



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



comune di  
**PRATO**  
Codice Fiscale: 84006890481

## Progetto

**PNRR - MISSIONE 5 COMPONENTE 2 - Investimento/Subinvestimento 2.1 "RIGENERAZIONE URBANA"  
"PISTE CICLABILI \*COMUNE DI PRATO\* INTERVENTI DI RIGENERAZIONE URBANA, DI  
MOBILITÀ SOSTENIBILE- RICUCITURA E COLLEGAMENTO DEI TRATTI CICLABILI  
ESISTENTI PER LA RICONNESSIONE DI AREE PERIFERICHE"**  
PH412 - 1 | Piazza della Stazione Centrale | Riconnesione - Rigenerazione

## CUP

**C31B21004180001**

## Oggetto

**Relazione storico architettonica**

## Fase

**Progetto Esecutivo (PHPE)**

Servizio	<b>Servizio Mobilità e Infrastrutture</b>
Dirigente del servizio	<b>Arch. Riccardo Pallini</b>
Responsabile Unico del Procedimento	<b>Geom. Gerarda Del Reno</b>

## Progettisti

**Arch. Sabrina Tozzini - Comune di Prato  
Arch. Barbara Giovacchini - Comune di Prato  
Arch. Silvia Grazzini - Comune di Prato  
Geom. Massimo Falcini - Comune di Prato  
Geom. Derry Ciaramelli - Comune di Prato  
Geom. Andrea Lodovisi - Comune di Prato**

## Collaboratori

**Geom. Chiara Bocini  
Geom. Francesco Palmieri  
Geom. Tommaso Ciardi  
Paes. Marinella Carrieri  
Paes. Lorenza Fortuna  
Geom. Giulia Pugi**

Elaborato: PHPE_A01	REV 01
Scala:	
Spazio riservato agli uffici:	

## RELAZIONE STORICO- ARCHITETTONICA

### RIFERIMENTO STORICI

La stazione di Prato Centrale è il principale scalo ferroviario della città di Prato e la sua costruzione risale ai primi decenni del XIX secolo è nata dall'esigenza di dotare la città di un nuovo scalo ferroviario, con la realizzazione della linea Direttissima Bologna-Firenze

Nel primo decennio del 1900 erano stati eseguiti lavori di ampliamento alla vecchia stazione la Stazione del Serraglio ma il fine ultimo della strutturazione dell'asse ferroviario era una via alternativa verso Bologna: la linea ferroviaria di valico Porrettana tra Bologna e Pistoia pur superando il secolare ostacolo costituito dagli Appennini, era inadeguata alle richieste di traffico che in breve tempo erano divenute elevate.

Nel 1908 il governo dispose con la Legge 444 uno stanziamento di 150 milioni di lire per gli studi definitivi per la costruzione dell'opera . L'approvazione del progetto definitivo della Direttissima si trascinò tra discussioni e dibattiti fino al 1911; nel progetto fu localizzata la nuova stazione, scegliendo la zona antistante via Firenze.



*Area prima della realizzazione della stazione mappe catastali ottocentesche (estratta da CASTORE Catasti Storici Regionali)*

Nel gennaio del 1915 la direzione delle Ferrovie presentava al Comune la prima planimetria della nuova stazione con progetto originario dell'architetto Fioretti, che si sviluppava in una sorta di castelletto merlato, assimilando la stazione ad un fortilizio neo-medievale con archi a sesto acuto, bifore, torretta centrale e coronamenti merlati , in un gusto finto antico tipicamente in voga in quegli anni: parallelamente a Prato, infatti, venivano costruiti edifici finto-medievali, come l'attuale sede della Pubblica Assistenza o la chiesetta di Sant'Anna (qualche anno dopo, 1926).

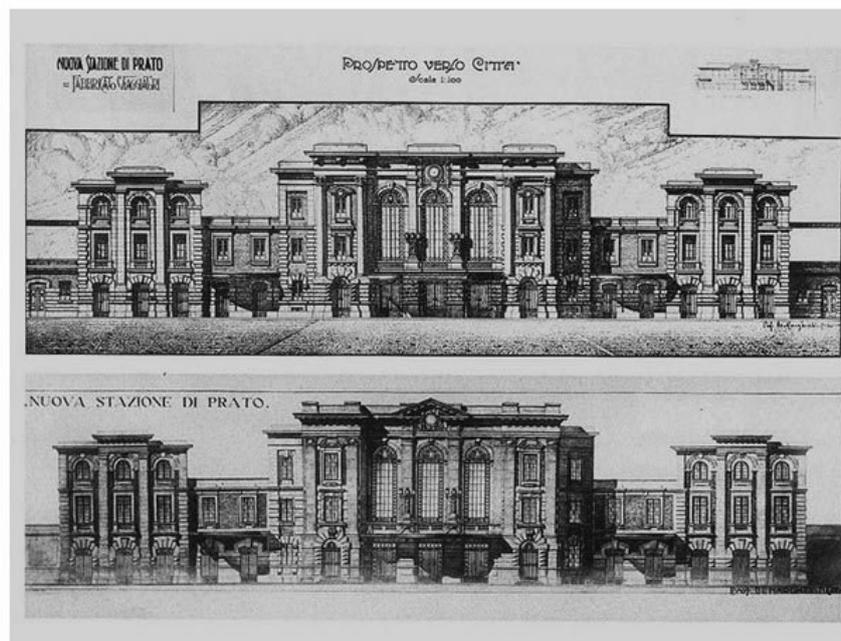


*Il progetto di costruzione di F. Fioretti*

Dall'ottobre 1916 si cominciava a pensare all'esproprio di alcuni terreni e fabbricati in piazza San Marco e antistanti Porta Fiorentina, che determineranno la trasformazione che nell'arco di dieci anni avrebbe demolito una porzione di mura, la porta stessa e gran parte del Cassero Medievale per creare il viale che dal cuore del centro raggiungesse la futura stazione.

Gli eventi bellici della prima guerra mondiale ritardarono il progetto; i lavori iniziarono il 12 giugno 1921 con la cerimonia della posa della prima pietra alla presenza del ministro dei Lavori Pubblici Peano.

La costruzione dell'opera fu però realizzata sulla base di un un secondo progetto, inviato dal ministero dei Lavori Pubblici e firmato da De Margheriti, giudicato più moderno e funzionale rispetto al progetto Fioretti per la presenza delle tre grandi vetrate aperte nel corpo centrale di fabbrica, ma con evidenti richiami storicistici del bugnato, dell'ordine gigante delle paraste, degli archi, dei frontoni.



L'edificio di massicce proporzioni rispetto alle esigenze fu commentato giornalmisticamente come "la nuova, sovradimensionata e retorica porta della città".

L'inaugurazione dell'edificio a costruzione avvenne nel 1934 alla presenza del Ministro Di Crollanza ed del Re Vittorio Emanuele III;



*Immagini tratte dal filmato "Un'opera romana per volontà del Duce La direttissima Firenze-Bologna inaugurata da S. M. il Re" - Archivio dell'Istituto Luce*



*Inaugurazione della stazione (tratta da sito [www.artefascista.it](http://www.artefascista.it))*



*Inaugurazione della stazione (tratta da sito [www.artefascista.it](http://www.artefascista.it))*



*Immagine della stazione appena costruita (tratta da Prato Scomparsa)*



*cartolina del 1937*

L'edificio della stazione che tutt'ora presenta i caratteri originali, si articolava in un corpo di fabbrica centrale - il fabbricato viaggiatori - e due ali collegati da due fabbricati intermedi meno sviluppati in altezza

Il fabbricato viaggiatori, sviluppato su tre piani fuori terra, presenta sul fronte un ampio settore mediano inquadrato da due avancorpi e concluso da altri due prolungamenti arretrati. Il settore centrale è a sua volta tripartito da due paraste giganti impostate sopra l'alto basamento in finto bugnato del pian terreno. Vi si aprono tre portali d'accesso architravati, chiusi da cancellate in ferro lavorato sovrastati da una pensilina.

L'ordine gigante superiore è caratterizzato dalla presenza delle tre alte vetrate concluse ad arco, dotate di infissi metallici decorati. Su ciascuno dei due avancorpi si ripete la zoccolatura a finto bugnato del pian terreno, dove si apre un accesso architravato e incorniciato con bozze a punta di diamante, sovrastato da due finestre in successione verticale, di cui quella del primo piano affiancata da mezze colonne e quella superiore incorniciata e coronata da un timpano circolare spezzato.

La specchiatura in laterizio a vista compresa tra le paraste e l'incorniciatura della finestra del secondo piano introduce una nota coloristica nel colore chiaro uniforme della muratura intonacata.

Tutti i temi di facciata sono raccordati superiormente da un'alta trabeazione il cui cornicione in aggetto sostenuto da mensoloni si modella in corrispondenza dell'asse mediano in un timpano triangolare al centro del quale è racchiuso l'orologio. Una balaustra compatta conclude lo sviluppo verticale del fabbricato.

Attorno ai fabbricati vi è un marciapiede pavimentato con mattonelle di gres e cordonato in pietra

Durante la seconda guerra mondiale l'edificio fu danneggiato a seguito di bombardamenti a tra la fine del 1943 e l'inizio del 1944 ; l'edificio fu ricostruito nel 1947 mantenendo il progetto fedele all'originale di De Margheriti.



*immagini del bombardamento e dei danneggiamenti del 1943/44  
([www.italia1943.altervista.org/prato\\_bombardata](http://www.italia1943.altervista.org/prato_bombardata))*

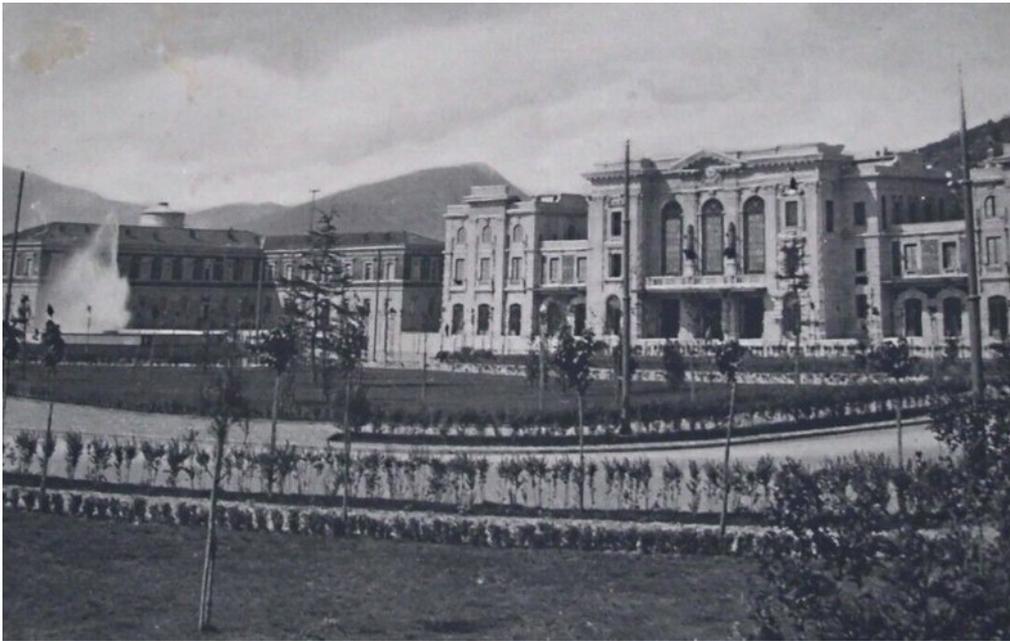
## LA PIAZZA DELLA STAZIONE: EVOLUZIONI E TRASFORMAZIONI

Il complesso della stazione costituiva il fondale della vasta piazza antistante; attraverso il nuovo viale dal cuore del centro, attraversando il fiume nel ponte alla vittoria si apriva un'ampia visuale verso la collina e il percorso di accesso alla nuova stazione avveniva attraverso un giardino con al centro una grande fontana



Alcune immagini di vecchie cartoline testimoniano l'assetto ordinato delle piazza e del giardino con la disposizione delle giovani alberature e della siepe che contornava i bordi delle aiuole;





La grande fontana di forma ottagonale priva di ornamenti architettonici, tutt'ora presente nei caratteri originali, era ubicata in posizione sopraelevata.



La percezione dello spazio appariva nella sua vastità: all'epoca della sua realizzazione la piazza antistante era infatti caratterizzata da un ampio o spazio libero contraddistinto solo dalla presenza di due grandi lampioni ubicati in posizione simmetrica ai due lati



*Cartolina del 1952*

La piazza successivamente con le esigenze legate allo sviluppo dei trasporti e di transito ha progressivamente assunto la funzione di parcheggio come visibile da immagini relative agli anni 60/70 dove si notano anche la sostituzione di lampioni originali con corpi illuminanti con palo lineare e armature a faro



*cartolina anni 60-70*



*Immagine attuale*

Attualmente la piazza è per gran parte occupata da parcheggio e fermate di autobus che hanno un po' compromesso il traguardo visivo originario tra stazione piazza e giardino



*Evoluzioni dell'assetto della piazza – foto aeree*



*foto aerea del 1954 (regione.toscana.it/geoscopio/fototeca)*



*foto aerea del 1963 (regione.toscana.it/geoscopio/fototeca)*



*foto aerea del 1988 (regione.toscana.it/geoscopio/fototeca)*



*foto aerea del 1996 (regione.toscana.it/geoscopio/fototeca)*



*foto aerea del 2016 (regione.toscana.it/geoscopio/fototeca)*

Dalla lettura della sequenza delle foto è percepibile la crescita della vegetazione del vasto giardino e l'organizzazione dello spazio antistante che mostra come progressivamente l'area sia stata destinata per gran parte alla sosta di auto e mezzi di trasporto pubblico.

## INQUADRAMENTO E VINCOLI

Ai sensi del Dlgs 42/2004 PARTE SECONDA la piazza della stazione non è sottoposta a vincolo diretto ma la zona è inquadrata come *pubbliche piazze, vie e strade e altri spazi aperti urbani di interesse storico e artistico, art 10 comma 4 lettera g* da sottoporre alla verifica di interesse culturale ex art 12.

Ai sensi del Dlgs 42/2004 PARTE TERZA l'area è esterna al vincolo paesaggistico 108/1958.

La zona è individuata come AREA A RISCHIO ARCHEOLOGICO: a tale proposito si specifica che il progetto riguarda interventi in contesti già edificati che non comportano scavi a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti.

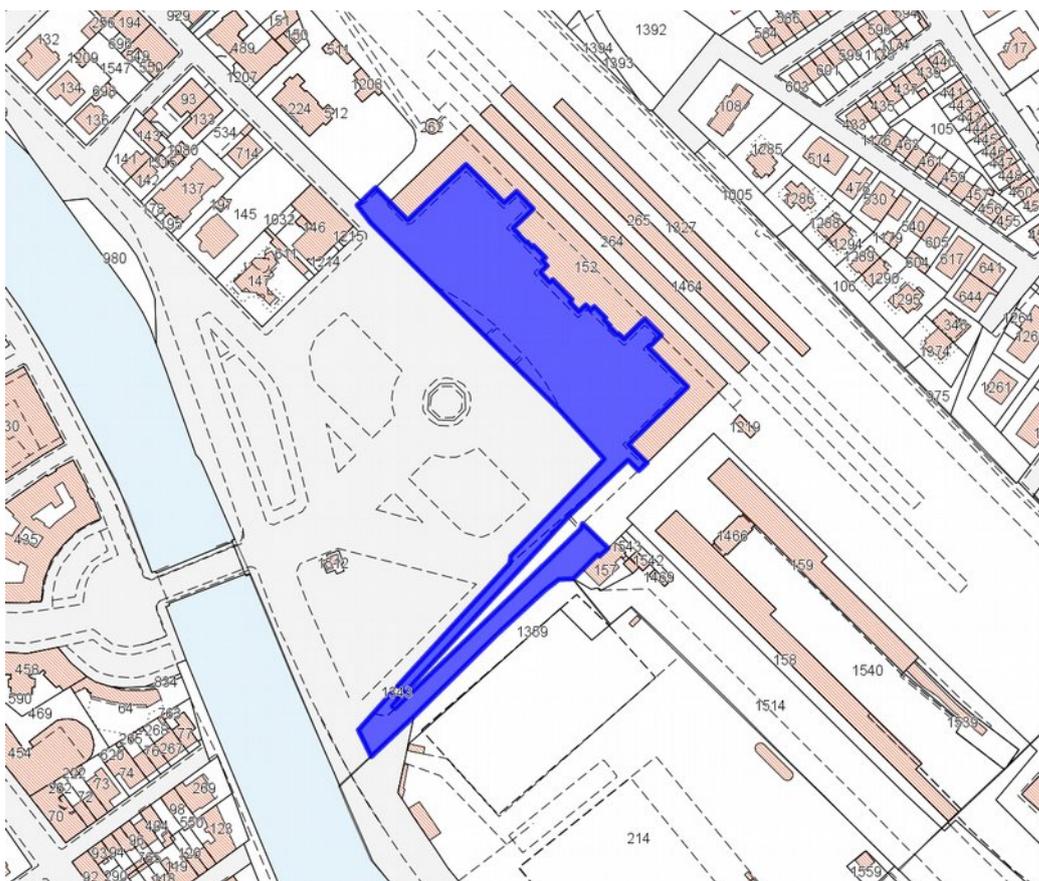


*estratto del PIT*



*estratto dal Piano Operativo del Comune di Prato*

## IDENTIFICAZIONE CATASTALE E PROPRIETÀ



L'area è identificata nel foglio di mappa mappa 53 del catasto del Comune di Prato.

L'area a verde e tutta la la viabilità adiacente sono di proprietà del Comune di Prato e classificate nel catasto terreni come strade.

Lo spazio antistante la stazione, e l'accesso allo scalo merci attualmente identificati nel catasto terreni del nel foglio di mappa 53 particella 1420 (campitura in blu), classificate come relitto stradale, sono di proprietà delle ferrovie dello stato ma in uso al Comune di Prato.

Infatti con Convenzione del 10 ottobre del 1939 il ministero delle comunicazioni Ferrovie dello stato compartimento di Firenze consegna in uso al comune di Prato il piazzale esterno antistante la stazione e delle strade di accesso allo scalo merci delle stesse di proprietà del Demanio dello stato Ferrovie; nella convenzione viene stabilito che il Comune di Prato dovrà provvedere a manutenzione illuminazione e pulizia del piazzale stabilito che *“il comune potrà eseguire nel piazzale e nella strada suddetti tutte quelle opere di di migliorie ed abbellimento che riterrà necessarie come pavimentazioni, fognature, piantamenti, collocazioni di sedili impianti di illuminazione, ecc...”*

## FONTI

- *“PRATO SCOMPARSA La “nuova” Stazione Centrale”, all’epoca l’edificio era addirittura sovradimensionato per Prato” Daniele Nuti, Prato Scomparsa. Articolo pubblicato in Notizie di Prato - Rubriche da Direttore il 27 ottobre 2011.*
- *PRATO AL CENTRO DELLA METROPOLI SENZA NOME - Note, immagini e riflessioni di Salvatore Gioitta sulla città senza identità ritratto di una città in forma di piazza - 12 marzo 2013*
- *regione.toscana.it/geoscopio/CASTORE Catasti Storici Regionali*
- *regione.toscana.it/geoscopio/fototeca*
- *www.italia1943.altervista.org/prato bombardata*
- [www.artefascista.it](http://www.artefascista.it)
- *Archivio dell’Istituto Luce*

Firmato da:

**Gerarda Del Reno**

codice fiscale DLRGRD59D41A509G

num.serie: 613960303214562621

emesso da: ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1

valido dal 06/12/2022 al 06/12/2025