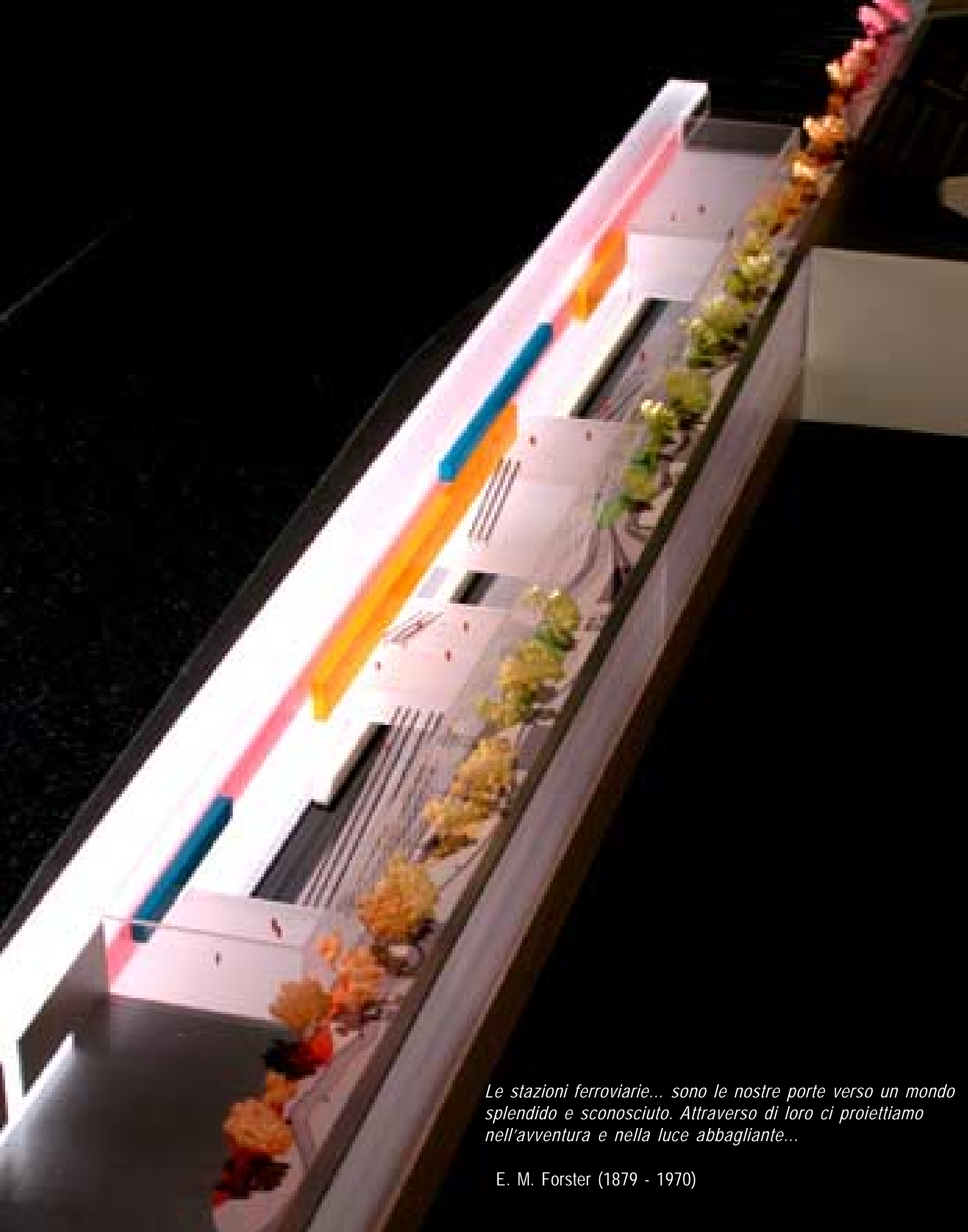


# Relazione illustrativa

|  |    |    |
|--|----|----|
| Punti chiave   | p. | 3  |
| Dalle due teste al mezzanino unico:<br>organizzazione dei flussi | p. | 4  |
| La stazione AV: architettura e funzioni                          | p. | 6  |
| Il parco lineare alberato:<br>la mediazione tra stazione e città | p. | 9  |
| Il sistema della viabilità e le connessioni urbane               | p. | 10 |



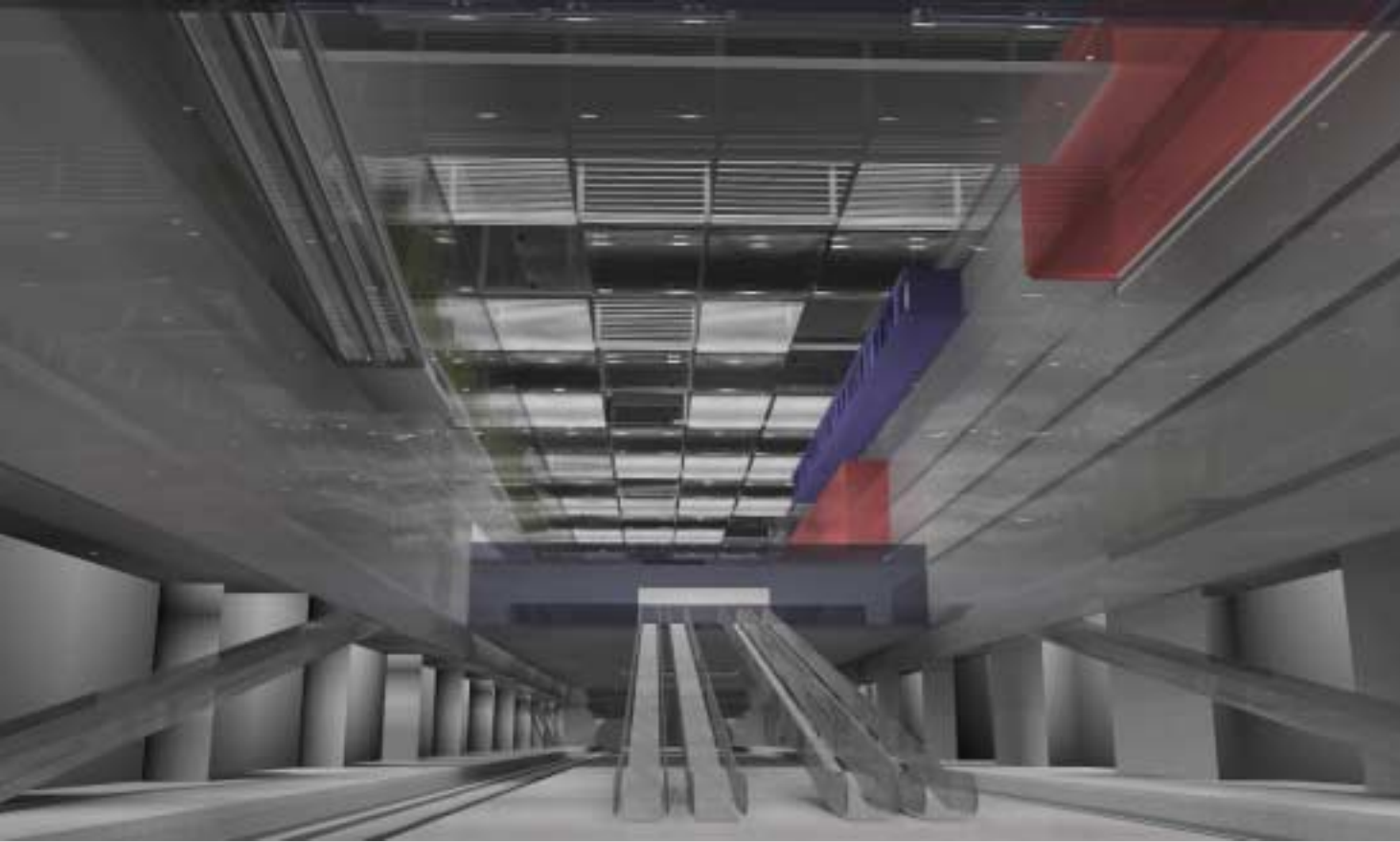


*Vista del modello, senza copertura.*

*Le stazioni ferroviarie... sono le nostre porte verso un mondo splendido e sconosciuto. Attraverso di loro ci proiettiamo nell'avventura e nella luce abbagliante...*

E. M. Forster (1879 - 1970)





*Viste dalle banchine e dalla piazza della Stazione-ingresso Belfiore: la facciata di vetro che dà ingresso al vestibolo si arretra rispetto alla copertura, lasciando penetrare la piazza al di sotto. Le facciate esterne sono in calcestruzzo a vista: appena oltre l'ingresso al vestibolo, diventano di vetro affacciando sullo spazio interno della stazione.*

## Punti chiave

### 1. La stazione "parla" del suo funzionamento: leggibilità degli spazi e dei percorsi

La necessità di chiarezza distributiva determina la struttura dell'edificio: una piattaforma posta in posizione centrale rispetto alle due testate, il mezzanino, è visibile e facilmente raggiungibile da ogni parte della stazione. Qui si raccolgono tutti i flussi prima della discesa ai treni. L'estrema visibilità del mezzanino suggerisce di renderlo anche display informativo: le sue superfici laterali indicano arrivi e partenze in corrispondenza dei binari sottostanti.

### 2. Un taglio di luce: 40 metri sopra i treni

Oltre al mezzanino e alle estremità del camerone, nessun volume copre lo spazio delle banchine: tutte le funzioni della stazione si concentrano in due maniche, profonde 10 metri, allungate contro le paratie longitudinali del camerone. In questo modo, la vista dai treni è libera fino al tetto, quasi 40 metri più in alto, e i treni sono sempre visibili dal centro commerciale, dall'hotel, dai ristoranti. L'ampia vetrata sul lato Macelli e la trasparenza del tetto lasciano filtrare la luce naturale fino alle banchine.

### 3. Un chilometro di parco: l'asse dell'intermodalità

Rendere fluida, diretta e piacevole la connessione urbana tra il centro storico e la Fortezza da Basso da un lato, la zona Circondaria-Macelli dall'altro; al tempo stesso, organizzare efficacemente i luoghi dell'intermodalità stazione/trasporti urbani. Un parco alberato di quasi un chilometro per 10 metri percorre l'intera area di concorso, entrando a far parte della stazione, e collega il parcheggio della Centrale del Latte, la stazione dei treni regionali, la zona pedonale Macelli, l'accesso al parcheggio Belfiore, la fermata tramvia, il kiss & ride Redi, infine la stazione degli autobus.

### 4. Auto e taxi nel camerone: al treno in cinque minuti

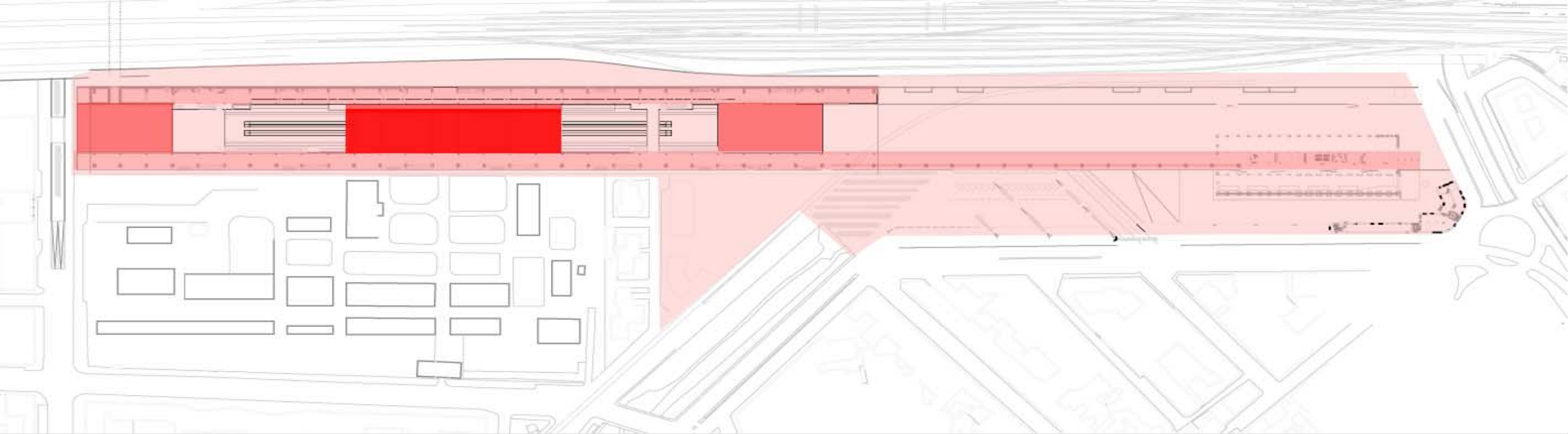
La ricerca di una forte integrazione della stazione nel sistema urbano ci ha indotto a portare nell'edificio alcuni flussi di traffico. Il parcheggio sul lato Belfiore, il kiss & ride sul lato Circondaria, i taxi fino al mezzanino: nei tre casi, brevissimi tempi di trasferimento ai treni e connessione immediata con il centro viaggiatori e la zona commerciale.

### 5. Fermarsi in stazione: un hotel per gli affari

La posizione baricentrica di Firenze sulla rete Alta Velocità italiana ha suggerito la proposta opzionale di un hotel ai piani alti della stazione: dotato di sale meeting e conferenze, è una soluzione ideale per incontri di lavoro tra viaggiatori provenienti da Nord e da Sud.

### 6. Genius loci

Uno spazio creato con componenti di trasparenza e leggerezza, in grado di reagire alla luce e alle stagioni con semplicità. L'intento è quello di cogliere, senza imporsi, la specificità del contesto della città antica e del complesso delle funzioni di trasporto.



Schema della distribuzione: al centro, il mezzanino.

## Dalle due teste al mezzanino unico: organizzazione dei flussi

### a. Un sistema compatto

L'edificio della stazione, in senso stretto, occupa esattamente le dimensioni dello scavo del camerone AV: si è trattata l'intera area di concorso come un sistema compatto, di cui sfruttare le molteplici possibilità per connettere e integrare al meglio i treni alla città, attraverso la mediazione di attività, servizi e spazi di relazione. Questa sembra una via necessaria per affrontare un problema complesso: risolvere uno schema di base a due teste, cioè due zone d'accesso principali ( Circondaria-Macelli e Belfiore-Redi), in difficile comunicazione urbana tra loro, evitando i possibili problemi organizzativi e gestionali di un corrispondente duplice sistema di distribuzione ai treni.

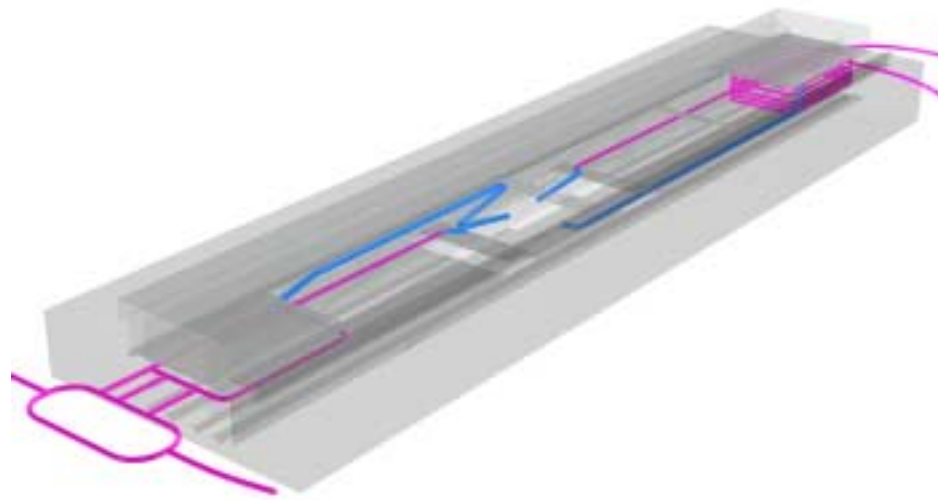
### b. Il mezzanino

Un'unica, ampia piattaforma su due livelli (mezzanino) è collocata sull'asse di fermata dei treni, a quota + 34,70 all'interno del camerone AV. Vi convergono i flussi dei viaggiatori: in partenza, provenienti indifferentemente dalle due zone di testata Circondaria e Belfiore e smistati velocemente ai treni; in arrivo, con la possibilità di raggiungere in pochi istanti un'ampia scelta di mezzi di trasporto e di servizi. Fulcro di tutto il sistema, il mezzanino è chiaramente raggiungibile da ogni parte della stazione, attraverso percorsi leggibili e diretti. Grazie alla sua posizione, è utilizzato anche come display di informazione arrivi/partenze: sulle sue pareti laterali viene visualizzata direttamente la destinazione o la provenienza relativa al binario immediatamente sottostante.

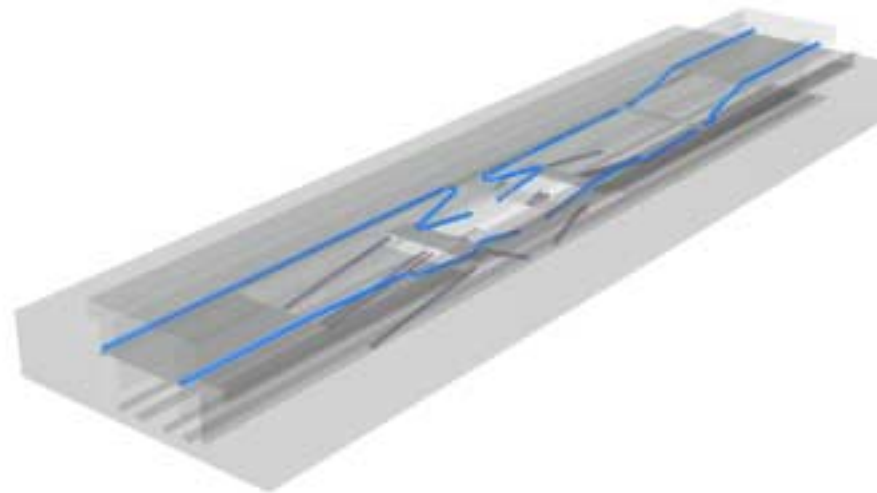
### c. Leggibilità dello spazio e dei percorsi: i flussi passeggeri e visitatori

Servire il mezzanino, connettendolo rapidamente e con chiarezza ai servizi previsti nell'area di concorso, è uno dei criteri prioritari nello studio dei flussi. A questo si accompagna l'esigenza di altrettanta facilità nell'accedere dalla città ai servizi commerciali e di intrattenimento. Si risponde a queste priorità concentrando i flussi in due fasce parallele alle paratie longitudinali del camerone AV; completano lo schema alcuni ben definiti elementi di attraversamento: il mezzanino, i due vestiboli di ingresso alla stazione in zona Belfiore e Circondaria, due ponti che connettono pedonalmente la stazione ai Macelli e agli edifici residenziali adiacenti al torrente Mugnone.

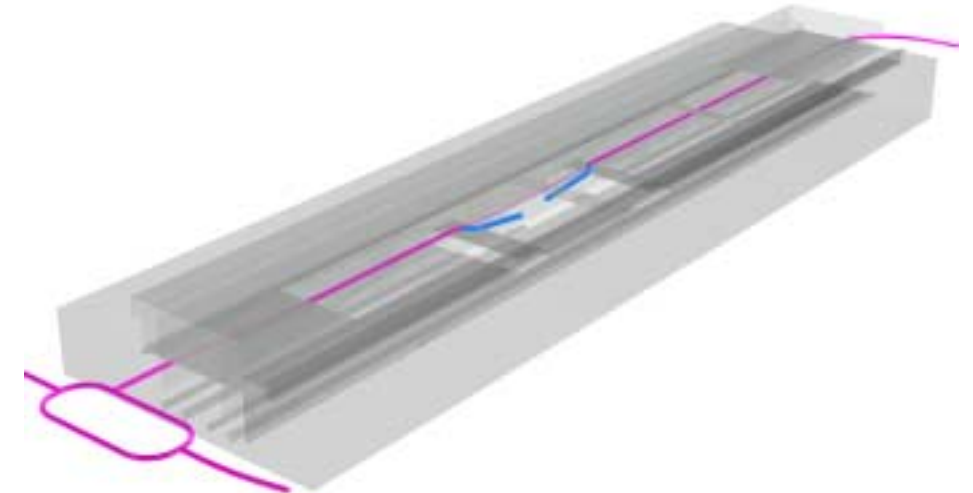
Questa impostazione permette le seguenti possibilità:



Flussi: dall'auto al mezzanino



Flussi: a piedi al mezzanino



Flussi: in taxi al mezzanino

- discesa immediata, tramite rampe mobili, dai vestiboli di testata alla zona mezzanino e centro viaggiatori;
- percorso lungo una galleria pedonale longitudinale su due livelli ( +45.80 e +49.40) che, ospitando il centro commerciale, connette i due vestiboli e, di conseguenza, due parti di città ora divise;
- collegamento dell'area Macelli e della zona residenziale adiacente alla galleria pedonale, tramite ponti che si affacciano sui treni;
- attraversamento longitudinale del camerone da parte di alcuni flussi di servizio: mezzi di emergenza a quota + 34.70, livello direttamente sopra i binari, taxi con fermata a + 39.40, mezzi commerciali a livello + 42.20, per rifornire il sovrastante centro commerciale;
- possibilità di raggiungere con i mezzi di emergenza e di servizio la stazione di polizia, quella dei pompieri e il pronto soccorso, nonché la zona impianti, accessibili da quota +34,70;
- inserimento del kiss & ride Circondaria e del parcheggio Belfiore dentro il camerone, sotto i vestiboli di ingresso, con connessione diretta al mezzanino e al centro viaggiatori.

**Dal kiss&ride Circondaria alla banchina 7' 46 sec**

| tratta                         | Velocità m/s | Tempo s          |
|--------------------------------|--------------|------------------|
| Auto-rampa mobile              | 0.8          | 135              |
| Rampa mobile                   | 0.6          | 93.3             |
| Transito mezzanino + convalida | 0.8          | 100+ 40          |
| Rampa mobile                   | 0.6          | 108.3            |
| <b>totale</b>                  |              | <b>466.6 sec</b> |

**Dal kiss&ride Belfiore (area pullman turistici) alla banchina 11' 5 sec**

| tratta                         | Velocità m/s | Tempo s          |
|--------------------------------|--------------|------------------|
| Pullman-                       |              |                  |
| rampa vestibolo Belfiore       | 0.8          | 253.7            |
| Rampa mobile                   | 0.6          | 163.3            |
| Transito mezzanino + convalida | 0.8          | 100+ 40          |
| Rampa mobile                   | 0.6          | 108.3            |
| <b>totale</b>                  |              | <b>665.3 sec</b> |

**Dal vestibolo Circondaria alla banchina 7' 21 sec**

| tratta                         | Velocità m/s | Tempo s          |
|--------------------------------|--------------|------------------|
| Rampa mobile                   | 0.6          | 193.3            |
| Transito mezzanino + convalida | 0.8          | 100+ 40          |
| Rampa mobile                   | 0.6          | 108.3            |
| <b>totale</b>                  |              | <b>441.6 sec</b> |

**Dalla stazione dei bus (discesa automezzo) alla banchina 14' 48 sec**

| tratta                     | Velocità m/s | Tempo s          |
|----------------------------|--------------|------------------|
| Banchina bus               | 0.8          | 23.7             |
| Scala mobile               | 0.2 mvert/s  | 30               |
| Parco-vestibolo Belfiore   | 0.8          | 422.5            |
| Rampa mobile               | 0.6          | 163.3            |
| Transito mezzanino + conv. | 0.8          | 100+ 40          |
| Rampa mobile               | 0.6          | 108.3            |
| <b>totale</b>              |              | <b>888.3 sec</b> |

**Dai taxi alla banchina 5' 36 sec**

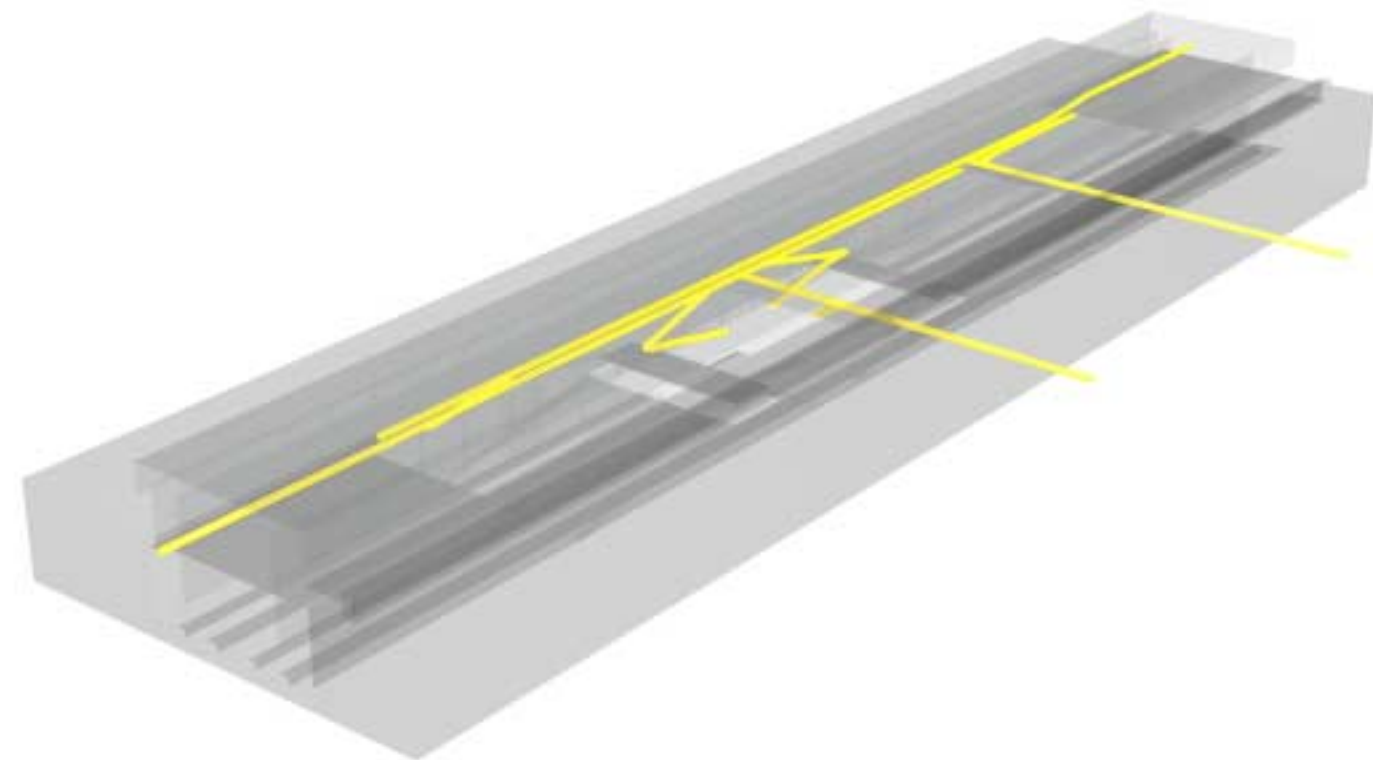
| tratta                     | Velocità m/s | Tempo s          |
|----------------------------|--------------|------------------|
| Taxi-rampa mobile          | 0.8          | 50               |
| Rampa mobile               | 0.6          | 38.3             |
| Transito mezzanino + conv. | 0.8          | 100+ 40          |
| Rampa mobile               | 0.6          | 108.3            |
| <b>totale</b>              |              | <b>336.5 sec</b> |

**Dal piano di mezzo del parcheggio Belfiore alla banchina 8' 22 sec**

| tratta                                | Velocità m/s | Tempo s          |
|---------------------------------------|--------------|------------------|
| Auto-ascensore                        | 0.8          | 61.25            |
| ascensore                             | 0.2 mvert/s  | 53               |
| Connessione ped. parcheggio-mezzanino | 0.8          | 140              |
| Transito mezzanino + conv.            | 0.8          | 100+ 40          |
| Rampa mobile                          | 0.6          | 108.3            |
| <b>totale</b>                         |              | <b>502.5 sec</b> |



*La luce penetra dal tetto, fino a raggiungere le banchine. A sinistra la manica est, a destra il parco lineare.*



*Flussi: il centro commerciale, con gli accessi dai Macelli e la discesa al mezzanino.*

## La stazione AV: architettura e funzioni

### a. 40 metri sopra i treni

Lo schema compositivo della stazione risponde all'organizzazione dei flussi: due maniche di 10,50 metri di profondità si fronteggiano sull'intera lunghezza dell'edificio, che occupa esattamente il perimetro dello scavo del camerone

La manica est è un edificio di 7 piani per 450 metri di lunghezza, appeso alle grandi travi del tetto e senza appoggi sulle banchine, così totalmente libere da pilastri: si cala nel camerone fino a + 34, quota del mezzanino e limite della prima fase di scavo, : nessun'opera di costruzione dovrà essere così realizzata attendendo la conclusione della seconda fase di scavo (cfr. relazione tecnica).

In modo analogo funziona la manica ovest. Alla quota + 46 (Macelli) è solcata su tutta la lunghezza da un parco lineare, separato dall'atrio della stazione soltanto da una luminosa vetrata, che permette la vista degli alberi fin dalle banchine.

Le facciate interne delle due maniche, trasparenti e continue su tutta la lunghezza, si fronteggiano e dialogano tra loro. Lasciano tra di esse uno spazio libero, taglio di luce che scende dalla copertura fino ai treni. Le poche connessioni tra le due maniche (mezzanino, vestiboli, ponti) sono anche elementi utili per la continuità della falda acquifera e il contrasto strutturale delle paratie.

Da tutti i livelli è possibile l'affaccio vertiginoso sui binari, la percezione dei percorsi in orizzontale e in verticale, la vista del mezzanino-display e di altre superfici dedicate alla comunicazione pubblicitaria, come le facciate del parcheggio Belfiore e del k&r Circondaria.

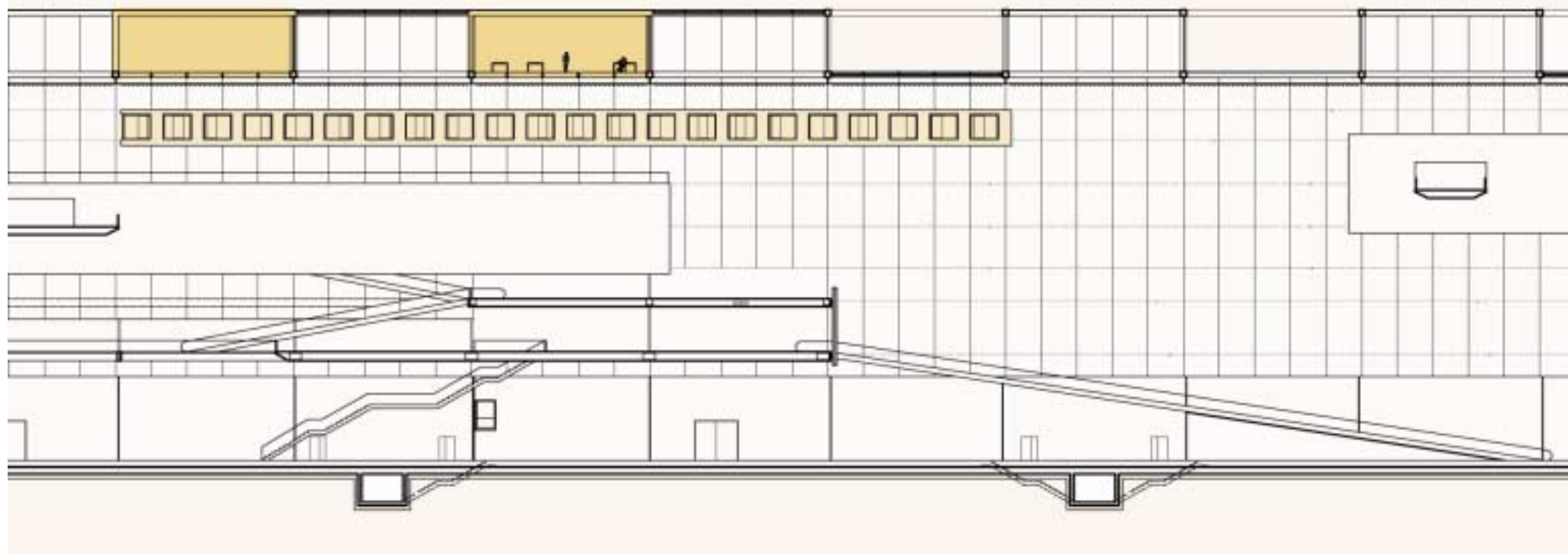
### b. Il centro viaggiatori

Sul mezzanino (+34,70) e al livello ponti/taxi (+39,40) si distribuisce il centro viaggiatori secondo le indicazioni del programma funzionale.

La biglietteria, in stretta relazione con gli uffici di gestione collocati allo stesso livello, è a quota +39,40: punto ideale sia per i viaggiatori con tempi ristretti (è la stessa quota della stazione taxi), sia per chi, pur con più tempo disponibile, ha generalmente tendenza a risolvere subito il problema del biglietto (+39,40 è un livello raggiungibile dai vestiboli di ingresso con un percorso immediato) prima di intrattenersi più in alto, nella zona commerciale. I servizi per i viaggiatori in arrivo (informazioni turistiche, logistiche e sui mezzi di trasporto) sono invece collocati al livello inferiore, cui si accede direttamente dai treni: ciò permette un immediato orientamento e smistamento sia per chi ha bisogno di lasciare in fretta la stazione, sia per chi vuole avvalersi dei suoi servizi.



*Vista dalle camere dell'hotel.*



*L'hotel sulla stazione: una sala conferenze da 230 posti e un ristorante sono ricavati nella struttura del tetto.*

### c. Una strada interna

Nella sua parte inferiore la manica est ospita una strada interna a tre livelli, percorsa (dal basso) dai mezzi di soccorso e di servizio (quota +34,70), dai taxi (quota +39,40) che servono direttamente il mezzanino, e dai mezzi di carico-scari-co merci (quota +42,20) per il centro commerciale, collocato ai due piani immediatamente superiori. Questa strada unisce le due estremità della stazione, altrimenti costretta a un invalicabile schema bifronte, e permette la circolazione anulare intorno all'area.

### d. Il centro commerciale

Il centro commerciale occupa per due piani la manica est, allungandosi lungo la galleria pedonale che collega i vestiboli della stazione: vetrine da un lato e vedute sui treni, e direttamente sul parco oltre la vetrata, dall'altro. Due ponti pedonali permettono l'accesso diretto dalla zona Macelli e dalla zona residenziale sul Mugnone. In prossimità del volume in oggetto corrispondente al mezzanino, lo schema può modificarsi e diventare più simile alla 'galerie marchande' moderna, con un percorso centrale affiancato da due file di negozi. Qui alcune vetrine si sporgono verso l'atrio centrale, ben visibili dai Macelli, dal mezzanino e dalle rampe: una scelta di massima evidenza per attrarre i visitatori al centro commerciale.

Alle due estremità, affacciandosi in parte sulle piazze esterne corrispondenti ai vestiboli, chiudono la manica est due blocchi di 4 piani destinati ai servizi commerciali e bancari (lato Circondaria), e alla ristorazione (lato Belfiore, con ampi dehors sulla piazza della stazione). Altri bar e ristoranti sono distribuiti lungo la galleria.

### e. L'hotel.

Firenze avrà una posizione baricentrica nella nuova mappa spazio-temporale d'Italia (e, entro certi limiti, d'Europa). In analogia a quanto previsto dalle più avanzate esperienze europee, in aggiunta al programma richiesto da TAV e' stato previsto all'interno della stazione un albergo, dotato di sale meeting e camere per favorire incontri e riunioni di lavoro. Alcune funzioni di alto profilo, quali la sala incontri principale e il ristorante, sono previste tra le travi del tetto, in stretta connessione con la reception dell'hotel e con un eliporto sulla copertura.

Diverse stanze dell'albergo si affacciano direttamente all'interno della stazione; l'hotel è provvisto di un'ampia zona fitness, con accesso anche da una reception nel centro commerciale.

Questa scelta aggiunge una nuova dimensione all'intermodalità, soprattutto nei casi di riunioni di lavoro, in cui alcuni partecipanti provengono dal Sud, altri dal Nord, per trovarsi a metà strada.

La reception, a livello 54, è in corrispondenza del mezzanino e ad esso connessa tramite collegamenti verticali diretti.

| Stazione AV                                    | mq           | mq%         | mc            | mc%         |               | mq    | mq%           |
|--|--------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------|---------------|
| d. atri e spazi connettivi e distributivi*     | 20596        | 37.81%      | 702972        | 86.01%      |               |       |               |
| e. centro viaggiatori                          | 2243         | 4.14%       | 8356          | 1.02%       | 1.            | 11759 | 21.61%        |
| f. centro vip                                  | 536          | 0.98%       | 2680          | 0.33%       | 2.            | 10772 | 19.82%        |
| g. servizi commerciali (incluso fitness)       | 5553         | 10.23%      | 28227         | 3.45%       | 3.            | 4639  | 8.52%         |
| h. servizi postali e bancari                   | 1676         | 3.09%       | 7440          | 0.91%       | 4.            | 8008  | 14.72%        |
| i. ristorazione                                | 3829         | 7.00%       | 13852         | 1.69%       | 5.            | 5991  | 11.01%        |
| j. servizi igienici                            | 448          | 0.82%       | 1344          | 0.16%       | 6.            | 4632  | 8.51%         |
| k. pronto soccorso                             | 190          | 0.34%       | 760           | 0.09%       | 7.            | 4106  | 7.54%         |
| l. ambienti per la manutenzione della stazione | 193          | 0.35%       | 772           | 0.09%       | 8.            | 4488  | 8.25%         |
| m. ambienti per le forze di pubblica sicurezza | 265          | 0.48%       | 1060          | 0.12%       |               |       |               |
| n. ambienti per i vigili del fuoco             | 225          | 0.42%       | 860           | 0.10%       |               |       |               |
| o. uffici per la gestione della stazione       | 1572         | 2.88%       | 4484          | 0.54%       |               |       |               |
| p. ambienti per le funzioni ferroviarie        | 505          | 0.93%       | 1212          | 0.14%       |               |       |               |
| q. locali per impianti tecnologici             | 6438         | 11.83%      | 26207         | 3.20%       |               |       |               |
| r. magazzini, depositi, spazi di servizio      | 4616         | 8.48%       | 16453         | 2.01%       |               |       |               |
| <b>totale funzioni richieste</b>               | <b>48885</b> |             |               |             |               |       |               |
| s. Opzione Hotel business                      | 5510         | 10.12%      | 14877         |             | 1.            |       |               |
|  |              |             |               |             | 2.            |       |               |
| <b>totale generale</b>                         | <b>54395</b> | <b>100%</b> | <b>816679</b> | <b>100%</b> |               |       |               |
|  |              |             |               |             |               |       | <b>mc</b>     |
|  |              |             |               |             |               |       | 475175        |
|  |              |             |               |             |               |       | 356381        |
|  |              |             |               |             | <b>totale</b> |       | <b>831556</b> |



\*volume utile e di vista

Vista del vestibolo Circondaria: sulla destra l'inizio del parco lineare, che raggiunge Viale Belfiore. Il ribassamento della parte centrale della carreggiata, per servire kiss&ride e parcheggio sottostanti, permette un minimo passaggio di auto in superficie.

## f. Il parcheggio interrato Belfiore

La scelta di collocare il parcheggio Belfiore all'interno del camerone, su cinque piani, permette un rapido collegamento al mezzanino e ai servizi della stazione; al tempo stesso non preclude nè rende più difficoltoso l'utilizzo del parcheggio a utenti esterni, tramite il comodo accesso automobilistico da Viale Redi e l'uscita verso Viale Corsica. Un accesso pedonale al parcheggio, dal parco lineare, permette un suo utilizzo e gestione in forma anche totalmente autonoma dalla stazione.

A ogni piano, una striscia parallela al passaggio pedonale di smistamento comprende casse, biglietterie ferroviarie automatiche, servizi igienici e gli ascensori verso il parco.

## g. Le quantità previste

Il programma funzionale che proponiamo è conforme alle richieste dell'Ente Banditore, fatte salve tolleranze contenute entro il 10%. La proposta dell'hotel su due livelli aggiunge alla metratura prevista circa 5000 mq, corrispondente alle 120 camere, alle sale meeting e reception.

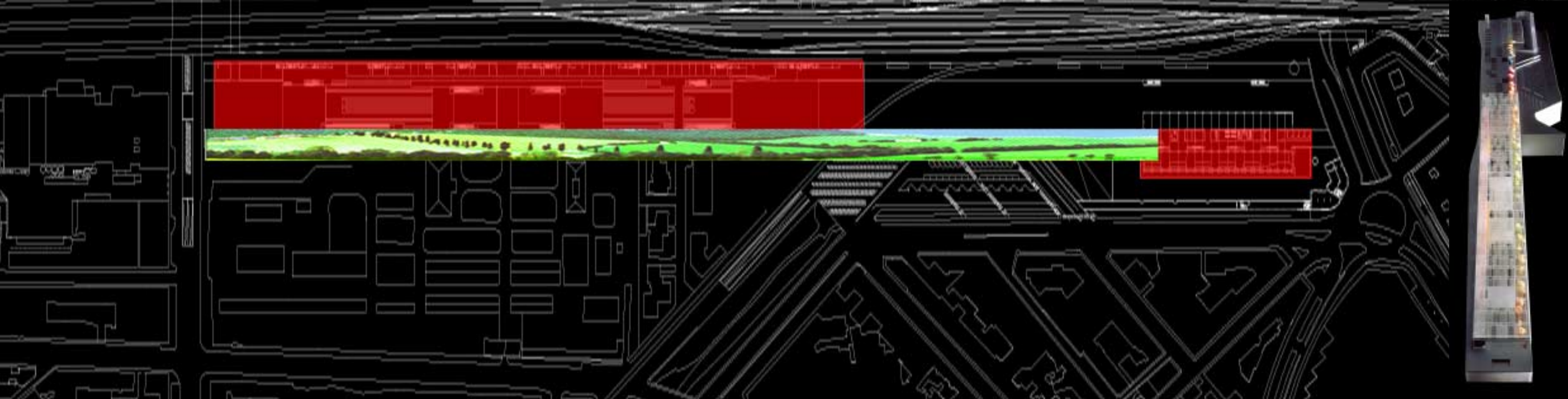
Per far fronte a questa metratura aggiuntiva, gli spazi di servizio e quelli dedicati agli impianti aumentano in proporzione.

In relazione a quanto espresso nel paragrafo precedente, presentiamo qui anche il computo metrico relativo al parcheggio interrato Belfiore, che si avvale di importanti sinergie con alcune funzioni già presenti nel camerone.

### Parcheggio Belfiore

|  | mq               | % mq        | mc           | % mc        |
|--|------------------|-------------|--------------|-------------|
| a. superficie parcheggio                 | 15580            | 88.14%      | 42066        | 79.32%      |
| b. magazzini, depositi, impianti         | 1560             | 8.82%       | 4212         | 7.94%       |
| c. uffici per la gestione della stazione | 399              | 2.26%       | 6384         | 12.03%      |
| d. servizi igienici                      | 136              | 0.76%       | 367.2        | 0.25%       |
| e. pronto soccorso                       | in comune con AV |             |              |             |
| f. ambienti per la manutenzione          | in comune con AV |             |              |             |
| g. ambienti per le forze di sicurezza    | in comune con AV |             |              |             |
| h. ambienti per i vigili del fuoco       | in comune con AV |             |              |             |
| i. locali per impianti tecnologici       | in comune con AV |             |              |             |
| <b>totale</b>                            | <b>1767</b>      | <b>100%</b> | <b>53029</b> | <b>100%</b> |

|                    | mq           |
|--------------------|--------------|
| 1. Livello + 34.70 | 3263         |
| 2. Livello + 40.40 | 3603         |
| 3. livello + 43.20 | 3603         |
| 4. Livello + 46.00 | 3603         |
| 5. Livello +48.80  | 3603         |
| <b>totale</b>      | <b>17675</b> |



*L'asse verde dell'intermodalità: in rosso la posizione dei due scavi del camerone AV e della stazione degli autobus.*

## Il parco lineare alberato: la mediazione tra stazione e città

### a. Un chilometro di parco

Lungo la manica ovest si stende il parco lineare, che prosegue su tutta l'area di concorso fino a penetrare nella stazione degli autobus (ora officine di riparazione) e affacciarsi su Viale Belfiore: quasi un chilometro di lunghezza per 10 metri di larghezza. In corrispondenza della stazione, la prosecuzione della copertura a sbalzo verso l'area Macelli e il suo risvolto verso terra rendono il parco uno spazio ambiguo: pur ambiente esterno, entra visivamente a far parte dello spazio interno della stazione. Dietro una vetrata luminosa, è sempre a vista dal centro commerciale, dal mezzanino, dalle banchine e dai treni. Il suo naturale cambiamento cromatico è fortemente percepito nello spazio interno, rendendolo gradevolmente mutevole.

Il viale della stazione di carducciana memoria? Piuttosto una sua nuova interpretazione: spazio verde pedonale, scandito da un'alberatura continua e dal movimento sinuoso del terreno, riesce a risolvere alcuni problemi di mediazione tra la stazione e la città. Anzitutto permette la più diretta connessione tra la zona sud dell'area, che comunica con la For-

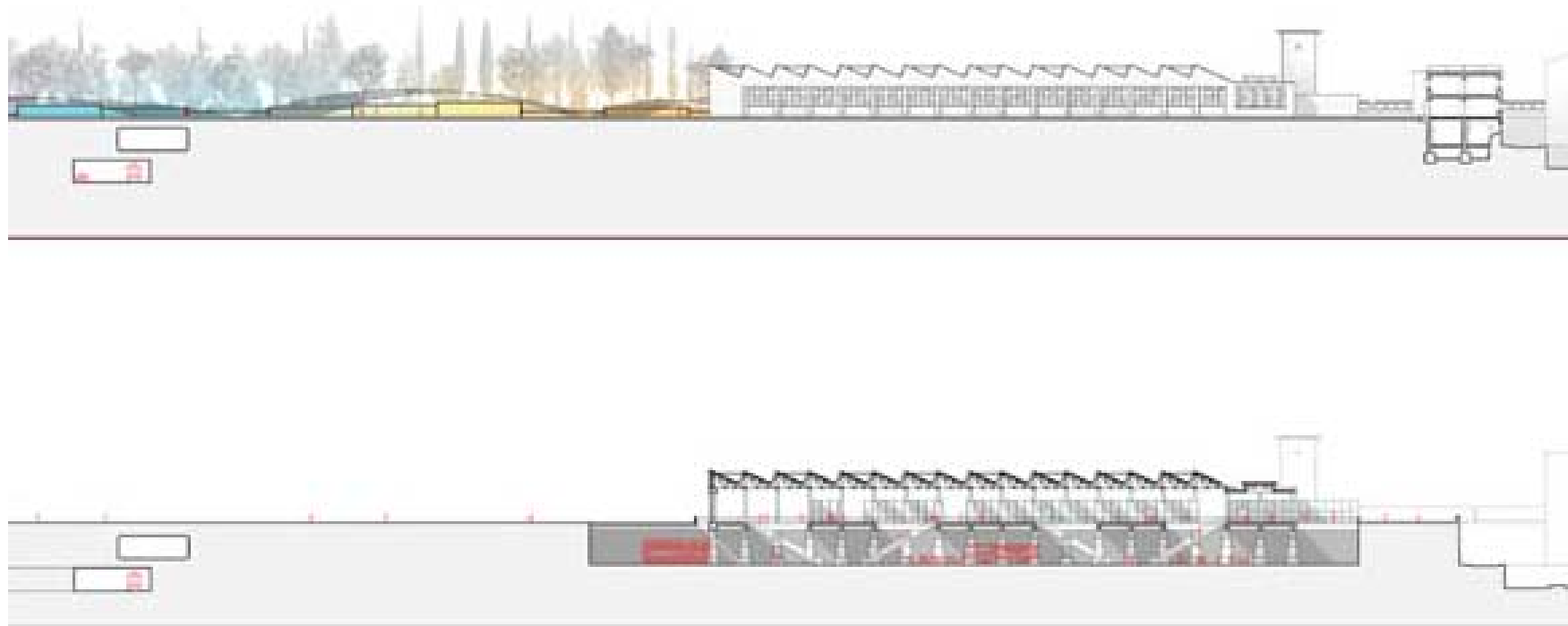
tezza da Basso tramite un passaggio pedonale sotto il rilevato ferroviario, e la zona nord verso la Centrale del latte: una connessione in più per la città, prima non esistente. Il parco crea inoltre una cortina che separa le zone più rumorose di Viale Redi dallo spazio rialzato della piazza della stazione, che resta quieta e piacevole. Infine, funziona come vero e proprio asse dell'intermodalità, organizzando intorno a sé tutte le aree di scambio tra i mezzi provenienti dalla città e la stazione.

### b. Asse intermodale

Lungo il parco si organizzano le zone di scambio intermodale tra città e stazione: da sud, nell'ordine, la stazione degli autobus, il kiss&ride di Viale Redi con parcheggio ciclomotori, la fermata della tramvia, gli accessi pedonali al parcheggio Belfiore, gli ingressi dalla zona Macelli, la stazione dei treni regionali e il parcheggio Centrale del latte.

### c. La piazza della stazione e il riuso degli edifici vincolati

La piazza della stazione è un'ampia area adiacente al parco lineare nella zona del vestibolo Belfiore, a una quota di circa +51m sul rilevato ferroviario. Una spianata pedonale, attraversata dalla tramvia, con una bella vista verso la cupola del Duomo e il campanile di Giotto, si estende fino agli edifici vincolati presenti nell'area e li coinvolge nel sistema. La piazza avvolge la stazione degli autobus: sotto gli shed, vicino alle biglietterie e ai servizi, si ricava un'area coperta, per allestimenti temporanei e spettacoli. Al livello inferiore, il terminal bus: dai grandi 'gate' da cui entravano e uscivano i vagoni in riparazione, adesso entrano ed escono i flussi di pedoni e di bus. Nello scavare la stazione degli autobus, i pilastri di fondazione originari sono mantenuti, scandendo le banchine. La piazza si spinge poi fino alla torre-serbatoio dell'acqua e all'edificio d'angolo del Mazzoni. Di entrambi si propone il ripristino delle condizioni iniziali e, nel caso del secondo, l'ampliamento con una manica di uffici parallela a Viale Redi.



*La stazione degli autobus.*

## Il sistema della viabilità e le connessioni urbane

### a. Contesto urbano

Quale contesto per la stazione? Da una parte il rilevato e gli edifici ferroviari ancora in uso. Grandi superfici, materiali duri, flavour industriale. Dall'altro un collage urbano impostato su due geometrie differenti: l'area ottocentesca dei Macelli, con le palazzine del Poggi circondate da ampi spazi verdi, a sud gli edifici vincolati sul lato Belfiore risalenti agli anni Trenta e, incuneati tra questi due, una serie di condomini degli anni '60. Le forme limpide della stazione si inseriscono in questo ambiente in maniera discreta ma determinata, con l'intenzione di ridefinire l'immagine disomogenea del contesto.

Il sistema della stazione AV si colloca nella viabilità cittadina in modo attento e discreto, ma con l'ambizione di risolvere e riorganizzare alcuni problemi viabili esistenti. Questo obiettivo è risolto grazie a uno schema anulare intorno al nucleo dell'edificio, possibile grazie alla nuova strada interna. Allo stesso tempo, non è previsto nessun semaforo aggiuntivo o ulteriore modifica della viabilità nelle strade circostanti.

### b. Il lato Belfiore

Le corsie per il kiss&ride di bus e auto e per il parcheggio dei mezzi a 2 ruote si distaccano da Viale Redi per poi immettersi nuovamente nello stesso qualche centinaio di metri più avanti, parallelamente al torrente Mugnone. Per servire in modo baricentrico l'asse che collega la stazione AV con la stazione dei pullman, è prevista qui un'area per 15 taxi, complementare a quella principale collocata all'interno della stazione (cfr. punto d. Lato Circondaria).

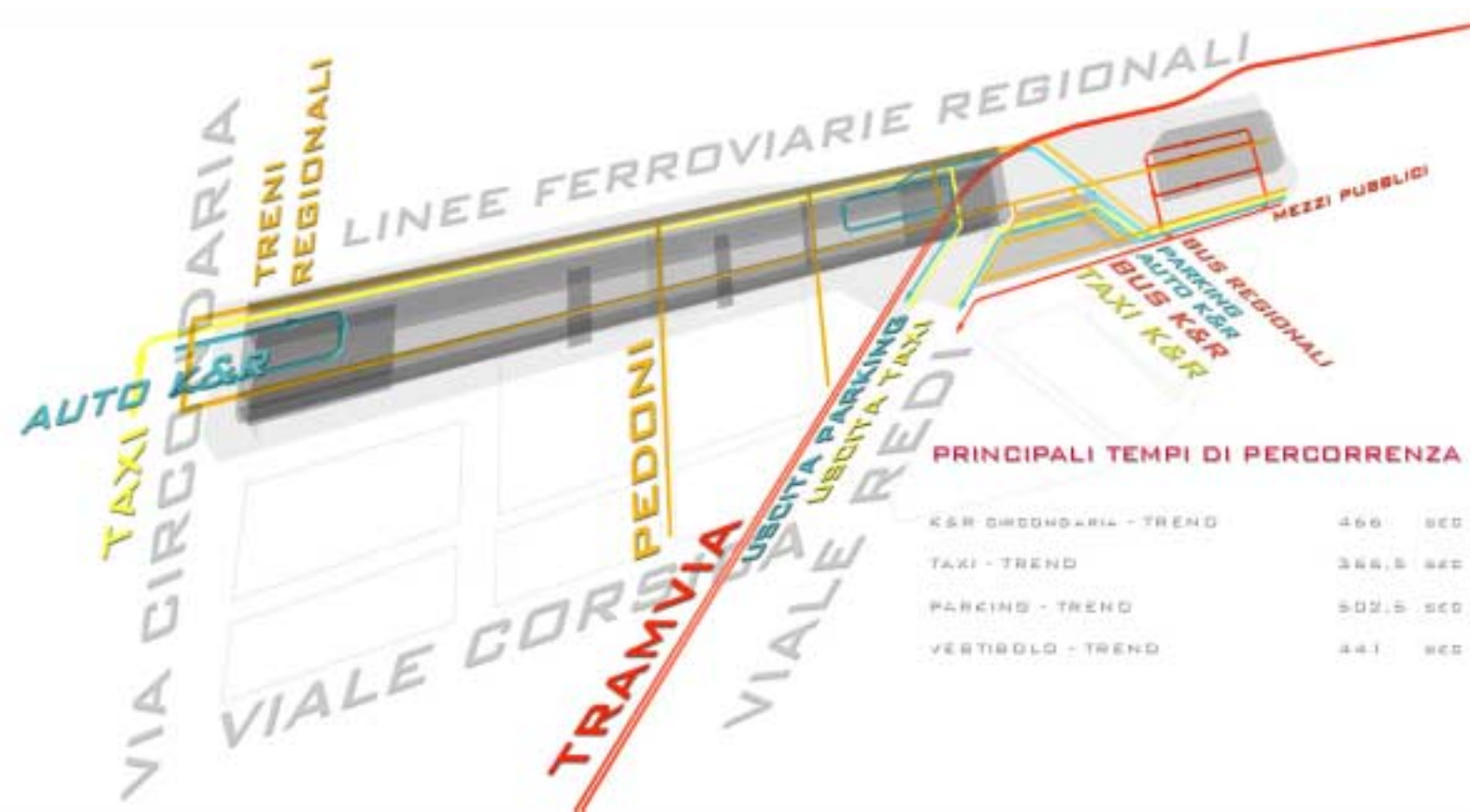
La tramvia, provenendo da Santa Maria Novella, percorre a raso tutta la piazza della stazione, fermandosi prima di incrociare il parco. Si scende al coperto, sotto l'aggetto della stazione.

Il parcheggio Belfiore, ubicato all'interno del camerone per una più rapida connessione con il mezzanino, ha accesso da Viale Redi: di qui si discende direttamente fino a livello +34,70, accesso del parcheggio, parallelamente alla corsia dei mezzi di soccorso. Piano per piano si risale fino all'uscita prevista in Via Gordigiani, parallela alla tramvia e al torrente Mugnone.

### c. La stazione degli autobus

Localizzata al di sotto dell'edificio delle officine di riparazione, prevede una comoda accessibilità dei pedoni provenienti dalla stazione o dalla città, attraverso il parco che vi penetra ospitando biglietterie e spazi di servizio. Si scende alle banchine: i percorsi dei pullman restano alla quota di Viale Redi, senza dover superare dislivelli significativi. L'accesso da Viale Redi tramite una corsia preferenziale e la circolazione anulare interna, permettono di non interferire col traffico presente e con gli accessi alla stazione.

È possibile prevedere, ampliando lo scavo sotto l'edificio ex-officine ferroviarie verso Viale Redi, un ampio parcheggio sotterraneo per i dipendenti degli uffici nell'edificio d'angolo dell'architetto Mazzoni.



Schema della viabilità.

Dati intermodalità: tabella riassuntiva.

|                                | LATO BELFIORE | LATO CIRCONDARIA     |
|--------------------------------|---------------|----------------------|
| <b>parcheggio auto private</b> |               |                      |
| Al coperto/custodite           | 560           | Centrale del Latte   |
| <b>Mezzi servizio</b>          |               |                      |
| Al coperto/custoditi           | 16            | 13                   |
| <b>K&amp;R</b>                 |               |                      |
| Auto private                   | 28            | 69                   |
| TAXI                           | 15            | 44 (zona mezzanino)  |
| bus privati                    | 10            |                      |
| <b>bus pubblici</b>            |               |                      |
| (stazione bus)                 | 25            |                      |
| fermata linee urbane           |               | fermata linee urbane |
| <b>ciclomotori</b>             | 300           | 400                  |

| Stazione autolinee  | mq            | % mq        | mc             | % mc        |
|---|---------------|-------------|----------------|-------------|
| a.Sala attesa e biglietteria  | 127.20        | 25.85       | 445.2          | 25.85       |
| b.infopoint   | 27            | 5.48        | 94.5           | 5.48        |
| c.servizi commerciali e ristorazione                                    | 130           | 26.42       | 455            | 26.42       |
| d.servizi igienici  | 53.4          | 10.85       | 186.9          | 10.85       |
| e.uffici per la gestione della stazione                                 | 154.36        | 31.37       | 540.26         | 31.37       |
| <b>Totale nucleo di servizi ( quota +51.40)</b>                         | <b>491.96</b> | <b>100%</b> | <b>1721.86</b> | <b>100%</b> |
| Spazio stalli e banchine (al coperto, non riscaldato, quota Viale Redi) |               |             | 5538           |             |

#### d. Il lato Circondaria

I flussi diretti alla stazione AV (auto, taxi, etc.) si portano al centro della Via Circondaria, da dove scendono mediante rampe alla quota + 42.20. Qui avviene la distribuzione dei diversi flussi veicolari: verso il parcheggio Belfiore, verso il Kiss & Ride della stazione, verso il percorso dedicato ai taxi. Il Kiss & Ride sia sul lato Circondaria sia su quello Redi è sempre vicino al parcheggio, garantendo una certa complementarietà di utilizzo, come dimostra l'esempio di alcune stazioni francesi. Se per qualche motivo il K&R dovesse essere completo, o un'esigenza di attesa di breve durata dovesse prolungarsi, i flussi vengono ridiretti sul parcheggio. La parte più consistente dei taxi si posiziona in un unico punto all'interno della stazione, sul lato est del mezzanino. In tal modo si minimizzano i tempi di accesso ai treni per chi sceglie questo mezzo di trasporto.

#### e. Il lato Macelli

L'asse principale di accesso pedonale dai Macelli è collegato direttamente al centro commerciale della stazione, attraverso un ponte sopra il mezzanino a quota +46. Tale asse incrocia alcuni percorsi pedonali perpendicolari, che strutturano la nuova area Macelli in fasce parallele alla stazione, alternativamente costruite e attrezzate a verde. Alcune attenzioni sono state riservate al complesso di condomini tra Macelli e Mugnone: un ponte dedicato solca la stazione portando direttamente il pubblico al centro commerciale. Si prevede di cedere ai condomini un'area di forma triangolare (facente parte dell'area di concorso), per collocarvi i posti auto parzialmente sottratti dal passaggio della tranvia e dalla rampa di uscita parcheggi e per una nuova area verde.