovo accesso alla Stazione centrale di Firenze si colloca in un'area racchiusa fra la sopraelevazione dei binari e la Fortezza da Basso. Essa risponde a precise esigenze funzionali, ma si distingue per espressività e accuratezza delle scelte compositive, materiche e costruttive. Tale intervento è il frammento di un progetto più ampio, rimasto del tutto inattuato, che rappresenta una testimonianza significativa dell'operosità dell'architetto in Toscana: la proposta progettuale (elaborate per conto di Ferrovie dello Stato nel 1988-1989) prevedeva, infatti, la realizzazione di una nuova stazione fra viale Redi e viale Belfiore, destinata al trasporto ferroviario locale, collegata alla Stazione di Santa Maria Novella con un percorso alla quota del piano del ferro e segnata da una serie di torri, oltre alla riqualificazione dell'area intorno alla nuova Stazione Belfiore, mai realizzata³.



Fig. 2 Il nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella. La costruzione dei pilastri in corrispondenza del sovrappasso di Viale Strozzi, 1989 (Foto ©Impresa Gioacchino Minuto, S.r.l.).



Fig. 3 Il nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella, il sovrappasso di Viale Strozzi, 1990 (Foto ©Impresa Gioacchino Minuto, S.r.l.).

Il nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella rivela, più di altre, la capacità di Aulenti di comprendere i caratteri e le invarianti del luogo che entrano nell'equazione progettuale, a produrre un'opera che dialoga con il contesto senza però cedere a semplicistiche citazioni. Le scelte compositive si coniugano perfettamente con quelle strutturali e tecnologiche, e consentono di gestire al meglio il processo realizzativo, permettendo al contempo di ottemperare a un cronoprogramma stringente e alle esigenze di contenere al massimo le interferenze del cantiere con il complesso sistema della viabilità cittadina.

Il nuovo accesso è stato infatti economicamente e costruttivamente molto impegnativo. Grazie a cospicui finanziamenti stanziati nell'ambito di *Italia 90*, il Comune e il Compartimento ferroviario di Firenze⁴ hanno promosso una serie di opere nell'area della Stazione di Santa Maria Novella, finalizzati al miglioramento dei servizi a scala architettonica e urbana, in un progetto articolato che mirava anche alla riqualificazione delle altre stazioni fiorentine⁵.

L'opera viene realizzata in soli 7 mesi, a partire dal novembre 1989, dalla ditta Gioacchino Minuto di Firenze (ancora in attività)⁶ che mette in campo tutta la propria pluridecennale esperienza maturata nell'ambito di cantieri pubblici di particolare complessità, quali sono quelli ferroviari, per rispondere ai contenuti tecnico-espressivi del progetto e a un cronoprogramma serrato. Di grande rilievo è stato anche il contributo dell'azienda San Marco Laterizi⁷, che ha realizzato mattoni fatti a mano appositamente prodotti per questo cantiere (oltre a pezzi speciali in terracotta) prendendo come riferimento materico e dimensionale quelli della fortezza da Basso, su espressa richiesta di Aulenti. Altrettanto significativo è stato l'apporto delle storiche Officine San Benedetto di Firenze (non più attive) per i grandi elementi strutturali in acciaio⁸.



Fig. 4 Il nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella, il percorso sopra viale Strozzi in costruzione, 1989 (Foto ©Impresa Gioacchino Minuto, S.r.l.).



Fig. 5 Il nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella, il percorso sopra viale Strozzi in costruzione, 1989 (Foto ©Impresa Gioacchino Minuto, S.r.l.).

Il confronto fra i disegni conservati negli archivi (Gae Aulenti di Milano e Impresa Gioacchino Minuto di Firenze) e l'opera realizzata permette di evidenziare come siano intervenute alcune modifiche, non secondarie, al progetto nella fase realizzativa, al pari del fatto alcuni aspetti siano stati definiti nel pieno dei lavori: si tratta soprattutto della carpenteria metallica e dei relativi nodi. In tal senso risultano particolarmente significative le fotografie e il 'Diario di cantiere' dell'impresa Minuto, insieme alle testimonianze orali, come quella dell'ingegner Silvano Tomoli, responsabile delle strutture in cemento armato. Proprio la documentazione fotografica relativa alla realizzazione dell'opera permette di comprendere il processo costruttivo, oltre a evidenziare come gli elementi strutturali contribuiscano in modo determinante all'immagine finale dell'architettura.

Il nuovo accesso alla Stazione di Santa Maria Novella è concepito come percorso dalla pendenza del 5% fiancheggiante il rilevato ferroviario, che dal piazzale di Montelungo arriva al piano dei binari. La quota di arrivo corrisponde a quella del sovrappasso di Viale Strozzi, che viene riconfigurato come passaggio pedonale e da cui si possono osservare interessanti brani di città, a restituire al viaggiatore una sorta di peculiare belvedere. Arrivati alla quota della ferrovia, il passaggio infatti si dilata in uno spazio di sosta realizzato ampliando la sezione del preesistente sottopasso, grazie a una struttura complessa che trova nelle due torri e nella grande trave reticolare, gli elementi distintivi dell'opera sia dal punto di vista strutturale che espressivo. Tale spazio è protetto da una copertura a falde in vetro retinato e montanti in acciaio e ha una larghezza doppia rispetto a quella della rampa. La copertura delle torri è invece in rame, materiale senza tempo, già utilizzato ad esempio per l'estradosso del tetto della chiesa dell'Autostrada di Michelucci.



Fig. 6 La spalla del sovrappasso di viale Strozzi realizzato negli anni Trenta del Novecento durante i lavori di realizzazione del nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella, 1989 (Foto ©Impresa Gioacchino Minuto, S.r.l.).



Fig. 7 Lavori alla spalla del sovrappasso di viale Strozzi per la realizzazione del nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella, 1989 (Foto ©Impresa Gioacchino Minuto, S.r.l.).

Mario Lupano, commentando queste torri, ne ha evidenziato il carattere evocativo di ‘ponte turrato’, di camminamento di ronda. Le immagini di cantiere aiutano a comprendere la vera natura delle torri: elementi compositivi che qualificano il prospetto, ma soprattutto parti di una complessa macchina strutturale dove cemento armato e acciaio lavorano organicamente, sostanziando l’immagine dell’opera. Le torri sono dunque realizzate in lame di calcestruzzo armato e rivestite con i mattoni fatti a mano dell’azienda San Marco, in connessione con possenti travi in acciaio: la documentazione di cantiere smentisce quanto riportato spesso in letteratura, ovvero che i mattoni sarebbero stati utilizzati come cassaforma.

Nella porzione verso la Fortezza, la grande trave reticolare doppia – che evoca i ponti ferroviari⁹ – svolge, in particolare una duplice funzione: fornire l’aggancio per l’orditura secondario del solaio in pannelli prefabbricati (in aggetto rispetto al piano del sovrappasso preesistente) e creare l’attacco per i montanti della copertura della pensilina, oltre a diventare una sorta di monumentale parapetto permeabile alla vista sulla città. Proprio la morfologia definitiva di questo straordinario elemento viene dettagliata in un incontro con Aulenti a Milano, il 21 dicembre 1989: «Oggi il sig. Minuto insieme all’ing. Berti, Ing. Gentile ed il Geometra Pigliomica sono andati a Milano dall’architetto Gae Aulenti per decidere e discutere della trave metallica e di alcuni particolari strutturali»¹⁰.

Le foto di cantiere forniscono informazioni complementari a quelle del ‘Diario di cantiere’ per tutte le lavorazioni. Significativo è il caso dell’intervento alle spalle del sottopasso, che ha previsto lo smontaggio del rivestimento litico degli anni Trenta e di una porzione della muratura, oltre al ripristino della stessa con una nuova

sezione per creare l'appoggio della grande trave in acciaio del nuovo solaio (fig. 6). Tale operazione viene così descritta nel 'Diario di cantiere': «Demolito con martello pneumatico il rivestimento in blocchi di travertino e la relativa parziale spalla del ponte esistente al fine di tracciare le nuove spalle e relative torse»¹¹.

Nel contesto attuale, dove la conservazione della documentazione dell'Archivio Architettura della Fondazione FS Italiane per gli anni successivi al 1986 attende ancora una sistemazione definitiva¹², l'archivio dell'Impresa Minuto risulta di grande importanza per quest'opera fiorentina di Aulenti, consentendo di alimentare in modo decisivo il progetto di conoscenza e impostare un corretto (e urgente) piano di manutenzione dell'opera.

¹ «Un'opera bellissima, creata con una modestia tutta particolare che ha permesso di creare un'opera d'arte. È un vero invito a passeggiare.» Frase di Michelucci riportata in Paolo Ciampi, *Su il sipario alla stazione. Più bella dopo il restauro*, «La Gazzetta di Firenze», 31 maggio 1990, p. 13. Le stesse progettiste hanno commentato l'opera nel volume dedicato a Santa Maria Novella: GAE AULENTI, BIANCA BALLESTRERO, *La rampa di accesso a Santa Maria Novella dalla Fortezza da Basso*, in *Santa Maria Novella 1990. Il restauro e le nuove architetture della stazione ferroviaria*, Firenze, Alinari 1990, pp. 97-120.

² VITTORIO SAVI, *L'angelo di Santa Maria Novella*, in *Santa Maria Novella 1990...* op. cit., pp. 9-14; VITTORIO SAVI, *La Stazione di Firenze, versione 1990*, «Abitare», 297, 1991, 6, pp. 159-162; *Nuovo accesso alla Stazione di Santa Maria Novella dalla Fortezza da Basso*, «Ca. Ceramiche per l'architettura», a.V, 1991, 10, pp. 68-75; ALBERT P. GENTILI, *Nuove attrezzature per la Stazione di S. Maria Novella a Firenze*, «Industria delle costruzioni», XXVI, 1992, 247, pp. 4-13; ALFONSO ACOCELLA, *L'architettura dei luoghi*, Roma, Edizioni Latercosult, 1992, pp. 535-544; MARIO LUPANO, *Ambientamento ferroviario. Il nuovo accesso alla stazione di Santa Maria Novella di Gae Aulenti*, «Lotus», 74, 1992, pp. 72-79; MARGERITA PETRANZAN, *Gae Aulenti*, Milano, Rizzoli, 1996, pp. 37-42. Una sintesi delle vicende dell'opera si leggono ora in GIOVANNI AGOSTI, *The life and times of Gae Aulenti*, in ID. (a cura di), *La Gae. Gae Aulenti (1927-2012)*, Milano, Electa, 2025, pp. 473-474.

³ SILVIA MORETTI, *Città storica e contemporanea. I progetti di Gae Aulenti per Firenze*, in Emanuela Ferretti, Francesca Mugnai (a cura di), «La modernità può costruire altrimenti». *Gae Aulenti e la Toscana*, catalogo della mostra (Firenze-Castelfiorentino, 18 settembre - 18 novembre 2025), Firenze, Opera Omnia, 2025, pp. 97-103.

⁴ F.S. a fine degli anni Ottanta aveva dato il via a un programma di adeguamento delle stazioni su tutto il territorio italiano, da realizzarsi grazie ad un'organizzazione fortemente gerarchizzata dei ruoli tecnici, divisi in quattro livelli distinti: il «Comitato centrale di Coordinamento» doveva assolvere i compiti direttivi, i «Consulenti d'Area» sovrintendevano localmente i piani, mentre i «Consulenti di Compartimento» erano i progettisti effettivi; i «Consulenti di Impianto», invece, affiancavano i progettisti di terzo livello (GIOVANNI KLAUS KOENIG, *La riqualificazione delle stazioni italiane*, Aurelio Cortesi (a cura di), *Progetto urbano in Europa: diversità e continuità*, Firenze, Alinea, 1991, p. 42). Con il coordinamento di Giovanni Klaus Koenig, Vittorio Mosco e Marcello Rebecchini, erano stati individuati come responsabili per i progetti nelle singole città Giancarlo De Carlo (Italia nord-ovest), Leonardo Benevolo (Italia nord-est), Carlo Aymonino (Roma), Renzo Piano (Genova), Marco Zanuso (Milano), Roberto Gabetti (Torino), Aldo Rossi (Trieste), Gino Valle (Verona), Vittorio Gregotti (Bari) e Gae Aulenti (Firenze). L'ambizioso programma prevedeva il ripensamento delle stazioni, concepite come «hub ferroviario», attrezzate con binari diversificati per i treni dell'alta velocità e per quelli del traffico regionale: si veda PAOLO ANTONELLI, *Un programma architettonico delle Ferrovie dello Stato*, «Domus», 696, 1988, p. 12.

⁵ Le tre opere principali progettate per Italia 90 nell'area intorno alla Stazione di Santa Maria Novella sono state la realizzazione di un grande parcheggio sotterraneo di fronte al lato sud-est della Stazione di Santa Maria Novella, la cosiddetta pensilina di Toraldo Di Francia (demolita nel 2010) e il nuovo accesso al Binario 16, su progetto appunto di Gae Aulenti e Bianca Ballestrero: CAMERA DEI DEPUTATI, *Relazione sulle opere infrastrutturali nelle aree interessate dai mondiali di calcio del 1990*, Atti Parlamentari, X Legislatura, Doc. XXVII, n. 5-ter., 1991.

⁶ I documenti presso l'impresa Minuto sono stati individuati da Elisa Allavena: EAD., *Un grande cantiere per ITALIA 90: il nuovo ingresso per la Stazione di Santa Maria Novella di Gae Aulenti*, Tesi di Laurea in Architettura, Università degli Studi di Firenze, relatrice Emanuela Ferretti, A.A. 2025-2026.

⁷ *Rassegna. San Marco laterizi*, «Domus», 722, 1990, p.n.n.

⁸ Archivio dell'Impresa Gioacchino Minuto S.r.l., *Nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella, Diario di Cantiere*.

⁹ AULENTI, BALLESTRERO, *La rampa di accesso...* op. cit. Anche l'uso di chiodature a caldo (al posto dei bulloni) rientra nella tecnologia in uso presso le ferrovie: testimonianza orale dell'ing. Tomoli (aprile 2025).

¹⁰ Firenze, Archivio dell'Impresa Gioacchino Minuto S.r.l., *Nuovo ingresso alla Stazione di Santa Maria Novella, Diario di Cantiere*, 21 dicembre 1989.

¹¹ Ivi, 4 gennaio 1990.

¹² <<https://www.aaa-italia.org/fondazione-fs-italiane/>> [consultato il 4 settembre 2025].