

## Giovanni Voto

### Paradossi urbani

Sovente, e forse nostro malgrado, negli ultimi anni abbiamo osservato fiorire, in tutta l'enclave fiorentina, dei "luoghi" chiamati parcheggi che avrebbero dovuto supportare la vita e implementarsi di nuove emergenze urbane, favorendo la crescita della città. Affiancandosi silenziosamente a quelle, la loro presenza risulterebbe subalterna o comunque di supporto alle nuove esigenze; pure, tra un edificio e l'altro, quasi inavvertita, un'ambiguità pare affacciarsi nella lettura di questi grandi contenitori d'auto, qualcosa che talvolta sembra sovvertire il loro grado subalterno, dando vita a relazioni urbane e spaziali ancora non ben identificate.

Guadagnata la sommità del cavalcavia Affrico si apre frammentata, tra sequenze di edifici inizio Novecento, la scena del nuovo intervento in piazza Alberti.

Articolato attorno a due vuoti, uno dei quali, quello d'ingresso, futura piazza, si distendono cantieri in via di conclusione che lavorano alla costruzione di parcheggi, un centro commerciale, uffici amministrativi, e una casa per studenti.

Alla sinistra della piazza d'ingresso il residuo, sconnesso dalla maglia urbana, di un edificio forse ottocen-

tesco, e alla sua destra un volume quasi cilindrico rivestito in lamiera ondulata, scavato nel suo volume con qualche riserva, il cui attacco a terra, come pure il coronamento, risulta non definito.

Inoltrandosi ancora a destra, la piazza introduce attraverso le rampe al secondo vuoto, quasi un giardino, da cui si accede al centro commerciale e alla casa per studenti. Lo spazio di questo ambiente, che è in parte pavimentato e in parte a verde ondulato, risulta protetto dal traffico stradale tramite il corpo delle residenze per studenti ed è inciso dal corpo scale dei parcheggi che cala sul centro commerciale, il quale è lato longitudinale, insieme alla cortina muraria parallela, di questa piazza. Ultimo fronte a concludere prospetticamente questo invaso spaziale, muto, un muro.

L'elaborazione dei particolari costruttivi nobilita questo lavoro soprattutto attraverso lo sviluppo della tecnica ingegneristica, suscitando, di rimando, riflessioni e interrogativi su ciò che ingenera nel paesaggio costruito il lavoro svolto alla scala architettonica e urbana.

Il complesso si configura, infatti, come un piccolo brano di città che alla scala urbana si inserisce in un

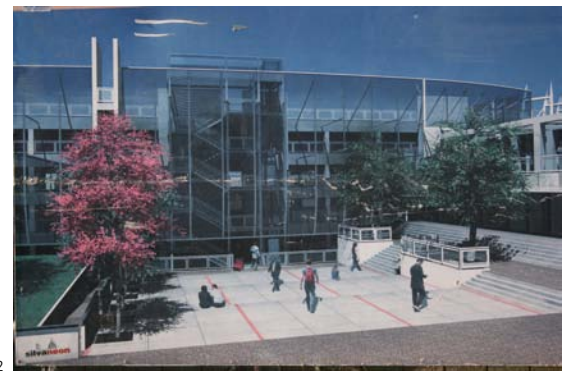
appezzamento di terreno trapezoidale, dove sono già presenti degli edifici. Limitato sui due lati lunghi da via del Campofiore e da via De Sanctis, l'intervento si chiude in quella che eufemisticamente viene chiamata piazza Alberti, attualmente mero snodo viario con distributori di benzina. In realtà la cosiddetta "piazza" resta comunque una cerniera di collegamento tra le antiche via Aretina e via Gioberti: in questo punto il nuovo intervento posiziona risolutrici, ardite rampe in acciaio di accesso a un parcheggio sopraelevato filtrate da un diaframma metallico.

Il vertice planimetrico del progetto, che affaccia sulla piazza, apre dunque a un grande parco macchine a quattro piani che sviluppandosi all'interno, longitudinalmente, crea anche un diaframma trasparente di metallo lievemente curvo: il lato lungo del parcheggio diventa qui l'imponente quinta scenografica della piazza principale da cui si accede a tutti gli edifici.

Muovendosi più a nord si incontrano altre condizioni.

Nicola Calipari, medaglia d'oro al valore militare, classe 1953, morto a Baghdad il 4 marzo del 2005, attraverso una targa a lui dedicata,

1. Firenze, giardino interno dell'intervento in piazza Alberti
2. Prospetto del parcheggio prospiciente la piazza
3. Le rampe del garage "cerniera" tra due assi stradali storici





3



4



5

forse, ci interpella circa la spianata di verde (chiamata "giardino") che reca il suo nome. Posto sul garage a due piani dietro la Fortezza da Basso, questa distesa erbacea priva d'arbusti di qualsivoglia natura, il cui impianto radicale avrebbe serie difficoltà nello svilupparsi, apre ai più accorti, prima ancora di essere facilmente additata (causa il mancato erigersi di un qualche pensiero progettuale su di essa), una inusitata sospensione nel paesaggio. Un punto esclamativo ci domina e quello che parrebbe il giardino dell'ignavia, già fonte di molteplici illazioni, propone certamente senza volerlo, come dimensione propria le sue quinte teatrali urbane: il muro della Fortezza da Basso, la splendida centrale termica di Agnello Mazzoni.

Qui un parcheggio, da sempre semplice corollario urbano a una città, svela una struttura di rapporti spaziali nel luogo – un giardino – dello svago: un banalissimo vuoto diventa tacita cornice spaziale di due monumenti di pregiata fattura.

Poco distante, uno dei primi parcheggi sotterranei, quello della stazione centrale di Firenze, ritrova la *normalitas* tanto abiurata, in tempi dove tutto ha l'imperativo schiavizzante dell'originalità a tutti i costi, attraverso una composizione triangolare chiara dotata di una galleria commerciale.

Questo lavoro nasce in una condizione difficile, quella della polemica sulla pensilina di Toraldo di Francia che genera una committenza oltremodo prudente, della vicinanza di due mo-

numenti di rilievo, di condizioni tecniche di esecuzione complesse.

Il progetto, concepito non senza la sentita amicizia con Michelucci e Gamberini, ai quali fu mostrato il lavoro, sarà poi realizzato diversamente dal progetto originario che prevedeva una scala di collegamento tra l'intervento e la sala biglietteria progettata da Gamberini, a causa dell'ingerenza della Soprintendenza. Accanto al tema del percorso urbano della stazione di Firenze viene reiterata, dunque, una galleria interrata il cui percorso si apre da via Alamanni con una pausa spaziale – una fontana illuminata nella penombra da un taglio circolare nella copertura – e si sviluppa, salvo una sospensione segnata dall'ingresso parcheggi in continuità con l'ipotetica scala di Gamberini, fino allo snodo conclusivo, definito della vasca d'acqua che si congiunge alla galleria preesistente: qui un taglio di luce diagonale apre alla scena immensa di Santa Maria Novella.

Organico alla galleria, prevista originariamente molto più lunga, il parcheggio interrato di circa mille auto è concepito secondo un'ordine triangolare che impedisce qualsiasi *cul de sac*, favorito da una continua referibilità alla rampa centrale di accesso che dialoga direttamente con il cielo nella sua cavità dalla misura monumentale. Il silenzio davanti alla luce che pervade e inturgidisce questo spazio dalle reminiscenze



6

4. Firenze, la centrale di Mazzoni sullo sfondo del "Giardino" Calipari

5. La pensilina d'ingresso al parcheggio della Fortezza

6. Vista dello spazio sovrastante il parcheggio



7



8

kahniane è tale da rendere nuovo il conosciuto; quasi sovviene Pavese che nel suo *Mestiere di vivere* suggeriva l'essenza della memoria nella novità reale.

L'opera, per essere solo un "parcheggio con galleria", pare, nonostante tutti i tagli voluti dalla committenza al progetto originale, un lavoro eseguito ancora da un compositore che conosce il suo mestiere. Al centro dell'idea (oggettivamente riuscita) è la costante preoccupazione a evitare un degrado vitale degli spazi attraverso il continuo generarsi di dinamiche di movimento.

Questa dei parcheggi nella città è una dimensione, dunque, insolita che si inserisce, al di là di qualsiasi considerazione di merito, nella struttura urbana come fatto ineluttabile e genera nuove e strane dina-

miche, forse non sempre previste o attentamente calibrate.

Se in piazza Alberti un parcheggio diventa, là dove un tempo erano posti edifici di rilievo, quinta scenografica di una piazza e vertice nodale di due vie storiche, nei pressi della Fortezza da Basso diventa spazio di sospensione e contemplazione del "contesto" quasi fosse una piazza.

In Santa Maria Novella, la galleria e la piazza sovrastante del nuovo intervento funzionano benissimo tutt'oggi; ma è opportuno dire che la loro origine e il loro funzionamento sono dovuti alla presenza di questo parcheggio nato per espletare il carico urbanistico indotto della stazione.

Occorre domandarsi come questi luoghi dalla natura quasi sub-urbana vogliano o possano comunicare

con tutto ciò che è loro contiguo, e quale sia la loro reale natura.

Ogni atto dell'architetto, ogni singolo segno che incide le nostre città ha una responsabilità civile e storica quando non addirittura sovrastorica, poiché tutto quello che facciamo richiede costante consapevolezza e lucidità.

Dovremmo chiederci, dunque: sono solo "parcheggi"?



9

7. Firenze, pianta del parcheggio stazione

8. Il "pozzo di San Patrizio"

9. La fontana di accesso alla galleria pertinente il parcheggio della stazione S.M.N.