



N.137

*L'Italia in Treno*  
*Mostre d'Inverno*

*La Storia*



*delle Cose*

*La Rivista delle Arti*  
euro 9,00



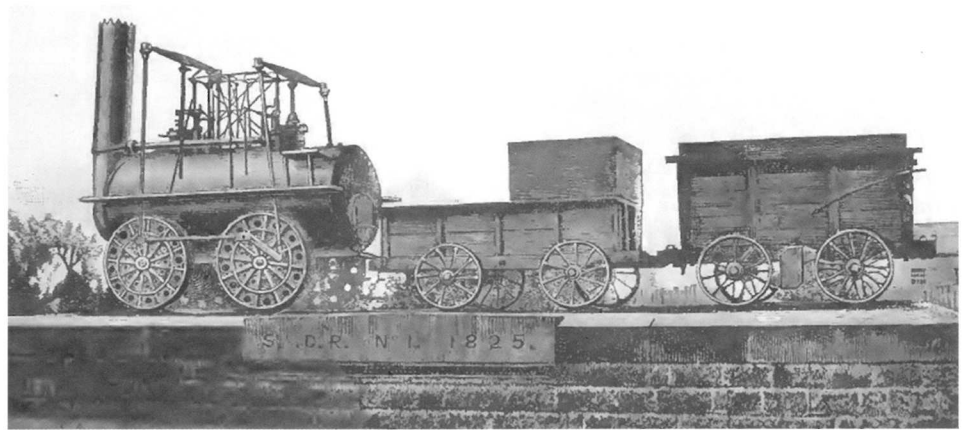
# PARLARE “CON” I MURI

L'importanza delle infrastrutture che identificano le stazioni di passo e di testa. Ciascuna ha proprie peculiarità. Bergamo: il muro rosso è un esempio di come l'architettura possa e debba dialogare con l'ambiente e le persone che lo abitano.

David Palterer

**C**iuf ciuf è uno dei suoni che riproduce quello del treno, e fra i primi che i bambini imparano ad amare imitare (o almeno così mi piace immaginare), trascinandosi dietro con un lungo spago un coloratissimo trenino di legno, che si rifà, e ancora oggi assomiglia, al primo treno che in Inghilterra collegava Darlington a Stockton-on-Tees. Correva l'anno 1825 e una tratta lunga solo ventisei miglia trasportava carbone. Cinque anni dopo nasceva la ferrovia in Italia e, in quello stesso anno, quella inglese cominciava a trasportare passeggeri. Dopo un quarto di secolo da quell'inizio l'Inghilterra aveva già a disposizione una rete di seimila miglia mentre in Italia la prima linea ferrata di sette chilometri collegava Napoli a Portici.

I treni erano allora trainati da una locomotiva a vapore e quella “fabbrica che produceva movimento” destava inizialmente paura, al punto che una persona doveva correrle davanti per segnalarne il passaggio sventolando bandiere. Un timore ben presto superato quando si cominciò a percepire la vastità dei cambiamenti e delle opportunità che questo nuovo mezzo avrebbe trascinando con sé, sia sul piano economico e sociale ma anche culturale. I primi a cogliere il salto nella modernità furono infatti

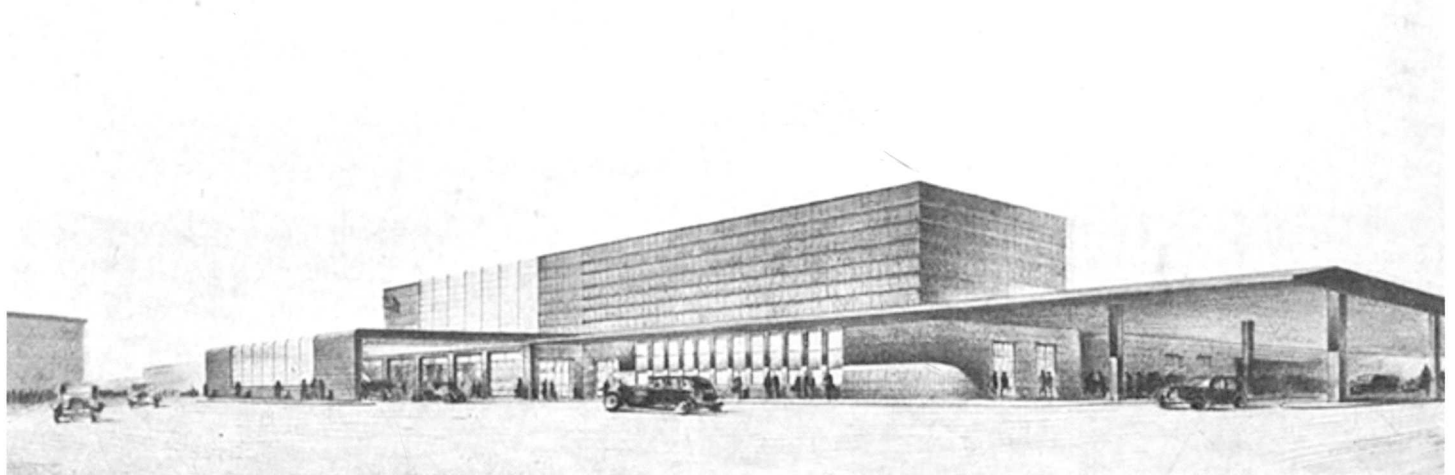


proprio gli artisti. Mentre poeti come Giacomo Belli diffidavano del mezzo considerandolo un demone, altri come Giosuè Carducci e Eugenio Montale trovarono ispirazione nei luoghi, nei comportamenti e nei suoni, gli stessi che Filippo Tomaso Marinetti, estensore del Manifesto Futurista, e i suoi seguaci consideravano eccitanti, trasportati dal fascino del movimento e del vigore che la velocità esprimeva.

Con la ferrovia iniziarono a definirsi anche nuovi spazi urbani, le stazioni, inizialmente percepite, e non solo dai poeti, come “porte della città” e punti di arrivo dei viaggiatori, ma soprattutto luoghi in cui si manifestavano le forti emozioni di chi partiva, sia per la ricerca di un futuro migliore emigrando verso altri paesi o, ahimè, a causa della

guerra. Proprio per queste suggestioni la cinematografia ha ambientato molte storie in questi luoghi “rubacuori”, contribuendo così alla loro mitizzazione. Oggi, come tutti sappiamo, le stazioni sono utilizzate da un pubblico diverso costituito soprattutto da chi si sposta per turismo o per lavoro ma mantengono però intatta la loro funzione di ingresso nei luoghi urbani.

Le stazioni definite di “testa”, le porte per eccellenza, sono in Italia gli snodi di Napoli Centrale, Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella, Milano Centrale e Venezia Santa Lucia. I binari penetrano al loro centro, lì finiscono e da lì ripartono. Molte di queste sono diventate architetture iconiche, rinnovate o realizzate da architetti di rilievo e rappresentano il gusto e le tendenze



in vigore al loro tempo. A Napoli, Pier Luigi Nervi ha enfatizzato l'espressività costruttiva del cemento armato degli anni 60 (fig.3), Venezia e Roma sono state disegnate dal 'mitico' ingegnere delle ferrovie Angiolo Mazzoni, ma se la prima è stata completata subito quella di Roma è rimasta, a causa della guerra, senza il corpo centrale fino al 1950, inaugurata poi con un'esuberante pensilina progettata da Eugenio Montuori. La stazione di Milano, su progetto di Ulisse Stacchini, segue un eclettismo neoclassico contaminato da Art Deco in cui si riconosce lo stile del monumentalismo fascista, mentre quella di Firenze, progettata dal "Gruppo Toscano" guidato da Giovanni Michelucci, e terminata appena quattro anni dopo la milanese, è fedele al razionalismo e rispettossissima dell'immagine e della percezione materica della città.

Sempre a Milano, nel 1965, si è presentata la necessità di supplire all'aumento del traffico e dei passeggeri ma anziché scegliere di ampliare quella centrale si è preferito costruirne una nuova in zona Garibaldi, progettata da Giulio Minolletti e Eugenio Gentile Tedeschi. Si tratta di una struttura in acciaio caratterizzata da due contrapposte e smisurate pensiline volanti, una verso i binari e l'altra verso la città. Un segno iconico ancora oggi attuale a distanza di mezzo secolo. Affiancata da Piazza Gae Aulenti, progettata da Gesar Pelli e dal Bosco Verticale di Stefano Boeri, è considerata come un nuovo cuore di Milano. Porta Garibaldi è una stazione mista, di "testa" e in parte di "passaggio", dove i treni si fermano ma poi continuano la loro corsa senza dover girare la direzione di marcia.

A seguito dell'introduzione in Italia della prima linea ad alta velocità nel 1992, è stata avviata un'importante operazione di riqualifica, valorizzazione e gestione di quattordici delle principali stazioni ferroviarie, trasformandole da luoghi di passaggio e porte di città in piazze urbane: luoghi d'incontro e di servizio, con centri commerciali e offerte culturali e di intrattenimento. L'ampliamento della superficie che un'operazione del genere richiedeva ha prodotto l'ottimizzazione degli spazi che prima erano di servizio e la razionalizzazione dei disimpegni, molti dei quali recuperati nei sotterranei. Nuove stazioni sono risultate inoltre



necessarie in seguito alla dicotomia introdotta tra la rete locale e quella a lunga percorrenza, perché non tutte le esistenti coincidevano con punti notevoli di interscambio, degli Hub indispensabili tra i due sistemi. La stazione di maggior rilievo in tal senso è la nuova

*Dall'alto in basso: Stazione di Napoli Garibaldi, Pier Luigi Nervi 1963; Stazione Porta Garibaldi, Milano, Eugenio Gentile Tedeschi, 1961; Stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana, Santiago Calatrava, 2008. Nella pagina accanto: in alto, Stockton & Darling Engine and Car, 1825; sotto, Santa Maria Novella, Firenze, Gruppo Toscano 1931. Foto: Courtesy Studio di Architettura Palterer & C.*



AV costruita a Reggio Emilia, su disegno dell'architetto Santiago Calatrava (fig.8). Il progetto consiste in un'ossatura in fuga di portali sghembi di acciaio alternati da tagli di luce, che riprende concettualmente la pensilina della Stazione Termini di Roma, ma essendo una stazione di passaggio il verso di sviluppo utilizzato è quello longitudinale. A Firenze invece, non essendoci spazio a disposizione per un ampliamento a fianco della stazione di testa di Michelucci, è in costruzione un'addizione sotterranea (come quella già realizzata a Bologna), concepita come stazione di passaggio, progetto affidato a un'altra stella dell'architettura, Norman Foster, vincitore di un concorso internazionale discusso in ambito professionale e molto sentito nella città. L'odierna velocità dei treni TAV farebbe impallidire quella immortalata e ossequiata nelle opere che ci hanno lasciato i futuristi. Guardando dai finestrini il paesaggio si muove a scatti, le immagini appaiono simili alla sequenza dei fotogrammi di una pellicola cinematografica di altri tempi, e chi è accomodato sulle poltrone ha la sensa-

te", esattamente il contrario della tranquillità che viene assicurata a chi viaggia. L'impatto ambientale, come d'altronde anche quello delle autostrade, è palpabile e sembra inevitabile. Eppure questa presenza ha un considerevole fascino, anche se disatteso in quanto abbinato nei piani urbanistici e nel gergo professionale e giornalistico al termine "mitigazione", con una chiara declinazione negativa del dover rimediare a un guasto. Penso che si riflette nelle procedure con le quali si tende ad affrontare una serie di coefficienti rilevabili e misurabili precisati nelle norme, che di fatto, a loro volta, impongono un impatto non meno gravoso sull'identità e qualità dei luoghi e di chi li abita. L'antropizzazione dei territori a seguito dell'operato dell'uomo c'è sempre stata, ed era inevitabile sia per lo sviluppo dell'agricoltura che per la costruzioni di strade, case e siti economici e industriali, avvenuta anche in seguito a eventi bellici e alla necessità di ricostruire le devastazioni della guerra. Ricostruzione che ha prodotto notevoli mutazioni rispetto alle situazioni precedenti, talvolta anche gua-

da filari di cipressi. Oppure l'economia agricola, caratterizzata da percorsi che si intersecano con le vaste estensioni di uliveti e vigneti, la cui bellezza viene riconosciuta ed apprezzata universalmente. La differenza sostanziale dal passato sta quindi soprattutto nelle entità, nella velocità e nelle modalità di attuazione degli interventi che oggi siamo in grado di imporre sul territorio, ma è anche vero che oggi gli strumenti di gestione, verifica e controllo dei processi sono di notevole efficacia.

La cultura di mitigazione va quindi superata, ogni progetto deve includere elementi che invogliano all'integrazione del manufatto, progettato con la consapevolezza che quello che si costruisce debba avere una propria dignità. Come per esempio le barriere di mitigazione acustica che corrono lungo le autostrade e le linee ferroviarie, che sono da considerarsi un prospetto, un fronte alla pari delle stazioni, delle "facciate" del sistema di trasporto. Ma se è così, rileviamo un paradosso: l'impianto dei collegamenti costituisce una cesura, la più presente (e pesante) muraglia visiva che conosciamo. La soluzione corrente è l'utilizzo di un prodotto selezionato da cataloghi disponibili sul mercato, scelte fatte a prescindere dalle caratteristiche ambientali del luogo, e soprattutto selezionato come unità e non come insieme seriale. L'immaginario consolidato delle barriere va superato, deve ispirarsi e corrispondere allo spirito del luogo, e perciò l'esempio che porto in conclusione non è assolutamente replicabile, se non per la coerenza di questa realizzazione con la funzione e il luogo: sto parlando del tratto sull'autostrada A4 progettato da Jean Nouvel nella periferia di Bergamo, conosciuto come il "Kilometro Rosso" (fig. 9). Sul versante del traffico questo sembra assumere il ruolo di "facciata" per una zona a vocazione industriale. Con il colore rosso non scelto a caso, a ricordare quello delle auto da corsa, per le quali in quello stesso comparto produttivo d'eccellenza si realizzano alcuni componenti fondamentali. Al di là del suo essere barriera, quel muro unisce in quanto diventa luogo condiviso di aggregazione per chi in quelle fabbriche lavora o le frequenta.

Le linee ferroviarie della AV attraversano territori, paesaggi e zone urbanizzate sensibilmente diverse tra loro. Per

zione di essere fermo mentre "il fuori" scorre. Non solo, gli interni insonorizzati dei convogli e il servizio durante il viaggio assomigliano sempre più all'esperienza di un volo aereo, dove il tempo di percorrenza percepito tra una stazione e l'altra e quello reale del viaggio si riduce sempre di più.

Le vie ferrate della TAV tranciano i paesaggi, lasciando al loro transito una scia di strepiti, una presenza "roboan-

stando antichi equilibri e imponendone altri. Il trascorrere degli anni e la natura sono stati comunque in grado di metabolizzare certe manomissioni e ad alcune della quali, a distanza di tempo, è stata riconosciuta una forte rilevanza culturale. Un esempio per tutti è il paesaggio toscano, l'artificio risultato dall'attività umana come la costruzione delle città e di borghi come San Gimignano, collegati da strade costeggiate

questo, quando si progettano le barriere, invece di concentrare l'attenzione sulla loro efficienza di scudo acustico, sarebbe opportuno, come quella di Bergamo, che l'opera diventasse l'espressione della relazione tra due sistemi, con riguardo alla peculiarità dei luoghi dove verrà costruita. D'altronde, come possiamo non pensare che i muri rimangono una costante tra le costruzioni realizzate dall'uomo, e sul territorio se ne trovano ancora infinite tracce, che segnano sì il paesaggio ma anche le tappe della nostra storia.

Sta anche a noi progettisti evitare le azioni vuote, prive di quel giusto senso retorico fatto di rispetto dei luoghi e delle persone che li abitano. Alla fine la scelta sembra essere quella di non parlare "al" muro ma "con" il muro.

*The first train in England dates back to 1825 and carries coal from Darlington to Stockton. A few years later the railway was born in Italy, and the first section of the passenger train is the Naples-Portici of 7 km. The trains were pulled by a steam locomotive that produced smoke, noise and aroused fear. Then we understand the vastness of the changes and opportunities that this new medium would have entailed, on an economic, social and cultural level. With the railway, new urban spaces also began to be defined, the stations, initially perceived as "city gates", places where people who were leaving were located, in search of a better future by emigrating to other countries or because of the war. Today the stations are used by a public consisting mainly of those who travel for tourism or for work but maintain their function of entry into urban places intact. Many of these stations have become iconic buildings, renovated or built by prominent architects and represent the taste and trends in force in their time. In Naples, Pier Luigi Nervi emphasized the constructive expressiveness of the reinforced concrete of the 60s, Venice and Rome were designed by the 'mythical' railway engi-*

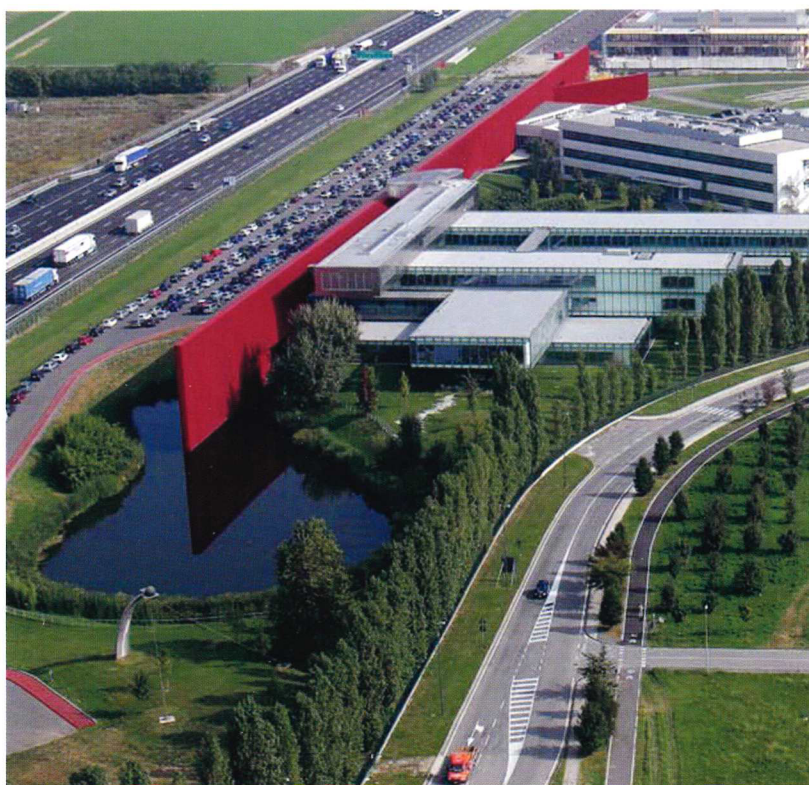
*neer Angiolo Mazzone, but the first was completed immediately, that of Rome remained, due to the war, incomplete until 1950, then inaugurated with a shelter designed by Eugenio Montuori. The Milan station, designed by Ulisse Stacchini, shows a neoclassical eclecticism contaminated by Art Deco in which the style of fascist monumentalism is recognized, while that of Florence, designed by the "Tuscan Group" led by Giovanni Michelucci, is faithful to rationalism and very respectful of the image and material perception of the city. Also in Milan, in 1965, due to the increase in traffic, it was decided to build a new station in the Garibaldi area, designed by Giulio Minoletti and Eugenio Gentili Tedeschi. It is a steel structure characterized by two flying canopies, an iconic sign that is still relevant today. It is considered as a new heart of Milan.*



*Following the introduction of the first high-speed line in Italy in 1992, a redevelopment, enhancement and management operation of fourteen of the main railway stations was initiated, transforming them into meeting and service places. New stations were necessary due to the presence of the local and long-distance networks. Among these new stations, the most important is the new high-speed train built in Reggio Emilia, designed by architect Santiago Calatrava. In Florence, there is no space available for an extension next to Giovanni Michelucci's head station, an underground addition is under construction (like the one built in Bologna), a project entrusted to Norman Foster.*

*The environmental impact of the TAV, as well as that of the motorways, is palpable and seems inevitable. Yet this presence has considerable appeal. The important thing is that when designing the barriers, instead of focusing attention on their efficiency as an acoustic shield, it would be appropriate, like the 'wall' built in Bergamo, for the work to be attentive to the landscape, to the places where people they live and where the walls rise. It is also up to us designers to avoid empty actions, lacking that right rhetorical sense of respect for the places and the people who live there. In the end, the choice seems to be not to speak "to" the wall but "with" the wall.*

*The environmental impact of the TAV, as well as that of the motorways, is palpable and seems inevitable. Yet this presence has considerable appeal. The important thing is that when designing the barriers, instead of focusing attention on their efficiency as an acoustic shield, it would be appropriate, like the 'wall' built in Bergamo, for the work to be attentive to the landscape, to the places where people they live and where the walls rise. It is also up to us designers to avoid empty actions, lacking that right rhetorical sense of respect for the places and the people who live there. In the end, the choice seems to be not to speak "to" the wall but "with" the wall.*



*Kilometro Rosso, Bergamo, Jean Nuovel 2009. In alto, Stazione Milano Centrale, Ulisse Stacchini, 1931. Nella pagina precedente, Stazione S. Lucia, Venezia, Angiolo Mazzone 1936-43.*

*people who live there. In the end, the choice seems to be not to speak "to" the wall but "with" the wall.*