## TRENI VELOCI A CAMPO DI MARTE? CI AVEVA GIÀ PENSATO IL POGGI

Ricorsi

di **Enrico Nistri** 

er capire che Campo di Marte sarebbe dovuta essere la vera stazione di Firenze basta percorrere viale Mazzini: un grande viale alberato fiancheggiato da nobili caseggiati che termina bruscamente di fronte a una dimessa palazzina ferroviaria, incrociandosi con una strada angusta e dai marciapiedi avari come via Mannelli. Un boulevard così prestigioso non poteva che condurre, nel disegno originario, a un edificio pubblico importante come una grande stazione.

A immaginare questo ruolo per Campo di Marte era stato

Giuseppe Poggi, autore del primo piano regolatore di Firenze. Poggi aveva capito che al posto della vecchia Maria Antonia, ubicata dove ora si trova Santa Maria Novella, ma più a ridosso della basilica, Firenze necessitava di una stazione ben collegata col centro, ma al di fuori della cerchia dei viali. Viale Mazzini, che assunse questo nome solo nel 1901, quando la monarchia si era ormai riconciliata col vecchio repubblicano, sarebbe stato il collegamento ideale con la nuova stazione, oltre a servire da via di transito per i soldati inquadrati in

plotoni che si recavano alle esercitazioni nel vicino Campo di Marte. L'intera zona era del resto già allora interessata da strade ferrate: vi passava la tranvia del Chianti, il cui capolinea era la stazione di Porta alla Croce, ubicata proprio all'imbocco dell'odierno viale Mazzini e demolita solo a fine '800; vi passò poi la Firenze-Roma. E proprio a fine secolo, nel 1896, venne costruita la Stazione di Campo di Marte, in stile eclettico, distrutta dodici anni dopo da un incendio e poi ricostruita.

Nel fervore di opere pubbliche che contraddistinse il ven-

tennio fascista, specie nell'imminenza del decennale della marcia su Roma, si ripropose il problema di dove ubicare la stazione principale di Firenze. Furono in molti a recuperare la vecchia idea del Poggi, che aveva il merito di sottrarre il centro al soffocamento del laccio ferroviario e di non costringere i treni sulla tratta Roma-Bologna ai tempi morti di una stazione di testa. Parve per un certo periodo che la vecchia Maria Antonia dovesse venire smantellata e che la nuova stazione principale di Firenze sarebbe dovuta essere ubicata a Campo di Marte. E, come ricordò Bruno Cicognani in un suo libro di ricordi, non mancò una breve fase di speculazione edilizia in tutta l'area, con alcuni eleganti condomini che si aggiunsero alle belle ville tardo-ottocentesche già fiorite nel primo tratto del viale. A differenza di oggi la presenza di una stazione, invece di essere percepita come una causa di degrado, rappresentava infatti un valore aggiunto per un quartiere.

Si trattava però di un fuoco di paglia. Sugli argomenti tecnici di chi voleva una stazione di transito al di fuori della cerchia dei viali prevalsero le ragioni delle categorie commerciali interessate alla demolizione della vecchia Maria Antonia e alla costruzione di una nuova palazzina



99

Basta percorrere viale Mazzini per capire che quella doveva essere la vera stazione di Firenze viaggiatori nella stessa posizione. La classe dirigente dell'epoca, dal segretario della federazione fascista Pavolini al podestà Giuseppe della Gherardesca, non volle o non seppe imporsi ai sostenitori della centralità della stazione, che per altro potevano addurre validi argomenti a sostegno delle loro tesi. Far scendere il viaggiatore davanti all'abside di Santa Maria Novella, in prossimità dei grandi alberghi, a pochi passi dal Duomo e dall'Arno, poco distante dal Teatro Comunale in cui risuonavano le armonie del Maggio Musicale contribuiva alla crescita del «movimento forestieri», oltre, naturalmente, a costituire un vantaggio per i pendolari. L'eleganza del progetto del Gruppo Toscano, affermatosi a prezzo di molte polemiche anche grazie all'intercessione di Margherita Sarfatti, fece dimenticare il resto. Firenze ebbe un capolavoro dell'architettura razionale in più e un laccio ferroviario di troppo. Campo di Marte si dovette consolare con un altro miracolo architettonico, lo Stadio Nervi, ma la sua stazione rimase a lungo soprattutto uno scalo merci, come ricordano i numerosi complessi industriali che si trovano nelle sue immediate adiacenze. E questo ruolo costò alla zona durante la seconda guerra mondiale numerosi bombardamenti, primo fra tutti quello drammatico del 25 settembre 1943, con le sue 215 vittime ricordate da una lapide in via Mannelli.





## giovedì 21.07.2016

& CORRIERE FIORENTINO

merosi bombardamenti, primo fra tutti quello drammatico del 25 settembre 1943, con le sue 215 vittime ricordate da una lapide in via Mannelli.

Il ripensamento del sindaco Nardella sul sottoattraversamento potrebbe ribaltare la situazione, candidando Firenze Campo di Marte ad anti-Forster, con più di un beneficio per le pubbliche finanze e anche per l'assetto idrogeologico di un territorio ricco di falde sotterranee, come ben sa chi ricorda le difficoltà incontrate a suo tempo dall'ingegner Pier Lodovico Rupi per realizzare il parcheggio di Santa Maria Novella. Che il vecchio Poggi, cui Firenze deve tanto, avesse anche in questo caso ragione?

## **Enrico Nistri**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Viale Mazzini, quasi un boulevard: sullo sfondo il muro della stazione di Campo di Marte

