Università degli Studi di Napoli Federico II

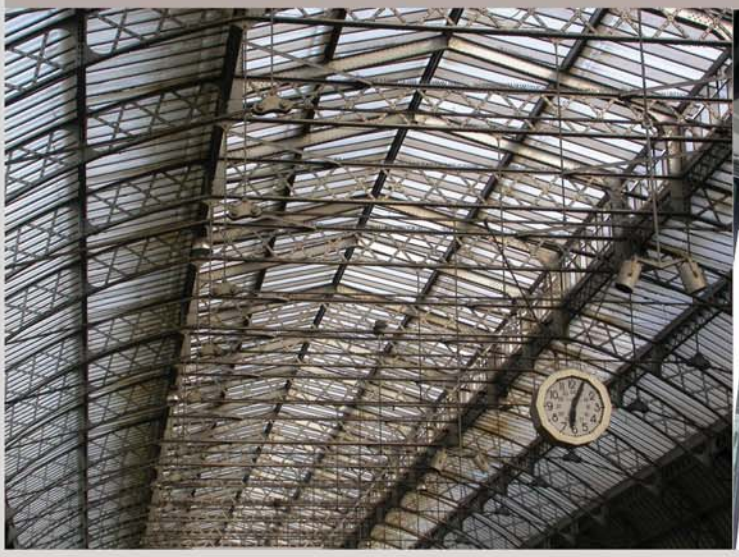
Dottorato di Ricerca in Composizione Architettonica, Progettazione Urbana, Storia Architettura e Ambiente, XVIII ciclo

Coordinatore
Prof. Alberto Cuomo

Relatore
Prof. Fabrizio Spirito

Dottoranda
Valeria Nuzzo

La trasformazione del ruolo della stazione ferroviaria verso l'Alta Velocità





Università degli Studi di Napoli Federico II

Dottorato di Ricerca in Composizione Architettonica,
Progettazione Urbana, Storia Architettura e Ambiente

XVIII ciclo

Coordinatore del Corso di Dottorato
Prof. Alberto Cuomo

La trasformazione del ruolo della stazione ferroviaria verso l'Alta Velocità

Relatore
Prof. Fabrizio Spirito

Dottoranda
Valeria Nuzzo

Indice

Pag.

5 Introduzione

PARTE I

L'INFRASTRUTTURA DELLA STAZIONE TRA CITTÀ E TERRITORIO. PROBLEMI TEORICI E ANTEFATTI STORICI

23 CAPITOLO I

L'infrastruttura. Problemi di definizione concettuale

1.1 Un cambiamento di prospettiva. La trasformazione del concetto di infrastruttura da manufatto "banale" ad architettura.

1.2 I motivi dell'attualità e della nuova fortuna critica del tema dell'infrastruttura

1.3 La relazione dialettica tra paesaggio e infrastruttura e il ripensamento delle relative categorie concettuali.

Appendice L'infrastruttura nella recente letteratura critica. Saggio di una bibliografia ragionata.

62 CAPITOLO II

La stazione luogo di rappresentazione dei caratteri e delle dinamiche della città

2.1 Per una periodizzazione.

2.2 Nascita ed evoluzione del tema urbano della stazione nell'Ottocento.

2.3 Una cesura teorica nel progetto della stazione: il Movimento Moderno
La banalizzazione della pratica infrastrutturale e il fallimento dell'utopia espressa dal Movimento Moderno

PARTE II

LA STAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ. CARATTERI E DINAMICHE

110 CAPITOLO III

Il mutamento dei caratteri e del ruolo delle stazioni storiche per l'alta velocità

3.1 La ridefinizione delle stazioni tra nuove esigenze funzionali e cultura del consumo

3.2
Le operazioni di restyling in Italia, tra restauro del moderno e i pericoli dell'appiattimento commerciale

3.3 Le operazioni di ampliamento e di ristrutturazione

3.4 La trasformazione delle stazioni storiche in nodi intermodali e polifunzionali

3.5 Il ruolo del modello tipologico originario nella strutturazione formale dell'ampliamento

131 CAPITOLO IV

Caratteri e ruolo delle stazioni di nuova creazione

4.1 Il ruolo strategico – territoriale del nodo dell'alta velocità tra "rigenerazione" della città europea e spinte globalizzanti

4.2 La stazione come "centralità". Il ruolo dell'AV tra vocazioni monocentriche e attuazione di un modello di città policentrica.

4.3 La stazione come luogo della ricomposizione e riconnessione morfologica della città. Le ricadute per l'evoluzione tipologica della stazione

4.4 La localizzazione nel territorio. La stazione come polo di interscambio nel territorio. Il tema del confronto con il paesaggio.

4.5 Il ruolo simbolico

204 CAPITOLO V

La stazione dell'alta velocità tra progetto della città e progetto del paesaggio

5.1 Il rapporto tra il tema della stazione e il tema del progetto della città.

5.2 Il rapporto tra il tema della stazione e l'approccio teorico al progetto di paesaggio

5.3 Le questioni relative all'analisi tipologica per le realizzazioni contemporanee

5.4 La stazione come esito di una complessa composizione di eterogenei "materiali" architettonici e urbani

PARTE III
SAGGIO DI UN ANALISI SISTEMATICA

1 La Classificazione

1 Siviglia, Estación de Santa Justa

2 Kassel, Bahnhof Wilelmshöhe
3 Madrid, Atocha Renfe
4 Marseille, Stazione TGV Marseille Saint Charles
5 Parigi, Gare Du Nord, Agence des Gares, SNCF
6 Parigi, Gare Montparnasse
7 Bilbao, Abando Passenger Interchange
8 Berlino, Leherter Bahnof
9 Roma, Nodo AV di Roma Tiburtina, gruppo Desideri
10 Roma, Nodo AV di Roma Tiburtina, proposta Purini
11 Roma, Nodo AV di Roma Tiburtina, proposta Aymonino
12 Roma, Nodo AV di Roma Tiburtina, proposta Otto Steidle
13 Basel, SBB Basel
14 Firenze, Gruppo Foster e Arup
15 Torino, Nodo Av di Torino Porta Susa – Arep
16 Stazione di Firenze, proposta Calatrava
17 Stazione di Firenze, proposta Carlos Ferrater
18 Stazione di Firenze, proposta von Gerkan Marg und Partners
19 Stazione di Firenze, proposta Francesco Cellini
20 Stazione di Firenze, proposta Gruppo Toscano
21 Stazione di Torino, proposta Paczowski e Fritsch
22 Stazione di Torino, proposta Tecnosistem
23 Stazione di Firenze, proposta Isozaki
24 Stazione di Torino, proposta ZANON
25 Stazione di Torino, proposta Law
26 Stazione di Torino, proposta Turner and Towsend Group
27 Liegi, stazione di Liège Guillemins
28 Lisbona, Estaçâo do Oriente
29 Lille, Nodo intermodale di Lille–Europe
30 Montecarlo – Gare TGV de Monaco
31 Stoccarda, Hauptbahnof
32 Stazione di Firenze, proposta FOA Foreign Office Architects
33 Stazione di Firenze, proposta Ricci Spaini
34 Stazione di Napoli Afragola, proposta Peter Eisenmann
35 Stazione Porta ad Afragola, proposta Dominique Perrault
36 Saragozza, Zaragoza Delicias
37 Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Zaha Hadid
38 Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Efisio Pitzalis
39 Stazione di Firenze, proposta Zaha Hadid
40 Roissy, Gare TGV Roissy–Charles–De–Gaulle

41 Colonia–Bonn, Stazione ICE dell'aeroporto
42 Francoforte, Stazione ICE dell'aeroporto *Frankfurt am Main*
43 Lione – Gare TGV Lyon–Saint–Exupéry
44 Londra – Waterloo International Station
45 Stazione Porta ad Afragola, proposta KRAAS Arkitekter
46 Aix–en–Provence – TGV « Arbois »
47 Avignon – TGV di Avignon La Courtine
48 Valence, Valence Rhône Alpes Sud, Drôme
49 Stazione Porta ad Afragola, proposta MSGSS– Diaz Del Bo y Asociados
50 Stazione Porta ad Afragola, proposta Giovanni Di Domenico
51 Stazione Porta, proposta Koolhaas
52 Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Snozzi
53 Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Ferlenga

INTRODUZIONE

Nel quadro di una premessa teorica di ordine assai generale relativa alla costitutiva valenza euristica che ciascuna forma di esperienza progettuale detiene a fronte di una pertinente interrogazione critica, la ricerca che qui si presenta assume il compito di provare a individuare e studiare, nella complessiva recente esperienza europea di realizzazioni di infrastrutture ferroviarie legate all'alta velocità (AV), un luogo di grande interesse teorico (ben al di là di facili suggestioni di un tema di evidente attualità), in ordine all'osservazione e interpretazione di nuovi caratteri della città e del territorio propri del contemporaneo.

In particolare, premessa e risultato essenziali dello studio condotto – che al momento del discorso preliminare di ordine teorico–metodico e storico fa seguire l'analisi sistematica di un ampio campione di singole progettazioni della stazione dell'alta velocità – sono che un simile luogo tematico e problematico consente di evidenziare nuovi spazi di esercizio del discorso e della pratica del progetto urbano, in stretta relazione dialettica con il progetto che opera sulle infrastrutture e quello che opera sul paesaggio. Entro tale prospettiva l'infrastruttura è considerata, nella specificità della sua dimensione architettonica, parte integrale di un processo di costruzione che investa tanto la "città" che il "paesaggio", il cui progetto dovrebbe corrispondere ad una "logica sintetica" (o comunque non può non essere valutato in relazione ad una simile logica): tale cioè da affrontare territori e luoghi assumendone interamente lo spessore storico, la complessità morfologica, anche la " resistenza" all'intervento trasformatore.

In questo senso la ricerca potrebbe evocare come suo primo lontano riferimento ideale l'eredità dell'insegnamento comunemente riconosciuto agli antichi romani in ordine all'attenzione ai valori della razionalità e insieme della inserzione nel "paesaggio" implicati da un'adeguata progettazione infrastrutturale1 In tal modo la ricerca si pone nel solco di una concezione del paesaggio, del territorio,

[1] Nel senso di «aver immaginato le infrastrutture come vero e proprio sistema interscalare di opere, dotate di una intrinseca razionalità che coniuga collegamenti a lunga percorrenza con l'urbanizzazione locale dentro un disegno che consapevolmente o inconsapevolmente, si è di fatto configurato come progetto di paesaggio. [...] La grandiosità e la rilevanza architettonica delle grandi opere infrastrutturali romane hanno infatti assunto un valore e un significato che travalicano l'efficienza del sistema e la razionalità organizzativa della maglia regolare, introducendo gerarchie monumentali nel territorio e nella città capaci di cogliere anche l'unicità dei luoghi»: cfr. C. GASPARRINI, *Passeggeri e viaggiatori*, Roma, Meltemi Babele, 2003, pag. 9.

marcatamente correlata a quella della città, che lo assume completamente come fatto culturale, "progettuale".

Finalità sostanziale della ricerca è allora quella di indagare le modalità attraverso le quali il nodo intermodale dell'alta velocità, con le sue caratteristiche di spazio complesso e polifunzionale, si relaziona alla città e al territorio, in svariati casi configurandosi come "monumento" in grado di interpretare i valori morfologici, spaziali, simbolici, oltre che funzionali, della città e del territorio, paesaggio contemporanei.

Data tale generale finalità, un primo essenziale momento di scelta metodologica consiste nell'adozione di un criterio, di una prospettiva di studio, di ordine "storico–evolutivo". Essa risponde al compito di mettere in luce i caratteri sia di continuità che di discontinuità nel tempo del modello della stazione, dal suo nascere fino alla genesi ed al consolidamento di essa come nodo dell'AV, attraverso una ricognizione "narrativa" tesa a sottolineare i nessi tra l'evoluzione tipologica della stazione e i mutamenti subiti dalla città e dal territorio: una ricognizione di necessità piuttosto sintetica, ma che non manca di confrontarsi anche analiticamente con le linee fondamentali del lavoro critico pregresso.

Tale momento metodico e discorsivo precede e fonda le premesse di un lavoro – di definizione di elementi tipologici idonei ermeneuticamente a sostenere la classificazione e l'analisi delle serie di singole esperienze progettuali della AV: un lavoro retto da un criterio, un approccio non più "storico–evolutivo","diacronico", ma "sistematico", "strutturale", "sincronico". Un momento di discorso, quest'ultimo, che rappresenta il compito centrale della ricerca, in esso concentrandosi i suoi esiti più autonomi.

Tale momento di studio è racchiuso nella parte III del lavoro esplicitandosi attraverso il ricco corredo esemplificatorio delle schede.

La disamina di una simile complessiva problematica – proprio perché questa investe in modo particolare città e territorio, paesaggio, e riguarda dinamiche fortemente accelerate – pare essere in grado di confermare con forza la specificità del ruolo del progetto urbano come disciplina in grado di rispondere ai problemi teorici e progettuali della città che cambia "riafferrando e ricucendo continuamente i fili della propria storia". Infatti un tale lavoro critico sembra in grado di offrire un esempio peculiare del produttivo duplice movimento di attivazione dello sguardo critico già proprio di ogni autoriflessione disciplinare: da un lato in direzione di un costante ritorno sui propri strumenti teorici e metodologici, dall'altro verso il proprio oggetto, in tal caso la città e il territorio, luogo di numerosi e significativi cambiamenti che naturalmente sollecitano modalità di "aggiornamento" del suo discorso teorico.

Entro la prima linea di ricerca enunciata, il momento di carattere "cronologico", si è cercato di porre in essere un "racconto" che documenti l'evoluzione della stazione – attraverso l'individuazione di "tipi", "modelli", enucleati dalla complessità delle esperienze storiche – nelle sue capacità di relazionarsi alla città e al territorio: lontano quindi da una procedura di disamina della mera evoluzione formale di essa, che è la scelta seguita da larga parte della letteratura critica disponibile sul tema.

La ricerca dei tratti distintivi del "modello" di stazione dell'alta velocità, nella prospettiva esaminata, sarà saggiata in relazione a problemi la cui rilevanza nel dibattito teorico pare improprio presentare diffusamente in queste pagine introduttive, ma su cui sarà invece doveroso soffermarsi più avanti (in particolare nella sezione finale del lavoro). Mi riferisco ai problemi: del ruolo della stazione nella città e nel territorio; del linguaggio fra tradizione e innovazione, specialmente in rapporto al "tipo", sia considerato in una sua tendenziale autoreferenzialità, sia invece considerato come maggiormente influenzato dai suoi caratteri relazionali; della nuova tipologia di un rinnovato, problematico, spazio pubblico.

Sulla base di tali premesse teoriche e metodologiche, la prima parte della ricerca – intitolata **"L'infrastruttura della stazione tra città e territorio: problemi teorici e antefatti storici"** – intende costituirne le premesse, sia attraverso il necessario confronto con lo stato del dibattito critico, sia attraverso l'individuazione di una strumentazione di lettura che si comincia a saggiare sul tema della "stazione storica". Essa si articola in due capitoli.

Nel primo di essi – "**L'infrastruttura: problemi di elaborazione e di definizione concettuale"** – viene proposto un attraversamento per grandi linee delle diverse prospettive teoriche che investono le più generali questioni pertinenti all'infrastruttura e più in particolare alla stazione.

Nel secondo capitolo – **"La stazione: luogo prospettico di osservazione e rappresentazione dei caratteri e delle dinamiche della città"** – si presenta una ricostruzione di tipo storico–evolutivo del tema della stazione, anche in tal caso non smarrendo il confronto, esplicito o implicito, con le svariate dimensioni di lettura che risultano particolarmente interessanti per una prospettiva critica legata al discorso del progetto urbano. Tale ricostruzione procede proponendo una griglia essenziale di "livelli di lettura" che operano una selezione dello sguardo sui fenomeni considerati, griglia della quale si avvarrà la ricerca nel suo complesso. Essi per il momento possono così essere sinteticamente definiti in relazione al loro oggetto, il cui spettro viene progressivamente concentrato sulla "figura" della stazione:

(a) l'ordine strategico territoriale: l'ordine cioè che attiene ai rapporti tra stazione e città nel quadro delle relative e correlate dinamiche di sviluppo, spontanee o pianificate che esse siano state.

(b) Il rapporto tra stazione e città nell'ottica delle relazioni tra struttura del manufatto architettonico e struttura della città: problemi di collocazione, relazioni funzionali, gerarchiche, morfologiche e spaziali, di costruzione della tipologia architettonica.

(c) la stazione nei suoi caratteri tipologici, linguistici, con attenzione anche alle sue valenze simboliche (in un discorso che, quindi, in tal caso, legge il manufatto architettonico come svincolato dal rapporto "stretto" con la città).

Nel primo capitolo, dunque – come si è accennato – viene ricostruito lo stato del dibattito sulle infrastrutture, il retroscena teorico sul cui sfondo collocare la ricerca, la quale prova ad evidenziare la particolare rilevanza di alcune delle linee di studio esaminate, anche cominciando doverosamente a segnalare i debiti contratti nei confronti del loro portato teorico, e mostrando in filigrana già taluni esiti della ricerca. Fra i temi a cui già qui appare opportuno accennare: i motivi della centralità assunta dal tema stesso per la disciplina del progetto urbano; la messa in luce delle diverse prospettive di ricerca da cui si guarda al progetto dell'infrastruttura; il rapporto dialettico tra progetto di paesaggio e progetto dell'infrastruttura, nel quadro di un ripensamento del significato attribuito ad entrambe le due "figure" teoriche.

Nel secondo capitolo, come si diceva, viene restituita una "periodizzazione" frutto dell'adozione di una prospettiva di tipo "storico–evolutivo", o "genetico", applicata all'orizzonte europeo: nella consapevolezza della complessità di un discorso che investa i caratteri delle stazioni e delle infrastrutture in altre aree geografiche, o nelle diverse subaree in esse rinvenibili.[2]

---

[2] Il lavoro che si presenta prende in considerazione una serie di esperienze relative alla stazione dell'alta velocità proprie della realtà europea. Anche il semplice avvio di un confronto con altre realtà avrebbe reso troppo ampio e gravoso il compito già non lieve di rendere conto di un'estesa vicenda di progettazioni e realizzazioni.

Il compito di allargare lo studio a realtà extraeuropee è presente a chi scrive come una suggestiva possibilità di scandagliare terreni finora relativamente poco esplorati. Per il momento basterà dichiarare la consapevolezza della delicatezza problematica della materia. Infatti il grande incremento delle progettazioni e realizzazioni AV sembra legato ad una serie di condizioni particolari, eredità di condizioni a loro volta esemplarmente presenti nella "vecchia Europa" prima patria della "modernità" in chiave economica (e quindi tecnologica), sociale, urbana, etc. Tra di esse le principali sembrano essere: appunto l'avanzamento delle forme della "modernità", delle quali la costruzione delle reti ferroviarie e correlativamente delle stazioni costituirono fenomeno centrale e vero proprio simbolo (in ispecie quando la locomotiva incarnò paradigmaticamente la macchina a vapore nell'età della prima piena rivoluzione industriale); la grande densità urbana su

L'individuazione di una serie di "momenti evolutivi" (e l'evoluzione, come sappiamo, procede anche per salti discontinui, oltre che per continuità) lungo il pur breve arco temporale di esistenza della stazione risulta infatti propedeutica alla definizione dei caratteri della stazione dell'alta velocità: se questa viene vista come l'esito di molteplici modificazioni che il tipo della stazione ha subito per adeguarsi alla complessità di strutture di pur svariate realtà economico–sociali, comunque contrassegnate dalla cifra dell'accelerazione di pressoché tutte le forme dello scambio e della comunicazione; in uno scenario entro il quale tuttavia la città resta ancora un momento irrinunciabile delle forme del vivere, pur nelle dinamiche delle sue trasformazioni ("metropolitane", "reticolari", etc.).

In tale prospettiva l'evoluzione del progetto della stazione non viene qui letto, come invece nella maggior parte degli studi disponibili, come semplice evoluzione stilistica, ma come architettura urbana che è frutto di relazioni alla scala della architettura della città, nel quadro del complesso trasformarsi della città e del territorio in Europa tra Ottocento e Novecento.

La seconda parte della ricerca – intitolata **"La stazione ad alta velocità: caratteri e dinamiche"** – è impegnata a fare emergere le caratteristiche per le quali il tema delle stazioni dell'alta velocità si qualifica come un tema progettuale

---

di una scala "continentale" relativamente assai ridotta. Nell'accelerazione estrema indotta dai processi della estrema modernità (se non si vuole parlare di "postmoderno"), con l'espansione massiccia del mezzo aereo, l'ultima "rivoluzione informatica", etc., in grande aree continentali come quella nordamericana, la diversità di condizioni di distinte "subaree" (innanzitutto quella "atlantica" e quella dell' area del Pacifico), in uno con le conseguenze di precise scelte nella politica dei trasporti (privilegiamento del trasporto su ruota, con smantellamento di quello urbano su ferro, come nel caso di Los Angeles), ha prodotto la crescita di realtà metropolitane (come appunto Los Angeles) "reticolari", per le quali il problema del trasporto ferroviario per passeggeri risulta in sostanza assente, essendo l'aeroporto il nuovo "luogo (o "non luogo") pubblico per eccellenza. La materia studiata si presta dunque ad essere esaminata anche nella assai più generale chiave di un'analisi delle risposte che in diverse aree della contemporaneità si è dato alle trasformazioni (e in alcuni casi al declino) di forme, strutture, essenziali della modernità: appunto, ed in stretta connessione, la città e la ferrovia. In particolare in Europa, negli ultimi decenni, le sfide dell'accelerazione dell'ultima modernità, o "postmodernità", hanno trovato una risposta particolare, in fondo sollecitando un aggiornamento profondo di una forma essenziale della vita moderna dell'Ottocento e del primo Novecento. Un confronto fra le tre metropoli analizzate da Baudrillard nella prospettiva compiaciuta del "postmoderno" – le città che apparterebbero a tre secoli diversi, Parigi, New York, Los Angeles (alle quali si potrebbe aggiungere Tokio) – potrebbero essere analizzate da questo punto di vista in modo specifico, perfino simbolicamente: tra Parigi che (come tante capitali e città europee) reinterpreta la modernità e la reticolare Los Angeles, che dismise negli anni '30 perfino il tessuto (originariamente assai esteso) del trasporto sotterraneo su ferro, per diventare una rete tentacolare di connessioni urbane pressoché priva di qualsiasi momento di centralità, nella sua sostanza pura trama connettiva, senza passaggi e soste in spazi pubblici deputati, per "anomici" che essi siano.

cruciale in relazione ai meccanismi di rinnovamento dell'assetto urbano e del territorio contemporanei. In questa direzione si tratta di affrontare un ampio arco problematico che si può collocare entro due diversi momenti tematici. Da un lato quello relativo ai caratteri propri delle stazioni AV che derivano dalla loro stessa ragione di esistenza: dall'essere cioè, oltre che luoghi fisici ancorati ai contesti, nodi tecnici, polarità di una rete tecnica all'interno della quale assolvono un'essenziale funzione connettiva, che ne condiziona le caratteristiche tipologiche e strutturali. Dall'altro dal possibile costituirsi di tali stazioni, in quanto architetture urbane, in veicoli di una politica consapevole di rinnovamento della città e del paesaggio.

L'articolazione dei contenuti di questa sezione riguarda i cambiamenti nell'organizzazione strutturale del nodo stesso dell'alta velocità, ma anche l'individuazione di sue caratteristiche permanenti. Mentre questo secondo punto di vista permette di procedere al confronto con le architetture ferroviarie del passato, il primo si rivolge ad esaminare i motivi di quei cambiamenti e a delinearne le prospettive di mutamento. In questa seconda parte si inizia, inoltre, a mettere in evidenza la rispondenza tra i mutamenti del ruolo (strategico, morfologico, simbolico) assunto dalle stazioni e i suoi effetti sulle modificazioni della tipologia della stazione.

Questa seconda parte è strutturata attraverso tre capitoli che intendono esplicitare le diverse configurazioni del tema della stazione, in relazione ad un complesso dispiegarsi dei "ruoli" di essa che sollecita l'analisi di diversi processi – e relativi "livelli" di indagine analitica – di cambiamento del territorio e della città contemporanea. Infatti l'integrazione del progetto della stazione con più complessi progetti urbani di cui funge assai spesso da motore, fa sì che essa si ponga tra i fenomeni sollecitanti alcuni tra i più significativi mutamenti attraverso cui sembra possibile descrivere il cambiamento in diverse aree della realtà urbana contemporanea più avanzata, mettendo in campo complessi problemi teorici connessi alla sua "ricostruzione critica".

L'articolazione tematica dei due primi capitoli di questa parte deriva dalla rilevanza, che è facile attribuire, di un principio "posizionale", per così dire, distinguendo tra stazioni collocate in aree urbane e interventi di natura territoriale, in aree non urbanizzate che si configurano come grossi poli di interscambio nel territorio, esito più diretto delle politiche di pianificazione strategiche. Sulla base così della loro localizzazione, è possibile dividere il panorama attuale delle realizzazioni delle stazioni AV almeno in due diverse principali categorie.

Un primo livello di studio del mutamento della città, e di correlativa analisi, cui la stazione, attraverso operazioni di restyling e rinnovo contribuisce in modo determinante, è quindi quello relativo al cambiamento delle tipologie e destinazioni

d'uso di strutture all'interno dell'edilizia consolidata, strutture spesso tanto radicalmente trasformate, nell'identità tipologica e nel modo d'uso, da stravolgere totalmente gli assetti originari dei contesti.[3]

Questa "specificazione" del tema della stazione può dunque a sua volta ricondursi ad una delle questioni fondanti relativamente al rinnovamento della città contemporanea: quella del mutamento complessivo del modo di uso delle parti storiche della città, e dell'esigenza che tale mutamento comporta di interpretare adeguatamente il senso, i significati originari di luoghi storici investiti da processi inediti di trasformazione.

Tale materia è oggetto proprio del terzo capitolo, che porta il titolo **«Il mutamento dei caratteri e del ruolo delle stazioni storiche per l'alta velocità».** Il terzo capitolo consiste, dunque, in un esame degli interventi relativi alla rifunzionalizzazione, riqualificazione e restyling, o agli interventi di ristrutturazione–ampliamento delle grandi stazioni storiche poste nel cuore di città di grandi, medie e piccole dimensioni, e dei diversi fenomeni di mutamento per la città da essi attivati.

Il secondo processo di mutamento della città di cui la stazione è cospicua parte integrante e motore attivo, oggetto della più parte delle riflessioni e dei progetti di questi ultimi anni, è invece quello relativo alla modificazione strutturale di ampie parti di città connessa al riuso di aree dismesse. Si ripropone dunque, in tale complessiva esperienza, l'urgente tema dell'interpretazione delle aree periferiche o poco consolidate delle città europee, tra consolidamento della periferia urbana, costruzione di nuovi assetti morfologici e gerarchici e di nuove centralità, problemi di riconnessione e ricucitura di parti di città affatto diverse, realizzazione della città in una direzione "policentrica": tutte questioni legate a loro volta all'interpretazione del tema più generale, al quale conduce quello delle aree dismesse, del «vuoto urbano»[4].

Si tratta, dunque, di un processo, un livello di mutamento della città che interessa più volte le sue parti periferiche, meno consolidate, attuato «per

---

[3] Sotteso a quanto rapidamente enunciato v'è naturalmente un dibattito critico al quale si farà più avanti sintetico riferimento, ed in particolare un orientamento interpretativo della città contemporanea e dei suoi livelli di mutamento per il quale è sufficiente ora ricordare un importante di testo di Vittorio Gregotti, *La città visibile*.

[4] Per la pericolosità di un atteggiamento che consideri l'area di progetto come "vuota o da svuotare" faccio qui un primo riferimento ad uno scritto di F. SPIRITO che si legge nel lavoro collettaneo *Materiali di ricerca 3*, a cura di C. Di Domenico, *L'area progetto*, Napoli, Cuen, 2002. In opposizione a quell'atteggiamento dovrebbe essere proposto, osserva l'autore, un orientamento che consideri l'area come una potenziale architettura da modificare.

modificazione di sue ampie parti, per costituzione di nuove centralità», dove agiscono, o dovrebbero agire, le grandi strategie mirate di piano. Per questa seconda categoria esaminata il discorso interessa maggiormente il ruolo che queste stazioni generalmente ricoprono di motori di ridisegno e riqualificazione di estese porzioni di città, ponendosi all'interno di più o meno complessi piani urbanistici, strumenti di una nuova "renovatio urbis": di modifica cioè del «ruolo, della funzione e dell'immagine della città attraverso azioni limitate ad alcuni luoghi strategici come nelle renovatio cinquecentesche studiate da Tafuri, Tenenti e Poleggi» per dirla con le parole di Secchi.[5]

Il terzo livello di analisi del mutamento, sollecitato maggiormente dal ruolo strategico territoriale assunto dal nodo dell'alta velocità, in particolare nel quadro di una generale politica di integrazione e competizione europea, riguarda non più la modificazione della città, ma l'interazione della stazione con il territorio e i problemi relativi alla "costruzione" della stessa. La localizzazione delle stazioni AV in territorio extraurbano si deve generalmente all'adozione di criteri di convenienza, redditività e accessibilità nella progettazione dei circuiti delle reti dell'alta velocità, nonché a criteri riferibili alla progettazione strategica e territoriale di vasta scala delle regioni e delle città interessate dalla sfera di influenza dei nodi stessi.

La dimensione dell'interazione di queste stazioni passanti, che si configurano come grossi poli di interscambio nel territorio, con il contesto circostante, avviene alla scala paesaggistica, ponendo inediti problemi al progettista che non affronta più lo storico tema del confronto con la città consolidata, bensì quello della costruzione del paesaggio. Il problema dunque diventa spesso – soprattutto per le stazioni che operano in ambiti frammentati e disgregati, cosiddetti della "diffusione" – quello di provare a ricomporre sul territorio e nel paesaggio un'unità perduta, istituendo nuove gerarchie, nuove polarità, nuovi ordini monumentali. Il compito allora è quello di dare una dimensione urbana a porzioni estese di territorio semi–urbanizzato, le quali ospitano anche una serie notevole di funzioni proprie della città, ma che della città non sono in grado di ricreare la dimensione. In altri casi le stazioni si confrontano con porzioni estese di territorio poco densamente urbanizzate, in cui la presenza dell'elemento naturale risulta più forte rispetto al segno dell'urbanizzazione.

Da non sottovalutare, inoltre, è la capacità attrattiva e il ruolo "morfogenetico" insito in queste realizzazioni, cosa che pone spesso ai progettisti il problema di impostare il progetto quasi come un primo atto fondativo e inaugurale su di un suolo destinato ad accogliere efficacemente nuovi insediamenti (approccio, ad

---

[5] Cfr. B. SECCHI, *Un'interpretazione delle fasi più recenti dello sviluppo italiano: la formazione della "città diffusa" ed il ruolo delle infrastrutture*, in *Infrastrutture e piani urbanistici*, a cura di A. Clementi, Roma, Fratelli Palombi Editori, 1996, pag. 30.

esempio, paradigmaticamente seguito nella progettazione del nodo intermodale di Calais).

Venendo infine ad un momento di autoriflessione metodologica sugli strumenti dell'analisi, il confronto con una dimensione più nettamente paesaggistica pone l'interessante questione della liceità di uno sconfinamento degli strumenti disciplinari del progetto urbano in territori da sempre considerati altri, recependo, ad esempio, gli apporti delle discipline del paesaggismo.

È un discorso sul quale si tornerà. Ritornando ai fenomeni dei quali si discorreva, i due ultimi processi (e relativi livelli di analisi del mutamento) enunciati, entrambi sollecitati da interventi di nuova creazione, sono quelli che apportano alla tipologia della stazione i più significativi cambiamenti. Come tali vengono esaminati congiuntamente nel quarto capitolo, dal titolo, appunto, **«Caratteri e ruolo delle stazioni di nuova creazione».**

Tale capitolo, inoltre, esamina anche il ruolo simbolico della stazione, e le ricadute del rinnovamento del significato di luogo pubblico che la stazione esprime (in quanto luogo di commercializzazione e consumo di sfere dell'esperienza del vivere contemporaneo) sulla definizione tipologica e linguistica della stessa.

L'ultimo capitolo, dal titolo **« La stazione dell'alta velocità tra progetto della città e progetto del paesaggio»** – si riconnette alle osservazioni teoriche maturate nella parte prima, riprendendone il filo e tirandone le somme alla luce di tutte le considerazioni ulteriormente svolte e del lavoro sistematicamente analitico condotto sulle stazioni esaminate.

Il paesaggio e la città – considerati sin dal primo capitolo come uno spazio problematico comune, e quindi uno sfondo teorico al quale ancorare qualsivoglia discorso riguardante le infrastrutture – vengono qui esaminati come "oggetto" della pratica progettuale nel tentativo di mettere a fuoco il tema della stazione in rapporto ai diversi approcci teorici e metodologici al progetto della città e del territorio, ed ai correlative diversi orientamenti che sullo stesso tema essi paiono prospettare.

La parte III della ricerca, dal titolo **« Saggio di un analisi sistematica»** costituisce una presentazione analitica in forma di schede dei materiali della ricerca, assumendo come concreto "campione" di studio un vasto insieme di esemplificazioni: da un lato, a più organica "documentazione" dei processi considerati, delle direttrici delle esperienze progettuali, dall'altro, nello stesso tempo, a possibile comprova della produttività della strumentazione concettuale, critica, messa in campo per saggiare e valutare sistematicamente i fenomeni studiati, e quindi ripensare i nodi teorici complessivamente messi in luce nel corso dell'indagine. Tale presentazione è preceduta dall'enunciazione del **«La**

classificazione» adottata, i cui presupposti teorici sono conclusivamente chiariti nel precedente capitolo V.

L'esame delle modalità attraverso cui la stazione dell'alta velocità "costruisce" la città e il territorio (che si diceva essere lo scopo ultimo della ricerca), qui sortisce, dunque, dall'analisi dei progetti stessi. Tale analisi tenta di racchiudere, nella formulazione e nell'esercizio dei suoi stessi criteri, accanto al necessario momento classificatorio, sistematico, "sincronico", "orizzontale" anche un irrinunciabile momento, per così dire, di tipo "narrativo", "diacronico", "verticale". Nella procedura proposta di classificazione è infatti come ospitato un "racconto" delle svariate presenze di elementi tipologici per ogni esperienza progettuale considerata (nonché un soggiacente "racconto" di complessive dinamiche) svolto in modo da far emergere le "ricadute" di fenomeni e problemi affrontati nei capitoli precedenti sull'espressione tipologica delle esperienze progettuali mostrate negli esempi prescelti. Tali esempi sono infatti "raccontati" attraverso un "filo conduttore", un criterio narrativo che discende dal "parametro" fondamentale adottato per la classificazione degli esempi stessi, a sua volta scelto in modo tale da testimoniare l'evoluzione tipologica della stazione nel tempo come esito delle modificazioni della città e del territorio.

Il parametro classificatorio qui prescelto – e per ora di necessità solo astrattamente enunciato – denominabile "parametro evolutivo", introduce quindi elementi di discriminazione tra le classi riscontrabili attraverso una comparazione tipologica, secondo un "racconto" che evidenzia l'evoluzione della stazione (sempre all'interno di uno sguardo che privilegia un punto di vista unitario nella considerazione del manufatto in relazione al contesto). Tale processo evolutivo si attua attraverso un duplice processo di distacco e di ricezione. Per un verso la stazione conosce il progressivo distacco da tipologie considerate come "originarie" nella periodizzazione proposta nel II capitolo: la stazione di fine ottocento, quella primonovecentesca, le elaborazioni teoriche del "Movimento Moderno", la stazione degli anni '60, etc. Per altro verso, contemporaneamente, essa recepisce tipologie – diverse da quelle "funzionalmente" ferroviarie, per così dire – appartenenti a diversi momenti della storia della città: la torre, il basamento, l'arco di trionfo, la porta urbana, il recinto, le mura, il ponte abitato, il porticato, il mercato coperto, la sala ipostila, il *passage,* il fronte urbano, l'edificio in linea, il palazzo per uffici, la torre per uffici, la torre "segnale".

La definizione di tale parametro classificatorio solleciterebbe in verità un momento di distesa riflessione e chiarificazione di ordine metodologico, alla quale per il carattere di questo scritto sarà possibile invece soltanto accennare, circa l'uso della categoria "tipologica" come strumento interpretativo e descrittivo, in un momento in cui da più parti si avverte la labilità, l'evanescenza, se non il definitivo venir meno del parametro tipologico come chiave esplicativa della realtà della città

contemporanea (e in questo senso si potrebbe fare riferimento ad un testo di Paolo Desideri, *"Città di Latta*), mentre da altre parti viceversa se ne ribadisce l'essenzialità come strumento e «premessa necessaria nella costruzione di una consapevole metodologia del progetto»[6].

Per quanto riguarda il discorso qui condotto basterà per il momento dire che assumere un parametro temporale, evolutivo, come strumento di classificazione consente di introdurre elementi di discriminazione tra le classi riscontrabili attraverso una comparazione tipologica, secondo un ordinamento che evidenzi appunto l'evoluzione della stazione attraverso il progressivo distacco della stessa da tipologie considerate come "originarie". L'uso di tale parametro determina così una suddivisione interna alle categorie attraverso il riscontro di vari momenti di evoluzione in una dialettica di continuità e discontinuità, con la possibilità di una considerazione sistematica dell'"allontanamento" delle stazioni considerate non solo dai modelli (più generali) storicamente ereditati, ma anche dai "materiali" propri del "vocabolario" tipologico dell'architettura della città, sopra richiamati (la torre, il basamento, l'arco di trionfo, etc.).

Gli esempi vengono dunque esaminati secondo un processo di analisi, di "decostruzione", che li considera l'esito di un'attività progettuale che in linea di massima opera , o ha per lo più operato, attraverso la composizione di una serie di tipologie, materiali urbani e architettonici, propri di "lessici" appartenenti a storie e momenti diversi dell'architettura della stazione e dell'architettura della città.

La ricezione di elementi tipologici maggiormente propri dell'architettura della storia urbana – seppur significativamente reinterpretati –, determina le differenze più sostanziali tra le classi, separando significativamente le stazioni che ambiscono ad un legame forte con la storia della città (ad un'interpretazione che si faccia carico delle sue regole di costruzione) da quelle che invece diversamente se ne distaccano, assumendo come elementi strutturanti della composizione tipologie maturate nella storia recente o recentissima della città, o "inventandone" di nuove.

La distinzione tra le classi avviene, oltre che attraverso il riscontro di tali materiali, verificando il modo attraverso il quale l'uso delle tipologie ereditate viene messo in opera: ad esempio privilegiando processi maggiormente paratattici, additivi, di giustapposizione, o viceversa maggiormente sintetici.

L'analisi tipologica viene dunque preminentemente orientata alla ricerca, nelle stazioni considerate, delle modificazioni degli elementi morfologici che determinano più strettamente le relazioni della stazione con la città e il territorio, dei nessi esistenti tra una determinata scelta tipologica e i suoi effetti nella costruzione del contesto: a conferma dell'ottica prescelta di una forte quanto determinata logica di

---

[6] Per tale orientamento si può citare C. MARTÍ ARÍS, *Le variazioni dell'identità*, Torino, Città Studi Edizioni, 2003 (ed. or.1990), p. 7.

relazione che la stazione intrattiene con la città, e che, sia pure in nuove modalità, essa mantiene anche laddove, come in diverse esperienze delle stazioni AV, sembra sconfinare dai tradizionali spazi del "progetto urbano".

A questo punto sembra opportuno presentare per larghe linee i principali esiti della ricerca in merito ai temi centrali sollevati, tutti in effetti riconducibili alla questione che più o meno in filigrana attraversa tutto il lavoro, e che in effetti si può dire "contenga" tutte le altre. Essa riguarda il problema della pertinenza del tema delle infrastrutture, e, più in particolare, di quello della stazione, nelle sue ultime configurazioni formali, alla disciplina del progetto urbano. Dove questo va inteso innanzitutto come un corpo di conoscenze e orientamenti metodologici che si è progressivamente consolidato, a partire dagli anni '60, dalle acquisizioni della "Scuola Italiana", sulla scorta del fondamentale assunto di una stretta interdipendenza tra progetto di architettura e progetto della città, all'interno di uno sguardo complessivamente attento ad interrogare ed assumere criticamente l'eredità della storia.

In proposito un primo ordine di risultati attiene alla pertinenza del tema delle infrastrutture alla pratica progettuale del progetto urbano, tema che si è cominciato a frequentare in effetti soltanto di recente, in sostanza a partire dagli anni '90. L'analisi delle trasformazioni delle concezioni teoriche riguardanti le infrastrutture sembra infatti documentare il definitivo superamento di un concetto di progettazione infrastrutturale che lo specifica come pratica esclusivamente ingegneristica o trasportistica, svincolata dall'interpretazione degli elementi (funzionali, morfologici, simbolici, etc.) che definiscono e rappresentano il paesaggio territoriale e urbano. Viceversa – sebbene all'intersezione tra diverse culture del progetto (della pianificazione strategica e territoriale, delle scienze trasportistiche, del paesaggio, delle discipline della pianificazione economica, etc.) – alla progettazione infrastrutturale sembra essere particolarmente pertinente l'orizzonte prospettico del progetto urbano: come disciplina, che, in quanto pratica di concezione e "prefigurazione fisica" di luoghi, è in grado di mettere in forma i molteplici fenomeni che riguardano la complessità della città, e del territorio, se esso è l'«immenso deposito di fatiche» di cui parlava il Cattaneo di Aldo Rossi.

Un secondo e più cruciale ordine di risultati concerne un punto teorico fondamentale. Da sempre considerato invece tema pertinente agli interessi e strumenti del progetto urbano, il tema della stazione è però diventato piuttosto delicato dal punto di vista del nostro discorso, oltre che rilevante nel dibattito contemporaneo, in ragione della riflessione sollecitata da un'ampia serie di processi di cambiamento legati al "nuovo" costituirsi della stazione (e non soltanto come nodo dell'AV) in stretta connessione ai ruoli (strategici, funzionali, morfologici, simbolici) che le sono propri. Si tratta di processi che già ad un primo sguardo

appaiono tanto rilevanti da modificare le caratteristiche strutturali della stazione al punto da metterne in ipotesi a rischio lo "statuto" di tema proprio della città, e da rendere in tal caso tale tema non più affrontabile con gli strumenti critici propri del progetto urbano.
La questione prende le mosse, dunque, dall'osservazione di alcuni fenomeni di cambiamento interessanti la stazione stessa, in ispecie quale nodo dell'alta velocità, riscontrabili dall'esame della sua stessa configurazione formale e linguistica. Fenomeni, elementi essenziali da tenere presenti non sono tanto quelli relativi al superamento della dimensione monofunzionale del nodo stazione o alla sua spiccata intermodalità (dati acquisiti da tempo), quanto, innanzitutto, quelli che riguardano il suo nuovo localizzarsi nel territorio.
Tale localizzarsi nel territorio non pone semplicemente il problema di un rinnovamento degli strumenti interpretativi, descrittivi e progettuali propri della disciplina stessa del progetto urbano, a confronto con un ordine di "grandezza" geografico e paesaggistico (e più in particolare, in taluni casi, con lo scenario concettuale attivato dalla dimensione reticolare del territorio nell' "orizzonte" della dispersione). La localizzazione nel territorio fa ricadere con più forza sul progetto architettonico della stazione gli effetti della sua sovraordinata progettazione strategica, determinando il rischio del consolidamento di metodologie progettuali che non tengono conto del senso, del valore complessivo dei luoghi in cui le realizzazioni si inscrivono: o "eludendo" a priori il problema della sua interpretazione, o traendo la propria struttura formale dal confronto soltanto con la struttura reticolare del territorio (aspetto quest'ultimo che riguarda, inoltre, anche le stazioni di nuova creazione nella città, in aree aperte, periferiche e poco consolidate a più stretto confronto con le altre reti infrastrutturali).
Il fatto che la stazione AV sia spesso posta a servizio delle cittadelle aeroportuali (come nei casi di Bonn, Francoforte, Lione, Charles de Gaulle) suscita inoltre interrogativi circa la confluenza del tema della stazione verso il tema dell'aeroporto, tema "atopico" e acontestuale per eccellenza. Un ulteriore aspetto della questione riguarda, allora, proprio il presentarsi sempre più marcato di caratteristiche atopiche – in genere proprie alle cittadelle, agli spazi commerciali, etc. – all'interno degli spazi della stazione, che così ne snaturerebbero l'identità e le valenze simboliche di spazio pubblico.
Ciò conduce ad un'ulteriore osservazione, di carattere ancor più generale, interessante tutte le stazioni indipendentemente dalla loro localizzazione. Essa concerne una più generale preoccupazione che si coglie in aree critiche maggiormernte avvertite dei rischi che comporta una tendenza a riproporre in termini allarmanti la sovrapposizione dell'immagine al tipo, sortendo la vanificazione di questo come strumento di costruzione della forma, che paventava in anni lontani Manfredo Tafuri. E in effetti tali rischi si danno, nella costruzione

linguistico–formale della stazione (anche in relazione con i suoi significati di luogo pubblico), in tendenze riduttive (fino all' inseguire a tutti i costi la "novità" dell'intervento) a rappresentare, "mettere in forma", esperienze che possono anche essere ritenute in effetti perspicue della realtà contemporanea: come la dimensione del movimento accelerato, del flusso, la simultaneità dei collegamenti, l'essenza nomadica dello stile di vita dell'uomo contemporaneo, la globalizzazione e "consumo" dei luoghi e delle esperienze.
Tutto questo orizzonte di cambiamenti – di necessità qui soltanto accennato – e oggetto delle luci di una facile attualità, rischia dunque di sollecitare uno scivolamento del tema della stazione da tema urbano a manufatto insignificante: da tema secondo il quale l'edificio ferroviario si esprime quale parte strutturante l'architettura della città nel suo complesso, frutto di un'interazione profonda con la struttura urbana e di un implicito confronto con i suoi "materiali" storici ereditati, a manufatto che non assolve ad un ruolo significativo, anche fondativo, nella città e nel territorio, e la cui struttura formale si realizza arbitrariamente, rappresentando una deriva verso la sfera dell'effimero.

I risultati della ricerca se confermano la giustezza di una dimensione di consapevole preoccupazione critica, documentano, ad avviso di chi scrive, la complessità e anche ricchezza di una fenomenologia di esperienze progettuali diversificate, numerose delle quali paiono in verità avere offerto risposte adeguate alla pluralità delle domande in gioco, e più in genere, sul piano teorico, attestano la produttività di uno studio che si muova verso di esse nell'ottica del progetto urbano, se esso è appunto quello che si rivela meglio in grado di mettere in campo un'operazione di lettura non semplificata e di vaglio.

Nonostante la forte esposizione mediatica del tema della stazione AV, la trattazione delle esemplificazioni sembra mettere in evidenza come il nodo AV , nel relazionarsi in modo forte e costruttivo alla città e al territorio contemporanei, si presti in modo privilegiato ad esprimerne tratti di innovazione, allo stesso tempo consentendo di tracciare una storia integrale del tipo della stazione attraverso successive <<variazioni di identità>> in un costante confronto fra tradizione e innovazione.
A questo punto, se lo spazio lo consentisse, andrebbe aperto un discorso adeguatamente critico attorno alla "tradizione": sia da un più generale punto di vista teorico (la tradizione è certo sempre frutto di un'interpretazione, ma va anche rispettata nel suo "resistere" ad un potere di arbitrio dell'interpretare) , sia, soprattutto, da un punto di vista maggiormente attinente al nostro tema. Basterà qui dire che uno dei principali esiti della ricerca sta nell'individuare, in consistente parte delle esperienze esaminate della stazione AV, comunque un carattere di

significativa capacità relazionale di essa con la città, pur nell'inevitabile indebolirsi, fin quasi alla cancellazione, dei tratti tipologici tradizionali del tipo della stazione, nato come un forte "materiale di costruzione" della città ottocentesca. In tal senso l'esigenza assai condivisibile di curare le eredità del passato, di perseguire una sua pregnante "attualità", può almeno trovare una sua prima soddisfazione nella permanenza di principi di relazione con la città quali quelli appena considerati, e oggetto del lavoro di documentazione della tesi. Al di là di questa minima "soglia" di significanza nella nostra prospettiva, si presenta un vasto scenario di esperienze degne di interesse, tra le polarità di una direttrice, non trascurabile, che opera una riproposizione, non banalmente mimetica, di modelli del passato (si veda ad esempio il caso, anch'esso qui esaminato, della stazione di Siviglia) e una direttrice che interviene nel contesto urbano introducendovi la più forte discontinuità del discorso tipologico (e gli esempi in proposito sono svariati nell'analisi sistematica condotta). Restando ad una prima presentazione dell'analisi esemplificativa effettuata, l'uso di un elemento tipologico piuttosto che di un altro pare chiaramente rispondere, infatti, non soltanto a vincoli di natura tecnica e funzionale, quanto sopratutto dalla necessità e volontà di rispondere a problemi della città. Si può anzi dire che la maggior parte delle stazioni in essa ricadenti (che, come si vedrà, continuano ad essere la massima parte anche per quel che riguarda i nodi AV) deve la sostanza della propria configurazione formale proprio alla considerazione del ruolo da esse assolto all'interno della struttura urbana, sottomettendo quella configurazione al principio insediativo ritenuto più idoneo spesso con particolare capacità di interpretare o orientare la vocazione di una "parte urbana", così largamente generatrice delle regole di costruzione formale del progetto. È quanto si è documentato in specie nel IV capitolo.

Naturalmente tale lavorio interpretativo può condurre alle più diverse operazioni progettuali, e, spesso, di fatto dismettere, smarrire, eredità del passato. Come attesta la serie delle esperienze esaminate, e come sollecita a leggerle analiticamente tutto l'apparato di schede posto in allegato al lavoro (che di esso costituisce parte essenziale), la stazione AV nella città diventa edificio lineare, fronte urbano, "macro–isolato", strada (nelle sue molteplici dimensioni), piazza, spazio pubblico aperto, parco, giardino. Ancora, essa si nega allo sguardo mettendo a disposizione della città la sua copertura (per la creazione di una piazza o di un giardino, etc., come attestano non esigui modelli progettuali esaminati, da Stoccarda a Firenze nella proposta del gruppo Ricci Spaini e del gruppo FOA), o viceversa assume sembianze monolitiche e monumentali, colosso in grado di introiettare la città intera nei suoi spazi interni (anche qui con svariati casi, uno per tutti la Leherte Bahnof).

Così specialmente nel primo caso, la stazione AV si distanzia fortemente dall'antica rilevanza del suo segno volumetricamente incidente nel tessuto urbano, facendo

proprie i caratteri degli spazi aperti, del "suolo", dei giardini, e, modificandosi "topograficamente", allora si dissolve, si scioglie nella città, per mimetizzarsi in uno spazio "aperto", per diventare totalmente un "edificio altro". Ma ancora una volta, è il "principio insediativo", di costruzione della città, il giudizio sulla vocazione di una parte, di un'area urbana che si intende dovere essere "libera" dal costruito, a generare le regole di costruzione formale del progetto. Tale disposizione in uno spettro che va dalla pienezza all'evanescenza è stato uno dei criteri adottati nella costruzione della griglia classificatoria sopra annunciata.

A maggior ragione per il caso di stazioni ricadenti nel territorio, (in effetti non numerose, come si è accennato) è naturale che il loro disegno si specifichi attraverso il tentativo di rispondere a nuove esigenze e "materiali" di progetto.
Nel contesto allargato del territorio diverse e piuttosto interessanti sono infatti le strategie di relazione nei confronti del "paesaggio" riscontrate nel complesso dei progetti esaminati, a testimonianza anche della vivacità di atteggiamenti teorici, che animano i più significativi, agli occhi di chi scrive, tra i diversi "scenari" progettuali e di ricerca rilevabili. Per la loro analisi sistematica anche in tal caso si rinvia ai materiali presentati nel IV e V capitolo, e soprattutto alla Parte III che ospita il relativo corredo delle schede.
La novità del fenomeno e lo spazio consistente che l'argomento finisce con l'assumere nel lavoro induce già in questa sede a presentare in forma di elenco le principali strategie interpretative e progettuali individuate come momento del vaglio analitico e critico effettuato:

a) Il confronto con il territorio attraverso l'interpretazione del suo ordine monumentale.
b) Il confronto con il territorio attraverso l'interpretazione del tessuto del territorio, delle sue parcellizzazioni, delle orditure, delle trame, dei tracciati, delle parcellizzazioni, delle canalizzazioni (della matrice insediativa dei luoghi)
c) Il confronto con il territorio attraverso l'imitazione della natura (realizzata attraverso l'espressività delle forme dell'ingegneria).
d) Il confronto con il territorio attraverso la dimensione "topografica".
e) Il confronto con il territorio attraverso l'interpretazione della sua dimensione reticolare.
f) Il confronto con il territorio attraverso il rintracciamento delle sue "icone" e la riproposizione delle stesse come segni astratti.
g) Il confronto con il territorio attraverso la ricerca di un equilibrio tra natura ed artificio, perseguendo la "mitigazione" del troppo costruito dell'infrastruttura, attraverso una compromissione reciproca dei due termini (architettura e natura). (I movimenti di terra, i terrazzamenti, i declivi artificiali, i giardini)

h) Il confronto con il territorio e con il paesaggio attraverso una dimensione "fondativa".

Dall'adozione di una prospettiva di analisi dettata da tali criteri un risultato conclusivo può essere indicato. Anche per le stazioni le cui tipologie appaiono a un primo sguardo totalmente lontane da elementi tipologici propri del patrimonio "storico" della città e dell'architettura, e la cui struttura formale sembra motivarsi in relazione ad un concetto di città intesa come circuito reticolare o alla scelta di privilegiare un registro estetico come motore generativo della forma – entrambe dimensioni che prescindono da una relazione con il contesto che passi attraverso il riconoscimento e l'accettazione delle "regole" in esso implicite, assunte come principi di costruzione del progetto – si riscontra un forte permanere di elementi tipologici caratterizzanti le stazioni storiche.
È questo il caso, per esempio, delle stazioni a servizio degli aeroporti e situate al loro interno, per le quali si riscontra un forte permanere di elementi tipologici caratterizzanti le stazioni storiche, che vengono però proposti nella struttura interna dell'opera (nella forma degli spazi di connessione, degli spazi delle hall, ma anche nel mantenimento delle relazioni formali tra questi stessi elementi) e non negli aspetti di relazione con il contesto, (in rispondenza ad una logica di relazione sviluppata esclusivamente con il mondo circoscritto e introverso delle cittadelle aeroportuali e non con tutto l'ambito territoriale circostante).
Oppure, guardando all'esempio recente della stazione Napoli Porta ad Afragola, che sembra rappresentare, racchiudere in sé, emblematicamente, tutte le preoccupazioni circa una deriva della costruzione della forma verso il gesto autoreferenziale in cui può concludere una rivendicazione dell'autonomia del linguaggio, se, nell'analizzarlo, si andrà oltre il linguaggio decostruzionista della Hadid, improntato alla fluidità e all'idea del movimento (certamente rappresentativi dell'universo simbolico del viaggio e più in generale della condizione "contemporanea") si comprenderà che la stazione altro non è se non un ulteriore aggiornamento del modello della stazione di transito a ponte, di cui offre una rivisitazione nel segno del suo linguaggio, della sua poetica personale.

PARTE 1

L'INFRASTRUTTURA DELLA STAZIONE
TRA CITTÀ E TERRITORIO
PROBLEMI TEORICI E ANTEFATTI STORICI

CAPITOLO 1

L'INFRASTRUTTURA
PROBLEMI DI DEFINIZIONE CONCETTUALE

1.1 Un cambiamento di prospettiva. La trasformazione del concetto di infrastruttura da manufatto "banale" ad architettura.

Come già accennato nell'introduzione, la ricerca si muove all'interno dell'acquisizione teorica della costitutiva valenza euristica di ciascuna esperienza progettuale, e dell'assunzione del progetto del paesaggio e di quello infrastrutturale come termini teorici dialettici capaci di fornire la lettura e "misurare" la rinnovata capacità, riscontrata in tutta una serie di recenti realizzazioni di infrastrutture, di costruzione fisica e di ricerca di nuovi contenuti dell'idea della città e del territorio contemporanei.

Appare dunque importante che si chiariscano preliminarmente gli ambiti tematici entro cui la "figura" dell'infrastruttura assume rinnovata consistenza teorica, attraverso una sintetica ricognizione della letteratura critica, al fine di rendere conto almeno delle direttrici essenziali di un significativo dibattito e di segnalare quegli studi il cui portato teorico è sembrato particolarmente rilevante, tale da invitare ad assumerne indicazioni concettuali e metodologiche strutturanti come importanti presupposti del la voro condotto.

La consistente estensione dell'interesse odierno per il tema delle infrastrutture attesta che ci si trova dinanzi ad uno degli oggetti più seguiti, se non privilegiati, del discorso su città e territorio, paesaggio.

Tuttavia si può affermare che mancano studi che si facciano carico di una ricostruzione organica e presentazione sistematica del quadro complessivo delle ricerche sulle infrastrutture, almeno nella prospettiva di indagine che sorregge questo lavoro, il quale perciò ambisce, entro tale prospetttiva, anche a dare un suo pur limitato contributo di riflessione sulla materia.

I punti che qui verranno sviluppati riguardano i motivi della centralità assunta dal tema in questione per la disciplina del progetto urbano, la messa in luce delle diverse prospettive di ricerca da cui si guarda al progetto dell'infrastruttura, il rapporto dialettico tra progetto di paesaggio e progetto dell'infrastruttura, infine il rinnovamento del significato attribuito ad entrambe le due "figure" teoriche.

Si tratta di una materia sulla quale risulterebbe utile disporre di un'organica bibliografia analitica ragionata, magari esposta nella forma di una rassegna critica degli interventi che di recente sono apparsi su quella. L'avvio di un tale lavoro ha accompagnato la presente ricerca, con la produzione di materiali di una "Bibliografia ragionata", alcuni dei quali si è ritenuto di presentare in "Appendice" a questo capitolo. È una scelta probabilmente inusuale, ma che ha consentito da un lato di non appesantire troppo (attraverso un resoconto dettagliato di questo o quell'intervento) il discorso condotto preliminarmente sull'argomento, che deve essere diretto all'oggetto più proprio della ricerca, dall'altro di consentire eventualmente ad un lettore interessato di attraversare più da vicino almeno un corpo principale della più recente produzione critica apparsa in area italiana (ma chi scrive ha avviato naturalmente anche un lavoro di ricognizione della produzione apparsa in altre aree culturali, specie in linguia inglese).

Nel cominciare la ricognizione annunciata, per quanto possa apparire in qualche misura "scolastico", non sembra inutile proporre un'analisi della questione che parta dall'esame dell'etimologia della parola "infrastruttura", in quanto il termine possiede un interessante campo semantico, alcuni tratti del quale sono atti ad indirizzare il discorso verso l'indicazione di nuove possibili significazioni, in grado a loro volta di sorreggere rinnovate impostazioni progettuali della città e del territorio.

Il punto è che anche nei più ambiziosi e solidi dizionari, come nel monumentale *Grande dizionario della lingua italiana* curato meritoriamente da Salvatore Battaglia, il termine infrastruttura continua a detenere uno spazio assai esiguo, ed il suo significato ad essere ristretto al suo usonel senso di un mero complesso, aggregato, di sia pure indispensabili impianti tecnici.[1]

Si tratta di un uso peraltro consueto, e chiaramente del tutto valido, ma che – nell'adozione "descrittiva" dell'«infrastruttura» come puro insieme, aggregato, seriale, di «impianti» dalla connotazione meramente "ingegneristica" – non rende conto degli sviluppi di esperienze concrete di progettazione e produzione di

[1] In tal senso l'infrastruttura viene definita come «l'insieme di impianti che consentono l'impostazione dello sviluppo di una determinata attività»: significato che può essere declinato in modo appena un po' più specifico se riferito alle installazioni aeronautiche o al lessico, si badi, "economico": «Complesso dei servizi pubblici (come strade, acquedotti, ospeedali, scuole, ecc.) che costituiscono l'impianto fondamentale e necessario per lo sviluppo economico di unb paese o di una regione»: cfr. la voce «Infrastruttura», in *Grande dizionario della lingua italiana*, a cura di S. Battaglia, vol. VII, Torino, UTET, 1972, pag. 993. Analogamente per Migliorini (*ad vocem*) «L'infrastruttura è il complesso degli impianti che sono indispensabili a scopi civili e militari: per es. per la navigazione aerea (aeroporti, radiofari), per la difesa di un paese, etc.».

determinate infrastrutture, e di una riflessione che ha rappresentato in diversi ambiti (già a partire da quello economico, ma anche giuridico, etc.) l'esigenza di porre rimedio a elementi di indeterminatezza o carenza concettuale.[2] Ma soprattutto, e ai fini del discorso architettonico in particolare, nella "ingegnerizzazione" del termine rischia di andare perduto quanto invita a prendere in considerazione già il nesso tra i due termini che costituiscono la parola: termine composto – si sa – da infra «inferiore, posto al di sotto» (ma vi può essere anche un uso che allude alla relazione connettiva orizzontale...) e «struttura» (dal latino "struere", costruire) come «composizione e distribuzione complessiva ed organica degli elementi architettonici costitutivi e funzionali di una costruzione», ma anche più in generale «composizione e disposizione complessiva degli elementi costitutivi e funzionali di un oggetto». Ebbene, senza scomodare temi e nomi di un dibattito sulla «struttura» che ha impeganto tanta parte della cultura del secondo Novecento (su ambiti dei più svariati linguaggi, dal linguistico all'antropologico culturale, dal letterario all'economico, dal sociologico ai saperi strettamente "scientifici", ecc.), è fin troppo facile richiamaree la rilevanza del termine per indicare un "insieme forte", non un aggregato seriale, ma un complesso retto da una logica sintetica, nel quale il tutto tenga dentro il senso delle parti.

Dunque si può dire che accanto ad una prima definizione di carattere generale per la quale il concetto di infrastruttura denota una rete essenzialmente tecnica, un sistema integrato di impianti volto alla realizzazione di una determinata attività, è possibile porre una definizione di senso più "forte", spendibile almeno per alcune esperienze o tendenze teoriche che investono in modo significativo l'ambito dell' "architettonico" (termine che già i Greci usavano per indicare un'eminenza compositiva, sintetica). Infatti in questa seconda direzione emerge un più ampio universo di senso della parola *infrastruttura* (se risulta operazione corretta intensificare le note di significato che vengono dalla correlazione di *infra* e *struttura*), la quale assume maggiormente il senso di una costruzione connettiva (che pone la connessione, piuttosto che cucire soltanto elementi già dati), il cui scopo è l'assolvimento di una messa in relazione di elementi complessi secondo un rapporto intimo di necessità.

---

[2] In campo economico alla parola infrastruttura è associata una sostanziale indeterminatezza – è stato osservato – apparendo «la categoria" infrastruttura una voce debole dal punto di vista della sua definizione scientifica; infatti in alcuni casi si fa coincidere la definizione di infrastruttura con quella di opera pubblica (di cui manca altresì una definizione univoca) e di capitale fisso sociale».

Su ciò si veda il saggio di L. BELLICINI, in AA.VV. *Infrastrutture. Italia ed Europa a confronto*, a cura di A. CLEMENTI, *Infrastrutture e piani urbanistici*, Quaderni Blu, IV, Roma, Fratelli Palombi Editori, 1996.

Il termine *struttura* informa dunque la parola infrastruttura in un duplice modo, sia nel senso di connotarla in senso fisico come costruzione, sia nel senso di affidarle il carattere – che alla struttura si riconosce – di strumento istitutore di relazioni tra parti che si trovano in un implicito rapporto di connessione.

Ad una prima conclusione, dunque, finora, coerentemente con il prevalere di una concezione del manufatto infrastrutturale come "ingegnerizzazione banale", alla parola infrastruttura consuetamente si associa nel senso comune il significato di complessa opera tecnica necessaria all'assolvimento di uno scopo civile (o più raramente militare) in cui la dimensione di necessità e appropriatezza risulta legata alla rispondenza dei caratteri della costruzione a determinati criteri di tipo tecnico e alla pianificazione dell'opera secondo criteri di economicità e redditività.

Raramente invece alla parola infrastruttura si connette il significato di un'opera tecnica, di un'architettura che, all'appropriatezza dei suoi requisiti tecnico–funzionali, associa un altrettanto appropriato progetto di costruzione fisica della città e del paesaggio: aspetto, quest'ultimo, che a noi più direttamente interessa, costituendo il punto di vista privilegiato dal quale indagare l'uso del termine.

In questa seconda accezione – come è stato detto a proposito di uno degli ambiti tematici nei quali si articola il complesso delle direttrici di ricerca del dottorato entro le quali si colloca il presentre lavoro – l'infrastrutturale è considerato come una «seconda natura» che opera a fini civili e si rappresenta nell'artificialità delle infrastrutture. In tal senso l'infrastruttura è allora considerata, nella specificità della sua dimensione architettonica, parte integrale di un processo di costruzione di paesaggio, il cui progetto è sostanziato da una logica sintetica tale da affrontare luoghi e territori, assumendone interamente la complessità morfologica e funzionale, lo spessore delle stratificazioni di senso, la rilevanza storica, la resistenza all'intervento di trasformazione.

1.2 I motivi dell'attualità e della nuova fortuna critica del tema dell'infrastruttura

Se, nella stessa direzione teorica, l'architettura si presenta come la "competenza" in grado di infrastrutturare la città e il territorio, il termine infrastruttura si connette in modo particolare all'allargamento dei tradizionali ambiti di ricerca e "azione" del progetto urbano.

La riflessione sul rapporto tra infrastruttura e forma della città e del territorio è infatti sempre stata presente negli studi di analisi urbana e territoriale, ma è a partire dagli anni '90 che il discorso infrastrutturale assume nuova centralità e

urgenza in relazione all'osservazione dei fenomeni di sempre più estesa "territorializzazione" di intere parti dell'organismo urbano.

All'interno dell'ambito disciplinare del progetto urbano il tema delle infrastrutture viene dunque "ricentrato" a partire dall'osservazione delle modalità di cambiamento della città e del territorio e dalla necessità di un aggiornamento disciplinare che sappia, nel rinnovare i suoi strumenti, tenere conto dei temi della città che cambia e contemporaneamente "riallacciare i fili della propria storia".[3]

Come scrive Ferlenga, «una certa labilità dei rapporti complessivi (o una fissità di tipo diverso), la presenza importante del vuoto o la relazione con la natura, la centralità dello "scorrere" o del "percorrere" nella formazione dei luoghi sono oggi a pieno titolo caratteri fondativi dello sviluppo urbano più recente ed è innegabile la loro origine "territoriale". Anche per questo, dunque, se vogliamo capire la città, è necessario che ricominciamo a leggere la struttura ormai estremamente frammentata di un territorio un tempo composto da vaste aree unitarie e, per contro, utilizzare letture di tipo geografico per riconsiderare i rapporti storici [...] È la città che sempre più si costruisce come un luogo che ha anche in altri luoghi le proprie ragioni ed è là che bisogna andarle a cercare».

In questo senso l'infrastruttura viene letta come architettura in grado di costruire il territorio, come, per dirla con Monestiroli, "ingegneria urbana".

Secondo quest'ultimo autore, nel contributo del 1994 *L'arte di costruire la città*[4], l'infrastruttura rappresenta l'ingegneria urbana che non risponde solo a caratteri di necessità e bellezza (in quanto il bello risiede nel necessario), ma soprattutto realizza un idea condivisa di città, imperniata su una comune cultura dell'abitare.

La città "come opera d'arte" si costruisce (o dovrebbe costruirsi...) attraverso la realizzazione della città policentrica, che presuppone "la necessità di infrastrutturare la natura per abitarla" (avendo come suo referente ideale la città come "foresta" di Laugier, costruita come sistema di luoghi significativi ognuno dei quali contiene e rappresenta un aspetto della vita civile). La natura diviene "contesto di architettura, la scena fissa in cui attraverso l'architettura si rappresentano le vicende umane".

Come si diceva, a partire dagli anni '90, il tema delle infrastrutture diviene oggetto di una serie di ricerche multidisciplinari alcune delle quali, anche senza

---

[3] Mi riferisco ad un intervento di A. FERLENGA, *Storia, architettura, geografia*, pubblicato nel testo di R. LUCCI, *I percorsi del progetto urbano*, Roma, Edizioni Kappa, 1998, pagg. 164–167.

[4]Altro intervento pubblicato in R. LUCCI, *I percorsi del progetto urbano*, *op. cit.*, pagg. 170–173.

assumere come privilegiato il punto di vista del progetto urbano, forniscono una serie di utili riflessioni e spunti.

Una chiave di lettura dei modi attraverso i quali si dispone la rinnovata attenzione ai temi delle infrastrutture si ritrova in un contributo della Bianchetti, sul quale pare qui opportuno soffermarsi diffusamente.[5] Per l'autrice, «i temi del progetto di suolo a scala urbana, così come quelli della strutturazione dello spazio contemporaneo della città dispersa rappresentano sfondi entro i quali il problema dei rapporti tra forme insediative e strade, continua a riconfigurarsi incessantemente come area di indagine».

Secondo l'autrice, i legami tra infrastrutture e nuove esperienze dell'abitare sono al centro di tre principali filoni di ricerca sulla città contemporanea:

Essi sono al centro di quei «programmi di lavoro interni alle retoriche sulla dissoluzione urbana nell'epoca della surmodernità». Imperniano quei programmi che «rischiando ipotesi sulle strutture e i principi organizzativi delle forme insediative, legano le nuove condizione dell'abitare alla modifica dei processi di accumulazione, secondo una lunga tradizione di studi territoriali di stampo neo–marxiano». Occupano «un posto di rilievo entro un terzo filone di studi, aperto a più aree disciplinari, che mostra un'attenzione di tipo fenomenologico per la lettura dei "fatti urbani" della città dispersa». Se nel primo ambito di studi l'interesse per le infrastrutture è presupposto, nelle ultime due, secondo l'autrice, è piuttosto un esito.

A parte la possibilità di discutere o approfondire questo o quel punto, in questa sede è sufficiente richiamare l'osservazione generale secondo la quale il "ritorno" alla riflessione sull'architettura delle infrastrutture (sul dato morfologico, fisico delle stesse), e sul rapporto tra infrastrutture e forma della città e del territorio, ricorre nella cultura architettonica in occasione del riconoscimento di una perdita, di un sovvertimento dell'ordine consolidato, con l'emergere di problematiche connesse alle nuove forme in cui si esplica il fenomeno urbano: non più facilmente spiegabile secondo tradizionali strumenti, secondo i quali, per comprendere tale fenomeno, si ricorre alle ormai ben note categorie descrittive di "dispersione", di "città diffusa", di "città generica", di "città dispersa o campagna urbanizzata" (Gregotti), e si evocano concetti come quelli adoperati da Secchi di "porosità" e "mixité".

La categoria di "infrastruttura" sembra assumersi, in questo contesto, il compito di un ripensamento generale dell'intero ambito delle pratiche insediative, entro una più generale riflessione sui caratteri dell'"ultima contemporaneità", per così dire, sul

[5] C. BIANCHETTI, *Infrastrutture e insediamento: un rapporto ambiguo*, nel cit. volume, a cura di Alberto Clementi, *Infrastrutture e piani Urbanistici*, pag. 264.

"mobile", "reticolare", "fluido", etc. Riflessione della quale però è anche il caso di additare già da adesso la rischiosità (o almeno scarsa persuasiviutà per chi scrive) di alcune versioni che praticano, si potrebbe dire, un "entusiamo del disincanto", un'accettazione in effetti disinvoltamente celebrativa dei processi che sembrerebbero caratterizzare i nostri tempi, letti simpateticamente con la categoria, fin troppo usata, del "post–moderno".

A proposito dei tratti della contemporanità a cui si lega comunque un'opportuna rinnovata riflessione sulle infrastrutture, qui si ha l'occasione di segnalare come, in molti contributi, l'infrastruttura rientri, insieme ad altre, tra le categorie attraverso cui si suole descrivere la complessa fenomenologia della città contemporanea nel territorio della "diffusione" e dello spazio "reticolare". L'infrastruttura rientra tra le "figure" della città e del territorio contemporaneo e come tale viene descritta negli scritti, ad esempio, di Mosè Ricci.

Se la figura, scrive l'autore, «è ciò che è possibile immobilizzare di un corpo sotto sforzo, di un luogo in questo caso, [...] le figure possono rappresentare uno strumento di selezione delle immagini che fanno da sfondo alle diverse forme della città recente». Nel nuovo scenario si realizza dunque un dominio di questa figura, che nei suoi spazi «derealizzati» scorporati dai contesti, catalizza e produce nuove forme dell'abitare, legate a nuovi usi dello spazio e "dei tempi" della città e del territorio, e si realizza nella «grande dimensione» dei fuori scala, che involgono la città introiettandola al loro interno, di questa diventando le nuove centralità.[6]

Ancora un'analoga attenzione è ravvisabile negli scritti di Umberto Cao, quando sostiene la necessità di provvedere lo «spazio del progetto» di nuovi temi e di nuovi contenuti adeguati al mutamento della città. L'infrastruttura diviene dunque uno dei nuovi temi progettuali capaci di interpretare il mutamento del territorio e la dinamicità dello stile di vita che in esso si imprime. «Il paesaggio contemporaneo è in movimento. Inteso questo sia come impossibilità fisiologica alla stabilità e vocazione alla modificazione, sia come complesso di fenomeni dinamici che lasciano segni nel paesaggio. [...] Il paesaggio senza quiete è dunque un paesaggio vivo. La traduzione visiva di questa dinamica è il disegno delle infrastrutture e degli spazi aperti. La mobilità diventa il tema centrale del nuovo progetto urbano: vista sia come problematica sociale attorno ai temi dell'occupazione, dello sradicamento e dell'esperienza "on the road"; sia come necessità di disperdere o radunare,

[6] M. RICCI, in *Interpretazioni di paesaggio*, a cura di A. Clementi, *Prevedere mutamenti e rischi*, Roma, Meltemi, 2003, pagg. 244–247.

suddividere il movimento oppure concentrare il flusso; sia infine come sistema di nodi di scambio o di poli territoriali.

Il disegno delle infrastrutture, tracce e tracciati aperti nel paesaggio, presuppone un modo nuovo di concepire i vuoti. Né strade né piazze, ma neppure terreni vaghi o aree di risulta, gli spazi aperti assumono una rilevanza non secondaria: consentono la lettura del costruito, ne definiscono la misura, scandiscono le ripetizioni ed isolano le individualità. Ogni vuoto urbano può essere studiato in relazione alla sua collocazione ed al suo ruolo». [7]

Analogamente, Paolo Di Nardo, in uno scritto dal titolo «Lo spazio del "tra"»[8], insiste sulle infinite potenzialità progettuali insite negli spazi aperti ed interstiziali, gli spazi dei vuoti, dei «tra»: potenzialità individuabili e affermabili però sulla base di un «atteggiamento culturale nuovo, capace di coinvolgere in modo multidisciplinare la comune ricerca tesa alla conoscenza delle realtà complesse», cioè di considerare la città non più secondo deterministici criteri di causa ed effetto, ma come un avvicendarsi di sistemi aperti. In questo contesto, scrive l'autore, richiamando recenti questioni poste da Desideri, le opere infrastrutturali diventano una sorta di cartina di tornasole per misurare la non biunivoca relazione tra tipologia architettonica e morfologia urbana, per cui diventa irrinunciabile il ripensamento del ruolo da esse ricoperte nella definizione dell'ambiente urbano. «Il concetto di sistema infrastrutturale si ribalta da sistema chiuso di semplice elemento trasportistico e di contatto fra luoghi a sistema aperto capace di con–dividere e definire la qualità architettonica e urbana di un luogo. Si assiste quindi ad un passaggio, o superamento del concetto di infrastruttura da categoria definibile all'interno delle opere di ingegneria civile nella cultura moderna verso un sistema di occasioni di creazione e costruzione dell'assetto formale della città nella cultura metropolitana. Un passaggio chiaro quindi dal semplice (la categoria rassicurante di opera di ingegneria) al complesso (l'occasione di lavorare sulla realtà non volumetrica della città). Questa consapevolezza dell'irrilevanza delle categorie tradizionali nel definire gli assetti della città porta l'attenzione sempre di più alla questione delle "forme che non cubano", degli spazi non volumetrici».

---

[7] U. CAO, *Paesaggi e figure rituali*, in U. CAO, P. CIORRA, C. GAMBARDELLA, *La costruzione del paesaggio, riflessioni e progetti*, Napoli, Clean, 1998, pagg. 13–15. Un atteggiamento simile, con una ancora maggiore attenzione alla definizione degli aspetti linguistici e figurativi dell'architettura in rapporto alla costruzione del paesaggio, è riscontrabile anche nello scritto di P. CIORRA, dal titolo *Architettura, totem e tabù della città contemporanea.*

[8] Apparso nella recente rivista "AND", fascicolo monografico dedicato a "Stazioni, velocità", n. 2, 2004, pag 52.

Parrebbe inutile a questo punto ricordare, perché fenomeno ben noto agli studiosi, ma comunque da segnalare per completezza del discorso qui condotto, come tutte queste osservazioni sul mutamento dell'ordine consolidato dei luoghi, come esito di un cambiamento delle pratiche sociali e dei loro usi, e che hanno come oggetto privilegiato le infrastrutture, sia sorretto soprattutto dalla riflessione filosofico–sociologica sul senso e sul concetto dell'abitare nel mondo contemporaneo di certo pensiero francese: incarnato principalmente da Marc Augé, con le sue ben conosciute e fortunate riflessioni sui caratteri atopici dei cosiddetti, pluricitati, «*non luoghi*» (*Non lieux*...); da Paul Virilio, con le sue meditazioni sulle nuove condizioni spazio–temporali della vita contemporanea; ma anche da Jean Baudrillard, soprattutto, per quanto riguarda il nostro tema, con le osservazioni e indicazioni che investono i modelli delle metropoli (Parigi, New York, Los Angeles) tra Ottocento ed estrema contemporaneità, specialmente, in ben note pagine di *America*[9], su Los Angeles e le sue freeways, proposte come unico reale luogo di integrazione di quella realtà metropolitana, o sulla dimensione della velocità come fondativa dell'ordine spaziale dei luoghi ed esistenziale degli individui.

Non è il caso di indugiare in questa sede su tale ultima direttrice di riflessione, più squisitamente teorica (per la quale ad esempio sarebbe facile richiamare interventi anch'essi noti di Cacciari sul senso dell'abitare).

È sufficiente osservare che la maggior parte degli autori esaminati riflette, sebbene con varietà di orientamenti e atteggiamenti, sugli orizzonti evolutivi innestati dal cambiamento delle modalità insediative della città e del territorio ottocenteschi e primonovecenteschi in relazione agli effetti del mutare della categoria temporale. Infatti la discontinuità nell'uso del territorio e il conseguente effetto di "dispersione" si devono non solo alla perdita di capacità relazionali tra reti infrastrutturali fisiche (di trasporto) e territorio, ma anche alle forti capacità di interconnessione delle reti virtuali immateriali (di comunicazione) [10] tra cose,

9 J. BAUDRILLARD, *America*, Milano, SE, 2000 (ma edizione originaria 1986): si vedano ad esempio pag. 63, per la descrizione delle freeways, o pag. 18, sul tema della velocità.

10 È una riflessione che ritroviamo anche nell'importante, ben noto testo, di Gregotti, *La città visibile*, laddove l'autore, riflettendo sui diversi livelli di mutamento della città contemporanea, individua nell'irruzione nel mondo architettonico ed urbanistico della moderna società delle telecomunicazioni il livello di mutamento più pervasivo e incontrastabile.

luoghi, persone, totalmente indipendente dalla loro ubicazione, dai loro valori di posizione, dalla loro condizione fisico–spaziale.[11]

Nella stessa direzione di ricerca, nella quale risulta evidentemente cruciale il tema della comunicazione, l'infrastruttura diventa terreno fertile di applicazione di tutta una serie di contributi che interpretano i paesaggi contemporanei attraverso un approccio di tipo percettivo e una lettura semiotica dei codici di comunicazione della cultura di massa, secondo una linea consolidata di ricerca che deve le sue origini, tra gli altri, ai contributi di Lynch, Appleyard, Venturi.

In particolare, i presupposti teorici del testo di Kevin Lynch, Donald Appleyard, John R. Myer, *The view from the road* (1964), circa la centralità dello sguardo dell'osservatore nella costruzione del paesaggio attraverso la selezione del "punto di vista", ormai assunti, metabolizzati, all'interno del dibattito teorico sulla costruzione dell'architettura, sembrano animare l'essenza di molte recenti realizzazioni infrastrutturali. È quanto pare suggerire un numero della rivista "Navigator" dal titolo significativo *Il paesaggio delle freeway*, che propone un'antologia di alcune tra le ultime suggestive infrastrutture autostradali (in particolare si veda l'area di sosta di Crazanne di Bernard Lassus e i progetti dell'equipe Luscher per le autostrade francesi da Berges du Rhône a Valence), accompagnate ad un'ampia sintesi del succitato testo.

---

11 Come sostiene Massimo Tadi in un suo intervento (M. TADI, *I paesaggi intermittenti della percorrenza tecnologica: dalla materialità delle connessioni all'immaterialità dei collegamenti, connotazioni tecnologiche del paesaggio urbano contemporaneo*, in AA.VV, *Architettura Progetto, Reti*, a cura di F. Zanni, Milano Clup, 2002, pag. 121), le reti infrastrutturali di comunicazione, sostituendo ai valori spaziali di prossimità e contiguità proprie delle reti fisiche l'immaterialità dei collegamenti virtuali, tendono a mutare «i principi di concentrazione delle parti con quelli di dispersione degli elementi». Se nell'universo delle reti immateriali l'orizzonte spaziale della contiguità viene per così dire superato in nome di una istantaneità delle connessioni che azzera quasi del tutto il salto temporale che separa i luoghi fisicamente distanti tra loro, la stessa cosa tende ad accadere sempre più anche per le reti fisiche infrastrutturali. Infatti queste ultime tendono ad essere: «non relazionali, ossia extra territoriali, accettando contatti con i luoghi in modo discontinuo, intermittente e secondo particolari condizioni. Compatte, ovvero non presentano interferenze trasversali o attraversamenti alla stessa quota, ma sono percorse da elementi ad alta artificialità. Lineari, ossia obbediscono alle leggi della velocità meccanica e i punti di arrivo e di partenza assumono maggiore importanza degli spazi che attraversano».

Ciò avviene per esempio con l'introduzione dell'alta velocità, le cui caratteristiche tendono ad omologarsi, per la capacità di connettere città molto distanti trasformandoli «in quartieri (temporalmente contigui) di un'unica metropoli indistinta», secondo logiche che le sono proprie, e senza entrare in contatto con il territorio attraversato, logiche aìffini a quelle del traffico aeroportuale. Dunque «la contiguità degli elementi viene sostituita dalla dispersione delle parti, attraverso la compressione dei tempi di collegamento».

«Le tecniche di rappresentazione e i metodi di *The view from the road* sono ancora utilizzati, anche se non sono più incentrati esclusivamente sull'idea di fare dell'autostrada un'esperienza godibile per l'automobilista in movimento. Anche nel contesto dell'attuale svolta ambientalista, le indicazioni di questo piccolo trattato restano alla base dei metodi per comporre in una visione estetica i problemi sollevati dall'impatto delle infrastrutture con il territori, in un confronto spesso polemico con i professionisti del disegno tecnico industriale».[12]

Al di là delle acquisizioni progettuali, il contributo maggiore di quel testo, a me sembra, rimane ancora oggi quello di aver ribaltato la condizione di "realismo classico" insita nelle concezioni precedenti, affermando per contro la visione del soggetto percipiente come essenziale all'esistenza stessa del paesaggio, e di tale paesaggio contribuendo a svelare la dimensione non univoca e frammentaria (secondo tale lettura il paesaggio dunque apparendo molteplice e frammentato quante sono le possibili percezioni dello stesso). Inoltre una tale lettura anticipava quella che negli studi attuali viene percepita come la condizione strutturante il paesaggio stesso, la sua costituiva inafferrabilità, assunta come dato di partenza per una sua possibile definizione.[13] Un'analoga lettura si ravvisa in alcuni studi recenti di matrice anglosassone che riferiscono il giudizio estetico sul paesaggio «all'esperienza che ne trae materialmente l'osservatore piuttosto che alle categorie di valutazione esercitate dalla cultura esperta» basandosi su una forte attribuzione di senso alla qualità sensoriale come generatrice del senso dei luoghi.[14]

1.3 La relazione dialettica tra paesaggio e infrastruttura e il ripensamento delle relative categorie concettuali.

Essendoci già avventurati sul terreno accidentato delle possibili definizioni del concetto di "paesaggio", è il caso qui di ricordare alcuni studi, provenienti da ambiti disciplinari i più diversi, riguardanti in modo specifico la lettura del paesaggio e il suo progetto, in quanto l'esame delle relative tesi o suggestioni permette di far emergere i principali orientamenti teorici che sorreggono diversi possibili definizioni e usi del termine infrastruttura.

---

[12] *The view from the road*, in *Il paesaggio delle freeway*, in "Navigator", *op. cit.*, pag. 7.

[13] In proposito si veda ad esempio M. VITTA, *Il paesaggio. Una storia fra natura e architettura*, Torino, Einaudi, 2005.

[14] Cfr. A. CLEMENTI, *Introduzione. Revisione di paesaggio*, in *Interpretazioni di paesaggio*, *op. cit.*, pag. 26.

All'interno di una serie di studi, anche estranei al settore disciplinare del progetto urbano, emerge infatti con forza la riproposizione di un rapporto forte tra le due categorie di infrastruttura e paesaggio, di cui si propone la rivisitazione, l'aggiornamento. Dall'analisi di tali studi odierni, risulta infatti chiaro un interesse peculiare per una definizione di paesaggio che tenga conto di tutte le molteplici dimensioni dello stesso, e che a sua volta sorregge un rinnovato interesse per il tema dell'infrastruttura e del suo rinnovamento (anche attraverso il ripensamento dei modi e delle forme del progetto di architettura). Si può dire anzi, riproponendo un'analisi di Vitta, che «il protagonismo dell'architettura – frutto di un insistente spinta al costruire generata dalle stesse strutture economiche e sociali del mondo occidentale e resa frenetica dal rapido aumento della popolazione mondiale – ha riproposto in termini perentori la questione del paesaggio come alternativa radicale e imperativo etico».[15]

Va detto in proposito che il dibattito sul paesaggio in Italia si anima intorno agli anni '80 (in ritardo rispetto agli altri paesi europei e agli Stati Uniti, dove era già vivo intorno agli anni '60), peraltro sollecitato dai mutamenti subiti dai nostri territori, che necessitano di un ripensamento delle logiche e tecniche e di governo del territorio e dal costituirsi di una nuova sensibilità ambientale (si pensi ovviamente a tutta la letteratura di stampo ecologista, alla parallela nascita della "land art", ecc.).

Tale interesse per il paesaggio, riscoperto come fatto culturale, investigato nelle sue variegate dimensioni, nel suo essere risorsa produttiva, deposito materiale della storia, ma anche processo aperto di significazione, informa dunque diverse linee di ricerca, delle quali pare opportuno provare a fornire qui un sintetico resoconto, nell'ottica di illuminare le diverse prospettive del rapporto dialettico tra infrastruttura e territorio, discendenti appunto da diverse "interpretazioni di paesaggio"

La nozione di paesaggio appare, si diceva, insondabile, sorta di fantasmatica figura concettuale variabile al mutare del punto di vista (e degli ambiti disciplinari). E proprio tale mutevolezza è stata assunta dalla letteratura critica esistente come il dato da cui partire per il chiarimento dei caratteri generali dello stesso. La letteratura critica esistente tenta dunque una descrizione del paesaggio a partire dalla sua costitutiva libertà semantica, cercando di rammentare la centralità della percezione del soggetto, della «situazione» in cui esso è immerso: nel senso esistenziale del rapporto dell'uomo con il mondo, spaziale, di rapporto con il luogo;

[15] M. VITTA, *op. cit.* , pag. 317.

culturale dei rimandi, della reciproca interazione tra l'osservatore e la cosa osservata (come osserva ancora Vitta).

Così, la più recente accezione del termine paesaggio tende a configurarsi «come un'area semantica capace di accogliere fecondandoli i precedenti significati. Mostra, infatti, uno spiccato sincretismo nel fare proprio un ventaglio molto diversificato di valori, da quelli estetici, propri della nozione artistica, a quelli morfologici e documentari della nozione geografica, a quelli ecologici e culturali prodotti dell'attuale sensibilità nei confronti dell'ambiente. Un valore intrinseco sembra essere quello gestionale o progettuale, l'orientamento verso l'azione, l'istanza di recupero dei luoghi della memoria».[16]

Un sintetico e ben riuscito tentativo di sistematizzazione degli approcci alla definizione del paesaggio nelle sue molteplici dimensioni disciplinari e relative ricadute progettuali è quello di Gambino,[17] che individua almeno tre grandi campi di interesse rinnovato per il tema, che si pongono oltre le acquisizioni delle discipline della "landscape ecology" (che assumono come fondativo il punto di vista, in effetti troppo riduttivo, della tutela ecologica, lasciando in ombra altre dimensioni proprie del paesaggio): una dimensione economico e sociale, una dimensione che riguarda gli aspetti storici e culturali, e infine una dimensione semiotica ed estetica. Quest'ultima è quella verso la quale si è registrata negli ultimi anni un più vivace risveglio di interesse, in quanto sembrerebbe rappresentare un ulteriore prosecuzione e allargamento del discorso circa la "natura" culturale del paesaggio.[18]

Quanto al punto di vista economico sociale, esso pone in modo nuovo, al centro degli obiettivi di una tutela paesistica che si proponga di essere minimamente efficace, il ruolo dell'uomo in quanto "produttore" di paesaggio (si può richiamare ad esempio il lavoro di Magnaghi su *Il territorio degli abitanti*). Il problema, particolarmente interessante anche per le discipline dell'architettura, riguarda qui il rapporto tra pianificazione delle attività economiche produttive sul territorio,

---

[16] M. C. ZERBI *Il paesaggio tra ricerca e progetto. Un'introduzione*, in AA.VV, *Il paesaggio tra ricerca e progetto*, a cura di M. Chiara Zerbi, Torino, G. Giappichelli Editore, 1994, pag. 25.

[17] R. GAMBINO, *Maniere di intendere il paesaggio*, in *Interpretazioni di paesaggio*, *op. cit.*, pag. 54.

[18] Presente negli studi di Gambi (1961), Sereno (1983), Quaini (1992), che fanno a loro volta riferimenti forti al pensiero di Humboldt, Simmel, etc. Su di essi è preferibile, per ragioni di brevità, non soffermarsi in questa sede.

all'interno degli obiettivi di tutela, e costruzione morfologica dei paesaggi e della loro immagine.

All'interno delle discipline della pianificazione territoriale il problema si definisce all'interno di due ordini di possibili rischi. Il primo deriva dalla possibile impostazione del progetto di paesaggio come meccanica derivazione da modelli economici e produttivi svincolati da un profondo rispetto della natura culturale e dalla vocazione storicamente ereditata dei territori. Il secondo riguarda il rischio di una banalizzazione del progetto di paesaggio che può risolversi in operazioni di cosmesi, di decorazioni prive di contenuti.

Da un lato il progetto di paesaggio può dunque risolversi come puro risultato meccanico di logiche produttive ed economiche: e in proposito non si può non pensare, nel nostro caso, ai circuiti delle reti dell'alta velocità progettati come esito delle logiche di connessione all'interno dei grandi circuiti reticolari, scorporati dall'identità dei contesti.

Dall'altro il progetto di paesaggio può banalmente scadere in operazioni cosmetiche che lo spettacolarizzano facendolo diventare scena, fondale del turismo contemporaneo in operazioni di "reinvenzione" del territorio, «nella ricerca di una nuova "territorialità" del paesaggio»: e qui si può richiamare come esempio particolare (che verrà preso in considerazione maggiormente analitica più avanti), in territorio francese, della stazione dell'alta velocità di Marneé la Vallee pensata per servire Eurodisney.

Al di là dei problemi dovuti alla trasformazione dei paesaggi salvaguardati in scene fisse al limite delle scenografie dei grandi parchi tematici (si pensi ai paesaggi sudtirolesi più volte indagati dalla letteratura critica o alla banalizzazione di luoghi come Mont Saint Michel, o San Marino), «emergenze ancora più significative possono emergere con una politica della città in cui convergono strategie di marketing urbano, valorizzazioni del ruolo di alcune immagini della città, e spettacolarizzazione dell'architettura».».[19] Spesso, in questo senso, c'è da rammentare, agli architetti è affidato il compito di confezionare l'involucro, il bell'apparire di un'architettura i cui dati significativi sono stati scelti da altri "operatori" del territorio e della città. In questo senso non risulta banale riportare all'attenzione l'importanza di una giusta proposizione dei bandi di concorso, che in

[19] «L'idea comune – prosegue l'autore – è quella di un mondo di parchi–paesaggi ora recuperati da un paesaggio ipostaticizzato, ora firmati da una nuova architettura che talora recupera le prospettive di una dimenticata architettura degli apparati di festa all'interno di una tranquillizzante ideologia neoumanistica, talora in modi più inquieti costruisce scenari spettacolari con la produzione di oggetti ricercati, sempre più raffinati e unici». Cfr. A. LANZANI, *Qualificare/Regolare le trasformazioni*, in *Interpretazioni di paesaggio*, *op. cit.*, pag. 270.

sé già possono restringere di molto il ventaglio delle possibili soluzioni offribili dai progettisti, orientandone le scelte più "strutturali".

Se il punto di vista della dimensione economico–sociale fa delineare questo ordine di questioni, il punto di vista della dimensione definita da Gambino come «storico e culturale» apre ad un diverso scenario problematico, che misura più strettamente la metodologia degli approcci progettuali del paesaggio con le questioni relative alla sua interpretazione a partire dai dati morfologici, aprendo alla dimensione semiotica ed estetica. Se infatti le discipline geografiche e storiche hanno da tempo evidenziato come ogni paesaggio sia «un'elaborazione culturale di uno specifico ambiente naturale», si ammette in questo modo implicitamente che esso sia un processo di significazione, osserva Gambino.[20] Il paradigma semiotico riesce, infatti, con la duttilità che gli è propria, a rendersi interprete dei «più diversi ordinamenti del mondo», a mantenere all'interno di un determinato ambito codificato l'incerto rapporto tra soggetto e oggetto superando la critica positivista della non scientificità delle indagini "soggettive".[21]

In un testo importante, *Il paesaggio come teatro*, Eugenio Turri, interpretando il paesaggio in senso semiotico, riporta appunto la nozione di paesaggio al campo dei suoi significati soggettivi o comunque inerenti al dominio della rappresentazione. L'autore utilizza la metafora del paesaggio come teatro, in questo modo intendendo «riportare il paesaggio nell'alveo delle manifestazioni culturali, dentro l'universo rappresentativo degli individui e della società riconoscendo l'importanza del rappresentare sull'agire o in altre parole dell' homo figurans sull' homo faber».[22]

La concezione del paesaggio come teatro sottintende che «l'uomo e la società si comportano nei confronti del paesaggio in duplice modo: come attori che trasformano in senso ecologico l'ambiente di vita, imprimendovi il segno della propria azione e come spettatori che sanno guardare e capire il senso del loro

---

[20] «Un processo sempre aperto in quanto le dinamiche trasformative staccano i segni dai loro significati originari allargando progressivamente gli spazi d'ambiguità delle trame storiche (Olmo 91) su cui si costruisce l'esperienza paesistica accentuando il distacco tra le tracce e il progetto»: Cfr. R. GAMBINO, *op. cit.*, pag. 64.

[21] P. CASTELNOVI, *Società locali e senso del paesaggio*, in *Interpretazioni di paesaggio*, *op. cit.*, pag. 188.

[22] E. TURRI, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio, 1998.

operare sul territorio».[23] Su tale base è possibile operare una ferma distinzione – che interessa in modo particolare il nostro discorso – tra territorio e paesaggio, riconoscendo in quest'ultimo lo specchio e l'interfaccia tra la dimensione operativa dell'uomo (che avviene nel territorio) e quella conoscitiva e rappresentativa (il dato percettivo è dunque l'origine della nozione di paesaggio, che non esisterebbe altrimenti senza lo sguardo dell'uomo che riflette sul proprio guardare metabolizzandolo).[24]

La semiosi proposta da Turri, che coglie la polisemia e l'ambiguità insita nel paesaggio, è dunque un processo aperto che presuppone un continuo incessante rinviare tra soggetto percepente e oggetto percepito e il reciproco trasformarsi.

Con affinità di fondo, dal punto di vista di Vitta la lettura del paesaggio «si pone sul puro territorio culturale, come esperienza eccezionale e quotidiana, il cui fondamento non può che essere estetico» ed è deposito di segni, di figure che rimandano ad una pluralità di significati.[25]

L'inserimento della figura umana, dello sguardo dell'osservatore all'interno del paesaggio, finisce con l'imprimere al paesaggio «l'idea dell'evento, della narrazione, della temporalità, articolando ulteriormente il campo percettivo con l'innesto dei suoi artefatti, strumentali o architettonici».[26] Ma, scrive Vitta, l'irruzione della

---

[23] *Ivi*, pag. 13. L'unico modo di riconoscere una "funzionalità univoca" al paesaggio sarebbe dunque quello di riportarlo al piano della percezione «assumendolo come specchio della nostra coscienza territoriale»: *ivi*, pag. 167.

[24] «Il paesaggio si pone allora come interfaccia tra il fare e il vedere quello che si fa, tra l'agire e il riguardare. [...] Il rapporto dell'uomo con il territorio non riguarda soltanto o soprattutto la sua parte di attore, cioè il suo agire, trasformare la natura o l'ambiente ereditato, ma anche e soprattutto il suo farsi spettatore. Infatti soltanto in quanto spettatore egli può trovare la misura del suo operare, del suo recitare, del suo essere attore che trasforma e attiva nuovi scenari: cioè il rispecchiamento di sé, la coscienza del proprio agire»: *ivi*, pag. 16

[25] «Le figure che costellano l'immagine paesaggistica sono per l'appunto quelle che nello sviluppo della civiltà ne hanno segnato non solo le trasformazioni fisiche e culturali ma anche i modelli concettuali chiamati a valutarla». Cfr. M. VITTA, *op. cit.*, pag. XIV.

[26] Questa presenza assume in certo modo il ruolo di figura che qui sta non solo nel suo significato visivo di sagoma comunque riconoscibile nel disegno dei suoi contorni (un edificio, un ponte, una categoria sociale, un simbolo religioso o ideologico), ma anche in quello linguistico di concrezione retorica artificio discorsivo – metafora parabola, allegoria, iperbole, reticenza, enfasi, figure di pensiero o di discorso – attraverso il quale il senso viene proiettato ben oltre il segno destinato ad esprimerlo. La presenza di una o più figure fa irrompere la storia nel paesaggio naturale, e rendendone più complessa la composizione, ne moltiplica la catena dei significati possibili: la figura si pone, rispetto al "disordine" naturalistico, come negazione, grazie alla quale l'insieme viene innalzato a un più alto grado di pregnanza. Ciò richiama con evidenza il

dimensione storica nel paesaggio naturale rende esplicita una altra condizione ad esso innata, il suo essere sempre connaturato ad un progetto, ad una dimensione decisionale, tema che sotterraneamente percorre tutta la letteratura sull'argomento.[27]

Quest'ultima considerazione introduce nel discorso ancora un nuovo significativo elemento, riconducendo il paesaggio alla sua dimensione etica.

Se il paesaggio è infatti il risultato della libera azione creatrice dell'uomo, connesso ad una intenzionalità progettuale, la sua bellezza deve rappresentare lo sforzo di inscrivere "correttamente" l'umano operare nel mondo, il paesaggio così costituendosi come una realtà etica ancor prima che estetica, come è stato persuasivamente argomentato.[28]

Nella recente letteratura critica la complessa categoria di paesaggio si dispone così, nella sua costitutiva polisemia, nell'affiancarsi delle definizioni disciplinari, all'interno della dimensione etica del progetto, come azione fondante il paesaggio stesso, ponendo il complesso problema della sua costruzione materiale e dunque della sua interpretazione, a partire dai dati fisici, morfologici che lo esprimono e dal

---

problema del rapporto tra natura e architettura, tra paesaggio naturale e paesaggio antropico, la cui attuale tensione è essa stessa il risultato di un lungo processo storico, ripercorribile parallelamente allo sviluppo dell'idea di paesaggio nelle varie epoche culturali»: *ivi*, pag. XIII.

[27] «Il paesaggio è il risultato di una serie di decisioni – del punto di vista della profondità, delle prospettive, degli elementi primari, del tempo, del luogo, e così via – che si compongono in un ordine ideato, voluto e attuato nell'immagine che ne è il prodotto [...] Certo questo carattere progettuale richiama, inevitabilmente, quell'idea di "funzione" che la riflessione estetica ha sempre allontanato da sé. Ma in esso per l'appunto si infigge la materia storica che costituisce l'immagine paesaggistica e reclama una funzione estetica della quale il paesaggio, in primo luogo, deve farsi portatore. Si riaffaccia così quell'idea di bellezza a lungo ritenuta indispensabile perché un paesaggio acquisti tutta la sua dignità, e che invece va ricercata, proprio come voleva Goethe, nelle pieghe di una storia labirintica, nel suo multiforme darsi dell'esperienza»: *ivi*, pag. XV.

[28] Scrive M. VENTURI FERRIOLO, «nei paesaggi – a chi sappia leggerli– si riflette la libera azione creatrice degli uomini: ogni paesaggio è il prodotto dell'arte, di un agire antropico volto a mutare la natura verso l'utile e il bello. Questa realtà non è solo estetica, ma soprattutto etica, poiché è connessa all'azione, al progetto dell'individuo all'interno dell'ambiente e della comunità che lo comprendono». E ancora: «Si profila il recupero del significato attivo della contemplazione e la proposta di un'etica che non si fermi solo all'azione di salvaguardia e tutela, ma si rivolga a interrogare la storia nella sua evoluzione, a formulare il progetto per il futuro con l'occhio rivolto al paesaggio come luogo complessivo della vita umana, nelle sue trasformazioni legate agli eventi contemporanei, creatori di nuovi miti e di nuove legittimazioni».

loro fissarsi in immagini, figure, iconemi (secondo l'interpretazione semiotica di Turri.[29]

Avendo colto, con questo rapido attraversamento della letteratura critica sul tema, la natura intrinsecamente "progettuale", e perciò anche etica, della figura del paesaggio, veniamo dunque alla dimensione che a noi più propriamente interessa, quella che riguarda le diverse interpretazioni del paesaggio dal punto di vista delle ricadute progettuali in ambito più specificatamente architettonico.

Da questo punto di vista, a mio avviso, in particolare due posizioni teoriche (entrambe attribuibili disciplinarmente al territorio dell'"architettura"), tra le diverse riscontrabili nello scenario critico attuale, sembrano imporsi con maggiore forza, apparendo in netta contrapposizione tra loro. Con semplificazione qui

---

[29] L'*iconema* è dall'autore definita come unità minima di percezione, come «segno all'interno di un insieme organico di segni, come sineddoche [...], come parte che esprime il tutto o che lo esprime con una funzione gerarchica primaria, sia in quanto elemento che meglio di altra incarna il *genius loci* di un territorio, sia in quanto riferimento visivo di forte carica semantica del rapporto culturale che una società stabilisce con il proprio territorio». Cfr. E. TURRI, *op. cit.*, pag. 19

Il paesaggio può dunque essere tutelato (non intendendo la tutela come blocco del tempo e della storia) e mutare attraverso la sua continua lettura e rilettura, attraverso un processo di lettura che faccia emergere in esso l'iconema (assunto come riferimento di qualsiasi azione di progetto di paesaggio). Se ogni oggetto per il solo fatto che lo si riconosce come tale può essere riconosciuto come segno e «il segno sta per qualcosa che è il suo oggetto» (secondo una canonica definizione avanzata da Umberto Eco, 1974), il paesaggio può davvero essere letto e interpretato, non tanto attraverso un processo di scomposizione, quanto piuttosto di messa in relazione dei diversi elementi che costruiscono il contesto (inteso come i modi in cui i singoli elementi assumono funzionalità e significato in quanto parti di un insieme). Ma, scrive l'autore, non basta comprendere le relazioni tra i segni, per afferrare (con riferimentoi a De Saussure) il carattere "eteroclito e multiforme" del paesaggio.

La lettura del paesaggio necessita di due operazioni, la prima riguardante l'individuazione degli elementi componenti e del loro ordine distributivo, «la sintassi del paesaggio», la seconda riguardante la valutazione qualitativa di tali elementi. Quest'ultimo aspetto relativo all'individuazione dei caratteri qualitativi ha a che fare chiaramente con il discorso del riconoscimento della cultura della società (delle sue ragioni interne, sociali, religiose, economiche, produttive) di cui un tale paesaggio è specchio. Porsi in modo costruttivo rispetto al paesaggio richiede la conoscenza (che comunque – come è ovvio – non potrà mai essere praticata in modi ingenuamente oggettivi, in quanto rimanderà sempre alla cultura dell'osservatore) dei codici interpretativi e di lettura. Nel suo operare la percezione coglie prioritariamente certe immagini, le fissa, le memorizza, ne fa immagini portanti dell'intera visione. Queste immagini in cui si compone il paesaggio sono gli iconemi, che frammenti rappresentativi del tutto, rappresentano le unità minime di percezione, «quadri minimi, elementari, che isolano una porzione di paesaggio, ne incorniciano un elemento rappresentativo, assumendo una funzione denotativa del contesto, di quelle unità di paesaggio ricercate ansiosamente da urbanisti e pianificatori».

particolarmente necessaria, l'una può essere collocata nell'orizzonte concettuale (ed etico...) entro il quale il progetto della città si connette al "moderno, mentre l'altra si dispone invece intenzionalmente nel territorio del "posturbano", a partire dall'enunciazione di una radicale discontinuità dell'esperienza della città contemporanea rispetto a quella precedente.

Secondo il primo atteggiamento progettuale,[30] che risponde ad una concezione di paesaggio inteso «come il farsi di una certa società in un certo territorio», le tracce del passato devono agire come un limite, devono essere un necessario termine di confronto per l'azione trasformativa che dovrà necessariamente modificare, riplasmare, il territorio. Il progetto di paesaggio punta, secondo tale interpretazione, all'«esplorazione delle possibilità inscritte in un dato quadro storico–geografico, come promozione di riformati ordini sociali, culturali, economici ed insediativi, come reinvenzione del territorio, riorganizzazione progettata e pianificata dello stesso».

Nelle sue linee generali, questo atteggiamento culturale – così attento alla considerazione delle tracce materiali della storia, implicitamente fondato sul presupposto della valenza euristica di ciascuna operazione progettuale – ritrova significative concordanze nelle posizioni teoriche che sorreggono la scuola italiana del progetto urbano (a partire innanzitutto da Aldo Rossi attraverso la sua interpretazione del Cattaneo).[31]

---

[30] Nel quadro di una ricognizione di possibili scenari e strategie di riferimento per le politiche urbanistiche riguardanti il paesaggio, Lanzani (A. LANZANI, *I paesaggi italiani*, Roma, Meltemi, 2003) riferisce questa concezione di paesaggio e il conseguente approccio progettuale al Cattaneo e al Sereni, definendola «paesaggio come nuovo territorio abitabile, come figura complessa definibile entro un processo di modernizzazione guidato»: cfr. pag. 226.

[31] In campo architettonico ed urbanistico, soprattutto in relazione al rapporto con il passato, Lanzani attribuisce questa impostazione a Samonà e De Carlo e, relativamente alla teoria del progetto e della modificazione, a Rogers e Gregotti. L'autore riferisce invece a Bernardo Secchi un'aggiornata formulazione di tale moderna concezione del paesaggio. Lo studioso, infatti, pur muovendo dalla consapevolezza della marcata "discontinuità" (nel processo di costruzione del territorio, nella forma dell'azione e del suo governo) tra città moderna e contemporanea, (assunta anzi quale ipotesi forte di partenza), sarebbe animato da «una fiducia (positiva e tipicamente cattaneiana) nella possibilità di una rivisitata progettualità, modernamente riformista». Cfr. A. LANZANI, *op. cit.*, pagg. 249–250.

Quanto ad Aldo Rossi, sebbene il suo contributo parta da una serie di riflessioni che interessano maggiormente i temi della città consolidata, in esso, comunque, si rivela una concezione di paesaggio come «territorio abitabile» di cui può verificarsi ancora ora l'attualità nell'odierno richiamato atteggiamento progettuale di «interpretazione critica del paesaggio». Facendo sua la definizione del Cattaneo, Rossi estende la propria teoria urbana e la sua

Verso tale atteggiamento progettuale si riscontrano attualmente, come abbiamo visto, significative convergenze anche in ambiti disciplinarmente lontani, come il territorio filosofico–estetico (Assunto, Venturi Ferriolo, Vitta) o quello geografico (Turri). Infatti se i geografi umani e gli storici hanno da tempo messo in evidenza che il paesaggio è il risultato della storia umana, dove la «natura ha offerto solo il materiale», anche l'elaborazione filosofica ha posto significativamente l'accento sul paesaggio come «luogo complessivo della vita umana» (Massimo Venturi Ferriolo).

Quest'ultimo aspetto appare decisamente importante anche in campo architettonico, in quanto riportare il paesaggio alla sua natura di prodotto dell'azione dell'uomo significa ancora una volta, da un punto di vista progettuale, assimilarne l'esperienza estetica a quella dell'architettura, della città; significa dunque definirlo e interpretarlo nella sua propria esteticità, riconoscendo che non esiste un solo astratto paesaggio, ma molti e diversi, in quanto diversi sono i prodotti dell'agire umano. Significa inoltre ribadire la necessità di una lettura e di un progetto del paesaggio che avvenga come interpretazione di un fatto e di un farsi progettuale coglibili a partire dai relativi dati fisici, morfologici.

Di tale atteggiamento progettuale appare particolarmente significativo ricordare i saldi riferimenti concettuali in un momento, come l'attuale, in cui sempre più l'attenzione teorica risulta assorbita, come si accennava, dall'interpretazione della dimensione "geografica" della città contemporanea, peraltro in termini, se così si può dire, di adozione "connotativa" della dimensione "descrittiva" (o presunta tale) dei fenomenti considerati: cioè nei termini di un'assunzione compiaciuta dei processi di crisi e di disgregazione dei caratteri "moderni" della città; a partire, come si diceva, da una versione rischiosa dell'acquisizione teorica della costitutiva ermeneuticità del conoscere umano, nel senso che il "dato", il "testo", il "contesto" (il paesaggio) viene piegata all'assolutezza arbitraria dell'opera interpretativa, progettuale.

---

concezione di "artisticità" della città (elemento mediatore tra natura e storia) a "tutto il territorio vissuto e costruito dall'uomo"; in tale contesto il concetto di paesaggio tende a coincidere con quello di territorio, "immenso deposito di fatiche". "La città e la regione, la terra agricola e i boschi diventano la cosa umana perchè sono un immenso deposito di fatiche, sono opera delle nostre mani; ma in quanto patria artificiale e cosa costruita esse sono anche testimonianza di valori, sono permanenza e memoria". Le impronte del passato, che si leggono nel paesaggio "come il farsi di una certa società in un certo territorio", in Cattaneo così come in Rossi, devono agire come un limite, devono essere un necessario termine di confronto per l'azione trasformativa.

Si può osservare come questa posizione implichi una dura resistenza contro ogni forma di arbitrio ermeneutico di ispirazione "postmoderna", e di correlativa disinvoltura nella messa in opera di interventi progettuali.

In tal modo quella interpretazione si esaurisce spesso esclusivamente nella descrizione dei fenomeni che rappresentano i caratteri della molteplicità dispersa e contraddittoria (l'instabilità, la frammentazione, il caos), risolvendosi spesso, nella pratica progettuale, in atteggiamenti acriticamente giustificativi e mimetici di tali fenomeni. Il rifiuto di questo atteggiamento teorico è sostenuto con forza da diversi autori: per portare qualche esempio, è sostenuto dallo stesso Vittorio Gregotti, in *La città visibile*, o viene alla luce in un incisivo contributo di Valeria Pezza apparso in *Polveri urbane*, o in un recente intervento di Pier Giorgio Gerosa. Così questi sottolinea l'"esteriorità" di alcune delle definizioni correnti della città estesa nel territorio come quelle di cosmopoli, telepoli, ipercittà, città diffusa, città globale, città emergente, città infinita, che pongono l'accento sulle «apparenze esteriori senza far risaltare il cambiamento delle modalità di radicamento. Oltretutto, sembra ora che la componente critica sia scomparsa e che l'interesse dei ricercatori sia nel glorificare la frittata urbana, la pelle di leopardo, la perdita di senso dei luoghi» .[32]

Con ciò – è chiaro – siamo già al confronto con la seconda interpretazione della concezione di paesaggio e del suo progetto – definita lucidamente da Lanzani come quella che lavora sul paesaggio come su di un ordito reticolare di «un territorio strutturalmente frammentato» – accetta invece la rottura della tradizionale concezione armonica/continua del paesaggio e dello spazio che continua a sorreggere la precedente impostazione, «proponendo invece di agire selettivamente su pochi elementi, accettando un elevato grado di indeterminatezza di un paesaggio sicuramente riqualificabile, ma nello stesso tempo inteso come costitutivamente frammentato e dinamico. [...] Per non pochi studiosi che provengono dal mondo dell'architettura il richiamo al paesaggio indica pertanto l'esigenza di superare un fare progettuale che presuppone una relazione forte con "l'architettura della città" e con la forma del territorio a favore di un fare architettonico nomade indifferente ai concetti di luogo, di contesto e di identità».[33]

---

[32] Cfr. P.G. GEROSA, *Filosofia della conoscenza e città in mutazione*, in "Aión", n. 6, *Paesaggio*, pag. 30. L'autore insiste invece sulla necessità che la ricerca si orienti in modo propositivo a comprendere l'origine dei cambiamenti sulla struttura spaziale (su una linea di ricerca cominciata da Heidegger e proseguita, tra gli altri, da Giddens, Choay) «su quei processi di trasferimento verso l'ordine spaziale, che, modificando radicalmente le modalità dell'avvicinamento o del disallontanamento del soggetto e dei gruppi sociali, hanno reso possibile questo sconvolgimento». Gli altri riferimenti sono in V. GREGOTTI, *La citta visibile*, Torino, Einaudi, 1993, e in V. PEZZA, *Disegno storico e progetto contemporaneo*, in AA.VV., *Polveri Urbane*, a cura di U. Cao, L. Coccia, Roma, Meltemi, pag. 59.

[33] «Più specificatamente – continua l'autore – il riferimento al paesaggio anziché alla città o al territorio indica l'accettazione di una costitutiva ecletticità dello spazio contemporaneo entro il quale si cercano di costruire sistemi di relazioni parziali, aperte e dinamiche»: cfr. A. LANZANI, *op.*

Se secondo la prima impostazione l'infrastruttura è considerata come uno degli elementi di costruzione del paesaggio, all'interno di un processo progettuale complessivamente attento ai valori dei luoghi e dei contesti e proteso verso una ricomposizione degli elementi morfologici ereditati e reinventati in un quadro armonico e il più possibile unitario; diversamente, secondo l'ultima concezione, le infrastrutture emergono quale luoghi notevoli slegati dall'intorno, condensatori privilegiati di attenzione progettuale (anche in relazione ai significati iconici che gli si attribuiscono, in quanto rappresentazioni privilegiate dell'estetica della cultura di massa), nodi emergenti non più intesi come "monumenti" che conformano un contesto, ma come "fuori scala" privi di relazione con il luogo contiguo.

Con qualche annunciata necessaria schematizzazione, si può dunque problematicamente affermare che la prima concezione, che assume come presupposti concettuali (come osserva Macchi Cassia) essenziali riferimenti classici, si muove ancora nell'orizzonte concettuale del "moderno": nell'ottica, anche saldamente motivata da un punto di vista etico–politico, della possibilità di incidere in modo decisivo (o almeno significativo...) progettualmente attraverso gli strumenti propri dell'architettura, rappresentando una condivisa cultura dell'abitare.[34]

---

cit., pag. 236. Pare ancora il caso di soffermarsi su questo testo, perché esso non si sottrae al compito di mostrare la pluralità delle strategie progettuali che una simile prospettiva interpretativa comunque consente: pluralità di strategie che risulta utile tenere presente all'interno del discorso sulle infrastrutture qui condotto. «Entro questa prospettiva le strategie progettuali sono tuttavia le più varie: talvolta si propone di reinterpretare l'insegnamento metodologico della cultura del pittoresco (con il suo procedere per percorsi ed emergenze, per sistemi di relazioni parziali in uno spazio già inteso come discontinuo, frammentato) talvolta si fa riferimento alle indicazioni del disegno industriale, (con la ricerca di una regolazione, nella forma di un qualche elemento ripetuto, o di una texture su cui si appoggiano i processi di urbanizzazione), talora si aderisce ad una raffinata definizione di singoli e notevoli eventi architettonici secondo una prospettiva di supermodernismo e di high–tech, [...] talora infine proponendo alcuni meccanismi parziali di relazione, codici combinatori che lasciano tuttavia ampi margini di indeterminatezza alla definizione degli insediamenti e del paesaggio»: *ivi*, pagg. 236

[34] «La classicità dei riferimenti discende da una lettura del paesaggio contemporaneo come la più pregnante rappresentazione dei suoi abitanti, contro una lettura anticlassica che lo vede come qualcosa che si afferma caoticamente per motivi sui quali non abbiamo come progettisti, la possibilità di influire se non indirettamente, deponendo segni fisici di qualità comunque incapaci di interferire con una struttura non più apprezzabile: azioni di abbellimento di progetti la cui verità propositiva è di altri». Cfr. C. MACCHI CASSIA, *Progettare per il paesaggio*, in *Interpretazioni di paesaggio*, *op. cit.*, pag. 109.

Il compito dell'architettura sarebbe invece quello di esplorare le connessioni e le interazioni tra la scala locale e la scala vasta, approfondendo i temi propri dell'architettura a tre differenti livelli: «quello derivante dalla lettura delle tracce ordinative, quello dell'individuazione di principi insediativi, quello della progettazione di un'immagine», esplorando proprio l'ambito tematico che si situa nella discontinuità tra le diverse dimensioni scalari del paesaggio, la scala minuta, del dettaglio e la scala globale geografica, indagando dal punto di vista progettuale la scala intermedia, con un atteggiamento capace di leggere «la forma del territorio come un monumento». [35]

Il compito che si propongono i sostenitori del primo atteggiamento è certo molto arduo, in quanto è indubbio, osserva Lanzani, che non sempre sono presenti nel paesaggio le condizioni strutturali per una sua ricomposizione armonica e unitaria, i ragine di diversi fattori (quali strutturale maggiore incertezza e complessità dei processi abitativi, velocità dei cambiamenti, capillare frantumazione dei soggetti sociali, emergere di forme di territorialità circolatoria).

Occorre dunque che chi si muove nella prospettiva della prima concezione non assuma la "lezione della città storica" e del paesaggio ereditato come l'unico riferimento concettuale per il progetto di paesaggio, sapendo per contro ascoltare, in un esercizio di fertile lettura critica della contemporaneità, le effettive modalità dell'abitare contemporaneo, le variegate forme della nuova socialità. Senza approdare a posizioni del tutto relativistiche, sembra comunque, sottolinea l'autore, che il primo modello sia ancora fertilmente attuabile in contesti più "forti", in realtà abitative più coese e consolidate: «si pensi da un lato alla possibilità di rimodellamento delle città compatte (specialmente di medie dimensioni), attraverso un puntuale ridisegno degli spazi aperti e della infrastruttura di base nonché di ristrutturazione de aree dismesse e nodi infrastrutturali, dall'altro lato ai processi di riconfigurazione di alcuni paesaggi agrari alla luce di nuovi estesi e relativamente stabili orientamenti produttivi».[36]

La seconda concezione che si fa invece portatrice di una lettura "anticlassica", collocandosi, nel territorio del "posturbano", dichiara l'impossibilità di interferire effettivamente con una struttura (urbana, territoriale) non più apprezzabile in quanto non più comprensibile e leggibile attraverso gli strumenti interpretativi consolidati.

---

[35] *Ivi*, pag. 117.

[36] A. LANZANI, *op. cit.*, pag. 231.

È una posizione, questa, peraltro tenuta problematicamente presente sul piano dell'elaborazione teorica in autori, come Paolo Desideri, di progetti relativi all'AV di cui più avanti si parlerà[37] –– che può essere rintracciata in diversi studiosi.

Una tale posizione ad esempio sembra rinvenibile in Massimo Ilardi, quando dichiara l'impossibilità di operare con gli strumenti del progetto urbano a meno che esso non si collochi nettamente al di fuori delle tradizioni della storia e delle istanze della modernità; o viene discussa da Pippo Ciorra, attraverso la messa in discussione di due tra le metodologie progettuali che da sempre hanno sorretto il progetto urbano, l'uso interpretativo e progettuale della categoria tipologica e il ricorso al concetto di monumento come struttura fondativa dell'ordine urbano. Qui il ricorso all'infrastruttura come materiale urbano avviene sicuramente nell'ordine della seconda impostazione raccontata. «I grandi contenitori commerciali e di svago, i "nodi" infrastrutturali grandi e piccoli, gli spazi aperti pubblici, le "nuove forme" della residenza appaiono quindi come alcuni degli elementi essenziali per osservare e per intervenire nel corpo infinito e sfuggente della città contemporanea. "Specie di spazi" le cui reciproche relazioni rappresentano un'ossatura tanto ferrea quanto morfologicamente indeterminata della vita urbana, ma che non possono costituire né modelli né tanto meno categorie tipologiche, anche se certamente si fondano sulla ricorrenza di programmi funzionali e ruoli socio–architettonici nella città».[38]

---

[37] Dal quale viene avanzata, se non nelle sue ricadute progettuali sicuramente nelle sue premesse iniziali dell'ipotesi di una radicale discontinuità della città contemporanea con quella storica, in un testo apparso nel già citato volume *Polveri urbane*. L'autore vi sottolinea che «la cultura urbana espressa dal Moderno, la sua cultura tipologica, formale, morfologica, che è ancora alla base di noi architetti, è ampiamente superata dai fatti» ed è costretta a prendere atto del disagio, divenuto valore fondante la cultura urbana, con cui l'uomo semplice vive il modello abitativo moderno. Nell'analizzare la domanda del soggetto metropolitano a noi contemporaneo (che pare antinomico rispetto allo stesso individuo per cui il Moderno aveva progettato il modello di città giardino o di new towns), Desideri dichiara lo scollamento avvenuto tra la società civile e la sua rappresentazione nello spazio pubblico, l'infrazione del patto che da sempre ha legato Civitas ed Urbs: donde l'uso degli spazi quali si offrono ai nostri sguardi e la ricerca dell'uomo contemporaneo di luoghi costruiti per rendere possibili le «non identità». Cfr. P. DESIDERI, *Quella metropoli nascosta tra le grandi città*, in *Polveri urbane*, *op. cit.*, pag. 41.

[38] Infatti, continua lo studioso, del tipo non hanno in effetti «la pretesa di fondarsi/fondare un insieme di regole per la costruzione dell'edificio né quella di costituire la proiezione formale e geometrica di un frammento urbano, parte per il tutto eccellente da cui è sempre possibile risalire a un sistema di valori urbani. Né certamente, anche quando la scala lo potrebbe far pensare, si tratta di monumenti, poiché del monumento manca loro una caratteristica cruciale. E cioè quella di voler essere sempre un riferimento fondativo nei paradigmi architettonici e nei tracciati urbani. Rappresentano però casi possibili e comprensibili di quei "materiali" per costruire la città contemporanea ben radicati nel paesaggio che abitiamo e allo stesso tempo ben distinti dalle

Si tratta, come si vede, di due prospettive teoriche in ultimo distanti, e da riconoscere nella loro diversa ispirazione di fondo, ma che solamente per una funzione ermeneutica è corretto presentare come due nette polarità. Infatti tra di esse si apre uno spettro di punti di vista che si dispongono tra la scelta assoluta dell'una o dell'altra prospettiva, e modalità di comprensione della complessità dei fenomeni considerati e problematicità delle risposte da avanzare (anche laddove sorrette da convinte scelte di fondo). In tal senso diverse posizioni sembrano rispondere all'atteggiamento di prendere atto di scenari fattuali con i quali comunque bisogna fare i conti: magari – come si è intravisto – nel modo dell'accettazione "realistica", se non rassegnata, di esperienze di disgregazione di forme consolidate e "care" del vivere, dell'abitare (con il timore del rischio di rifugiarsi altrimenti in risposte rassicuranti ma di sapore fortemente retorico).

Non spetta naturalmente a chi scrive intervenire sulla materia profilando posizioni risolutive, anche se non ci si è ritratti davanti al compito di segnalare la convinta opzione per una comprensione e difesa del "moderno" che pare continuare a caratterizzare meritorie eredità della "scuola italiana", e il sospetto verso posizioni che sembrano troppo assumere dichiarazioni dell'assolutezza e irreversibilità dei processi di dissoluzione di ogni forma in un fluire indistinto (posizioni che possono essere di civettamento e compiacimento, ma anche di pessimismo apocalittico).

È parso invece opportuno tentare di tracciare almeno le linee più generali di dibattiti che hanno investito concetti ed esperienze la cui consapevolezza è preliminare a qualsiasi trattazione della materia specifica affrontata in questo lavoro: dibattiti sui quali sembrava che fosse, sia, ancora da svolgere un'opera di riflessione sistematica ed analitica nella prospettiva disciplinare del progetto urbano.

Un simile lavorio, per quanto riguarda chi scrive, è stato soltanto avviato, ma, anche per ragioni di brevità, ulteriormente qui compendiato per quanto attiene alla presentazione di materiali critici portati a documentazione della discussione di nodi teorici e metodologici. Così – specie sulla materia della ridefinizione concettuale dell'infrastruttura in relazione al "paesaggio" più ampiamente inteso – si è ritenuto di presentare, nell'autonoma "Appendice" di un breve saggio di bibliografia ragionata, voci critiche (disposte secondo un mero ordine cronologico e volutamente riportate secondo un taglio fortemente descrittivo) – che non è sembrato il caso di inserire nel discorso appena compiuto per non appesantirlo troppo, ma che può essere utile al lettore trovare a corredo del discorso proposto.

---

tipologie e dalle forme che costituiscono l'ossatura e il tessuto della città storica». In P. CIORRA, *Architettura, totem e tabù della città contemporanea*, in *Costruzioni di paesaggio*, *op. cit.*, pag.43

Ad una prima conclusione comunque della ricognizione finora presentata dello stato del dibattito critico, a mio parere risultano confermati da un lato il grande allargarsi dello scenario (del paesaggio...) tematico e problematico del discorso sul progetto urbano (con aperture del suo esercizio di grande possibile produttività), dall'altro la complessità ed estrema difficoltà di tale progetto, sul piano teorico, ma ancor più sul piano effettuale.

Tuttavia la grande eredità della "scuola italiana" può suggerire delle vie percorribili, in particolare quando da essa si può trarre la lezione a ricondurre ogni scelta interpretativa e progettuale alla specificità dei contesti, e dunque a dubitare della validità delle spiegazioni e dichiarazioni assolute (più o meno "apocalittiche"), che tutto omologano (basta pensare all'assoluta peculiarità delle forme "disgregative" di una conurbazione quale quella nella quale va inserirsi il nodo della AV di Afragola). In tal senso anche lo studio dell'evoluzione del tipo della stazione, fino alle ultime esperienze delle stazioni della AV, può contribuire a studiare discontinuità, ma anche continuità, come, d'altra parte, capacità di rispondere in modo specifico alla peculiarità di contesti particolari in condizioni analoghe, pur dovendosi rispondere alle medesime funzioni proprie di un certo tipo di infrastruttura.

APPENDICE

L'INFRASTRUTTURA NELLA RECENTE LETTERATURA CRITICA. SAGGIO DI UNA BIBLIOGRAFIA RAGIONATA.

Nella ricerca, di carattere nazionale, promossa dal Ministero dei Lavori pubblici, con il concorso di numerose università italiane, denominata *ITATEN* (i cui esiti sono pubblicati in *Le forme del territorio italiano*, a cura di A. Clementi, G. Dematteis, P. C. Palermo, Roma–Bari, Laterza, 1996), «il tema delle infrastrutture è stato analizzato in funzione dell'individuazione degli ambienti insediativi definiti dal gruppo di coordinamento nazionale come strutture di relazioni fra fenomeni, condizioni e processi di ordine diverso, in particolare tra quadri ambientali, matrici territoriali, forme sociali–territoriali, strutture e forme insediative». In tale ricerca elemento portante appare dunque l'ipotesi del ruolo morfogenetico delle infrastrutture in grado di suggerire letture inedite del territorio.

Nel tracciare i bilanci dei primi anni di ricerca, nel testo si evidenzia che «le monografie regionali delle regioni centro–meridionali si soffermano principalmente ad analizzare e valutare gli effetti dirompenti che hanno avuto le grandi infrastrutture di trasporto, realizzate a partire dagli anni '60 perseguendo l'obiettivo del riequilibrio territoriale, sull'organizzazione storica del territorio». In particolare, al fine di individuare le forme ambientali e insediative che caratterizzano i diversi ambienti insediativi, sono state prese in considerazione le matrici territoriali intese come «trame dei segni materiali che hanno assunto carattere di stabilità e continuità nel processo storico di territorializzazione orientando le trasformazioni successive anche al venir meno delle forme di organizzazione originarie, le quali possono derivare dalle maglie o orditure delle proprietà fondiarie, dell'appoderamento e dalle reti viarie e infrastrutturali e dai loro nodi». Il presupposto è che le reti infrastrutturali, e in particolare quelle di trasporto, per la loro natura di elementi di lunga durata dello spazio fisico – in grado di svolgere «un ruolo preminente nell'organizzazione e strutturazione del territorio» consentendone di coglierne i caratteri e le forme – siano un fattore di lettura illuminante nel riconoscere i diversi tipi di forme insediative presenti sul territorio.

L'ipotesi teorica che sorregge lo studio è dunque che le reti infrastrutturali, per la loro natura di preesistenze nella strutturazione storica del territorio, possano essere «importanti fattori di omogeneità o di differenziazione locale» orientando «i percorsi morfogenetici in atto e i progetti di intervento», ma diversamente possano anche

presentarsi «come ordini spaziali consolidati su cui si innestano oggi pratiche basate su principi organizzativi difformi destinati a dar vita a nuovi ordini spaziali».

La ricerca Returb (1995) – i cui esiti sono pubblicati nel volume collettaneo., a cura di Alberto Clementi, *Infrastrutture e piani Urbanistici*, Quaderni Blu, IV, Roma, Fratelli Palombi Editori, 1996 – cerca di mettere a fuoco alcuni temi cruciali del rapporto tra infrastrutture e trasformazioni insediative in Italia, riguardati sotto il particolare punto di vista della pianificazione urbanistica e territoriale. Lo scopo della ricerca appare quello di aggiornare i tradizionali strumenti interpretativi e di contribuire all'innovazione delle forme di pianificazione ed insieme della programmazione delle opere di interesse pubblico. Uno degli "assi" della ricerca lavora «sul nesso tra infrastrutture e trasformazioni insediative [...] Concentrando l'attenzione soprattutto sugli spazi della viabilità, il dossier curato da C. Bianchetti analizza criticamente le formulazioni convenzionali che vedono (secondo approcci meccanicistici) la strada sia come determinante degli insediamenti che come sfondo neutro di pratiche sociali e dei nuovi comportamenti legati al fenomeno della città diffusa. Acquistano invece interesse le forme di interconnessione – o meglio ancora di sconnessione – che si stabiliscono tra contesti locali e reti sovralocali, in un processo che nega traiettorie di mutamento deterministico e rinvia alla esplorazione delle situazioni specifiche» (pag. 17).

Nella sezione che affronta la ricostruzione dei progetti innovativi, di A. Balducci, viene assunta «l'ipotesi che nella città contemporanea lo spazio tenda sempre più a strutturarsi come "incrocio di mobilità" e che alcune grosse reti di comunicazione debbano venire considerate non solo come un tramite che interconnette città e territori, ma anche come luoghi specifici che contribuiscono potentemente all'affermarsi di un nuovo significato della città e della metropoli». Nell'indagine sui nodi infrastrutturali proposta dall'autrice, si evidenzia dunque come gli stessi si carichino di valenze che «trascendono il ruolo di spazio specializzato della rete per acquistare quelle di un embrione generatore di nuove qualità urbane» (pag. 18).

Un'attenzione analoga si ravvisa nel contributo di P. PUCCI, *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Milano, Franco Angeli, 1996.

Pur connotato da un taglio "tecnico" di discorso (che deriva dall'essere improntato marcatamente dall'appartenenza al settore disciplinare della pianificazione territoriale), il testo appare particolarmente utile per ricostruire le tappe dell'evoluzione delle ricerche sul nodo infrastrutturale da realtà necessaria funzionale al solo trasporto a occasione di ridisegno di relazioni locali.

In tale testo – in cui, per l'alta velocità, particolare risalto, anche in relazione ai limiti pianificatori, viene dato alle esperienze francesi della realizzazione delle

stazioni del TGV – Paola Pucci ripercorre le principali tappe dell'evoluzione dei presupposti metodologici e degli esiti di alcune esperienze empiriche italiane: la ricerca del CNR del 1985, gli studi intrapresi da Saipem (1988), da Ferrovie Nord di Milano (1989) e dalla Regione Lombardia (1993).

Interessante appare lo sforzo dell'autrice di tentare un approccio al nodo che tenga conto di tutte le possibili dimensioni dello stesso[39]. In particolare la Pucci mette in atto un procedimento analitico «attraverso un'operazione cognitiva che specifica un'unità come entità distinta da uno sfondo e lo sfondo come dominio in cui l'unità si differenzia» (pag. 122).. Il suo sforzo è teso a far emergere la complessità del nodo considerato quale unità composita attraverso la descrizione delle relazioni attivate tra le diverse componenti che ne definiscono l'organizzazione, lo caratterizzano come unità e ne determinano le dinamiche di trasformazione e di interazione con l'esterno.

Paola Pucci orienta il suo discorso metodologico a partire dalla dimensione del nodo in quanto unità composita appartenente ad un sistema reti, ed in quanto esso stesso rete, partendo dunque da una serie di riflessioni tese ad indagare il ruolo del nodo «sistema di sistemi interagenti», sistema di «elementi organizzati», nucleo complesso in cui la rete si territorializza.

Il testo del 1998 di A. CLEMENTI e R. PAVIA, *Territori e spazi delle infrastrutture*, Ancona, Transeuropa, tracciando l'evoluzione degli strumenti italiani legislativi e di pianificazione e ripercorrendo le non numerose occasioni di un fecondo rapporto tra progettazione infrastrutturale e disegno del territorio, fa il punto della situazione italiana individuando le nuove problematiche in proposito emergenti.

---

[39] La Pucci distingue:

– la dimensione rete: il nodo appartiene alla rete come punto su una linea oppure come dispositivo di connessione, è esso stesso rete, non solo in relazione alla sua ricca topologia, alla complessità dei suoi spazi interni, ma anche perché luogo che organizza, connettendo spazi distinti.

– la dimensione urbana: il nodo appartiene al quartiere e nello stesso tempo lo «deterritorializza, lo mette in movimento, connettendolo con altri luoghi; reciprocamente, il quartiere esercita la sua influenza sul nodo, definendo un rapporto sinergico e complesso di nuove interazioni in cui il nodo viene riconosciuto come luogo urbano;

– La dimensione gestionale: che riguarda le modalità di programmazione e coordinamento delle azioni e delle funzioni che convivono nel nodo.

– La dimensione fisica: legata alla varietà delle tipologie di organizzazione degli spazi interni del nodo che si riflettono necessariamente sulla sua stessa architettura»

Viene delineata così una pluralità di nuovi temi e ambiti di ricerca. I principali di essi sono individuabili: da un lato, nel problema, essenzialmente di natura progettuale, del recupero delle infrastrutture esistenti, nel senso della loro integrazione a posteriori nello spazio della città; dall'altro, nel problema di una corretta programmazione e progettazione delle infrastrutture coerente ed integrata agli strumenti di pianificazione urbanistica.

Altro tema di notevole interesse, perché foriero di notevoli implicazioni al livello della progettazione della città, è relativo al rapporto tra gli spazi pubblici e gli spazi infrastrutturali; questi ultimi, visti come i nuovi luoghi e le nuove forme di agorà della ipercittà contemporanea (punto, quest'ultimo, probabilmente meritevole di discussione), sono da ricercarsi all'interno della struttura reticolare, fatta di circuiti e di nodi, che sempre più sembra essere capace di rappresentare lo spazio europeo. Il nodo riassume la vitalità e l'immagine di un intero territorio, ne costituisce in un certo senso la porta di accesso.

Si ribadisce comunque la necessità di trovare, attraverso il progetto urbano, una possibilità di compatibilità tra i due principi contrastanti dell'identità come radicamento al luogo e dell'atopicità implicita negli spazi a rete». Ed è proprio il progetto «il tramite di questo giudizio critico che deve mettere a confronto i valori del non misurabile e dell'infinitamente continuo propri delle reti con quelli della finitezza e della misurabilità che sono propri dei paesaggi italiani» (pag. 55).

Il tema del recupero delle infrastrutture esistenti, nel senso della loro integrazione, attraverso il progetto, nello spazio della città, è presente anche nel testo, *Infrastrutture dei trasporti e città, VI Seminario Internazionale di Progettazione*, in particolare nella relazione di Roberta Amirante, laddove si evidenzia la possibilità di ribaltare in positivo, attraverso il progetto, il drammatico rapporto di "contrapposizione", "sovrapposizione" della "tangenziale" al tessuto consolidato della città, trasformando "i margini" delle parti attraversate in "poli".

La ricerca del 1999 "In–fra. Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri, metodi per il progetto", realizzata da dodici unità di studio con il coordinamento di Aimaro Isola, ha preso in esame venti luoghi distribuiti sul territorio nazionale, nei quali più forte è stato lo sviluppo recente e quindi più stretto si presenta il legame tra insediamenti (di recente urbanizzazione) e reti infrastrutturali.

Il "Manuale" che ne raccoglie gli esiti (accompagnato da un "Atlante" che lo completa), vuole essere uno strumento di orientamento, un codice di pratica che contiene indicazioni progettuali analitiche e procedurali da indirizzare a chi opera sul territorio.

Si tratta dunque di un'indagine sui rapporti tra infrastrutture e forme insediative, che assume il progetto delle infrastrutture (utilizzato come strumento esplorativo del territorio urbanizzato) come occasione di ridisegno di ambienti insediativi complessi. Attraverso tale "metodo induttivo" il progetto viene utilizzato per ricercare e rendere espliciti i problemi traducendoli in temi e strategie di intervento con un più alto grado di generalità e capaci di efficacia.

Da queste ricerche emerge «che è proprio percorrendo ed esplorando le linee infrastrutturali che si possono ricostruire le logiche morfogenetiche di brani territoriali caratterizzati da materiali e scale eterogenee altrimenti incomprensibili con i tradizionali strumentari disciplinari», e che «riportare al centro del quadro la non indifferenza della forma e delle sue ragioni in relazione al territorio» significa fare «intravedere la possibilità di praticare forme di progetto infrastrutturale destinate alla preparazione del suolo del futuro insediamento».

La ricerca appare interessante dunque da almeno due punti di vista essenziali.In primo luogo per la prospettiva della valenza euristica che si riconosce implicitamente ad ogni operazione progettuale (sia sul versante interpretativo che su quello dell' "esplorazione di possibili scenari di modificazione)" e allo stesso concetto di paesaggio. In secondo luogo per la prospettiva del tenere sempre dialetticamente in causa, una volta assunte le due premesse metodologiche prima esplicitate, quelli che ricorrono come i due termini polari del discorso: le infrastrutture, attrici di un azione morfogenetica, e il paesaggio ricettore e informatore di tale azione. In tal modo si supera l'egemonia di una visione banalmente ingegneristica, in funzione di una concezione che riconosce le opere infrastrutturali come parte integrante di «un processo plurale di insediamento e costruzione del paesaggio».

La ricerca assume infatti la nozione di paesaggio «come strumento euristico, ridefinendola in termini anche tecnici ed operativi». Il "manuale" che allora viene proposto «ha l'ambizione di farsi carico, ma anche di porsi al di là di una "disciplina di paesaggio" recintata nei suoi territori fisici ed accademici, individuati in macchie ben circoscritte, parchi, centri storici, spazi urbani e naturalistici protetti, archeologie industriali e non. Ma anche, questo volume, pretende di collocarsi al di là di studi sull'ambiente che hanno raggiunto, in questi ultimi anni, notevole vigore ed estensione [...] Coniugare paesaggi, infrastrutture, insediamenti, come qui tentiamo, indica non soltanto attribuire dignità scientifica ad una cultura del paesaggio declinandola in una sintassi e in una grammatica, articolandola poi in un lessico. Ma significa qui per noi considerare il lavoro sul paesaggio un processo che deve coinvolgere senza residui ogni spazio del nostro abitare: non solo i luoghi di eccellenza ma anche quello spazio quotidiano dove incrociamo la "natura", quella minerale e quella vegetale, le infrastrutture, le strade, i ponti, i capannoni, gli

elettrodotti che vediamo da finestre e finestrini e che, attraverso i nostri sensi (ecco l'estetica), entrano in contatto con il nostro corpo, con il mondo della vita».

La ricerca si pone nel solco di una concezione di paesaggio che lo assume completamente come fatto culturale e progettuale, cercando il superamento, da un lato, della settorialità di una logica improntata ad una rigida attitudine alla tutela conservativa (in senso storico e ambientale), dall'altro di visioni aderenti a modelli di valutazione economici e "prestazionali". «Rovesciare i termini della questione ha significato, in primo luogo, porsi il problema della costruzione del paesaggio e dell'ambiente come processo di modificazione intenzionale e cosciente dei dati storici, culturali, naturali. Si tratta di un approccio che rispecchia lo spostamento da un'idea del paesaggio come quadro fisso e immutabile, a una concezione che ne comprende i caratteri processuali, in quanto portatore di valori identitari e di relazioni dinamiche tra fattori sociali, ecologici e biologici."

I paesaggi vengono dunque assunti tanto come «luoghi di intersezione tra società, sistemi economici, culture e ambienti, che come fatti morfologici e fisici», ma la peculiarità della ricerca emerge comunque principalmente nella sperimentazione di procedure ed esperienze progettuali maturate nel campo disciplinare della progettazione urbana, «del progetto e dell'architettura urbana come strumenti per il disegno dell'area vasta: mettendo a frutto i saperi della progettazione architettonica, territoriale, di paesaggio, nella "reinvenzione" dei temi infrastrutturali; attivando un metodo di lavoro multidisciplinare che da una logica analitica e settoriale di per sé indifferente al luogo e alla sua concreta stratificazione di tracce, conduce ad una logica sintetica che affronta luoghi e territori assumendone interamente la complessità lo spessore, la resistenza».

Il testo di R. LUCCI, A. PUGLIESE, A. VOLLARO, *In–fra. Campania 1. Attraverso la dispersione, la strada degli americani a nord di Napoli,* raccoglie invece più in dettaglio il contributo dell'unità di ricerca napoletana al progetto In–fra.

Il presupposto di base e allo stesso tempo l'obiettivo dello studio (per come viene enunciato dalla coordinatrice del progetto Rejana Lucci) è che «il sistema delle infrastrutture vada considerato a tutti gli effetti uno degli elementi sui quali si costruisce la morfologia urbana contemporanea, come anche qualsiasi territorio interessato dall'attraversamento, e vada quindi compreso nei meccanismi di ideazione e interpretazione spaziale come ogni altro dato».

Per quanto riguarda l'analisi delle peculiarità dell'ambito di studio la "strada degli Americani" – che attiene ad un'area di peculiare interesse per qualsiasi ricerca che investa la stazione AV di Afragola – ciò che viene messo in evidenza è appunto il carattere della "dispersione" di questi luoghi, e la necessità attraverso il progetto

urbano di impostare un ragionamento capace di selezionare criticamente l'insieme dei segni presenti sul territorio e di definire con l'interpretazione progettuale una forma ed un ordine rinnovati sulla base dei quali reintervenire sull'insieme dei sistemi e degli elementi che si sono giustapposti nel tempo attraverso regole e necessità eterogenee. Attraverso una semplificazione strumentale iniziale, lo studio dell'area avviene mediante una «lettura dall'alto e per strati», al fine di rintracciare e isolare, nel territorio indagato, la peculiarità dei suoi diversi elementi, di cui si arriva a comprendere la logica sovrintendente la sua formazione.

Alla base dello studio risiede il presupposto della valenza euristica di qualsiasi operazione di descrizione e progetto. Se la descrizione, infatti, contiene già in sé un criterio di scelta degli elementi analizzati, e la selezione di un punto di vista da cui guardarli, il progetto, momento dell'interpretazione, sarebbe utilizzato come acceleratore del processo di connessione e sintesi tra le variabili da tenere in gioco, quindi come strumento di conoscenza delle stesse.

Nel libro opera di C. GASPARRINI, *Passeggeri e viaggiatori*, vengono ripercorse le tappe delle maggiori esperienze progettuali in campo infrastrutturale degli ultimi venti anni alla luce dei concetti di molteplicità, discontinuità e dispersione e delle esigenze dell'accessibilità e dell'integrazione, intesi come le caratteristiche portanti della città contemporanea.

Il testo parte dalle constatazione del momento di crisi attualmente vissuto dalla cultura della pianificazione, che, nel fare i conti con un radicale stravolgimento rispetto al passato delle modalità e delle condizioni insediative, vive un momento di totale instabilità anche delle prefigurazioni degli scenari futuri. Probabilmente, sottolinea l'autore, si è ancora troppo lontani da un "raffreddamento" delle tecniche, delle soluzioni, dei risultati, che permetta di trarre dei bilanci, e di assumere delle prospettive consolidate; o forse, nell'instabilità costante dei vertiginosi mutamenti, non solo dell'uso del territorio, ma anche dell'eterogeneità delle situazioni e degli atteggiamenti progettuali, la cultura della pianificazione continuerà ad arrancare proponendo soluzioni messe in crisi il giorno dopo, costringendosi ad una costante revisione critica dei propri strumenti di analisi e proposizione di soluzioni.

Ciò che pare certa è, osserva l'autore, la condizione di instabilità in cui versano i territori e le città contemporanee, per descrivere i quali si suole appunto utilizzare i termini di città dispersa, discontinuità, molteplicità, frammentarietà, disintegrazione delle forme insediative e degli spazi aperti. In questo contesto l'irruzione delle infrastrutture e dei nuovi paesaggi infrastrutturali fra i temi strutturanti dei progetti urbani scompagina le tradizionali separazioni e incomunicabilità di scala. L'incrocio tra istanze funzionali, estetiche, ecologiche, sociali e l'attraversamento di scale,

continuo e contemporaneo che esse presuppongono, costituiscono un fattore innovativo nella costruzione degli obiettivi e degli strumenti».

L'autore affronta quindi brevemente una disamina del retroterra storico delle grandi infrastrutture (fino al grande passaggio costituito dall'arrivo della modernità e dalla nascita dell'urbanistica moderna) per poi trattare sistematicamente una casistica, un campionario di esempi progettuali paradigmatici di ciascuna categoria infrastrutturale (autostrade e strade, stazioni, aeroporti, reti leggere). Lo sforzo dichiarato, che rende particolarmente interessante la trattazione degli esempi, è stato quello di selezionare, lungo «la frontiera ambigua (e a volta evanescente) tra urbanistica ed architettura», progetti «capaci di restituire, nel progetto di infrastruttura, alla grande e piccola scala, una tensione costruttiva e consapevole verso un progetto di città».

Nella trattazione delle maggiori esperienze riguardanti il progetto delle stazioni europee, l'autore pone in evidenza l'oggettivo salto di scala che le nuove reti transnazionali, in particolare l'Alta Velocità ferroviaria, stanno producendo sui modi d'uso del territorio.

Per quel che riguarda ancora il ruolo strategico delle infrastrutture dell'alta velocità, l'autore sottolinea l'importanza che si sviluppi una cultura della pianificazione strategica in grado di comprendere a pieno le potenzialità di riorganizzazione delle gerarchie urbane che questi nodi hanno, non nel senso della previsione nel dettaglio delle dinamiche localizzative ma in quello della disposizione a «svolgere, attraverso l'offerta dei progetti urbani delle nuove infrastrutture, un positivo ruolo di orientamento della domanda entro un quadro di decisioni strategiche che punta a redistribuire sul territorio le centralità o a concentrarle». L'attuale rinascita delle stazioni ferroviarie si lega ad esigenze di maggiore accessibilità e connessione richieste ai nostri territori (con la ricerca dell'integrazione tra reti leggere e pesanti e di razionalizzazione delle reti ferroviarie regionali e nazionali); ad esigenze di vitalità e sicurezza, ricercandosi «sia la complessità funzionale che l'innalzamento delle condizioni di fruizione"; ad esigenze economiche connesse alla valorizzazione dei suoli, ìma anche ad esigenze di «ritrovare un ruolo funzionale e simbolico dentro le nuove dimensioni spaziali e d'uso della città contemporanea, creando luoghi urbani riconoscibili e determinando al contempo forti interazioni con il contesto fisico, paesaggistico ed urbanistico esistente». Il nodo infrastrutturale può allora essere «l'occasione per generare una nuova centralità urbana e un nuovo riferimento architettonico e simbolico nella città storica e consolidata, o per generare nuovi tracciati e urbanizzazioni in una prospettiva inaugurale di processi ed intenzioni urbanizzative di qualità». Questo approccio deve tradursi nella valorizzazione del rapporto con «il paesaggio urbano ed extraurbano in termini di nuove relazioni (connettere/ cucire/

legare, ma anche separare/ contrapporre/ diversificare) tra le parti»; nell'orientamento a costruire una molteplicità di interazioni tra permanenze morfogenetiche e qualità consolidate del territorio storico, nuovi paesaggi urbani e occasioni di fruizione e percezione, nuove centralità e cambiamenti delle accessibilità».

Circa i termini generali di una riflessione sulla costruzione del paesaggio, Gasparrini osserva che nella attuale cultura della pianificazione infrastrutturale, convivono attenzioni ed atteggiamenti diversi nei confronti del paesaggio che di questo riflettono le diverse concezioni, individuando principalmente due atteggiamenti: «quello di una inappellabile censura estetica dell'infrastruttura lineare o puntuale che sia, più o meno celato da un giustificazionismo ambientale che conduce a volte all'annullamento della visibilità [...]; quello diametralmente opposto che intende invece il progetto delle infrastrutture come occasione per sollecitare nuove figure e immagini delle città e nuove relazioni spaziali e di senso nei paesaggi contemporanei».

Il tema della «mega–forma», come grosso segno indipendente capace di ordinare il paesaggio, è oggetto delle riflessioni di K. Frampton – nello stesso testo collettaneo prima messo in evidenza, apparso nel 1994, *Infrastrutture dei trasporti e città*. Qui l'autore si pronuncia a favore di un uso diffuso della mega–forma urbana, dell'elemento topografico se non paesaggistico proposto in quanto rimedio all'attuale casualità del territorio.

Nel testo collettaneo, nel quale si collocano i contributi di L. Altarelli, U. Cao, C. Chiarini, M. Del Vecchio, L. V. Ferretti, S. Petrini – *La stazione e la città, riferimenti storici e proposte per Roma*, il tema della stazione viene indagato in relazione alla capacità di strutturare l'architettura della città, in particolare di alcuni brani della città di Roma, per cui si pone come capace di generare, attraverso il progetto urbano dell'area all'interno della quale si inscrive, la sua riqualificazione.

Il tema della stazione è anche l'oggetto specifico della rivista "ARQ 13", Quaderni della Sezione "Sperimentazione Progettuale" del Dipartimento di Progettazione architettonica e ambientale dell'Università "Federico II°" di Napoli, dicembre 1994, con un numero monografico sul tema: *La stazione ferroviaria. Verso un nuovo modello d'uso*.

In questo testo, posto a esito di un convegno, si legge una serie di contributi molto diversi tra loro, ma tutti resi partecipi dell'obiettivo di mettere in evidenza le modificazioni degli usi del nodo stazione come nodo intermodale e come fulcro e motore di progetti urbani (anche e soprattutto in relazione all'alta velocità), e in

alcuni casi le ricadute di tali modificazioni in termini progettuali sulla trasformazione della tipologia della stazione e del suo linguaggio.

Da un punto di vista documentario risultano particolarmente interessanti le relazioni di Rem Koolhaas su Euralille, di Antonio Ortiz sulla stazione di Siviglia, di Nicolas Grimshaw su quella di Waterloo, e soprattutto la presentazione del lavoro di Agences d'études des gares di Scnf.

Nel recentissimo testo di R. PAVIA, *Le paure dell'urbanistica*, Roma, Meltemi, 2005, la questione infrastrutturale, emblematica, paradigmatica di un modo settoriale di trattare il progetto e come tale foriera di guasti, diseconomie, laceranti ferite nel territorio, è trattato, a partire dalle più recenti acquisizioni teoriche maturate proprio all'interno della ricerca In–fra, in riferimento all'interessante tema dell'"errore", visto come campo aperto di possibilità offerte ad una modificazione consapevolmente orientata del territorio, ancora retto dal riferimento ad uno spirito di utopia. «Inglobare l'errore nel progetto, per riscattarlo e correggerlo attraverso una nuova soluzione avanzata e sostenibile, è la sfida politica e culturale che ci impone il nostro presente. Accettare la dialettica dell'errore significa superare la sua contraddizione, incorporando la sua negatività in un progetto più consapevole, più complesso. Il progetto riscopre per questa via la vitalità di un procedimento dialettico che non respinge il male, ma vuole capirlo, attraversarlo, trasformarlo in una possibile risorsa. Errore ha la stessa radice di erranza. Nel nostro errare attraversiamo territori e paesaggi squassati dalla presenza dell'errore. L'attraversamento non può essere passivo né ottuso, ma di ricerca e di proposta. Attraversare l'errore vuoi dire leggerne le sue ragioni profonde, esplorare nel suo negativo la traccia di una risorsa, l'utopia di un possibile riscatto; per questo la modernità di E. Bloch (1959) continua a rinnovarsi. L'attraversamento dell'errore esige immaginazione e profondità di indagine, impegno nella denuncia e ricerca del consenso» (pag. 122).

Parallelamente viene delineata una lettura di diverse grandi città italiane, Napoli, Roma, Venezia, Pescara, le cui possibilità di mutamento e rigenerazione sarebbero strettamente legate proprio alle risorse offerte dal ridisegno delle grosse reti infrastrutturali. In particolare, per Roma l'autore denuncia la mancata realizzazione del disegno della città policentrica e reticolare e una colpevole sconnessione tra le diverse politiche infrastrutturali, risultando la «cura del ferro» (legata anche all'alta velocità) non integrata alle altre logiche di ammodernamento, ristrutturazione e ridisegno delle reti.

Il recente testo *Stazioni ferroviarie e riqualificazione urbana*, a cura di D. Pini e F. Boschi, Bologna, Editrice Compositori, raccoglie gli esiti di una ricerca promossa da

OIKOS Centro Studi per conto della Regione Emilia–Romagna. L'obiettivo perseguito dallo studio – direttamente collegato ai nuovi progetti elaborati per le 13 stazioni medie dell'Emilia–Romagna (Cesena, Faenza, Ferrara, Fidenza, Forlì, Imola, Lugo, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini) – è stato quello di mettere in luce i nessi esistenti tra i processi di riqualificazione urbana e di riassetto complessivo della mobilità e lo sviluppo di rinnovati modi di intendere il tema della stazione. Tale tema – indagato attraverso i casi specifici e il confronto con esempi europei scelti perché caratterizzati da contesti e dimensioni in qualche modo confrontabili con quelli delle città prese in esame dallo studio [40] – viene svelato nelle sue molteplici dimensioni e ruoli di nodo intermodale fulcro della mobilità, occasione di investimento strategico di risorse finanziarie, architettura urbana e occasione di ridisegno e riqualificazione del quartiere in cui si inserisce, attraverso la concentrazione di nuove attività che la designano come nuova centralità.

«Partendo dall'analisi morfologica e dallo studio dei contesti urbani nei quali le stazioni sono inserite, il rapporto tratta il tema centrale dell'accessibilità e del rapporto fra la stazione e il suo intorno, un rapporto quasi sempre difficile ed interrotto, soprattutto per quanto riguarda "i retri" ferroviari.
Lo stretto legame fra riorganizzazione funzionale e rinnovo della struttura architettonica è evidente quando la relazione si sofferma sulle occasioni rappresentate dagli scali merci ormai defunzionalizzati, e si spinge ad analizzare problemi e opportunità degli spazi interni (atri, gallerie commerciali, banchine, ecc.) ed esterni (piazzali, percorsi di accesso, ecc.) degli edifici pubblici». Il testo quindi conclude con alcuni cenni sui rapporti che intercorrono fra i progetti di riqualificazione e gli strumenti di pianificazione nei quali sono inseriti, quelli tradizionali e quelli complessi di nuova generazione».

Il testo di P. VENTURA, *Città e stazione ferroviaria*, Firenze, EdIFIR, 2004, con uno scritto introduttivo di Antonio Acuto, esamina, in una prospettiva storica, il rapporto tra stazione ferroviaria e struttura della città soprattutto dal punto di vista dei mutamenti degli assetti territoriali ed urbani da questa introdotti oltre che di quelli più squisitamente linguistici. La prospettiva entro cui si indaga il nodo stazione è quella urbanistica, per cui vengono indagate le relazioni funzionali, «le interferenze, i conflitti, le sinergie», del nodo stazione con la città, attraverso le

[40] Si tratta di città di medie dimensioni in Austria (Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz), Belgio (Liège Guillemins, Anversa, Namur), Olanda (Almere CS, Breda, s'Hertogenbosch, Hengelo, Tilburg, Utrecht), Svizzera (Basilea, Neuchatel, Nyon, Zurigo).

soluzioni adottate e gli effetti indotti nelle diverse città europee e americane, relativamente ai problemi di posizionamento del nodo e delle linee ferrate e in qualche misura anche del relativo impatto in termini di costruzione dell'immagine della città. Una breve disamina riguarda anche la dimensione stilistica e linguistica della stazione come manufatto architettonico.

Infine non si può qui non citare la recente rivista multidisciplinare "Trasporti e cultura" (pubblicata ad Udine presso l'editore Campanotto), diretta da Laura Facchinelli, che affronta la questione trasporti nella sua globalità rilevando le implicazioni delle diverse aree disciplinari che concorrono a determinarne i molteplici aspetti. La rivista, che affronta di volta in volta le questioni relative ad una determinata categoria tipologica infrastrutturale – stazioni, porti, interporti, freeways, etc. – è aperta al contributo di molteplici studiosi, che provengono dall'area della pianificazione territoriale, di quella economica, delle discipline architettoniche ed urbanistiche, letterarie e psicologiche, in questo modo conservando il carattere complesso, fin qui riconosciuto alle infrastrutture e al suo progetto, di tema che si colloca all'intersezione dei saperi. Tra i molti articoli che andrebbero richiamati qui è il caso di citare almeno i contributi di Monica Bosio e Moira Morsut, che affrontano il problema del progetto delle infrastrutture rispettivamente nell'editoria europea (M. BOSIO, *Il progetto delle infrastrutture nell'editoria d'architettura europea* in "Trasporti e cultura", n. 6, *La strada come architettura*) e in quella italiana (M. MORSUT, *Il progetto delle infrastrutture nell'editoria d'architettura. Il caso italiano* in "Trasporti e cultura", n. 5, *Strade e città*), e un numero della rivista interamente dedicato a progetti di stazioni ("Trasporti e cultura", n. 4).

I testi di Cristiana Mazzoni (C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, VV, Federico Motta Editore, 2001), Alessia Ferrarini (A. FERRARINI, *Stazioni. Dalla Gare de l'est alla Penn station*, Milano, Electa, 2004) e Martha Thorne (M. THORNE, *Modern Trains and Splendid Stations*, London, Merrel, 2001) privilegiano una trattazione del tema della stazione, condotta attraverso la rassegna degli esempi, essenzialmente dal punto di vista stilistico–linguistico, rivestendo dunque per i nostri fini un interesse principalmente documentario, piuttosto che teorico.

Nel testo di Cristiana Mazzoni si ravvisa comunque un interesse a registrare le mutazioni intercorse storicamente nel tipo della stazione come esito dei suoi rapporti con la città e il territorio, andando oltre le considerazioni di natura stilistica. Il testo di Martha Thorne intreccia piuttosto le considerazioni sulle evoluzioni tecnologiche della politica ferroviaria dei trasporti, connesse all'alta velocità, con l'attenzione alla rinascita della stazione come tema architettonico dai

forti significati simbolici ed iconici. Invece la stessa classificazione e scelta degli esempi di stazioni, «monumenti umani al progresso», posti in successione cronologica, nel testo di Alessia Ferrarini evidenzia la scelta dell'autrice di raccontare l'evoluzione del tema nella storia.

CAPITOLO II

LA STAZIONE LUOGO DI RAPPRESENTAZIONE DEI CARATTERI E DELLE DINAMICHE DELLA CITTÀ

2.1. Per una periodizzazione

Il modo di istituire un approccio al progetto delle infrastrutture si può considerare rivelatore, come si è cominciato a vedere, delle concezioni alla base della costruzione della città e del territorio.

In particolar modo ciò vale per le stazioni, tema urbano per eccellenza, alle quali pertiene la duplice natura di essere luoghi fisici ben circoscritti e ancorati ai contesti e punti nodali di circuiti reticolari appartenenti a territori ben più ampi di quelli riferibili alla scala della città. Il loro dimensionamento, la loro posizione, la loro configurazione spaziale, le logiche delle connessioni interne al circuito di cui sono la discretizzazione, testimoniano – oltre che inevitabilmente il gusto di un epoca, il suo "stile" – del concetto di spazio pubblico e più in generale delle regole di costruzione della città e del territorio ascrivibili al momento storico cui appartengono.

Se lo scopo di questo studio è quello di rintracciare le trasformazioni del ruolo della stazione all'interno della strutturazione della città e del territorio contemporanei, occorre mettere in luce gli aspetti della continuità come della discontinuità con il passato, vedendo la stazione dell'alta velocità come l'esito di complesse modificazioni che il tipo della stazione ha subito per adeguarsi alla complessità della città che cambia.

Non sembra fuor di luogo, quindi, proporre di tracciare almeno le principali linee di "evoluzione" del progetto della stazione. Questa – va però subito chiarito – non viene qui letto, come nella maggior parte dei contributi disponibili sull'argomento, come evoluzione stilistica: ma come progetto di architettura urbana che esprime un dinamico complesso di relazioni alla scala della architettura della città, con ciò chiamando in causa il "paesaggio", nella prospettiva degli interessi e dei significati in precedenza discussi, con un rinvio infine ad una problematica generale relativa ai rapporti di volta in volta messi in atto tra ambiente costruito e ambiente naturale.

Si è detto infatti che, al di là di ogni facile retorica sui temi della dissoluzione della città contemporanea, la dimensione geografica assunta dalle nostre urbanizzazioni invita la disciplina del progetto urbano al confronto con la dimensione territoriale, inducendola ad un possibile affinamento dei propri strumenti descrittivi e interpretativi.

Nel nostro caso il confronto con il paesaggio, in taluni casi in una dimensione di paesaggio del tutto rurale, avviene per una categoria infrastrutturale, quale la stazione, abituata a dialogare con parti molto strutturate, consolidate di città, determinando appunto un notevole spostamento dei confini del campo teorico che solitamente fa da sfondo all'analisi e al progetto della stazione. E di fatto, proprio a partire dall'aggiornamento della riflessione sul paesaggio di cui sopra si è detto, si rileva in svariati casi, come si avrà modo di vedere, la traduzione di nuove istanze in nuovi temi e spunti nella progettazione delle infrastrutture ferroviarie

In tale direzione è stato osservato come il progetto del territorio, nella forma degli "spazi aperti", costituisca una sorta di laboratorio progettuale, di "luogo" della messa a punto delle nuove idee progettuali della contemporaneità; di modo che il progetto degli spazi aperti sembra avere attualmente lo stesso compito assunto dalla maglia stradale in età moderna: tenere insieme le diverse parti della città, dandole forma e temperandone la frammentarietà[1]. In raltà il tema del confronto delle infrastrutture con il territorio, che oggi ha assunto tanta rilevanza, è stato spesso presente in molti studi teorici avvertiti, come in alcune elaborazioni progettuali che hanno cercato di rispondere all'urgenza dei temi posti dalla società industriale, che decretava – riecheggiando un'osservazione di Cacciari – la rottura irreparabile del rapporto della "buona forma della città" con la natura.

Ma ora è il momento di limitare decisamente una tematica tanto vasta rivolgendo l'indagine verso il tipo specifico, peraltro fondamentale, della stazione ferroviaria, indirizzandola innanzitutto, come annunciato, verso la ricostruzione dei suoi principali momenti evolutivi.

A tal fine deve essere messa alla prova una periodizzazione idonea a individuare le più consistenti esperienze di affinità e continuità, come di "rottura" e discontinuità, individuando diversi scenari e sequenze: con l'avvertenza – è sempre opportuno aggiungere – che anche le categorie all'uopo introdotte per una simile limitata classe di fenomeni obbediscono allo statuto che va considerato proprio di ogni concetto proprio del periodizzare, cioè alla loro natura interpretativa ed alla loro funzione ermeneutica.

---

[1] Mi riferisco in particolare ad un'interpretazione di B. SECCHI., *Prima Lezione di Urbanistica*, Roma–Bari, Laterza, 2000, pag. 159. Il progetto della città contemporanea sarebbe dunque legato a questo progetto di suolo in grado di costruire un orizzonte di senso per una città «inevitabilmente dispersa frammentaria, ed eterogenea», un progetto che spinge la ricerca architettonica e urbanistica verso due possibili direzioni complementari tra loro: «verso una nuova mossa elementarista e verso una nuova esplorazione di una forma della città che riesca nuovamente a chiarire i caratteri dei diversi materiali, la struttura materiale dei diversi frammenti, il loro grado di deformabilità sotto la pressione dei diversi attori e del tempo, le loro possibilità compositive».

Va aggiunto che gli scenari di periodizzazione qui assunti sono stati attinti ad un rilevante lavoro di periodizzazione sulla materia individuabile nella letteratura critica disponibile: chi scrive ha soltanto prescelto tra diverse possibili opzioni emergenti dall'esame di tale letteratura, provando a contribuire ad un loro approfondimento ed alla convalida di questa o quella ipotesi ricostruttiva. Il resoconto delle principali proposte di periodizzazione tenute presenti è offerto nel corso della trattazione che segue, nell'intenzione di non appesantire ancora la parte preliminare del discorso, di ordine teorico–metolodologico, rinviando ancora l'ingresso nella sua più viva materia.

In questa direzione è possibile evidenziare quattro scenari di riferimento, problematicamente considerabili come traduzioni di altrettanti modi di concepire il rapporto tra le infrastrutture e la costruzione della città e del territorio: il sorgere del tema urbano della stazione nell'Ottocento; la sua messa in discussione con il rifiuto (ma anche in alcuni casi la rivisitazione) del modello di città e delle teorie urbanistiche ottocentesche all'interno del Movimento Moderno; la sua "crisi" nel secondo dopoguerra, con il fenomeno preminente della "banalizzazione" del tipo; la rinnovata riappropriazione da parte del tipo della stazione della dimensione urbana nella condizione odierna della città contemporanea.

2.2 Nascita ed evoluzione del tema urbano della stazione nell'Ottocento.

Se nella genesi di ogni fenomeno si producono i suoi tratti costitutivi, di estremo interesse si rivela l'analisi dei caratteri originari del nuovo tipo di architettura con il quale abbiamo a che fare. Qui si tratta evidentemente di mettere in evidenza i punti salienti del rapporto tra stazione, nel suo primitivo strutturarsi come servizio, e la città, di cui costituisce motivo di ampliamento e ridisegno, ma anche simbolo dell'avanzamento tecnologico, del progresso industriale che ne cambierà, stravolgerà per sempre il volto.

La nascita del tipo della stazione e il suo ruolo tra città e territorio

Il tema nuovo della stazione sorge nell'Ottocento parallelamente alla nascita dei diversi tipi istituzionali di carattere pubblico il cui costituirsi è sollecitato dalla rivoluzione industriale: i grossi "contenitori" destinati alle esposizioni universali, e poi ancora i mercati, le banche, i grandi magazzini, tutte tipologie che, esprimendo un nuovo contenuto di città, ne sollecitano un ripensamento della sua struttura complessiva, della sua forma.

All'interno del furore demiurgico che complessivamente anima il secolo XIX, e che rende estendibile e soprattutto modificabile una città che prima si dava "immobile" all'interno delle antiche murazioni, l'impatto con la ferrovia è il primo fattore che si pone all'origine di un programma di adeguamento, stravolgendo assetti urbani consolidati, imponendo la risoluzione, in un arco di tempo molto ristretto, di notevoli problemi: la dislocazione delle attrezzature necessarie, il collegamento tra la stazione e il centro cittadino, la creazione di un quartiere che ne sancisca il nuovo ruolo dirompente come motore del dinamismo urbano[2].

La stazione inoltre, come si è visto, obbliga al confronto con il territorio, con l'ambiente naturale, che viene considerato – è stato detto – non più «un'entità immutabile da imitare per riproporne le virtù ma una fonte di risorse, da trasformare e sfruttare in senso costruttivo» [3]

D'altra parte, sebbene la stazione contribuisca a proiettare la città fuori dei confini usuali, la natura, seppur assoggettata all'uomo, è ancora uno spazio "altro"[4]

---

[2] Su ciò, per un quadro di assieme G. ZUCCONI, *La città dell'Ottocento*, Roma Bari, Laterza, 2001.

[3] M. FAGIOLI, *Il paesaggio come natura e architettura*, nel già cit. fascicolo dedicato al "Paesaggio", di "Aión", pag. 19,: «Tale scarto teorico tra imitazione–rappresentazione e mutazione–creazione del modello naturale, considerato il tratto caratterizzante il moderno rispetto a ciò che lo ha preceduto storicamente, acquista un significato particolare in architettura – dove il tema dell'imitazione della natura, e dell'aderenza alle sue leggi, è un tema classico della riflessione teorica –consentendo di qualificare l'architettura moderna come un fenomeno profondamente diverso, e strutturalmente antitetico rispetto a quella antica che su quella aderenza invece si fondava». È una prospettiva più che fondata nelle due linee generali, ma che andrebbe discussa per quanto riguarda la complicazione del rapporto architettura (e artificio, etc.)–natura già almeno nel Settecento.

[4] Con la rivoluzione industriale, che costringe, con l'esplosione demografica, all'abbattimento delle cinte murarie, la natura, «la prima natura» diventa tutta «seconda natura», natura antropizzata. E il giardino (già strappato alla sua dimensione di ortus conclusus e divenuto parco) diventa luogo attraverso il quale la città viene programmata nel suo sviluppo direzionale (si pensi a Parigi, al piano di Haussmann con la realizzazione del Bois de Boulogne etc.), già soggiacendo alle regole della speculazione edilizia, per il suo alto potere di valorizzazione dei suoli, o alla "vanità", nel senso di vuotezza del suo sfruttamento in termini di capitale turistico. Il giardino diventa figura salvifica (ma già mercificata) in una città divenuta "inferno".

Per una storia della città letta attraverso l'evoluzione del giardino e della concezione della natura (e viceversa) è interessante guardare agli scritti di L. PUPPI, *Contributo (in forma di dubbi) all'idea di giardino oggi*, e di D. LUCIANI, *Tra città e paesaggio: il giardino come mediazione*, nel volume collettaneo *Pensare il giardino*, a cura di P. Capone, P. Lanzara, M. Venturi Ferriolo, Milano, Guerini e Associati, 1992 (rispettivamente pagg. 19–34 e 41–45). Ma sono svariati i contributi, già soltanto un questo volume, che sarebbe possibile citare.

È interessante ad esempio a questo punto riannettere le considerazioni presentate a quelle sviluppate da F. BRUNETTI in uno scritto dal titolo *I concorsi per le stazioni fiorite indetti dal*

(l'opposizione tra città e campagna, mondo rurale e mondo urbano è ancora fortissima), uno spazio in certa misura incognito, sul quale l'introduzione della ferrovia contribuisce a fornire attraverso il viaggio in treno inedite prospettive5 e verso il quale la stazione si protende nella conquista di nuovi parti di città.

Come esemplare di questa condizione di perdita della dimensione chiusa, circoscritta della città (cui la ferrovia contribuisce in modo determinante), è interessante notare come l'obsolescenza delle mura, il loro abbandono, la loro demolizione, che segna in modo vistosamente simbolico il trapasso tra l'età moderna e quella contemporanea,[6] determineranno l'esigenza (o contribuiranno ad essa...) di reintrodurre, sotto forma di dazi e controlli fiscali, i confini, i limiti della

---

Touring Club Italiano, nel volume collettaneo, a cura di E. Godoli e A.I. Lima, *Architettura ferroviaria in Italia. Il Novecento*, Palermo, Dario Flaccovio Editore, 2004, pag. 333. All'interno di una disamina dei risultati, attraverso le relative fonti iconografiche, del concorso promosso dal TCI durante i primi decenni del 900, per l'allestimento di piccoli giardini da realizzarsi negli spazi limitrofi alle stazioni ferroviarie, l'autore mette in luce le ragioni della ricerca di questo accostamento del giardino agli spazi della stazione. Il giardino, oltre ad avere una presenza "risarcitoria" (degli spazi strappati alla natura), in quanto natura addomesticata dall'uomo secondo uno specifico "tema", rappresenta uno spazio simbolico di mediazione tra il paesaggio e il mondo artificiale della tecnica rappresentato dalla stazione e dall'infrastruttura ferroviaria. La stazione, luogo di filtro tra il territorio (la natura) e la città, è uno spazio di limite, che rappresenta i territori che collega. Lo spazio dei giardini delle stazioni dunque rappresenterebbe ad una scala ridotta simbolicamente i paesaggi, rendendoli conoscibili in forma sintetica «secondo tassonomie elettive che campionano ed accostano gli elementi locali naturali più significativi»: *ivi*, pag. 338.

[5] All'introduzione della ferrovia si deve la "scoperta", l'irruzione della dimensione cinematica nello spazio della quotidianità, che ha avuto nell'immaginario dell'epoca delle ripercussioni davvero inimmaginabili per l'uomo contemporaneo (immerso costantemente nel fluire delle cose), divenendo terreno fertile per le sperimentazioni delle avanguardie, con l'esito da tutti conosciuto (le sperimentazioni dei Futuristi e poi dei cubisti, le scomposizioni di De Stjil, le ricerche suprematiste, i primi fotogrammi dei fratelli Lumiere, etc.). In questo senso sono da leggere alcune pagine di Turri sul paesaggio industriale e più propriamente sull'esperienza del viaggiare in treno: E. TURRI, *Il paesaggio come teatro*, *op. cit.,* pagg. 114–117. L'esperienza del viaggio costringe il viaggiatore a divenire spettatore attraverso lo sguardo dal finestrino, contribuendo in un certo senso alla genesi del paesaggio stesso, in quanto per la prima la volta l'ambiente naturale è in opposizione ad un elemento artificiale che lo attraversa e diventa «teatro» attraverso lo sguardo di chi sa di appartenere ad una dimensione altra rispetto a quella naturale. Allo stesso tempo il viaggio in treno orienta lo sguardo in un certo modo, intercettando certi territori ed escludendone altri, introducendo per la prima volta la dimensione della frammentazione nella percezione dello spazio, che diverrà una delle più usate e in alcuni casi abusate categorie interpretative della condizione spaziale contemporanea.

[6] G. ZUCCONI, *La città dell'ottocento*, *op. cit.*, pag. 23.

città, come soglia virtuale tra un mondo rurale e un mondo urbano entro cui far vigere le norme e dunque il "mondo" cittadino.

Così, osserva Paola Pucci, «rappresentando quel nodo attraverso il quale la città si inscrive in una vasta rete di relazioni, la stazione concorre a modificare l'equilibrio dei ruoli: il centro urbano, fino ad allora luogo di scambio locale definito grazie ad un'area rurale stabile, diventa maglia di un insieme produttivo ormai delocalizzato di uno scambio senza frontiere».

La stazione si conferma, dunque, un tema architettonico, ma anche urbano e territoriale: «da un lato essa appartiene alla rete di relazioni, ad una nuova temporalità, dall'altro, in quanto infrastruttura che partecipa al sistema monumentale della città, si carica di un valore simbolico che andrà a tradursi in scelte morfotipologiche di volta in volta appropriate ad esprimere l'importanza della località servita».[7] In tal modo, esteriormente, la stazione è un edificio architettonico dai caratteri monumentali, che si mostra, all'interno della rassicurante cornice borghese, come "pezzo speciale", come vedremo in seguito, nella parte dello studio dedicata all'esame dei suoi requisiti tipologici e linguistici.

La ferrovia come strumento di progetto centralistico o policentrico per la città ottocentesca

All'interno delle strategie di pianificazione della città nei suoi rinnovati rapporti con il territorio che lo circonda, la stazione assume, al pari delle altre infrastrutture, sin dal suo primitivo strutturarsi, un ruolo essenziale ai suoi sviluppi futuri, osservabile nei diversi piani urbanistici per le città capitali, che non sembra superfluo tentare, almeno parzialmente, di esplorare.

Delle immense capacità delle linee ferrate di favorire economicamente le città connesse dalle reti appare già lucidamente consapevole Carlo Cattaneo[8] che

---

7 P. PUCCI, *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Franco Angeli/Urbanistica, Milano, 1996., pag 61.

[8] Le modernissime concezioni del Cattaneo in campo "urbanistico" sono messe in evidenza da L. AMBROSOLI, nello scritto *Cattaneo e i problemi del territorio*, in AA.VV., *L'Opera e l'eredità di Carlo Cattaneo*, a cura di G. Lacaita, vol. 1 , Bologna, Il Mulino, pagg. 37–81. Cattaneo, all'interno di una concezione del territorio come «stato morfologico dell'ambiente antropogeografico», sostenne la necessità, soltanto molto tempo dopo faticosamente recepita negli indirizzi di pianificazione, di considerare la natura dei luoghi nella interrelazione complessa dei suoi molteplici fattori, come stato imprescindibile e punto di partenza di qualsivoglia pianificazione. Così la progettazione della linea ferrata, che deve congiungere Venezia a Milano, non può prescindere dal considerare la consistente ricchezza e molteplicità dei diversi centri cittadini di Brescia, Verona Vicenza e Padova (definiti dall'autore «centri di gravità»), ovvero il carattere del

auspicava una connessione tra Milano, Brescia, Padova, Verona, Venezia e Vicenza nell'ottica dell'attuazione di un progetto "confederale", di una "Città Policentrica".

Questo progetto si sarebbe dovuto attuare attraverso una rete i cui nodi, le cui stazioni ferroviarie avrebbero dovuto attestarsi non ai margini delle città, in tangenza con i centri cittadini (come di fatto sempre avvenne), ma nelle piazze centrali, perché simboliche, delle rispettive città (piazza San Marco per Venezia, piazza del Duomo per Milano).

Questo avrebbe promosso «la riarticolazione con il centro–città, dove la vita civile si manifestava con la massima intensità in tutte le sue molteplici forme e vi erano ospitate le maggiori istituzioni, perché solo qui l'innesto delle nuove relazioni avrebbe conseguito gli sviluppi più potenti. [...] In entrambi i progetti l'accessibilità investe direttamente gli ambiti centrali, dove le architetture antiche testimoniano di gravitazioni assai più ampie di quelle urbane, e ne forza gli assetti consolidati per predisporli a nuovi ruoli»[9] .

La rete ferroviaria, concepita come una armatura territoriale dinamica, avrebbe dovuto reinterpretare gli storici policentrismi padani, mentre, al contrario, prevalse un disegno dei territori gerarchico e centralistico. Le ferrovie «che andavano configurando una triangolazione sempre più fitta con le città poste nei nodi in ruoli di capoluoghi di circoscrizioni amministrative» furono fatte passare tangenti ai centri storici, «come era stato per le cittadelle militari rispetto alle piazzaforti, quasi a presidiare l'accesso alle città, piuttosto che a facilitarlo».

Al contrario, così come ha osservato anche Paola Pucci, richiamando in proposito note indicazioni del Pôete, che sottolinea la coincidenza della nascita dell'urbanistica moderna con la trasformazione della ferrovia da sistema di connessione punto a punto in sistema pluriarticolato reticolare, la stazione viene sfruttata al suo sorgere come fattore di concentrazione delle risorse e di centralizzazione politico–economica e sociale, più che come fattore di decentramento.

È quanto avverrà anche per i progetti di Vienna (Wagner) e Parigi (Haussmann), che tendono solo apparentemente a creare, come osserva acutamente Aymonino, attraverso la combinazione di strade viarie e ferrate, con le relative stazioni, una struttura urbana policentrica. «La città industriale capitalistica diviene policentrica

---

territorio nelle sue condizioni storiche che si esprime ed è leggibile attraverso la sua forma materiale. Un'analoga attenzione ai valori storici depositati nella forma materiale dei luoghi è ravvisabile, ad esempio, nel pensiero di un altro borghese illuminato, il Villari, il quale (come riportato da C. DE SETA, *Napoli*, Roma–Bari, Laterza, 1991, pag. 266) avvertì dei pericoli di perdita di identità a cui sarebbe andata incontro Napoli in seguito allo sventramento (che attraverso il "Rettifilo" ricollegava la città alla stazione ferroviaria).

[9] A. ACUTO, *Introduzione* a P. VENTURA, *op. cit.*, pag. 10–11.

proprio nell'esempio parigino, per la forma nuova che viene data alle mutate dimensioni della città: infatti la localizzazione delle principali attrezzature politiche, amministrative e culturali trasforma queste, con i boulevards che le congiungono ponendole in relazione, in punti di riferimento dell'intero sistema spaziale. Ma essa è policentrica solo per chi la può usare in tutti i suoi parametri; perché nel momento stesso in cui si realizza in un sistema compiuto, dialetticamente tale sistema ritorna ad essere monocentrico rispetto alla dimensione vera, reale, che la metropoli ha assunto nel frattempo con la presenza di una periferia sempre più densa e ignorata». [10]

Tra Ottocento e Novecento, la città si espande ancora per addizione, orientando il suo sviluppo sul tracciato delle grosse strade di comunicazione, diffondendosi sul territorio attraverso l'occupazione di ampie porzioni di territorio al di fuori delle antiche murazioni in una dimensione di contiguità – continuità con i tessuti storici.

Ma la città esprime prima di tutto una necessità di miglioramento del collegamento e dei sistemi di percorrenza interni.[11] La dimensione degli interventi nella città ottocentesca è bilanciata sulla necessità di connettere, attraverso grosse arterie di collegamento, (i boulevard, i rettifili, la gran via, etc.), spesso nella forma di sventramenti dei tessuti storici, determinati punti della città, considerati vitali, la cui importanza viene esaltata dalla stessa dimensione scenografica ad hoc creata. Ma, sebbene tali sventramenti e tali arterie di collegamento, colleghino tra loro punti nevralgici e importanti preesistenze monumentali, vecchi e nuovi poli della città (come appunto le stazioni), è la dimensione del collegamento e del percorso a prevalere sull'emergenza architettonica.

Esempi di città tra modello policentrico e vocazioni centralistiche

Alla fine del XIX secolo il progetto della stazione e dei suoi collegamenti reticolari, assume, come si diceva, un ruolo centrale in molti piani urbanistici, divenendo, insieme ad una rinnovata concezione degli assi urbani stradali, il fulcro della politica di rinnovo, di ridisegno della grande città industriale. Pare opportuno richiamare almeno gli esempi di Vienna, Parigi, Barcellona.

Vienna

Nel suo piano di ampliamento del 1893 Otto Wagner propone per Vienna un'espansione policentrica modulare da realizzare attraverso una serie di distretti

[10] A. AYMONINO, *Origini e sviluppo della città moderna*, Venezia, Marsilio, 2003, pag. 40.

[11] G. ZUCCONI, *La città dell'Ottocento*, *op. cit.*, pag. 69.

urbani, pianificati «in termini di succursali urbane semiautonome con una popolazione di cento, centocinquantamila unità. Ciascuna avrebbe fruito delle sue "sedi di lavoro", dei suoi immobili residenziali affacciati o adiacenti a una piazza sistemata a verde e del suo "punto areato", ossia una vasta superficie spaziale d'impronta marcatamente formale, ove sarebbero sorti gli edifici a destinazione pubblica o culturale». [12]

Tale piano si rese possibile grazie ad una serie di «arterie radiali, sia ferroviarie che stradali, che, dipartendosi dal centro indicavano le direzioni di espansione urbana. Così quando fosse venuto il tempo le nuove "sotto–città" si sarebbero aggiunte alle maglie di questa rete».

Alla prospettiva pedonale, tesa a restituire l'elemento pittoresco e di varietà alla città, utilizzata da Sitte per la composizione urbanistica, Wagner sostituisce totalmente la prospettiva veicolare. «Wagner, prendendo le mosse dall'affermazione prettamente borghese della tecnologia moderna, scelse quale essenza del proprio credo urbanistico–architettonico proprio ciò che della Ringstrasse Sitte aborriva: ossia il primato dinamico della strada [...] Per lui la piazza serviva come meta, come punto finale della strada che assegna direzione e orientamento ai suoi utenti». [13]

Nel piano di Wagner si riscontrano già due princìpi importanti che verranno ritrovati in seguito: un utilizzo della strada come forte elemento connettivo e funzionale ad un suo percorrimento veicolare (non più pedonale), ed un utilizzo della ferrovia come strumento interconnettivo vitale al funzionamento della città, che si esplica in una serie di stazioni concepite come emergenze monumentali. Infatti ciò che dell'approccio di Wagner appare convenzionale è appunto il ricorso ad una monumentalità urbana "liberal–borghese" che sarà di lì a poco aborrita. Ma al contrario, ciò che ancora deve essere sottolineato (perché degno di implicazioni proprio per la stessa disciplina del progetto urbano) nell'approccio progettuale di tali stazioni, è la capacità, come osserva Massimo del Vecchio[14], di connettere,

---

[12] C. E. SCHORSKE, *Vienna fin de siècle, la culla della cultura mitteleuropea*, Milano, Bompiani, 1981 (ed. originaria 1961), pag. 92.

[13] *Ivi*, pag. 92.

[14] M. DEL VECCHIO, *La metropolitana di Vienna: arte e tecnica nella progettazione urbana*, nel già cit. volume, *La stazione e la città, riferimenti storici e proposte per Roma*, pag. 9.

Si ribadisce qui l'interesse stretto che il tema della "metropolitana" riveste nel nostro argomento, dalla cui trattazione doveva di necessità essere escluso, ma con "rinvii" che andranno esaminati in altra sede. Un punto essenziale riguarda naturalmente la collocazione per lo più sotterranea delle stazioni delle metropolitane, il rapporto tra collocazione sotterranea e in superficie delle reti, il trattamento delle sezioni in superficie (con i caratteri peculiari o meno di tali infrastrutture), la "rappresentazione esterna" delle stazioni delle metropolitane, con i tipi architettonici all'uopo istituiti (il "chiosco", etc.), con cui si confonteranno anche "stilemi" delle stazioni dell'alta velocità, il valore simbolico attribuito alle lor funzioni di spazio pubblico. Da

anche nei progetti di grande portata, la dimensione architettonica a quella urbanistica, secondo un principio «di prolungamento», di naturale estensione della prima nella seconda.

Parigi

Un analogo capovolgimento di prospettiva nella valutazione della "strada", che agisce sinergicamente con le nuove stazioni poste nel cuore del centro cittadino, è riscontrabile nella trasformazione haussmanniana di Parigi (1853–1870), tanto improntata a criteri di razionalizzazione del traffico.[15]

«Facilitare l'afflusso e il deflusso dalle stazioni ferroviarie per mezzo di linee di penetrazione che portino i viaggiatori direttamente ai centri commerciali e di svago, e che evitino ritardo, congestione ed accidenti» questo figurava tra i diversi scopi, «princìpi» che animarono Haussmann a compiere la serie di sventramenti necessari a realizzare il sistema radiale dei grossi boulevard urbani (oltre al più evocato tra tutti, quello di liberare la Parigi napoleonica dal pericolo di sommosse e barricate) [16].

Così il nuovo boulevard de Sébastopol, ebbe il suo fulcro visuale nella Gare de L'Est, ma altrettanti boulevard furono creati per servire, la Gare du Nord, la Gare Montparnasse, la Gare D'Austerlitz, e la Gare de Lyon, in un moderno piano complessivo di razionalizzazione del traffico urbano. Anche in questo caso il boulevard, così come il sistema viario pensato da Wagner per Vienna, viene progettato non più per il pedone, per il *promeneur*, bensì per disimpegnare e servire una città industriale, alla quale serve – come mette in luce Giedon[17] – «la strada

---

quest'ultimo punto di vista, basta pensare alla straordinaria monumentalità assegnata nella Unione Sovietica in età stalinista agli spazi pubblici sotterrnaei (a Mosca, all'allora Leningrado) attraversati da masse anonime delle quali proprio l'anonimato esprimeva la virtù massima dell'"eroismo quotidiano" del lavoro collettivo. Per tale ragione la monumentalità e ricchezza delle stazioni delle metropolitane doveva soverchiare quella delle tradizionali stazioni ferroviarie.

[15] A. AYMONINO, *op. cit.*, pag. 39, riferisce sul piano haussmanniano un giudizio di segno opposto (mutuato dal Lavedan) proprio a proposito della risoluzione dei problemi di trasporto, giudicata negativa (perché miope circa le necessità connettive che sarebbero in seguito maturate) in particolare sui rapporti fra le varie stazioni ferroviarie e i mercati.

[16] A conferma di questa tesi basti notare che i tre momenti successivi in cui si prevedeva fossero realizzate queste trasformazioni prendevano il nome significativo di réseau, rete, in aperta analogia alla funzione circolatoria già da allora associata alla parola.

[17] S. GIEDON, *Spazio, tempo e architettura*, Milano, Hoepli, pag. 663.

senza fine, la strada che si estende oltre l'ambito dell'occhio». La stazione in ogni caso è parte integrante e inalienabile della strada.[18]

Barcellona

Tra i progetti di ampliamento delle grosse città europee, realizzati con una spiccata attenzione al ruolo delle infrastrutture e solo recentemente riabilitati dalla cultura urbanistica, figura il progetto di Ildefonso Cerdá per Barcellona. Nella sua *Teoria generale dell'urbanizzazione*, si coglie un'attenzione forte ai problemi della risoluzione del traffico e di connessione della grande città industriale da attuarsi attraverso la ferrovia che «è l'infrastruttura cui si punta per dare un nuovo assetto alle comunicazioni e alle relazioni spaziali, anche nei centri urbani. Cerdá afferma con decisione: "domani la ferrovia oltrepasserà la porte dell'urbe"»[19].

Stazione e struttura della città

Ai suoi albori – tra il 1830 e il 1840 – la stazione viene collocata piuttosto fuori dai centri urbani abitati, vicina ai nascenti centri industriali, cosa che ne condiziona l'aspetto formale fortemente determinato dalle necessità funzionali, così come le logiche di localizzazione e la determinazione dell'andamento dei tracciati rispondono a scelte di carattere economico e obbediscono a vincoli di natura tecnico – strutturale. In un secondo momento, invece, essa non viene più posta in periferia presso i grossi centri industriali, ma ai margini delle città presso le mura difensive, punto focale, secondo i canoni dell'edilizia e urbanistica ottocentesca, dei nuovi viali (spesso alberati e delimitati da imponenti cortine) che confluiscono nella vasta piazza su cui si attesta l'edificio dei viaggiatori.

In ogni caso il posizionamento della stazione è deciso dalla «sintesi di ordini opposti d'esigenze», quali quelle orografiche e di funzionamento dell'esercizio, ma soprattutto dalla preminenza della loro interpretazione e valutazione nelle diverse ottiche e opzioni proprie dell'"ingegnere ferroviario" (o della società ferroviaria) e

[18] Basti pensare all'episodio riferito nel testo di S. PARISSIEN, *Station to station*, London, Phaidon, 1997, secondo cui il barone Haussmann cercò di interrompere i lavori della Gare du Nord (Hittorf, 1866) circa alla metà del loro svolgimento, in quanto desiderava che la stazione si aprisse su uno spazio pubblico di maggior ampiezza.

[19] R. PAVIA, nel cit. contributo apparso nel volume collettaneo *Territori e spazi delle infrastrutture*, pag. 30.

dell'"urbanista" (e in linea di massima della comunità locale le cui istanze egli esprime), come documentatamente avverte Paolo Ventura.[20]

La stazione ha dunque il compito arduo di ridisegnare la città proprio nell'area incerta dei suoi confini, proiettandola nel territorio e tracciando le linee di sviluppo della sua espansione.

In alcuni casi il posizionamento non centrale, anzi piuttosto defilato della stazione, condiziona le future espansioni della città, con la creazione di un nucleo sussidiario della città attorno allo scalo (come nel caso di alcune città italiane appenniniche), oppure con la saturazione progressiva delle aree comprese tra il nucleo consolidato della città e la stazione (come nel caso di Nizza il cui nuovo quartiere, a vocazione turistico–balneare si svilupperà totalmente nell'area compresa tra la stazione ferroviaria e la spiaggia ad ovest della città storica).[21]

Nella maggior parte dei casi la stazione si trova però in posizione tangente rispetto al nucleo consolidato della città, risultando collocata a poche centinaia di metri dalla piazza e dalle strade principali della città storica, verso la quale

---

[20] «Rivestono principale importanza i requisiti del tracciato della linea, che dipendono strettamente dall'orografia, e quelli in generale del funzionamento dell'esercizio, sicché la stazione assume per esempio la tipologia di testa per le stazioni estreme e di passaggio per le intermedie. In secondo luogo giocano i requisiti di buon collegamento con il centro cittadino, sicché la stazione viene collocata accanto o in prossimità di vie di comunicazione preesistenti col centro, dunque in prossimità di "varchi" nelle preesistenti mura storiche. Ritroviamo le due classi d'esigenze nella diversa prospettiva dell'ingegnere ferroviario (della società ferroviaria) e dell'urbanista (e della comunità locale).
Il punto di vista dell'ingegnere ferroviario ha motivato collocazioni strettamente funzionali al servizio e soluzioni flessibili (con grandi spazi di riserva per ulteriori sviluppi degli impianti), contrastando di regola le stazioni di testa per i noti maggiori costi d'esercizio. Il punto di vista dell'urbanista ha propeso alternativamente per l'allontanamento della stazione dalla città per la difficile compatibilità della ferrovia, oppure, nell'intento di servire il massimo di popolazione, per la collocazione delle stazioni in prossimità del centro urbano, secondo la tipologia di testa, o sotterranee, con compressione dei fasci ferroviari e complesse opere per minimizzare l'impatto ambientale. In generale possiamo assumere che i rapporti di forza tra le compagnie ferroviarie e le comunità urbane hanno determinato di volta in volta il prevalere delle relative istanze tecniche». Cfr. P. VENTURA, *Città e Stazione Ferroviaria*, Firenze, Firenze University Press, 2004, pag 52–53. L'autore sembra interessato a riunire in questo testo, in modo piuttosto sintetico, i diversi approcci, le diverse prospettive attraverso i quali si è soliti indagare il tema della stazione. Il tema è dunque trattato dal punto di vista urbanistico, attraverso l'evidenziazione dei rapporti funzionali e posizionali tra stazione e città nel loro diverso strutturarsi nel tempo, e dal punto di vista dell'architettura, attraverso la narrazione dell'evoluzione stilistica del manufatto stazione svolta. avvalendosi della nutrita letteratura critica (mentre manca un attenzione peculiare alla dimensione "intermedia" del progetto di architettura indagato come progetto urbano).

[21] G. ZUCCONI,, *La città dell'Ottocento*, *op. cit.*, pagg. 141–142.

solitamente si “apre” con un piazzale e con un “viale”. Tale condizione morfologica fa sì che la stazione assuma una funzione “terminale” entro una sequenza spaziale che dialetticamente si diparte dal centro della città per riconvergervi, funzione che si accompagna a caratteri dell’impianto tipologico (dalla disposizione della piazza o del piazzale, alla facciata, alle articolazioni della quinta, etc.) che derivano invece piuttosto da istanze di “rappresentatività” di tale nuova forma di spazio pubblico. [22]

Quanto al piazzale, configurato inizialmente come un’area dalle vaste proporzioni, piuttosto sgombra e di carattere pedonale, con il trasformarsi della società in società di massa, con l’aumentare esponenziale del traffico, diverrà una delle aree più caotiche della città, punto di raccordo di tutti i sistemi di trasporto;[23] questi avranno in tale area i loro capolinea, mentre, solo dopo lente trasformazioni, agli inizi del Novecento, si avvertirà l’importanza delle stazioni da un punto di vista urbanistico, e si parlerà correntemente di “quartiere della stazione”, cercando per la

---

[22] È quanto testimonia, tra le altre, la ricerca, già esaminata nel saggio di “bibliografia ragionata” condotta dal Centro Studi OIKOS per le stazioni medie dell’Emilia Romagna. La richiamata «condizione morfologica fa sì che in tutti questi casi, sul ”fronte–città”, la stazione assuma la connotazione di un “margine” invalicabile; lo stesso viale e il piazzale che inquadra l’edificio viaggiatori, rappresentano il “termine” di una sequenza spaziale e di percorsi che ha il proprio luogo di convergenza nel centro della città storica. Il fabbricato viaggiatori è parte di un fronte edilizio più o meno continuo che comprende altri edifici con funzioni diverse ma sempre strettamente legate alla ferrovia (uffici e servizi postali, alloggi e dopolavoro ferrovieri, depositi, servizi accessori) che, soprattutto nel caso di città di medie dimensioni, rappresenta un vero e proprio margine urbano, che rafforza l’effetto barriera della ferrovia». E ancora: «nel suo impianto tipologico, il fabbricato riflette inevitabilmente l’assialità e la simmetria di uno schema compositivo che, dal disegno del piazzale fino a quello dell’edificio, è tutto centrato sulla grande hall degli arrivi e delle partenze; mentre sui due lati, le ali destinate prevalentemente ai servizi, agli uffici e ai locali tecnici, definiscono una quinta edilizia più dimessa e meno permeabile. [...] Se la qualità architettonica è molto variabile, la facciata ”urbana” esprime quasi ovunque un’intenzione di ”rappresentatività”, attribuendo in alcuni casi alla stazione una configurazione di ”palazzo” pubblico che trova riscontro anche nella composizione urbana del ”viale” e del ”piazzale”». Cfr. *op. cit.*, pagg. 89–93.

[23] Pier Paola Penzo – P.P. PENZO, *Il traffico del ferro e della gomma: nuovi aspetti del piazzale delle stazioni (1900–1940)* in *Architettura ferroviaria in Italia. Il Novecento*, *op cit.*, pag. 317 – descrive il problema del coordinamento del traffico all’interno del piazzale che determinerà il mutare del tipo stesso della stazione nella forma dei grossi spazi porticati delle gallerie aperte (che con il tempo si tramuteranno nei grossi spazi coperti dall’aggetto delle pensiline), create per favorire l’interscambio tra carrozze e auto e il mondo ferroviario del treno. Lo spazio pubblico del piazzale viene dunque “esteso” alla stazione che ne ingloba una parte.

sua progettazione un coordinamento tra gli strumenti urbanistici e quelli delle diverse società ferroviarie.[24]

Il tipo della stazione quale "Porta urbana"

La stazione, occasione di nuove modalità delle forme della città, è descritta in quasi tutta la letteratura critica come "Nuova Porta" della città, definizione una cui oggettivazione forte è immediatamente esemplificabile nella Euston Station a Londra (1835–1839) di Philph Hardwick e Robert Sthepenson. La stazione qui è infatti risolta attraverso il tema dell'arco di trionfo, che rappresenta con grande forza iconografica il ruolo di "porta urbana" che gli architetti cercano di restituire alla stazione attraverso forme prese in prestito dalla storia. Il grande arco di trionfo sembra aprire così una prospettiva all'infinito verso il territorio da catturare alla dimensione urbana della città.

Un'attenzione analoga è ravvisabile nella "Station de Chemin de Fer de La Belgique" costruita a Parigi da Edouard Renaud. Come appare chiaro anche dalla veduta prospettica, alcuni tra i diversi fabbricati, qui cinti all'interno di una cortina muraria, dotata di una grande porta monumentale, seguono l'andamento dei binari, mentre gli altri sono disposti simmetricamente rispetto ai primi in modo tale da creare un vasto isolato, che stabilisce connessioni fortissime con il resto della città di cui diventa punto focale dei numerosi viali prospetticamente orientati. La prefigurazione della dimensione territoriale della città appare allo stesso tempo evidente nella stessa rappresentazione prospettica dove la nuova stazione appare inquadrata, con una vista dell'alto, non solo all'interno dello spazio più propriamente urbano, ma anche all'interno dell'insieme vasto delle emergenze morfologiche.

Se nella più parte della letteratura critica la stazione è descritta come "porta" urbana, non manca chi invece in una prospettiva interessante di ricerca, mette in luce come in molte prefigurazioni progettuali, come in quelle, già esaminate a proposito del ruolo della stazione come motore della pianificazione strategica della città, del progetto di Cattaneo, la stazione venga pensata come "Stazione Centrale" in ordine alla realizzazione di un progetto di città policentrica.[25]

La stazione come tassello, materiale di costruzione, della città ottocentesca

24 Su ciò si veda ancora l'appena citato lavoro di Pier Paola Penzo.

25 Così, ad esempio, Antonio Acuto nell'*Introduzione* sopra citata.

La stazione ottocentesca nei suoi esempi più maturi è stata capace di creare abbastanza indistintamente in tutte le città in cui si è inserita quartieri omologhi dal punto di vista della strutturazione dello spazio, della configurazione dell'impianto stradale, degli spazi pubblici aperti ad essa connessi e dell'edilizia residenziale strutturata nella forma di grossi blocchi occupanti un intero isolato.

Le stazioni tardo–ottocentesche proprio per la loro apparizione simultanea (oltre per il fatto naturalmente di essere punti terminali di una rete tecnica che ne vincola, rendendole omologhe, le caratteristiche strutturali e funzionali), in un periodo caratterizzato da un forte eclettismo e proprio per questo da una forte omologia nella sostanza del linguaggio (i progettisti tra l'altro influenzandosi reciprocamente tra loro), in tutte le grosse città europee presentano caratteri considerevolmente uniformi.

La sostanziale uniformità dei "quartieri" delle stazioni, e delle stazioni stesse, è inoltre dovuta ad una condizione più generale che riguarda lo strutturarsi stesso della città ottocentesca. Questa è una città in cui appare formalmente compiuto il processo, instauratosi a partire dal Rinascimento, così ben descritto da Secchi, di composizione della città attraverso grandi materiali urbani elementari altamente ripetibili e dotati «di grande stabilità formale e dimensionale e componibili entro disegni più vasti nei quali assumono rilievo solo alcuni punti eccezionali di snodo, alcuni monumenti. [...] Gli elementi di questo nuovo linguaggio urbano, che cerca di contrapporsi alla frammentarietà e all'accostamento parattatico della città medioevale, sono, lungo tutta la modernità, il tracciato, caratterizzante il vuoto prospettico e, in posizione strategica, la dislocazione di "complessi edilizi emergenti" e caratterizzati»[26].

All'interno dunque dello spazio «codificato e ridotto», descritto da Secchi, che pervade di sé, nel pastiche eclettico, tutta la dimensione urbana, rappresentando «un'idea di ordine dello spazio fisico, economico, sociale e delle idee», la stazione è appunto luogo monumentale, pezzo speciale, ma non esente da specifiche e anch'esse tipizzate regole di costruzione.

In effetti la stazione, nell'Ottocento, al momento del suo primo configurarsi come "tipo" esprime al pari delle altre tipologie edilizie istituzionali, da un punto di vista del ruolo urbano, il suo ruolo di architettura che crea la cornice nella quale la società vive, una cornice particolarmente omogenea, espressione di una società che «confina le libertà individuali nella sfera del privato» e che gli «edifici speciali» contribuiscono a qualificare con la specificità delle loro funzioni.[27]

---

[26] Bernardo Secchi, *Prima Lezione di Urbanistica*, *op. cit.*, lavoro di cui vanno tenute presenti tutte le pagg. 57– 73.

[27] R. MONEO, *"Il luogo" dell'architettura*, in AA.VV, *Forme e pensiero del moderno*, a cura di F. Rella, Milano, Feltrinelli, 1989, pagg. 50–51.

Si tratta, come osserva con semplicità Moneo, di una città che rappresenta una società in cui la classe dominante ancora «sogna una società egualitaria presieduta dall'eguaglianza dei diritti individuali» e in cui l'architettura è la cornice nella quale la società vive. È una città che si dà ancora nell'unità, come racconto,[28], nella dimensione dell'attraversamento, del percorso, e che viene realizzata su un telaio di opere pubbliche e infrastrutturale in grado di funzionare come strumenti di comunicazione e rappresentazione. Questa condizione verrà di lì a poco travolta per sempre dal crescere fuori misura della città, che si darà come "Metropoli", e di cui la stazione contribuirà a rappresentare simbolicamente la condizione di «rottura della buona forma».

Caso emblematico della situazione sopra descritta può essere considerata la stazione di Marsiglia, edificio urbano reso fortemente monumentale dalla sequenza spaziale che lo annuncia sin da lontano attraverso un grande scalone esterno ornato da statue, rendendolo una quinta urbana, un controaltare della parte storica della città.

Posta in posizione sopraelevata e connessa da un grande boulevard in salita alla città storica, la stazione si trova al termine di questa sequenza spaziale. Lo scalone monumentale risolve quello che dovette essere sentito dai progettisti come un problema. Tipologicamente infatti la stazione è risolta con il classico schema della stazione di testa, la cui sala di copertura voltata dei binari in ferro e vetro è collegata, attraverso una galleria trasversale aperta come un *passage* sui fronti laterali della stazione, al grande atrio degli arrivi e delle partenze, a cui si accede dal prospetto principale. Il fatto che i binari del treno si trovassero in posizione ortogonale (oltre che sopraelevata) rispetto al principale asse di collegamento con la città storica rendeva di fatto principale il fronte laterale (secondario) della stazione, cosa che viene risolta dai progettisti enfatizzando lo scalone monumentale, attribuendo di fatto, attraverso l'accentuazione dello scalone e dei suoi attributi fondamentali, alla facciata secondaria della stazione l'enfasi altrimenti mancante. La stazione è dunque parte integrante del congegno spaziale della città, del suo sistema delle percorrenze, è episodio monumentale pienamente inscritto nel "racconto" ottocentesco della città.

L'evoluzione del tipo della stazione ottocentesca

---

[28] Rosario Pavia (in *Territori e spazi delle infrastrutture*, *op. cit.*, pag. 41–42), istruendo un parallelo tra il grande romanzo ottocentesco (Balzac, Zolà) e la città, descrive il racconto come la dimensione peculiare alla grande città tra fine ottocento e primo novecento.

Al primo costituirsi come tipo, le stazioni sono semplici costruzioni di civile abitazione poste parallelamente ai lati dei binari, intorno a due componenti principali, la sala viaggiatori e la galleria dei treni: che già presentano un carattere che resterà immutato nell'evoluzione tipologica della stazione, l'essere degli spazi di sosta e transito coperti, una sorta di estensione dello spazio collettivo urbano allo spazio architettonico dell'edificio

Ma assai presto (già tra il 1830 e il 1840) si registra la nascita di un vero e proprio modello. I progettisti ricercano infatti una forma conclusa che racchiuda tutte le funzioni proprie della stazione ricorrendo a forme prese in prestito dalla storia: l'arco di trionfo, la cattedrale, il palazzo civico dei municipi scandinavi, le terme romane. In tutte le realizzazioni il minimo comune denominatore è la volontà di attribuire alla facciata un ruolo monumentale, nascondendo e negando con l'architettura della pietra decorata, secondo il gusto storicista, in stile, il mondo tecnologico e funzionale legato alla dimensione tecnica del trasporto espressa invece all'interno attraverso l'ingegneria della ghisa, del ferro e del vetro.

Nella stazione ottocentesca si verifica così la coesistenza tra un universo rappresentativo legato alla natura strutturale della stazione (al suo essere una macchina consentente il viaggio, il movimento), che richiede ai progettisti inedite e anche soggettive espressioni linguistiche, e un universo rappresentativo legato al suo essere un'architettura urbana, una delle cellule di costruzione di quella "cornice uniforme" della città descritta da Secchi e da Moneo.

Questo avviene nell'elaborazione di un "tipo"[29] configurato verso il contesto urbano come un "palazzo di città", che occupa un intero isolato, e che esibisce, negli esempi più maturi, diversi fronti autonomamente definiti per creare differenziati ambiti urbani, mentre l'universo rappresentativo legato "alla natura

[29] Nel trattare l'argomento tengo presente diversi lavori storiografici, la maggior parte dei quali individua tre stagioni principali nella progettazione delle stazioni ferroviarie. Così lo studio di D. NOTARNICOLA e F. POUPARDIN, *Un siècle d'architecture ferroviaire: le bâtiment voyageur comme espace de représentation urbain des chemins de fer de 1837 à 1937* , in "Revue d'Histoire des chemins de fer", nn 5–6, automne–printemps 1991–1992, pp. 91–126, propone ad es. una suddivisione della storia del tipo dell'edificio ferroviario in tre tappe fondamentali: una prima stagione in cui le forme della stazione, con estrema semplicità, traducono l'appartenenza del manufatto ferroviario al mondo tecnico e al mondo della città; una seconda stagione connotata da un'architettura monumentale, dell' "eccesso"; una terza stagione, caratterizzata da un'estrema povertà formale, in cui l'edificio ferroviario esprime la propria appartenenza esclusivamente ad un universo funzionale, negando il proprio ruolo di luogo pubblico strutturante lo spazio della città. Lo studio di Cristiana Mazzoni (C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001), al quale più strettamente mi riferisco, ripercorre invece più in dettaglio l'evoluzione del tipo della stazione ripartendo la suddivisione esposta in ulteriori tappe, individuandone ben sette, a partire dal periodo degli "albori" fino ai giorni nostri.

funzionale e strutturale della stazione" appare relegato in secondo piano, nascosto alla città.

È dal 1850 al 1880 che la stazione – sia simbolicamente che funzionalmente – assume importanza sempre crescente, venendo a caratterizzare interi quartieri; fulcro della vita cittadina, in tutte le città europee con differenti fisionomie, viene ad assumere definitivamente la configurazione di un nuovo palazzo di città. Entro tale configurazione è possibile poi individuare diversi modelli, riferibili ad esperienze relative a diverse aree nazionali.

In tal senso è dato ad esempio di parlare di un "modello inglese". Infatti in Inghilterra, nelle maggiori realizzazioni londinesi, la stazione diviene un grande palazzo di rappresentanza che in testata ospita un albergo (si pensi alla stazione di Saint Pancras) nell'area sovrastante il fabbricato viaggiatori, sempre offrendo alla città un linguaggio legato a rapporti e simboli tradizionali, dietro il quale si cela invece l'architettura più propriamente ferroviaria del ferro e del vetro che presenta per i progettisti gli stimoli più nuovi ed interessanti.

In Germania, invece, il principio compositivo è strutturalmente diverso, consentendo appunto di parlare di un "modello tedesco". Le stazioni sono organizzate in pianta come la somma di più aree funzionali organizzate tra loro senza alcun principio gerarchico (ove si eccettui il grande salone degli arrivi e delle partenze posti nell'asse delle facciate) e composte in un unico grande edificio che occupa un intero isolato, costituendo ciascuna facciata, organizzata come la principale, un fronte urbano dalle caratteristiche particolari.

Senza dubbio è però in Francia che si registrano le più complesse teorizzazioni e realizzazioni. Gli architetti e gli ingegneri ipotizzano diverse tipologie di stazioni utilizzabili secondo il grado di importanza della stazione e variabili a seconda delle diverse compagnie ferroviarie. Le soluzioni tipologiche variano soprattutto in relazione all'organizzazione degli atri degli arrivi e delle partenze.

Dagli anni ottanta dell'Ottocento agli anni trenta del Novecento si assiste ad un processo che si può definire nello stesso tempo di assestamento e di innovazione, nel quale si concentrano ed assumono spiccata evidenza alcuni caratteri. Le nuove grandi stazioni, esprimono il «punto di confluenza di tutte le sperimentazioni innovative tentate e proposte in precedenza e riguardanti l'organizzazione dell'impianto e l'espressione formale dei differenti spazi».[30]

I diversi ambienti per la prima volta presentano una compiuta caratterizzazione formale e funzionale, risultando fortemente specializzati e definiti dimensionalmente e risultando nella reciproca disposizione in stretto rapporto gerarchico. I percorsi destinati ai passeggeri sono rigorosamente separati da quelli destinati ai colli e alle merci e al personale amministrativo. Gli ambiti destinati ai

[30] C. MAZZONI, *op. cit.*, pag 35.

viaggiatori sono a loro volta suddivisi in tre parti: gli arrivi, le partenze e i servizi generali.

Tali ambienti, ordinati gerarchicamente attraverso percorsi che ne svelano la funzione, devono la loro forma non solo all'organizzazione funzionale complessiva e alla creazione di ambiti monumentali chiusi, ma anche al rapporto con gli spazi esterni, alla ricerca della migliore relazionabilità dell'edificio con lo spazio della città.

Queste stazioni recuperano le tipologie degli esempi precedenti tedeschi, che offrivano alla città diversi fronti tutti egualmente considerati come principali. Lo schema in pianta di queste stazioni risulta essere di notevole interesse per gli spazi di continuità che offre nel passaggio tra la dimensione urbana e quella ferroviaria del moto: attraverso il grande atrio delle partenze su cui si aprono i servizi legati alla vendita dei biglietti, si giunge alla galleria dei passeggeri, nuovo spazio frutto della trasformazione del marciapiede di collegamento trasversale ai binari; questo spazio, aperto verso l'esterno, in diretta continuità sulla città, assume la funzione di un *passage*, di una strada coperta su cui si aprono i servizi commerciali. Spesso lo spazio occupato dai binari risulta essere posto più in alto rispetto alla galleria dei passeggeri, per cui, deputati ad accedervi, vengono realizzati grandi trionfali scaloni d'onore.

L'area che corrisponde al salone degli arrivi e delle partenze, aperta sul fonte principale della stazione, definisce un primo edificio articolato volumetricamente attraverso una serie di sale, saloni e gallerie di filtro allo spazio più propriamente ferroviario, segnato in particolar modo dalla galleria dei passeggeri; infine le gallerie dei treni, sovrastate da volte metalliche sempre più possenti, agili e numerose, non si nascondono più in facciata emergendo verso i fronti stradali. Esternamente la composizione viene chiusa sui fronti laterali dagli ambienti destinati ai servizi amministrativi, disegnando i prospetti laterali.

L'edificio ferroviario finisce con l'occupare un intero isolato, ed esprime all'esterno il nuovo equilibrio compositivo raggiunto, relazionandosi alla città in modo tale da creare significativi ambiti urbani. In più di una realizzazione, soprattutto in ambito tedesco, i progettisti tendono a composizioni asimmetriche, rese attraverso l'interazione di più elementi distinti, dai volumi e forme disparate, tesi a definire spazi urbani policentrici, di ispirazione sittiana.

Per quanto riguarda l'esperienza italiana, ritroviamo questo modello di stazione, ad esempio, nella stazione di Milano Centrale di Ulisse Stacchini, ma anche in quella di Torino di Mazzucchetti, che si relaziona alla città attraverso un succedersi graduale di spazi che accompagnano il passaggio dalla dimensione urbana a quella

ferroviaria. [31] Successivamente incontriamo ancora quel modello in esempi più maturi, quale il progetto di Mazzoni per Roma Termini.

La dimensione simbolica della stazione

All'interno della società ottocentesca la stazione – si è visto – rappresenta evidentemente l'avanzamento tecnologico, il progresso, ma è anche per altro verso simbolo di una modernizzazione avvertita da molti come distruttiva di un ordine, ordine anche sociale, prima rispecchiato nella città, e che ora si stenta a riconoscere, come si avverte nelle pagine dei primi romantici (e penso anche, ad esempio, alla posizione di Ruskin o dello stesso Flaubert) che tendono a respingere qualsiasi modernizzazione delle abitudini e degli stili di vita e a considerare distruttiva l'irruzione della dimensione tecnica nella vita quotidiana.

Se la stazione viene condannata come tempio di scomodità e bruttezza, luogo di incontri amorali, sede di una promiscuità tra le classi sociali considerata deprecabile (sebbene i luoghi dell'attesa vengano comunque rigidamente separati per classi), ad essa viene però senz'altro associata la dimensione simbolica della scoperta di nuovi

---

[31] L'analisi della stazione di Torino Porta Nuova (1867–1948) risulta molto interessante da un punto di vista tipologico, in quanto la sua struttura, a partire dal progetto originario del 1847 (un semplice imbarcadero attivo fino al 1867), subisce negli anni notevoli ampliamenti e cambiamenti frutto dell'evoluzione della cultura architettonica e delle esigenze funzionali che trasformano in poco più di mezzo secolo radicalmente la tipologia dell'edificio ferroviario. Il progetto di Mazzucchetti del 1860 prevede un ampio svuotamento di funzioni dalla facciata della stazione, semplicemente deputata ad ospitare un grande atrio al quale si accede tramite una galleria porticata, filtro allo spazio urbano della piazza antistante, mentre tutte le funzioni deputate agli arrivi e alle partenze, come sempre sdoppiate, sono poste negli edifici laterali dotati di portici più ampi e profondi, simmetricamente ai due lati della hall e parallelamente ai binari. Questi ultimi significativamente entrano così profondamente nella stazione dal risultare visibili in facciata; Planimetricamente dunque la stazione si configura come la somma dei due edifici laterali racchiudenti la hall centrale e in comunicazione tra loro attraverso la galleria di facciata. Il progetto di modifica del 1905 comportò un arretramento di 55 metri dei binari con la conseguente creazione di un ulteriore atrio e di una galleria di testa e l'unificazione del sistema degli accessi (degli arrivi e delle partenze) in un unico ingresso centrale. «Nel 1943 fu demolita la grande sala voltata; anni dopo un progetto di ricostruzione e riorganizzazione della stazione ripristinò la copertura di vetro realizzando però un nuovo sistema di atri e biglietterie che consacrarono definitivamente il cambiamento della tipologia. La grande hall ricostruita che nel progetto del Mazzuchetti ospitava i treni, nella sistemazione del 1948 venne interamente occupata da un grande atrio di ingresso, un piccolo giardino che segnava il limite del 1905, un grande atrio biglietteria e dei servizi di ristoro». Si veda in proposito il contributo di di L. V. FERRETTI, *La tipologia della stazione ferroviaria tra XIX e XX secolo*, in *La stazione e la città*, *op. cit.*, pagg 41–57.

mondi prima interdetti,istituendo il nuovo culto borghese del viaggio ferroviario, frutto della modernità e dell'avanzamento tecnologico legato all'industrializzazione, tanto esaltata dai sansimoniani e dai primi socialisti ispirati dalla fede illuministica nel progresso umano.

Allo stesso tempo, la stazione esprime una serie di contenuti rivoluzionari legati al suo incarnare la nuova dimensione percettiva del movimento (cosa che diverrà terreno espressivo delle avanguardie)[32], di essere uno degli spazi in cui prende forma il progresso legato all'avanzamento tecnologico, divenendo luogo privilegiato delle rappresentazioni del rapporto tra la società e la tecnica, nella sempre oscillante «percezione collettiva di ciò che arte e ciò che è tecnologia e di quanta parte quest'ultima – con tutto il suo seguito di fumi, rumori, bruttezze – possa avere nella città come luogo del vivere borghese».[33]

Proprio per la sua carica rivoluzionaria, con le modificazioni da essa introdotte all'interno dell'ordine morfologico che prima sovrintendeva la città, la stazione appare, a cavallo dei due secoli, da diversi luoghi prospettici, come uno dei luoghi simbolici rappresentativi della perdita, per i più lucidi irrimediabile, di questo ordine consolidato.

Sembra dunque piuttosto interessante misurarsi con alcuni scritti, taluni dei quali particolarmente incentrati sull'analisi architettonica dei luoghi paradigmatici ed essenziali alla descrizione della grande città, che riflettono il momento di trapasso tra una visione romantica di una Metropoli, di cui ancora non si comprende il reale statuto di sostanziale alterità rispetto alla città tradizionale, a visioni maggiormente realiste circa l'inesorabilità del declino dell'ordine consolidato.

Come si può evincere dall'esame degli scritti di Sombart, Endell, Scheffler e Simmel (trattati attraverso un noto saggio esplicativo di commento di Cacciari [34]), nei primi decenni del Novecento si assiste al tentativo, da parte di alcuni autori, di recuperare il senso della città perduta, «la rottura della sua buona forma», nella prefigurazione dei modi di esistere di una metropoli che rappresenti la razionalizzazione di nuovi ordini sociali, economici e politici, mentre da parte di altri, si constata l'accettazione della perdita irrimediabile dell'ordine consolidato della città, del suo irreversibile tramonto.

Ad esempio, negli scritti in cui Endell descrive Berlino attraverso i "luoghi simbolici" della grande città, quindi anche e soprattutto attraverso le sue stazioni, si

---

[32] Per l'analisi di queste tematiche si veda in ispecie il testo di N. VENTURA, *Lo spazio del moto*, *Disegno e progetto*, MILANO, Electa, 1996.

[33] Cfr. L. V. FERRETTI,, *op. cit.* , pag. 41.

[34] M. CACCIARI, *Metropolis. Saggi sulla grande città di Sombart, Endell, Scheffler e Simmel*, Roma, Officina Edizioni, 1973.

avverte l'accettazione incondizionata della Metropoli, vissuta come «Destino», di cui l'autore però non comprende, scrive Cacciari, la perdita definitiva della «buona forma», della bellezza sentita come ordine consolidato. Endell intende infatti risolvere il problema della grande città vedendo Metropoli come nuova Bellezza, dunque nuova sintesi di bellezza e funzionalità: ma in questo modo essa non potrà essere posseduta, nelle sue interne contraddizioni, se non attraverso lampi di descrizione "impressionistici", «immagini di città» che testimoniano l'inevitabile «spossessamento» dell'uomo moderno nei confronti del suo mondo.[35]

2.3 Una cesura teorica nel progetto della stazione: il Movimento Moderno

Un grosso momento di svolta nella riflessione sulle infrastrutture si ha indubbiamente con il Movimento Moderno, che, per quel che riguarda le infrastrutture specificamente ferroviarie, fa decadere la concezione del progetto di stazione come luogo pubblico monumentale dai forti significati simbolici, quale si era avuto nella seconda metà dell'Ottocento, come si è appena visto. All'interno del più generale ripensamento del rapporto tra architettura e architettura della città la

[35] Vale la pena di richiamare alcuni esemplari brani della *Bellezza della metropoli* (1908) di Endell, presentati nel citato ben noto testo di Massimo Cacciari, che bene rendono conto della disponibilità – di necessità però detta nelle forme di una percezione "impressionistica" – a cogliere i caratteri dell'esperienza estetica dell' «ineguagliabile», del «meraviglioso», in uno scenario che pure dal punto di vista del gusto architettonico presenta i tratti dell'«orrendo». Così l'"impressione"dell'autore della stazione della Slesia: «completamente diverso, scintillante, quasi giocoso, e tuttavia grandioso, l'atrio della stazione della Slesia. La colossale copertura di 207 metri per 54 è sorretta da innumerevoli colonne di ferro, sottilissime, così sottili da poterne a stento cogliere l'insieme, da esserne colpiti per l'aspetto acuto, dolente. Orrendo nella sua architettura, l'ampio atrio è ineguagliabile se un fine vapore lo riempie e trasforma le aste di ferro in un ricamo scintillante, infinito». E si rilegga anche l'intenso resoconto dello sguardo sulla stazione della Friedrichstrasse vista dalla Sprea. « Meravigliosa è la stazione della Friedrichstrasse, se si guarda dalla banchina sulla Spree. Da qui non è possibile vederne la "architettura", ma soltanto la grandiosa superficie del "grembiale di vetro" (una espressione molto brutta degli ingegneri, per designare la parte di chiusura dell'atrio di una stazione che sta sospesa trasversalmente sui binari), in contrasto con il caos delle piccole case tutt'intorno. Al crepuscolo, quando il paesaggio si confonde nell'ombra, le mille, piccole lastre di vetro cominciano a riflettere il rosso della sera, e tutta la parete è un cangiare di colori, una scintillante vita, che si slancia al di sopra dello stretto e buio pertugio, dal quale esce minacciosamente la locomotiva. E quando si entra nell'atrio ancora pieno dell'incerta luce del mattino, la grandiosa forma che si curva lentamente, ancora indistinta nella nebbia opaca, sembra un mare di toni grigi, leggeri, sfumante dal chiaro del vapore che sale, al buio del tetto e al nero delle locomotive mugghianti in partenza per l'Est. Sopra di esse appare, luminoso, come un monte, scintillante, rutilante, come una cuspide, che il sole della sera infiamma, il "grembiale di vetro"»: cfr., nel testo cit. di Cacciari, le pagg. 148–149.

stazione veniva pensata come architettura funzionale, criticamente avveduta della trasformazione della grande città, adeguata al corretto funzionamento della "Metropoli", nei suoi ripensati rapporti con il territorio circostante.

Questo territorio, d'altra parte, nell'urgenza di una razionale volontà progettuale, è ancora soltanto supporto all'urbanizzazione, tabula rasa nella quale insediare il nuovo modello di città. La natura quale appare dagli scritti dei maggiori teorici del Movimento Moderno è una natura astratta, investigata in rapporto ai parametri di sfruttamento delle fonti solari, di cui si richiede, in nome di norme igieniche, di principi egualitari, della buona salute di tutti i cittadini, uno sfruttamento esteso a tutte le classi sociali. Oppure, ma limitatamente all'opera di Le Corbusier e pochi altri, è un territorio che viene investigato nel suo rapporto specifico con l'insediamento e con le infrastrutture, cornice che reagisce poeticamente e plasticamente alla creazione architettonica.

Il Movimento Moderno esprime dunque a livello teorico un radicale ripensamento del ruolo (strategico, funzionale, simbolico) e della tipologia architettonica dell'edificio ferroviario, ripensamento denso di ricadute, non solo dal punto di vista dell'evoluzione tipologica della stazione, ma soprattutto da quello del rapporto, delle relazioni morfologiche, spaziali e simboliche attivate da questa con la città. Con l'avvertenza che tali ricadute raramente si produssero nel senso di oggettivazioni effettivamente realizzate dell'esperienza progettuale, ma si reperiscono comunque in successive elaborazioni, sia – come si vedrà – in direzione di una banalizzazione funzionalistica, sia nella ripresa di alcuni suggestioni di carattere tipologico–formale.

Pare utile presentare schematicamente i momenti di svolta teorica considerabili più ricchi di ricadute, assunti sotto alcuni principali "punti di vista".

Il punto di vista del rapporto tra progetto della stazione e progetto della "grande città"

All'interno di un globale ripensamento delle infrastrutture come telaio su cui predisporre lo sviluppo della grande città, alcuni maestri del Movimento Moderno assumono la stazione, la rete ferroviaria, come centrale nella strutturazione di un progetto per la "Grande città", come ci dicono le esperienze ad esempio di Garnier o Soria y Mata. Quest'ultimo, come vedremo, addirittura realizza nella sua proposta teorica il sovvertimento del modello ottocentesco di città nei suoi rapporti di uso del suolo.

Questo elemento – la ferrovia come centrale nel progetto della Metropoli – rimane comunque marginale, poiché la maggior parte dei Maestri del Movimento Moderno assume le infrastrutture viarie, nella dimensione della parkway, e non le reti ferroviarie, come elementi vitali al funzionamento della grande città. (come

emerge soprattutto dalle elaborazioni teoriche di Le Corbusier). In ogni caso si può dire che tutte le riflessioni dei "Moderni" si concentrano sulla ridefinizione del tipo della stazione proprio perché considerato "critico", essenziale alla determinazione della *Großstadt*. Nelle elaborazioni teoriche dei maestri del Movimento Moderno la stazione rientra dunque a pieno titolo nella categoria delle architetture che sono funzionali, critiche alla trasformazione della città, alla sua strutturazione, al suo funzionamento, un ordine di considerazioni, questo, a cui si devono principalmente le modificazioni tipologiche più strutturali proposte.

Il punto di vista delle relazioni spaziali della stazione con la struttura della città

Da tale punto di vista, l'elemento essenziale di cambiamento è rivestito dall'importanza che viene attribuita alla stazione come manufatto architettonico in sé, avulso dal contesto fisico in cui si inscrive, e dunque nel conseguente abbandono di una concezione della stazione che le attribuisce le qualità proprie di uno spazio pubblico e, ancora, nella perdita della dimensione simbolico–monumentale prima attribuitale. Come è facile intuire, è da riportare ad un quadro più generale la valutazione della trasformazione del tipo architettonico della stazione, dalla stazione di stampo tardo–ottocentesco, come luogo pubblico e spazio monumentalmente e strutturalmente iscritto negli spazi della città, a luogo essenzialmente autoreferenziale, compreso solo in termini di trama circolatoria all'interno del tessuto urbano. Quella valutazione non può non iscriversi, infatti, nell'ambito di una più generale considerazione dell'evoluzione del "trattamento" dei luoghi e dello spazio pubblico a partire dal Movimento Moderno, all'interno di un ripensamento complessivo dei rapporti tra gli spazi costruiti della città e la "Natura", cosa che si tenterà di mettere in luce nelle pagine a venire.

Il punto di vista tipologico–linguistico

Da tale punto di vista un primo elemento di rilevante innovatività si avverte chiaramente nel definitivo superamento della reticenza ottocentesca a mostrare l'aspetto tecnologico dell'edificio ferroviario. Il superamento della grande galleria vetrata in ferro e vetro avviene soprattutto per i mutamenti tecnici dovuti al passaggio dalla tecnologia a vapore (che aveva bisogno di ampi volumi di tiraggio dei fumi) a quella elettrica. I binari dei treni possono essere coperti da pensiline orizzontali, il cui marcato linearismo, appunto orizzontale, evidenzia la percezione dinamica della velocità.

Un secondo elemento rilevante si palesa poi nella considerazione della stazione nei termini di un importante nodo intermodale, fulcro della mobilità, rappresentato nella maggior parte dei casi come "piazza in verticale". Questo determina il complessivo modificarsi della struttura del "nodo" che diventa in alcuni casi ipogeo,

determinando per la prima volta, per l'edificio stazione, un diverso uso del suolo considerato nel suo "spessore", e riguardato come "quinta facciata".

Va infine preso in considerazione l'elemento della trasparenza. Se la perdita della dimensione relazionale con la piazza e con la strada determina un impoverimento dei valori urbani dell'edificio stazione, l'uso di ampie superfici vetrate e trasparenti per gli spazi di relazione (come le hall), introduce una dimensione osmotica nel vocabolario tipologico della stazione.

La ridefinizione del ruolo e del tipo della stazione negli scritti e nelle opere dei maestri del Movimento Moderno

Per avere presente la profondità delle innovazioni introdotte con il Movimento Moderno pare utile un riferimento, sia pure del tutto sintetico, schematico, ai contributi dei diversi autori che lo rappresentano e prima di tutto alla teoria urbanistica che Le Corbusier esprime nel 1925 in *Urbanisme*.

In tale testo – come è ben noto – Le Corbusier teorizza un modello di città in cui i grattacieli, inframezzati da verde, sono serviti da una rete stradale che non diventa altro se non «la porzione di un apparato circolatorio». Viene proposto per la città un modello di circolazione distribuito su vari piani e concentrato nel cuore della città. La stazione centrale perde ogni contatto con il luogo in cui si trova, divenendo ipogea, e anche il suo tetto di copertura non ha le caratteristiche di uno spazio pubblico, ma assolve semplicemente alla funzione di ospitare la stazione degli areo taxi.

In aperta rottura con le teorie sittiane, la stazione non disegna più una piazza, contribuendo al disegno urbano, ma è tutta ripiegata all'interno divenendo "piazza verticale", assemblaggio di piani orizzontali, virtualmente ripetibili all'infinito, ciascuno ospitante una funzione riferita al sistema generale della mobilità, costituendo dunque per la prima volta un importante nodo intermodale, unificante i diversi sistemi del trasporto.

Dal punto di vista di una possibile storia dell'architettura infrastrutturale, le teorie urbanistiche di Le Corbusier hanno avuto il merito di aver compreso ed evidenziato con forza l'importanza fondativa delle reti di comunicazione nell'organizzazione e strutturazione dello spazio della città, o del paesaggio antropizzato. Non è un caso, infatti, che soprattutto al suo "Plan Obus" per Algeri (1930 –'34) ci si riferisca attualmente, quando si ricercano i progetti anticipatori di un'attenzione – adesso rinnovata – all'architettura delle infrastrutture, soprattutto nel suo grado di più marcata attenzione ai valori del paesaggio, nei confronti del quale si ricerca un dialogo, una dialettica integrazione poetica.

Allo stesso tempo Le Corbusier reinterpreta alla luce delle nuove esigenze della città moderna, in nuove elaborazioni progettuali, le brillanti intuizioni di Henard, così come quelle relative alla città lineare di Soria y Mata (1882), superando un'impostazione che vede l'infrastruttura soltanto come un elemento di ordine e di supporto per l'espansione urbana.

Ma soprattutto Soria y Mata, in modo assolutamente rivoluzionario per la sua epoca, mette al centro delle sue elaborazioni teoriche per la nuova città industriale il sistema infrastrutturale inteso come sistema vertebrato, di sostegno, supporto ad una città lineare intesa come virtualmente infinita, grazie all'esistenza del nuovo potente mezzo ferroviario. In tal senso più di un autore ha messo in evidenza come l'idea di città di Soria y Mata sancisca la fine del modello ottocentesco di città nei suoi rapporti di uso del suolo.

Se la città borghese ottocentesca si struttura come una città realizzata per parti ciascuna avente un valore dato appunto dalla posizione (riprendendo una tesi di Aymonino che si legge ne *Il significato della città*), diversamente la città di Soria y Mata garantisce in ogni sezione trasversale dello schema, proprio in virtù dello sviluppo lineare reso possibile grazie alle infrastrutture, a tutte gli spazi funzionali alla città uguali valori posizionali, uguali rapporti di uso del suolo.

Questo modello, oltre a sancire la fine del "centro" della città, per come si era dato lungo tutto il XIX secolo, separa definitivamente la strada del *promeneur* da quella meccanica della ferrovia. Tale rapporto di continuità–contiguità con la dimensione infrastrutturale si fa però ambiguo, in quanto – come è stato notato – si configura una continuità in effetti limitata, (evidenziata in special modo nella dimensione del disegno e di paesaggio), dal momento che per mezzo di trasporto considerato (tram o treno), non viene previstouna possibile funzione continua di carico e scarico, alla quale vengono deputate, in punti ben determinati, le stazioni. Comunque si può dire che Soria y Mata sia l'unico, tra i moderni, insieme a Garnier, a mettere al centro del suo modello di città l'infrastruttura ferroviaria, mentre le elaborazioni di Le Corbusier si focalizzano maggiormente sul ruolo della strada nella nuova dimensione della "parkway", nella costruzione della città contemporanea.

Quanto a Garnier, è noto come le teorizzazioni di Le Corbusier, portando a termine tutta una serie di stimoli e riflessioni già presenti nella cultura francese dell'epoca, si ispirassero anche a quelle di Garnier (1907), il quale nella sua *Cité Industrielle* (la cui ultima versione, come si sa, è del 1917) poneva proprio le infrastrutture ferroviarie – progettate come rettilinee in modo tale da non compromettere l'utilizzo di treni ad alta velocità – come nodo di collegamento delle due aree in cui separava nettamente la città, l'area industriale e quella residenziale.

La città industriale di Garnier è una città che oramai vive della presenza e grazie all'interazione delle grosse vie di comunicazione, e che si proietta in modo

indefinito sul territorio circostante, caratterizzandolo fortemente con le sue infrastrutturazioni.

La stazione da lui progettata,[36] straordinariamente precorritrice da un punto di vista tipologico degli sviluppi futuri, è caratterizzata da un'alta monumentale torre orologio, che fa da riferimento simbolico e visivo per la città proiettata nel territorio, non abbandonando ancora i suoi riferimenti "allusivi". Sono messe da parte la grosse volte metalliche di copertura, in nome dell'utilizzo del cemento armato che scopre ampi spazi vetrati, e che inizierà ad assumere un ruolo predominante nell'estetica dell'edificio ferroviario. Ampie pensiline curvilinee sorrette da pilastri a fungo sostituiscono le volte metalliche di copertura della galleria dei treni e contribuiscono al disegno delle facciate dominate da un grande linearismo e dall'imporsi della dimensione orizzontale. Facile ricordare in questo senso che la dimensione orizzontale è inneggiata anche dai Futuristi come rappresentativa della nuova estetica della Velocità.

Dal punto di vista dell'evoluzione del tipo, dunque, le teorie di Le Corbusier sanciscono la fine del modello della stazione pensata quale luogo pubblico, i cui valori formali sono carichi di simbolismo in analogia con la compattezza e le tradizionali gerarchie monumentali della città storica. Secondo operazioni analoghe a quelle condotte sulle altre tipologie architettoniche, la stazione viene ripensata esclusivamente quale macchina perfettamente funzionante, alla quale si riconosce il nuovo ruolo di strutturare il sistema della mobilità interconnessa della nuova città.

Un'analoga attenzione può essere riconosciuta comunque anche negli scritti di diversi altri autori contemporanei, tra i più importanti dei quali, per gli interessi del nostro discorso, occorre citare Ludwig Hilberseimer.

Quest'ultimo, coerentemente con la sua idea di città verticale espressa nel 1927 in *Großstadtarchitektur* – che prevede una città di grattacieli per metà ipogea in cui la città del lavoro, degli affari e del traffico si trova nei cinque piani inferiori al disotto del piano stradale, mentre nei quindici piani superiori albergano le abitazioni – , progetta per Berlino una stazione pensata come puro nodo intermodale, la cui spazialità, resa da un'aggregazione in verticale di piani orizzontali, è frutto essenzialmente di sollecitazioni di tipo tecnico.

Quella di Hilberseimer è una riflessione assai lucida, che peraltro non sembra essere stata adeguatamente ricordata, valorizzata, nella letteratura che si è potuto esaminare. In tale riflessione, partendo dall'essenziale funzione di tramite e unificazione architettonica dei diversi tipi di circolazione svolta dalla stazione, l'autore denunciava la «mostruosità» degli effetti dell'opera di dissociazione, nella progettazione delle diverse parti della stazione, ambienti la cui costruzione era retta

[36] Si può accedere facilmente ad una sua immagine riprodotta in S. GIEDON, *Spazio tempo e architettura*, *op. cit.*, pag. 321.

da una più razionale logica costruttiva ed altri invece affidati ad una volontà di "monumentalizzazione", il cui costitutivo spirito di falsificazione giungeva fino a forme di totale mascheramento (come attestato dai casi della stazione centrale di Francoforte o della Gare du Nord a Parigi, o delle stazioni di Amburgo e di Anversa). Invece bisogna assumere fruttuosamente «il radicale mutamento sopravvenuto nelle condizioni del traffico, specie nelle metropoli americane» nella configurazione di una nuova «fisionomia delle stazioni», caratterizzata, dall'avvento dell'elettricità, dalla possibilità di portare nel sottosuolo, fino al centro della città, non soltanto le linee metropolitane, ma anche quelle ferroviarie (con la scomparsa della galleria, caratteristica delle normali stazioni, e così via). Così, ricollegandosi al nuovo piano urbanistico di Berlino, Hilberseimer progetta una stazione centrale, concepita come una stazione d'incrocio, in cui confluiscano tutte le linee della rete ferroviaria tedesca e di quella metropolitana berlinese.[37]

[37] Così lucidamente espone i suoi ragionamenti Hiberseimer, affidandoli inconsuetamente ad un discorso in terza persona, che vale la pena di riportare in alcuni punti per esteso. «La stazione funge da tramite fra il traffico ferroviario e quello stradale: essa è dunque un elemento architettonico unificante delle più diverse forme di circolazione. Lo spazio destinato ai treni in arrivo e in partenza è in generale una costruzione in ferro a galleria, la cui conformazione dipende dal tipo di armatura usata, ma che di regola ha comunque un carattere di razionalità, a differenza degli edifici annessi – biglietteria, sale di aspetto, deposito bagagli, uffici – le cui dimensioni consentono di regola di attenersi alle antiche tecniche di costruzione. Di qui la discrepanza tra questi ambienti e la galleria, di struttura moderna e sovente di enormi dimensioni. Tale discrepanza è all'origine delle peggiori mostruosità. Per una falsa aspirazione alla monumentalità si è intervenuti in vario modo sulla galleria, vale a dire sul fulcro del fabbricato o mascherandone la struttura metallica in modo da farla passare per una costruzione in muratura, come nella stazione secondaria di Berlino, nella stazione centrale di Francoforte o nella Gare du Nord a Parigi, oppure piegando l'impalcatura di ferro ad una architettura teatrale ed annullando così tutta la suggestione derivante dalla sua forza elementare, come è avvenuto per le stazioni di Amburgo e di Anversa.[...] Il radicale mutamento sopravvenuto nelle condizioni del traffico, specie nelle metropoli americane, non poteva non influire sulla fisionomia delle stazioni. Non solo le linee metropolitane, ma anche quelle ferroviarie furono portate in tunnel sin nel cuore della città, cosa che era resa possibile dall'adozione del sistema elettrico per le linee che attraversavano il centro urbano. Sistemando i binari nel sottosuolo, il traffico automobilistico poteva continuare indisturbato nella sede stradale soprastante. Così scomparve anche la galleria, caratteristica delle normali stazioni. [...] Se finora l'architettura di questi edifici è servita a mascherare la presunta bruttezza delle costruzioni moderne e a creare uno sfarzoso paludamento di carattere rappresentativo esistono taluni nuovi progetti che muovono dai presupposti concreti su cui si fondano simili complessi. La stazione è per sua natura un trasformatore del traffico, un collegamento, il più possibile pratico e funzionale tra circolazione stradale e ferroviaria: presupposto fondamentale è una razionale organizzazione e distribuzione delle traffico.

In base ai dati topografici e alle caratteristiche funzionali si possono distinguere tre tipi di stazione: stazione di testa, stazione di transito e stazione d'incrocio. [...] Ricollegandosi al nuovo piano urbanistico di Berlino elaborato da Martin Mächler, Ludwig Hilberseimer ha progettato una stazione centrale, in cui dovrebbero confluire tutte le linee. Concepita come una stazione d'incro–

Al di là della definizione puntuale del nuovo tipo della stazione, appare opportuno ribadire in questa sede soprattutto la rilevanza del testo di Hilberseimer in relazione alla riflessione del rapporto tra "architettura" e "architettura della grande città", così come messo in evidenza in proposito da Gianugo Polesello, che ha curato la postfazione della traduzione italiana del testo.[38]

La questione della ricerca del nuovo tipo architettonico della stazione (connessa all'individuazione delle nuove modalità di funzionamento di tutto il sistema delle infrastrutture e delle attrezzature particolari) fa parte di una ricognizione sistematica che Hilberseimer conduce a proposito della comparsa nella grande città di nuovi temi che abbisognano di un rinnovamento «al livello dell'architettura» e che, in quanto funzionali alla risoluzione dei problemi della città, dai bisogni della stessa sono determinati in un rapporto di intima, reciproca necessità e in un continuo confronto e rimbalzare dei termini dall'"urbanistico" all' "architettonico". In tal senso scrive Polesello a proposito di *Groszstadt Architektur*: «la lezione di Hilberseimer è concentrata proprio nella esposizione dei problemi generali della grande città e nei punti dove il livello della trasformazione assume proporzioni critiche e nei quali esige risposta per parte dell'architettura», e così «il manufatto formalizza un rapporto funzionale tra bisogni particolari (riferibili cioè ad una classe di bisogni) e bisogni generali (riferibili all'interezza della Groszstadt)».[39]

Se figure come Le Corbusier e Hilberseimer operano una "riduzione" in senso funzionalista della configurazione progettuale della stazione, va detto che in verità non si dà un'unica prospettiva nell'orizzonte complessivo nel quale si collocano Movimento Moderno ed esperienza delle avanguardie (futurista, et.). Così Antonio Sant'Elia opera un'esaltazione di quel luogo come icona della nuova modernità secondo i canoni dell'estetica futurista.

Anche Sant'Elia, nel suo *Messaggio*, e nei suoi progetti per la "Città Nuova", analogamente a Le Corbusier nella sua città "per tre milioni di abitanti", propone una totale centralizzazione dei sistemi di trasporto. L'organizzazione del sistema generale del traffico avviene attraverso diversi sistemi di strade e di rotaie, posti a

---

cio, essa rappresenterebbe un punto nodale sia per la rete ferroviaria tedesca che per quella metropolitana berlinese. Date le particolari condizioni topografiche, i binari sono istallati parte al di sotto, parte al di sopra del piano stradale. Attraverso gli impianti per il trasporto verticale – ascensori, montacarichi e scale mobili – le linee disposte ai diversi livelli sono riunite in unico complesso. Tutta la rete dei trasporti su binario si configura così a raggiera, un sistema che consente un razionale ed intensivo smistamento del traffico». Cfr. L. HILBERSEIMER, *Groszstadt Architektur*, Napoli, Clean, 1981, pagg. 77–79.

[38] G. POLESELLO, *Postfazione* a L. HILBERSEIMER, *op. cit.*, pagg. 103–107.

[39] *Ivi*, pagg. 103–104.

quote diverse e collegate da ponti o afferenti ai diversi edifici, serviti sempre da ascensori esterni. Sebbene i presupposti concettuali che guidano le elaborazioni di Sant'Elia siano dunque per molti versi analoghe a quelle di Le Corbusier, l'estetica dei progetti di Sant'Elia appare però connotata da una serie di elementi che esprimono la forte fascinazione dell'autore nei confronti del mondo della tecnica e della "velocità".

Se in Le Corbusier, e in Hilberseimer, la metafora del funzionamento circolatorio del sistema dei trasporti si traduce in un mero sistema di nastri stradali e di vie di comunicazione che si collegano interrelandosi nella piazza verticale della stazione, annullando qualsiasi dimensione simbolica, in Sant'Elia perdura la dimensione iconica seducente della stazione (legata ancora a modelli figurativi secessionisti) come tempio della velocità, quindi della modernità. D'altra parte «i progetti disegnati da Sant'Elia finiscono con l'eludere la problematica della città contemporanea e la stessa indagine delle potenzialità delle nuove tecnologie, restituendocene soltanto un'aura pittorica distaccata o sia pur singolari prefigurazioni iconiche», mentre in Le Corbusier la più minuta e analitica ricerca tipologica è radicata ostinatamente nel corpo denso delle premesse che sostengono il suo processo critico di trasformazione del reale.[40]

Sul rapporto tra stazione, spazio pubblico, spazio della città, è il caso di richiamare qui anche il lavorio progettuale di Mart Stam per Ginevra, dove egli disegna una stazione i cui binari si trovano nettamente al di sopra della strada e per la quale appare spiccata la ricerca di un'integrazione tra lo spazio pubblico esterno alla stazione e gli spazi interni della stessa.[41] Per il carattere di elevata trasparenza dei suoi esterni e per la ricerca di continuità e di compenetrazione tra lo spazio esterno della città e quello interno del moto, per l'importanza affidata al problema del trattamento degli spazi di " transizione", la stazione pensata da Stamm precorre dunque alcuni esempi odierni: «Bisogna considerare che la biglietteria non è una sala d'aspetto; è una parte della linea di collegamento tra strada e treno. [...] Questa stazione non è una barriera tra i treni e la città; i

[40] P. SICA, *Storia dell'Urbanistica, Il Novecento*, *op. cit.*

[41] Una pregnante descrizione della stazione di Stamm si trova proprio nel citato testo di Ludwig Hilberseimer, *Groszstadt Architektur*, alle pagg. 78–79. «Ai treni si accede mediante una banchina trasversale posta a *mezza* altezza. La presenza di questi differenti livelli determina condizioni particolari nell'impostazione dell'edificio di ingresso. La strada di accesso, nel più rigoroso rispetto delle esigenze della circolazione, è portata da Stam mediante una rampa al livello della banchina trasversale: è così creato un immediato collegamento tra rete stradale e ferrovia. Poiché i passaggi e le biglietterie non sono chiusi da porte né da tramezzi, essendo questi ambienti considerati parte della rampa di collegamento fra strada e banchina, risulta maggiormente rafforzata la continuità fra interno ed esterno».

viaggiatori la dominano con lo sguardo già dai marciapiedi. Scala e rampa danno loro la possibilità di orientarsi, di abituarsi all'ambiente nuovo. I viaggiatori giungono preparati alla strada».[42]

Naturalmente quella stagione di riflessione era ben complessa anche entro i tracciati di prospettive innovative. Una conferma in tal senso può essere trovata nella riflessione di Unwin quale si dà *Town Planning in Practice* (scritto edito, come si sa, nel 1909). Ancora all'interno di una forse troppo acquietante rappresentazione della città moderna che tende della città storica a preservare i valori e i rapporti estetici,[43] la stazione di Unwin, ancora integrata allo spazio della strada e intrisa dei valori monumentali che si devono alla sua funzione di "porta", appare in netta controtendenza rispetto alle elaborazioni pur di poco soltanto posteriori di Hilberseimer e Le Corbusier. [44] Ma ciò può servire ad ulteriore attestazione della

---

[42] Lo scritto di Stamm, di commento al progetto della stazione è tratto da J. GUBLER, *A B C 1924 1928. Avanguardia e architettura radicale*, Milano, Electa, 1983.

[43] Il giudizio è di GASPARRINI, *op. cit.*, p. 25.

[44] Così nel testo di Unwin – che pare utile richiamare diffusamente – viene affrontato il tema della "stazione come centro secondario". «Uno dei punti focali delle strade sembra dover essere la stazione della ferrovia; è da lì che la maggior parte delle persone arrivano nelle città moderne, o che ne partono; la stazione richiede dunque la stessa grandiosità delle antiche porte delle antiche città. Le considerazioni di convenienza esigono che ci sia, di fronte alla stazione, uno spazio aperto, una piazza, per dare un'idea di grandezza a questo ingresso principale della città, e fluidità al traffico intenso che si svolge in quel punto. D'altra parte, non bisogna che appena uscito dalla stazione il pedone si senta minacciato da tutte le parti dai pericoli del traffico.Si vedono spesso stazioni disposte in modo tale che la loro facciata dia direttamente su una strada con circolazione intensa con le strade interne che presentano una stessa attività: uscendo dalla stazione, il forestiero da qualsiasi parte si diriga, deve attraversare in fretta una strada ingombra prima di poter scegliere la direzione da prendere o orientarsi secondo le principali disposizioni della città; sarebbe meglio che le stazioni fossero situate in fondo a una piazza senza strade laterali. Ci si ricorderà, studiando le localizzazioni delle stazioni, anche quelle dei municipi e degli altri edifici dove è probabile che gli utenti saranno costretti ad attendere, che sarebbe utile trovarvi un qualsiasi luogo, chiuso o all'aria aperta, un qualsiasi giardino riparato dove attendere tranquillamente, in una cornice gradevole, lontano dai rumori della stazione e dal tumulto dei centri d'affari».

E si veda ancora come viene declinato il tema della piazza della stazione, all'interno del percorso che deve essere istituito tra questa e il centro della città. «La piazza della stazione non è necessariamente la piazza centrale della città: i rumori della ferrovia, il tumulto del traffico che essa origina la renderebbero inadatta a tale servizio; ma la piazza centrale può non essere distante dalla stazione e, in ogni caso, deve comunicare con essa per mezzo di strade larghe o di viali. È abbastanza raro oggi che le stazioni siano situate fuori della città; i pregiudizi contro la ferrovia, che le hanno fatte relegare alla periferia o al di fuori di tante città, sono oggi meno forti: la probabile diminuzione, in avvenire, del rumore e del fumo, finirà col distruggerli. Tuttavia, nel caso che la stazione si trovi fuori dalla città, la migliore soluzione è ancora quella di collegarla

rilevanza delle elaborazioni teoriche dei protagonisti del Movimento Moderno, pur nella carenza di immediate oggettivazioni fattuali di tale loro lavorio.

Il "trattamento" dei luoghi e dello spazio pubblico nel Movimento Moderno: tra "astrazione" e "frammento"

Come è facile osservare, la valutazione della trasformazione del tipo architettonico della stazione nei suoi rapporti con la città – dalla stazione di stampo tardo–ottocentesco, come luogo pubblico, e spazio monumentalmente e strutturalmente inscritto negli spazi della città, a luogo in alcuni casi essenzialmente autoreferenziale, inserito solo in termini di trama circolatoria all'interno del tessuto urbano – non può non includersi nell'ambito di una più generale valutazione dell'evoluzione del "trattamento" dei luoghi e dello spazio pubblico a partire dal Movimento Moderno.

Chiaramente si tratta di un problema assai complesso, di cui in questa sede non si può dare conto se non nella forma di una qualche considerazione di necessità non esauriente.

Sulla materia richiamata Benevolo osserva, nella sua *Storia dell'Architettura Moderna*, che il Movimento Moderno è «indotto a sottovalutare in un primo tempo i problemi della composizione d'insieme che è concepita come un processo quasi deduttivo di montaggio», restando tutto da verificare il rapporto "cellula tipo – edilizia–quartiere – città", la triade che Paolo Sica sceglie per rappresentare il processo di costruzione della città nel movimento moderno, in opposizione a quella ottocentesca di "lotto – isolato – città" – e di conseguenza il peso attribuito agli spazi e agli edifici pubblici.[45]

Un'osservazione importante sulla perdita di identità dei luoghi pubblici (all'interno di una più generale "perdita del luogo", al livello urbano) a partire dal Movimento Moderno, è contenuta anche nelle note pagine di *Genius Loci* di Norberg–Schultz. In questo testo che si pone come obiettivo fondamentale la costituzione di una «fenomenologia dell'architettura», attraverso il chiarimento e la definizione delle «implicazioni psichiche dell'architettura» (intese come chiavi interpretative dei fenomeni architettonici), l'autore, individua due ragioni

---

direttamente alla piazza centrale con un viale principale. È senz'altro auspicabile che lo straniero possa, appena fuori dall'uscita, da qualsiasi parte essa si trovi, scorgere gli edifici del centro della città o quartiere, e che le grandi linee del piano siano tali che possa rapidamente capirle». Ho tratto i passi citati da F. CHOAY, *La città. Utopie e realtà*, Torino, Einaudi, 1973, vol. II, pagg. 296–297.

[45] P. SICA, *op. cit.*, pag. 163.

fondamentali di quella da lui definita come «perdita di luogo» al livello urbano: perdite ascrivibili appunto alle teorizzazioni e realizzazioni degli esponenti principali del Movimento Moderno.

La prima considerazione è di carattere spaziale e riguarda il fatto che essi avevano prodotto una confusione di scale, configurando in senso spaziale la città come una casa ingigantita, dalla pianta aperta, in questo modo meccanicamente trasferendo uno schema valido al livello di progetto dell'abitazione al livello della progettazione urbanistica. I moderni trascurano un aspetto ritenuto fondamentale da Norberg– Schultz nella comprensione del concetto di luogo: il suo caratterizzarsi in senso spaziale come spazio chiuso e denso. La seconda considerazione ha a che fare con il carattere del luogo. Nel momento in cui si affermava l'architettura moderna come architettura internazionale, quando «il carattere ascetico del nuovo modernismo venne trasferito a livello urbano, si verificò un fatto inaspettato. Quel che era un ingegnoso gioco di forme, il che (quasi) conferma la tesi di Mies per cui "il meno equivale al più", divenne monotonia sterile».[46]

In tutti i progetti del Movimento Moderno, come si è visto, la dimensione circolatoria delle reti di comunicazioni, a cui si associa un valore trasformativo della città, assume un'importanza straordinaria, traducendo una linea di tendenza che si era già espressa nelle grandi architetture tardo ottocentesche: nelle forme – si è detto – dei grandi boulevard hausmanniani, o dell'urbanistica di Cerdà (dove però la strada mantiene un rapporto di tipo tradizionale definendo degli isolati con i quali intrattiene significative dimensioni scenografiche).

Tale attenzione però è tutta concentrata sulla "funzione" (che non a caso nella riflessione epistemologica moderna sostituisce quella di "sostanza"). La riflessione sulla "strada" di Le Corbusier mira alla funzionalizzazione dei percorsi che vengono distinti tra loro in base al volume di traffico; le grosse arterie di comunicazione attraversano la città garantendo la distribuzione del grosso traffico, ma non entrano mai in contatto con il tessuto della città stessa, e le strade di tipo medio e le strade pedonali sono fatte per garantire lo smistamento delle persone dalle arterie più grandi verso le unità abitative immerse nel verde, risultando dunque strade che non si definiscono più in rapporto al costruito. La totale separazione dei percorsi tra loro e la stessa astrazione del costruito dalla strada contribuiscono così ad accelerare un processo di astrazione del luogo pubblico dalla strada. Del resto, se la stessa unità di abitazione interiorizza al proprio interno il modello della strada classica, attraverso la "rue corridor", si ha come un soppiantamento di consolidati luoghi pubblici dell'abitare.

---

[46] C. NORBERG–SCHULTZ, *Genius Loci*, *Paesaggio, Ambiente Architettura*, Milano, Electa, 2003 (ma I ed. 1979), pagg.–194–195.

In tale prospettiva non ha più senso che si parli dunque per la stazione di uno spazio di filtro tra l'interno e l'esterno, o di piazza interna che riproduca nella stazione un'estensione dello spazio pubblico urbano, dal momento che tale rapporto è già stato spezzato prima. La stazione non è più un monumento urbano integrato all'intero sistema di una città letta come fatto unitario nella dimensione del "percorso" e del " racconto". Si è definitivamente incrinata la dimensione della città come narrazione, in cui l'insieme delle parti di una città assume un valore monumentale come "luogo" di rappresentazione "totale" della forma urbana.[47]

Si tratta, invece, di una città che si legge attraverso la dimensione interrotta e contraddittoria del "frammento", piuttosto che attraverso quella unitaria del "racconto". Frammento al cui costituirsi contribuisce in modo determinante, come si è detto, l'elaborazione teorica e progettuale del Movimento Moderno, con l'autonomia sostanziale affidata all'oggetto architettonico che si offre come entità autonoma, staccata dal suo supporto fisico e isolata nella sua dimensione spaziale, rimuovendo un punto di vista essenziale nella costruzione degli spazi della città: «la relazione tra l'uno e il molteplice». Il progetto dell'oggetto architettonico si stacca, si separa, dal progetto del suolo.[48]

---

[47] A. AYMONINO, *op. cit.*, pag. 29.

48 Per il progetto di quest'ultimo, secondo una prospettiva critica, quella di Secchi, che pare di particolare interesse per il nostro discorso (e quindi da presentare estesamente) possono ravvisarsi lungo tutto il "secolo breve" «tre principali tendenze [che] si sono sviluppate e parzialmente intersecate [...] La prima è quella che assorbe, risucchia il suolo, le sue funzioni, i suoi ruoli e significati, l'intera città entro un edificio o uno spessore che si fa città esso stesso, che diviene sede di una molteplicità di funzioni, di relazioni e di immagini: residenza, negozio, ambulatorio, centro sociale, parcheggio, strada, stazione della metropolitana e ferroviaria, luogo della prossimità fisica, condensatore allusivo dell'integrazione sociale e del collettivo: l'unité d'habitation e la dalle nelle loro diverse declinazioni. La seconda è quella che riduce il suolo a puro supporto amorfo e malleabile di elementi tecnici prevalentemente adibiti alla circolazione canalizzata, fluida e veloce tra oggetti terminali; reti che pretendono di assumere la forma degli schemi mentali mediante i quali si cerca di interpretare logicamente i flussi, gli scambi e le relazioni tra soggetti e attività diverse e diversamente localizzate, che li irrigidiscono in manufatti duraturi nonostante il loro carattere sempre meno stabile nel tempo. La terza considera il suolo eminentemente per le sue caratteristiche metriche e ne distribuisce l'estensione tra le diverse attività secondo coefficienti tecnici e regole associative o disgiuntive che sono immagine approssimata di un'ipotetica matrice delle interdipendenze nel sistema sociale ed economico: il campo sportivo associato alla scuola; il parcheggio allo shopping mall, il campo giochi alle residenze. Ad alcune di queste attività corrispondono pratiche e materiali urbani sufficientemente definiti da un punto di vista tecnico e formale, altre invece permangono in uno stato di indeterminatezza che molti progetti affrontano con una ridondanza di mezzi espressivi che fa rimpiangere la parsimonia della città antica. Non vi è evidentemente alcunché di scorretto in queste tendenze; lungo tutto il secolo esse hanno anzi offerto suggestioni importanti; ma la loro separazione, il ricorso univoco e casuale all'una piuttosto che all'altra, la loro banalizzazione è la

Ridotta al suo scopo funzionale, seppur importantissimo e vitale al funzionamento della Metropoli, la stazione allora può benissimo nascondersi nelle viscere della terra, come accade in quella progettata da le Corbusier.

Come ben fa notare Gasparrini in *Passeggeri e viaggiatori*, il Movimento Moderno di fatto scalza le ferrovie e le stazioni dal progetto e dal disegno della città, senza più nessuna «timidezza» eleggendo al suo posto la strada, non più vista nel suo intimo definirsi in relazione all'isolato, al costruito che definisce, ma nella dimensione della "parkway", del nastro asfaltato deputato ad arteria di grosso scorrimento, che con le sue diverse geometrie e sezioni «lascia intravedere possibilità trasformative straordinarie nella prospettiva di una diversa armonia tra città e natura"».[49]

Teoria e pratica del Movimento Moderno. Un breve sguardo all'esperienza italiana

In effetti, le elaborazioni dei Maestri del Movimento Moderno resteranno in sostanza inattuate. Le grandi stazioni costruite in quest'epoca, soprattutto in Italia, saranno l'espressione di un rifiuto netto dei *pastiche* eclettici del secolo precedente, di un rinnovamento in senso moderno del gusto, ma non attualizzeranno così profondamente la tipologia della stazione.

Per il caso italiano si aprirebbe in proposito un discorso non poco ampio e complesso, dal momento che per lo più si valuta come altamente innovative delle realizzazioni pratiche (Roma, Firenze, etc.) a proposito delle quali, a mio giudizio, non sarebbe forse inopportuno approfondire il problema di una distinzione tra l'innovazione arrecata sul piano stilistico, del "gusto", del linguaggio formale, e quella arrecata sul piano del "tipo". Ora, mentre sul primo piano effettivamente è innegabile una felice innovatività, sul secondo questa appare intervenire di meno, non discostandosi nella sostanza (fatti salvi alcuni mutamenti importanti, come la scomparsa della galleria in ferro e vetro) quei progetti da modelli di matrice ottocentesca. In particolare tenendo presente quest'ultimo punto, quelle esperienze confermano anch'esse lo scarto tra l'elaborazione teorica del Movimento Moderno

---

principale causa dello stato di profonda incertezza nel quale versa oggi lo statuto del suolo urbano; un'incertezza ovviamente esaltata dalla dispersione degli insediamenti nella città diffusa». L'infrastruttura obbedirà anch'essa al destino di questo progressiva banalizzazione e interpretazione casuale del suolo, riscattandosi soltanto saltuariamente dalla banalità della pratica ordinaria.

[49] C. GASPARRINI, *op. cit.*, pagg. 28–29. Ma di Gasparrini in altra sede andrà discusso il denso lavoro su *La frontiera ambigua del progetto urbano*.

sulla materia e le sue capacità di influenza delle concrete pratiche di progettazione; nel mentre – per quanto riguarda la ricerca di un dialogo con i valori urbani dei luoghi in cui vanno ad inserirsi – propongono, negli esempi migliori, una sintesi colta dell'eredità ottocentesca e delle elaborazioni del razionalismo italiano. Si tratta di una sintesi che – sia chiaro – non diminuisce, a mio parere, ma anzi incrementa gli elementi che concorrono alla formulazione di un giudizio complessivo assai positivo su tali esperienze. Per esse mi riferisco soprattutto alle stazioni progettate dall'architetto Mazzoni[50], in particolare alla stazione Termini di Roma e a quella di Firenze di Santa Maria Novella, del gruppo Michelucci[51].

Le posizioni italiane, quali espresse concretamente dalla migliore cultura razionalista, se confrontate alle elaborazioni di Le Corbusier[52] o di Hilberseimer, (in cui, si è visto, la stazione è soltanto piazza verticale, nodo intermodale spogliato delle qualità architettoniche ed urbane di spazio pubblico) esprimono la ricerca dell'inserimento dell'edificio nel contesto urbano proprio grazie all'anelito costante ad una mediazione tra "tradizione e innovazione", e al confronto continuo con le architetture della storia.

Questo si osserva nella stazione Termini anche semplicemente nell'osservarne la disposizione planimetrica. Nel conservare la disposizione ad U e nel disporre gli

---

[50] Analogamente a quanto detto per la stazione di Torino Centrale, anche per la stazione di Roma Termini può osservarsi che il susseguirsi delle sue vicende architettoniche ben rappresentino l'evoluzione della tipologia architettonica, anzi ne siano paradigmatiche, con una particolare attestazione delle vicende architettoniche italiane (e in ispecie romane) dell'edificio ferroviario nel passaggio tra Ottocento e Novecento.

[51] Le architetture ferroviarie di Mazzoni sono indagate da C. CHIARINI in un contributo dal titolo *L' architettura di Angiolo Mazzoni tra eclettismo e innovazione*, nel testo collettaneo già citato *La stazione e la città*. Diversi sono i contributi critici relativi alla stazione della capitale: un excursus sulle alterne vicende della stazione Termini è contenuto in un contributo di L. FACCHINELLI, *La grande stazione della capitale*, "*Trasporti e Cultura*", n. 4, mentre sempre nello stesso numero della rivista, dedicato alle stazioni, V.P. MOSCO, in un intervento dal titolo *Il moderno ritrovato*, sottolinea soprattutto la natura e l'importanza degli ultimi interventi di riammodernamento della stazione, a cui segue di contorno un'intervista a Marco Tamino (responsabile della Progettazione Architettonica di Grandi Stazioni). In un fascicolo di "Casabella" (n. 655–656), si trova invece una disamina critica a cura di M. Mulazzani, del progetto di ampliamento della stazione avvenuto nel 1950 a cura del gruppo "Montuori". L'illustrazione del progetto di Tamino è presente ancora in un fascicolo monografico di "Arca Plus", dedicato a "Stazioni", a cura di C. Paganelli.

[52] Anche se non bisogna dimenticare che le stazioni di Le Corbusier sono prefigurazioni di una città astratta e non ancora soluzioni concrete per una città reale.

accessi lungo i fianchi, il fabbricato di Mazzoni conserva l'impronta ottocentesca e ciascuna facciata disegna un fronte che si misura con le emergenze monumentali.

Le preesistenze monumentali dell'area si alternano alla «rigida linearità dei fianchi, che il travertino rende più astratta». Ne deriva allora «un paesaggio urbano essenziale e non privo di fascino, in cui i segni dell'ineluttabile presente si alternano alle mute ed indecifrabili presenze del passato, ritrovando quelle rarefatte atmosfere che ritroviamo nelle rappresentazioni metafisiche di De Chirico o nelle immobili periferie urbane di Carrà e di Sironi. [...] La tensione moderna e futurista del Mazzoni cede il passo ad una vena più attonita e novecentista".[53]

Ma la tensione della migliore modernità avrebbe lasciato il posto, nel nostro paese, a pratiche assai più riduttive di interpretazione dei rapporti fra infrastrutture e città. Su ciò conviene posare un momento l'attenzione, sia pure in modo

---

[53] L. ALTARELLI, *I progetti della stazione Termini e le alterne vicende del "moderno" a Roma*, nel già citato testo *La stazione e la città*, pag. 124.

Per non fare torto al Mazzoni bisogna quanto meno ricordare le differenti fasi delle sue proposte progettuali per la stazione Termini, decisamente più asciutte e a–monumentali di quelle poi realizzate per venire incontro alle esigenze della retorica fascista. L'architettura della stazione Termini di Angiolo Mazzoni, architetto funzionario del regime, viene analizzata, nel contributo apena citato, con grande acutezza da Altarelli, il quale sembra innanzitutto preoccupato di restituire al giudizio sulla figura dell'autore – come all'intero corpus delle vicende architettoniche nell'Italia tra le due guerre (per l'analisi storico–critica di questo periodo basta qui rinviare al lavoro di De Seta su *La cultura architettonica italiana tra le due guerre*) – la giusta prospettiva storico–critica, non più viziata da implicazioni politiche e ideologiche. Attraverso l'analisi delle diverse proposte per la stazione, l'autore mette in evidenza la complessità della figura dell'architetto, le cui vocazioni razionaliste, che ben si esprimono nella stesura del primo progetto, sono continuamente costrette a misurarsi con il linguaggio della retorica vuota e monumentale imposto dal regime. Ma aldilà dei condizionamenti dovuti alla ricerca del consenso, all'autore interessa mettere in evidenza la complessità della figura del Mazzoni, la cui ricerca del Moderno «segue diverse strade e riferimenti che vanno dal Novecento al Futurismo, dall'Espressionismo al Costruttivismo, anche se una linea di continuità e rigore, sorretta da un'elevata professionalità, lega tra loro le opere più dichiaratamente moderne": cfr. L. ALTARELLI, *op. cit.*, pag 115.

L'analisi del primo progetto (del '32) appare ai nostri fini piuttosto interessante. Qui l'architetto, che aveva il non facile compito di misurarsi con la vasta spazialità di piazza dei Cinquecento, con le Terme di Diocleziano, e con i resti dell'"ager servianus", sceglie una bassa facciata vetrata, totalmente astratta nel suo orizzontalismo, risolvendo con una quinta amonumentale il problema di dotare la piazza di un edificio adeguato a risolvere la rappresentazione dialettica tra antico e moderno. La stazione, se così realizzata, dunque avrebbe perso tutti i caratteri della monumentalità, quale intesa in senso ottocentesco, non mostrandosi più come «oggetto isolato che comanda con la strada» (R. NAPOLITANO, in *I termini del progetto urbano*, *op. cit.*, pag. 221), come "palazzo"che emerge dalla scena urbana, ma divenendo esso stesso quinta, fondale. Le successive elaborazioni in chiave moderna del Mazzoni verranno tutte osteggiate e alla fine verrà imposto il progetto retorico e monumentale prima descritto.

sintetico, usufruendo peraltro di una serie di materiali critici disponibili di considerevole qualità.

2.4 La banalizzazione della pratica infrastrutturale e il fallimento dell'utopia espressa dal Movimento Moderno

Infrastrutture e paesaggio. Il "povero" caso italiano

Nel secondo dopoguerra viene portata ad ulteriore compimento la divaricazione tra la progettazione urbana e quella dei manufatti infrastrutturali, che si era prodotta già tra Ottocento e Novecento con la settorializzazione del problema della mobilità nella «riduzione delle motivazioni poste alla base della costruzione della strada alla sola componente funzionale e cinematica [...] esito estremo di una impostazione metodologica che assume l'alloggio come unica finalità; si produce così l'identificazione dello spostamento delle persone come "generico flusso" e del mezzo che consente questo spostamento come "una macchina idraulica fatta di reti e di canali senza forme».[54]

Se fino agli anni '50 i due settori disciplinari dell'urbanistica e dell'architettura, sullo sfondo di una sincera aspirazione etica, sono almeno sul piano teorico ancora molto legati e in entrambi si coglie un interesse vivo per le tematiche e le opere infrastrutturali, a partire dagli anni '70 si registrerà il definitivo scollamento delle due pratiche e una "settorializzazione" di discorsi e pratiche che ha provocato una delega allo "specialista" della progettazione delle infrastrutture, allontanandolo così – come già rilevato in precedenza – dai materiali del progetto urbano.

Inoltre l'interesse di questi anni è più propriamente rivolto ai temi della città consolidata, ai valori connessi alla sua interpretazione. Questa divaricazione pericolosa si traduce normativamente nel "Piano Generale dei Trasporti", che non tiene in alcun modo conto dei territori interessati dalle infrastrutture progettate, con buona pace di Cattaneo e delle sue straordinarie intuizioni di più di un secolo prima circa la necessità di una progettazione infrastrutturale commisurata e incentrata alle reali esigenze del territorio valutato in tutti i suoi problematici aspetti.

«Il Piano Generale dei Trasporti approvato nel 1986, denuncia questa frantumazione, riconoscendo ben 21 centri di spesa. Il P.G.T. segna in modo vistoso la separazione tra le politiche territoriali e le politiche trasportistiche. I riferimenti al peso urbanistico–territoriale delle reti di comunicazione sono del tutto assenti. Allo

54 C. GASPARRINI, *op. cit.*, pag. 23

stesso modo non troviamo nel P.G.T. una riflessione sull'effetto territoriale dei nodi, modali e intermodali. Solo nel suo aggiornamento, del 1991, in una fase di crisi della politica di programmazione, abbiamo un cenno promettente: si parla dell'esigenza di innervare il sistema trasportistico ai territori interessati».[55]

Più in genere il fallimento dell'"utopia" espressa dalle elaborazioni del Movimento Moderno e l'applicazione banalizzata dei suoi principi dà luogo ad una serie di realizzazioni di un'estrema povertà formale e funzionale (anni '50 – '80).

Questo arco temporale corrisponde al periodo più triste della storia del territorio e delle città italiane con l'impoverimento progressivo delle risorse ecologiche e ambientali, la devastazione sistematica dei centri storici delle città e lo stravolgersi dei nostri paesaggi, nel passaggio da un'economia e una società ancora di stampo rurale ad una di carattere marcatamente industriale, con il conseguente maturare di una condizione nuova del territorio e di un mutato rapporto di questo nei confronti delle infrastrutture.

La descrizione degli enormi cambiamenti subiti dai territori europei e più in particolare da quelli italiani esula chiaramente dagli scopi di questi scritti, sebbene sia lo sfondo naturale ove collocare il maturare della politica infrastrutturale ad essi connessi. In questo senso si può guardare agli scritti di Turri, alle sue pregnanti, accorate e prospettiche descrizioni del territorio italiano[56]; ma anche al testo di

---

[55] Va visto R. PAVIA, *Infrastrutture, urbanistica, governo del territorio*, in *Territorio e spazi delle infrastrutture*, *op. cit.*, pag. 35.

[56] Turri, *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano, Longanesi, 1979. Non molto dissimilmente da Benevolo (*L'Italia da costruire. Un programma per il territorio*, Roma–Bari, Laterza 1996), Turri attribuisce alle responsabilità politiche e all'arretratezza socioculturale italiana le ragioni del profondo ritardo e della mancanza di lungimiranza nella pianificazione e salvaguardia dei nostri paesaggi. È inoltre interessante guardare agli scritti di Turri per la precocità con la quale già negli anni '70, coglieva nel paesaggio, attraverso l'apparirne dei primi segni, le caratteristiche e la irreversibilità della dimensione insediativa che dopo verrà chiamata della "dispersione". «Il peso del passato, con i suoi ordini, la sua estetica – cui si connettono motivazioni economiche e sociali superate e irrecuperabili –, era forse eccessivo perché, nella rapida fase di riconversione dei modi di produzione degli ultimi decenni, si potessero plasmare subito paesaggi armoniosamente adeguati alle mutate esigenze. Ma è ovvio che il brutale scollamento tra società e paese si sarebbe evitato se l'Italia non fosse rimasta preda degli interessi più invadenti ed esosi delle classi al potere e se la cultura italiana non avesse rinunciato ad alimentare la consapevolezza delle eredità del passato come prodotti di storia, evitando i tanti assalti al patrimonio culturale del paese sotto il manto protettivo dei miti facili e banali dell'Italia bella, ripetuti a iosa, e divenuti facili luoghi comuni. Perché, è ovvio, anche il paesaggio industriale – quello delle autostrade, dei quartieri urbani, degli stabilimenti industriali, dei mille e mille oggetti che il modo di vivere d'oggi inserisce nel paesaggio – può assurgere a una sua estetica funzionale, a una sua bellezza, a una sua espressività godibile e vitale nella quale l'uomo, specchiandosi, trova motivi per affermare e dare senso al proprio vivere e operare (lo «specchiamento » di cui parla K. Lynch, necessario per sentirsi nel presente). Dipende da come si ordinano, si organizzano, e come in funzione di ciò assumano delle forme adeguate. L'estetica dei paesaggi industriali è quella dei paesaggi organici, dei paesaggi–

Lanzani che, nel lavoro più volte citato *I paesaggi italiani*, affronta una disamina puntuale delle modificazioni epocali avvenute nel breve spazio dell'Italia repubblicana, con un'attenzione forte a salvaguardare la lettura, all'interno di una generale visione d'insieme, della peculiarità dei singoli contesti e dei paesaggi interni e con un riferimento sempre vivo al tema trasversale della costruzione di un nuovo contenuto per l'idea di paesaggio e per le politiche ad esso connesse.

Fuori d'Italia, in Europa. Progettazione infrastrutturale e pianificazione "strategica" della città nel dopoguerra.

Nella progettazione infrastrutturale correlata al progetto della "nuova città", come si evince dall'esame delle realizzazioni europee (e a suo modo, per miopi scelte economico–politiche ben precise, anche in Italia), è la strada, nella dimensione della parkway o della strada a scorrimento veloce, più che la rete ferroviaria, a restare al centro dell'attenzione progettuale, in quanto connessa alle politiche abitative fulcro nodale delle scelte urbanistiche dopo le devastazioni della guerra.

---

macchina, in quanto espressioni di organismi territoriali che funzionano come grandi corpi dove *tout se tient,* dove tutto è ingranato, dove tutti gli ingranaggi partecipano al movimento, con reciproci rapporti, in cui il traffico della grande autostrada o della grande stazione ferroviaria ha connessioni, a livello locale, a livello regionale e a livello nazionale (livelli che interagiscono e sono gli uni necessari agli altri e viceversa), con il lavoro del trattore solitario nel campo, con il passaggio d'un uomo in una strada campestre, con il movimento degli individui e delle masse nelle campagne e nelle città, con il contadino del Sud e l'operaio del Nord, con l'escursionista domenicale sui monti e il montanaro occupato a falciare il prato. Ossia, dove non ci sono parti inerti, individui che partecipano e individui che non partecipano, città che « girano » e paesi che muoiono, dove cioè tutto è funzionale, ordinato, partecipe».

La citazione, forse troppo lunga, può servire a testimoniare non soltanto della coinvolgente passione civ ile che può reggere un confronto rinnovato con le sfide del cambiamento, ma anche, soprattutto, della possibilità di reagire a queste senza cadute in visioni nostalgiche o apocalittiche, e senza timori che possa essere accusato d'altra parte di "efficientismo" un disegno di «paesaggi integrati all'interno di uno spazio solidale, unitario, pieno di oggetti diversi». Piuttosto può essere rilevato e problematicamente indicato un tono troppo fiducioso circa le inevitabili 'sorti progressive' del paesaggio moderno...« *Inevitabilmente* nel mondo moderno, che ha uomini in gran numero e spazi limitati, con forti istanze di giustizia sociale, si va verso questo paesaggio, [...] Le generazioni future – *è sicuro* – si adatteranno a questo grande paesaggio–macchina, a questi territori come grandi organismi stipati di segni e funzioni umane (non ci sarà ragione per vivere fuori da questa partecipazione: il rinchiudersi in spazi di natura sarà di falsi eremiti, di uomini che si autoescludono fittiziamente, perché anche la natura è ormai spazio funzionale per l'uomo nel suo stesso rispetto)»: cfr. pag. 162 (il corsivo è mio).

Basta pensare, in questo senso, negli anni della sfida della ricostruzione e della costruzione di nuove città di grossa dimensione (anni '50, '70) alle esperienze inglesi delle *new towns.* Si tratta di esperienze ben note, continuamente rievocate, ma che qui può essere utile richiamare per quanto attiene ad una risoluzione del problema delle infrastrutture che, diversamente da altri casi, non interesserà per lungo tempo l'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità. Inutile allora ricordare analiticamente il piano di Cumbernauld (1956), nel quale le infrastrutture sono assi stradali completamente attrezzati; o il progetto, a partire dagli anni '60, di città oltre la dimensione predefinita (nel solco della città giardino di Howard) e che possono appoggiarsi a centri antichi, come quella di Runcorn (progetto di Wilson) del 1967 (che possiede un sistema di infrastrutturazione tripartito che stabilisce la totale indipendenza tra i diversi sistemi di trasporto); e così via.

Sarebbe piuttosto opportuno, se ragioni di brevità non lo sconsigliassero, istituire elementi di esame comparativo con altre politiche e progettazioni delle infrastrutture. Ad esempio con quelle rilevabili in Olanda, dove il grosso programma di urbanizzazione di Amsterdam (sul progetto di Bakema e Van de Broeck) prevede un quartiere strutturato sull'acqua secondo un principio di espansione lineare in base ai principi dell'unità di abitazione, con un'infinità varietà della composizione d'insieme, retto da una spina infrastrutturale autostradale ed insieme – va notato – ferroviaria.

Ma il caso che interessa maggiormente il nostro discorso è la , dove – come pure ben si sa – tra il 1961 e il 1967 De Gaulle attua il piano di deconcentrazione metropolitana con le villes–nouvelles (Evry, Roissy, Cergy Pantoise, Melun Sénart; Marne– la– Vallée, Saint Quintin en Yvelines) intorno a Parigi, e intorno a Lille, Marsiglia, Lione.[57] La creazione di queste città satellite deve opporsi alla forte concentrazione delle due grandi città francesi Parigi e Lione e soprattutto contrappesare l'agglomerazione parigina. Ciò che va qui sottolineato è che l'obiettivo sarà perseguito in futuro proprio grazie all'alta velocità, attraverso la creazione di *plateformes multimodales* poste alla periferia delle due grosse agglomerazioni, e attraverso le stazioni passanti per l'alta velocità nella ragione de L'Ile de France collocate presso le *villes nouvelles*[58] (Chessy, Roissy, Cergy Pantoise, Melun Sénart; Marne–la–Vallée), che diventano occasioni per «innescare, in sinergia

[57] La creazione degli ZAC nel 1968 (organismi per la cooperazione pubblica e privata) consente ampi margini di realizzazione ai programmi esecutivi per cui il volto delle città si definirà negli anni seguenti, quando il quadro delle previsioni andrà ridimensionato (negli anni '80).

[58] Si noti tra l'altro la sostanziale coincidenza della rete ferroviaria dell'alta velocità francese con la rete autostradale del piano di programmazione nazionale della pianificazione francese degli anni '60, carta in L. BENEVOLO, *op. cit.*, pag.66.

con preesistenze fisico–funzionali, lo sviluppo di nuove polarità urbane in un'ottica di riassetto delle rispettive agglomerazioni che, peraltro, hanno entrambe recentemente riformulato i propri schémas directeurs». [59]

In questo senso non si può qui non segnalare l'enorme interesse che rivestirebbe una ricerca specifica che si proponesse di affrontare lo studio dei progetti di tali stazioni nella prospettiva della comprensione del ruolo di tali stazioni nella costruzione e nello sviluppo di queste nuove città.

Ma occorre avviarsi rapidamente verso alcune conclusioni. In Europa si porta dunque a compimento la linea di tendenza annunciata con il Movimento Moderno, con il prevalere, per quanto riguarda l'infrastrutturazione globale dei territori e delle città europee, della dimensione circolatoria delle reti stradali sul modello alternativo rappresentato dalle reti ferroviarie, dalla capacità strutturante delle stazioni intese come nodi di un sistema pluriarticolato reticolare, in grado di realizzare la città "policentrica": modello che verrà, invece, rilanciato più significativamente a partire dagli anni '80, con la riorganizzazione globale delle reti ferroviarie europee, soprattutto a partire dalle realizzazioni francesi, con l'alta velocità.

Nella pratica ordinaria, per quel che riguarda le infrastrutture ferroviarie e in particolare le stazioni, oggetto proprio della nostra indagine, non resta altro che sottolineare la carenza, almeno fino alla seconda metà degli anni '80, di interventi di progettazione di nuove stazioni. Tale carenza – va ricordato – deve essere attribuita in larga misura al ridursi della stessa domanda di trasporti ferroviari, come è stato messo in evidenza da Paolo Ventura, nel già citato testo *La stazione e la città*, al quale si può rinviare anche per alti richiami alla letteratura disponibile sul tema.[60] Dovrebbe risultare invece superfluo segnalare ancora una volta la diversa

---

[59] P. PUCCI, *Le stazioni per l'alta velocità: il caso francese*, in *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, *op. cit.*,pagg. 68–74.

[60] Vale probabilmente la pena di riprendere per il lettore una serie di dati di tipo documentario, "fattuale", e di relative considerazioni, indispensabili ad una conoscenza non puramente teorica della materia complessiva oggetto del nostro discorso. «Nei paesi dell'Europa occidentale i grandi rivolgimenti urbanistici e territoriali del secondo dopoguerra (i massicci spostamenti di popolazione dalla campagna alla città, l'imponente sviluppo della motorizzazione privata, la conseguente espansione delle aree urbane, i nuovi modelli d'occupazione del suolo e i più elevati standard di vita dei cittadini) hanno determinato fenomeni di nuovo e diverso uso delle infrastrutture ferroviarie. Il traffico passeggeri, costante o in crescita nelle linee di connessione con i poli urbani di maggiore importanza, si è ridotto sulle tratte periferiche di collegamento con i centri in decremento di popolazione; il traffico merci si è fortemente ridotto a seguito della concorrenza per flessibilità e rapidità del mezzo su gomma, sicché alla ferrovia rimane il trasporto di beni di basso valore (per i quali non è economico il più costoso trasporto su gomma) e con tolleranza di tempi di consegna medio–lunghi. Tutto ciò non solo ha messo in luce la rigidità intrinseca del sistema ferroviario a fronte delle nuove esigenze, ma anche ha causato pesanti crisi finanziarie delle società pubbliche e private erogatrici del servizio e conseguenti interventi sempre più impopolari di ripianamento economico dei governi.

attenzione teorica al tema infrastrutturale che maturerà di lì a poco, sollecitata appunto anche dal mutamento di esigenze materiali nel campo dei trasporti ferroviari, con la conseguenza di introdurre rinnovate capacità progettuali nelle realizzazioni contemporanee.

Verso lo scenario odierno del rapporto città, infrastruttura paesaggio: visioni antiutopiche, «architettura infrastrutturale», «architettura delle infrastrutture»

In Italia il paesaggio resta a lungo solo lo sfondo su cui si deposita la figura dell'edificio e del sistema infrastrutturale, nonostante un punto di flesso nella cultura architettonica, l'inizio di una nuova attribuzione di valore al contesto nel quale va a inserirsi il progetto, con la riflessione teorica maturata attorno a "Casabella", intorno alla metà degli anni 50, attraverso tutta una serie di critiche positive rivolte al movimento Moderno, sotto il segno di un nuovo rapporto con la storia.

Ma il ritardo non è soltanto italiano. Si può dire probabilmente (riferendosi anche ad indicazioni suggerite da Gregotti in *La città visibile*) che la natura viene ancora,

---

Le risposte degli enti ferroviari, coordinate nel 1991 da una specifica direttiva comunitaria, si sono tradotte in una serie provvedimenti di rifunzionalizzazione messi in atto progressivamente ed in modo differenziato nei diversi paesi secondo tempi di attuazione che vanno proporzionati all'importanza degli investimenti. Una prima serie di provvedimenti riguarda l'aumento delle tariffe e la riduzione di servizi non economici e di personale in eccedenza. Frequente se non economicamente obbligato è stato il provvedimento di dismissione delle tratte non sufficientemente utilizzate (1000 Km in Francia dal 1967 al 1998) e fortemente ridotti gli effettivi (in Francia 190 mila nel 1994, contro i 500mila del dopoguerra; in Germania 300mila nel 1995, ridotti di un terzo a partire dal 1989, destinati a scendere a 211mila nel 1997) razionalizzando al massimo gli utilizzi della manodopera (automazione, riduzione di servizi al pubblico, ecc.). Una seconda serie d'interventi riguarda il settore merci: riduzione di personale, chiusura di scali piccoli ed in posizione non idonea; creazione di grandi centri di trasferimento merci da mezzi su gomma automatizzati, informatizzazione delle stazioni di smistamento dei carri merce). Una terza serie d'interventi riguarda il potenziamento delle linee con maggior domanda di traffico. E' questo il campo degli investimenti più cospicui diretti alla creazione di treni ad alta velocità e alta capacità di trasporto di persone. È il caso del treno giapponese Shinkausen Tokaido (tratta a scartamento speciale di circa mille chilometri tra Tokio e Hakata di cui circa un terzo di tunnel) messo in servizio dal 1964 al 1975 e del Train a Grande Vitesse (TGV) francese che si articola (1994) in tre tronchi per oltre mille Km di nuove linee diramanti da Parigi. Una quarta serie d'interventi riguarda la valorizzazione economica dei terreni di proprietà delle società ferroviarie; quindi promozione d'iniziative immobiliari nei terreni resi disponibili dalla dismissione di impianti ferroviari obsoleti e collocazione di attività economiche redditizie all'interno delle stazioni ferroviarie».

in Italia come in Europa, indagata nella sua veste organica di crescita biologica e come modello metaforico di aggregazione compositiva e le infrastrutture sono il mezzo connettivo, ciò che permette tale aggregazione (ma probabilmente andrebbe approfondito quanto della cultura storicistica italiana abbia investito la natura–paesaggio, il paesaggio come "natura storica", sul piano della riflessione in architettura).

Il quadro internazionale recente si mostra ben più aperto a letture non–contestualizzanti della città e delle infrastrutture. Si pensi – per fare qualche esempio fra i tanti – al funzionalismo di Fuller, al piano di Kenzo Tange per Tokio, ai modelli delle città elicoidali elaborate da Kurokawa, alla urbanizzazione spaziale connotata "da caratteri di mobilità e leggerezza" di Jona Friedman, alle elaborazioni di Archigram.

Queste realizzazioni esprimono bene l'incertezza dovuta al cadere delle prospettive di rinnovamento connesse alla crisi dei valori a suo tempo espressi dal Movimento Moderno. La prefigurazione fantascientifica e quasi scherzosa è stata vista da alcuni autori come antiutopia.

«Come si è più volte ripetuto nel corso della storia, in situazioni di crisi e modificazione del linguaggio si afferma e si diffonde un atteggiamento evasivo di fuga dalla realtà, come una sorta di volontà di anticipazione che voglia indovinare il futuro senza costruirlo, bruciando cioè le tappe della difficile e faticosa via della ricerca di un nuovo linguaggio più appropriato alle domande e ai problemi della propria epoca. Anche se le esperienze, prevalentemente internazionali, che entreranno comunque a far parte del dibattito nazionale si presentano con caratteri decisamente distintivi, può essere utile per gli assunti di questa storia riscontrarne alcune costanti. La prima è quella che comporta una definizione di forma urbana complessiva che vuol essere alternativa a quella preesistente. Una nuova mega–struttura in cui una libertà individuale si appoggia a riferimenti razionali; un'ossatura guida a livello urbano legata ai grandi organismi polifunzionali, teoricamente disponibili a variazioni, rimane comunque indifferente alla costruzione dell'immagine urbana in cui si rappresenta prevalentemente il dato infrastrutturale. La ricerca dell'effetto urbano acquista così una nuova versione proprio nell'esasperazione formale e dimensionale della relazione forma–funzione che viene introdotta come nuovo valore urbano. L'edificio polifunzionale è il nuovo spazio pubblico; si localizza nei nodi delle strutture di comunicazione; si presenta come un enorme oggetto, prevalentemente unitario e isolato; si vuol porre come polo di una relazione col territorio, che enfatizza una sorta di nuovo naturalismo della grande dimensione». [61]

---

[61] F. SPIRITO, *I termini del progetto urbano. Selezione antologica dell'esperienza italiana. 1919–1991*, Roma, Officina Edizioni,1993, pag. 91.

Come in seguito verrà fatto notare, l'attuale tendenza vede le stazioni (che nascono come poli di interscambio nel territorio) recepire parecchi dei caratteri delle mega–strutture qui descritte da Fabrizio Spirito: la ricerca dell'effetto urbano, tutto trasportato all'interno dell'opera, nella forma degli spazi del commercio e della "piazza interna", la "tracotanza" dell'edificio che cerca di imporre le proprie regole rispetto al contesto, l'obbedienza del manufatto alle regole del tracciato reticolare, più che alla natura dei luoghi.

In Italia bisognerà aspettare il fermento culturale degli anni Sessanta per rinvenire un interesse per i temi connessi alle infrastrutture, che si limiterà comunque al ruolo dei grossi assi stradali strutturanti la definizione degli insediamenti. Si avranno allora anche esperienze di notevole interesse, per le quali sarebbe ovvio chiamare a mente alcuni protagonisti come De Carlo e Gregotti, sui quali naturalmente non è il caso di soffermarsi in questa sede.[62]

Qui occorre piuttosto almeno avvicinarci al configurarsi di alcuni caratteri tipologici e linguistici odierni relativi al nesso architettura–infrastrutture.

Nell'arco temporale ora esaminato se non risaltano progetti di stazioni qualitativamente rimarcabili, già emergono, all'interno del panorama delle diverse opere infrastrutturali, alcuni dei caratteri che influenzeranno da un punto di vista formale successivamente il mondo linguistico e tipologico dell'architettura

---

[62] Sarà sufficiente qui rinviare a chiare pagine ricostruttive di R. PAVIA, *Infrastrutture, urbanistica*...cit, pagg. 32–37. «Nell'ambito delle prime ipotesi di città regione, e in particolare nel piano intercomunale di Milano, è Giancarlo De Carlo a rivalutare il ruolo delle infrastrutture di comunicazione, di cui coglie la portata funzionale e spaziale. In quegli stessi anni il rapporto tra infrastruttura e sviluppo urbano è ben presente nelle proposte di Luigi Piccinato per il PRG di Roma (1961), in cui l'asse attrezzato sembra correlarsi direttamente alle trasformazioni terziarie della città. Non a caso il tema riemerge nelle proposte per i primi centri direzionali, tra cui troviamo i significativi progetti di Ludovico Quaroni per Torino e di Carlo Aymonino per Bologna. Nelle loro proposte le infrastrutture riorganizzano interi settori urbani, integrandosi all'architettura dell'insieme. [...] L'interesse per l'azione ordinatrice delle grandi infrastrutture trova un momento di riflessione e di sintesi nel numero monografico di «Edilizia Moderna» dedicato alla Forma del Paesaggio e curato da Vittorio Gregotti (1964). Tra i temi trattati: la lettura del territorio, l'analisi dei suoi elementi formali e, nello stesso tempo, l'impiego dei grandi segni delle infrastrutture per interpretare e rafforzare il senso dei nuovi paesaggi. Molti progetti che Gregotti svilupperà in seguito partiranno da queste premesse (si pensi ad esempio alle Università per la Calabria e per Firenze)». Se si volesse allargare il discorso in direzione di una disamina dei rapporti istituiti tra progettazione arechitettonica e forme recenti di trattazione del paesaggio potrebbe essere utile avvalersi anche di considerazioni sul «monumentalismo infrastrutturale» di Gregotti, nel pevalere della cui «composizione geometrica astratta e rettilinea» è anche evidente «l'influenza della allora nascente Land Art». Cfr. V. P. MOSCO, *L'architettura delle infrastrutture*, in "Trasporti e cultura," n. 8, pag. 9.

ferroviaria, quali messi in evidenza in un quadro sintetico piuttosto convincente da Valerio Paolo Mosco[63].

Sdecondo tale quadro abbiamo da un lato «un'architettura infrastrutturale», che assume il movimento, «inteso in tutte le sue accezioni, da quelle di macroscala a quelle di percorrenza interna» come generatore della forma (rappresentata per la prima volta da Le Corbusier)[64], dall'altro «un'architettura delle infrastrutture» per la quale la mobilità non è generatrice di forma, ma un problema da risolvere, rappresentata da Kahn e dal suo progetto per Philadelphia[65], che influenzerà significativamente tutta la linea italiana del "monumentalismo infrastrutturale" degli anni '70.

Nell'architettura delle infrastrutture si contrapporrebbero dunque a lungo due tendenze entrambe riscontrabili nell'odierna architettura delle stazioni; la prima tendenza, che l'autore chiama "funzionalista" – rappresentata da Koolhaas – interpreta il tema a partire dalla funzione mettendone dinamicamente in scena i

---

[63] Nel lavoro appena citato.

[64] «Per Le Corbusier il movimento non è solo un problema funzionale da risolvere, ma è lo schema primario dei suoi impianti: basti pensare ai piani urbanistici dei primi anni Trenta – Algeri, Rio, Buenos Aires, Montevideo–, visioni territoriali strutturate sulla percorrenza autostradale. Ma è agli inizi degli anni Sessanta che Le Corbusier produce dei progetti a scala edilizia in cui la riflessione sul movimento si attesta su quello che potremmo definire un realismo utopico, ancora difficilmente superato e a cui Rem Koolhaas e la sua scuola devono praticamente tutto>>. Valerio Paolo Mosco, *L'architettura delle infrastrutture*, op. cit., pag.12.

[65] Al contrario di Le Corbusier, per Kahn la mobilità non è generatrice di forma, ma un problema da risolvere. Il famoso schema della circolazione per il piano di Philadelphia (1960) sintetizza la concezione neo–tradizionalista di Kahn: una cosa sono gli edifici –oggetti statici–, un'altra le strade – percorsi dinamici –; buona norma della pianificazione è dunque tenere separate le due identità. Si prenda, ad esempio, il disegno per la famosa torre, anch'essa ipotizzata per il piano di Philadelphia. L'edificio è costituito da un assemblaggio di tre elementi: il parcheggio, la corolla di torri e la *piazza* su cui le torri si affacciano. Ogni pezzo mantiene la propria autonomia formale e funzionale, anzi l'identità è data proprio dal collage di parti autonome. L'attuale architettura delle infrastrutture, al contrario di quanto aveva ipotizzato Kahn, tende ad abbandonare la tecnica del collage ed anche i riferimenti alla città consolidata, privilegiando la commistione delle parti e le forme ibride, optando per la forma sintetica e parallelamente cercando di rendere espressive le conflittualità interne proprie di qualunque spazio concepito sulla mobilità di massa.

Ecco dunque che mentre per Kahn è logico parlare di architettura infrastrutturata, ovvero di una configurazione architettonica con delle parti a servizio del movimento rispetto a delle parti statiche – spazio servito e spazio servente –, per Le Corbusier è logico invece parlare più propriamente di architettura delle infrastrutture, ovvero di un oggetto la cui forma nel suo complesso è tenuta insieme ed amalgamata dal movimento, ed il suo aspetto è la logica trasposizione di questa strutturazione.

contenuti; la seconda, di opposta matrice, privilegia il grande segno unificatore, assoluto e compatto, che preferisce la ieraticità del grande contenitore indifferenziato. Delle due tendenze, la prima sembra essere la più in grado di cogliere in modo fertile, creativo, la dinamicità dei nuovi paesaggi reticolari, restando interni alla loro logica strutturale e sottomettendola (ovvero trasformando la dimensione caotica in tema progettuale), ma – e questo è un punto importante – rimanendo in definitiva lontana dall'architettura della città.

Di queste due tendenze si avrà modo di riconoscere le tracce inoltrandoci negli spazi delle stazioni dell'alta velocità.

PARTE II

LA STAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ

CARATTERI E DINAMICHE

CAPITOLO III

IL MUTAMENTO DEI CARATTERI E DEL RUOLO DELLE STAZIONI STORICHE PER L'ALTA VELOCITÀ

3.1 La ridefinizione delle stazioni tra nuove esigenze funzionali e cultura del consumo

Oltre che da esigenze di rinnovo, rigenerazione e riqualificazione urbana, l'azione di ristrutturazione dell'edificio stazione si deve solitamente alla necessità dell'integrazione intermodale tra i diversi mezzi di trasporto (il nuovo progetto divenendo il motore di un generale ripensamento della politica del trasporto) e all'innalzamento dei requisiti di "abitabilità", vivibilità, della stazione, degli standards di sicurezza e più in generale di tutte le condizioni di fruizione.

Motore principale della ristrutturazione delle stazioni storiche, oltre alla ricezione delle linee dell'alta velocità, appare, quindi, in primis, la necessità dell'integrazione intermodale.

In genere si promuove l'integrazione delle stazioni alle reti ferroviarie nazionali, e/o alle rete regionali leggere e al sistema delle metropolitane cittadine, mentre lo scambio gomma- ferro avviene con la realizzazione di sistemi di parcheggi sotterranei e non di rado con rettifiche e nuove costruzioni di sezioni stradali.

Nella maggior parte dei casi più complessi di ampliamento e ristrutturazione (nonché in quelli di nuova creazione) all'integrazione tra i diversi modi di trasporto si affianca la creazione nel complesso della stazione di una serie di funzioni terziarie che rendono, per la ricezione di capitali privati, possibili gli investimenti finanziari necessari alle operazioni urbanistiche (in questo senso va ricordato che in Italia tutti gli interventi che riguardano la creazione dei nuovi nodi dell'alta velocità prevedono l'uso di una consistente parte di suolo e di fabbricati di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato).

Per le stazioni storiche appare comunque meno apprezzabile il pericolo, stimato considerevole per le stazioni di nuova creazione, che il convogliamento di nuove funzioni commerciali trasformi la natura urbana di questi luoghi, assimilandoli, secondo preoccupazioni diffuse rilevabili nel dibattito attuale, a "non luoghi".

Le parti storiche delle stazioni oggetto di ampliamento considerate in questo studio, hanno, infatti, con poche eccezioni, dettato la misura dei nuovi interventi in un sapiente connubio di tradizione e innovazione, in questo modo traducendo le esigenze intervenute e le "suggestioni" formali direttamente legate al nuovo ruolo ad esse affidato, in soluzioni tipologiche innovative in grado di misurarsi con l'eredità storica senza per questo rinnegare i valori della contemporaneità.

È il caso, ad es., delle stazioni di Atocha Renfe a Madrid, della Gare Saint Charles a Marsiglia, della Gare du Nord a Parigi, i cui progetti sembrano ritrovare la matrice della

propria creazione nei principi compositivi delle architetture d'origine, ma anche della ristrutturazione – ampliamento della celebre stazione di Stoccarda di Bonatz e Scholer, che invece, all'inverso, sembra muovere la sua integrazione con l'edificio originario da principi antitetici alle concezioni che animarono la creazione della primitiva costruzione, come si avrà modo di vedere.

Queste stazioni, così radicate nell'universo simbolico monumentale delle città di cui furono concepite come la porta urbana, hanno senz'altro ricevuto o riceveranno, dall'accrescimento dei servizi commerciali offerti e congiuntamente alla "rigenerazione" dei quartieri in cui si inseriscono, un enorme beneficio in termini di eliminazione del degrado del cosiddetto "quartiere della stazione". Si tratta degrado dovuto alla perifericità originaria dell'edificio stazione, al suo essere spesso contiguo a luoghi residuali e abbandonati, al suo rappresentare da sempre, proprio per la sua natura ambigua di luogo della città ma anche dell'altro (del moto, del viaggio, degli altri luoghi cui l'esperienza stessa del viaggio rimanda), il polo attrattivo per chi della città non si sente parte, ovvero per quell'universo variegato di straccioni, clochards, immigrati che sin dalla sua nascita vi orbita intorno (costituendo peraltro della stazione un elemento di inquieta, ma fascinosa identità).

All'interno degli esempi considerati, gli spazi commerciali non hanno acquisito un ruolo preponderante, tale da appiattire il ruolo delle stazioni a quelle dei centri commerciali, così come avviene all'estremo opposto per gli esempi giapponesi in cui non è raro «de prendre le train au centre d'un grand magasin. Ce système est lié historiquement au mode de développement des chemin de fer Japonais, dont le schéma était, d'un côté, une gare avec un grand magasin et, de l'autre, une zone de résidence. Au Japon c'est qui est important du point de vue de la conception de l'espace, ce n'est pas de prendre le train, mais ce qu'on peut faire en prenant le train».[1]

In ogni caso il tema del "dominio del commerciale" (consolidatosi a partire dagli anni '80) all'interno dello spazio stazione, che interessa in modo ancora maggiore i nodi di nuova creazione, merita sin da ora, ad avviso di chi scrive, un approfondimento, in relazione soprattutto alla dimensione problematica connessa alla definizione del suo spazio pubblico (per cominciare dovremmo dire di uso pubblico) e ai valori simbolici attribuiti a quest'ultimo.

Come si è già osservato, la catalizzazione di ampie zone commerciali all'interno delle aree delle stazioni, considerate dal mercato immobiliare luoghi particolarmente appetibili grazie ai grandi flussi, ha infatti come primo effetto immediato e positivo quello di allontanare dalle stesse i fenomeni di degrado e la conseguente percezione di insicurezza e connotazione di ambiguità che da sempre le stazioni hanno restituito.

Sembra in questo senso che la stazione sia interessata da un fenomeno analogo a quello che nell'Ottocento provocò la rivoluzione haussmanniana, che rese confortevoli e sicuri lo spazio dei "corsi" urbani, istituendo la pratica borghese della passeggiata lungo di essi, decretando la morte dei *passages* e stravolgendo in modo indelebile (almeno per le

[1] F. BELLANGER-B. MARZLOFF, *Transit, Les lieux et le temps de la mobilité*, Éditions de L'Aube, Paris, 1996, pag 39.

aree implicate) la percezione della strada come luogo imprevedibile e insicuro, luogo dell'altro e perciò potenzialmente ambiguo e pericoloso.

Se dunque un primo effetto positivo risulta indubbiamente dall'innalzamento dei requisiti di sicurezza e dal conferimento di funzioni altre rispetto a quelle connesse al viaggio, che ne rafforzano gli elementi di ricchezza, attrattività e vitalità, al contrario un possibile effetto non poco negativo (peraltro al primo dialetticamente connesso, e quindi in larga misura ineludibile) deriva dalla ricezione negli spazi della stazione del carattere atopico che ai centri commerciali generalmente si associa. Ecco che si avverte il pericolo assai grave che le stazioni, più che ricreare al loro interno piazze, o strade, nella vera dimensione di luoghi dello spazio pubblico, replichino la caricatura di tali luoghi che i contenitori commerciali attuano riducendoli ad icone banalizzate. In tal senso può essere citato il recente film di Spielberg, *The Terminal*, in cui l'aeroporto di New York, scorporata cittadella autoreferenziale, è descritta per quello che è, un'avvolgente macchina del commercio, che funge da fondale atopico per le vicende del protagonista, da cui lo stesso cerca la fuga, per l'intero svolgimento del film (interessante è comunque notare come tale luogo atopico venga pian piano reso abitabile nel corso dello svolgimento del film)

Così come le strade urbane (sempre più pedonalizzate e adibite ad usi commerciali) risultano ricercare i requisiti di confort e di sicurezza che le sono negati in quanto spazi pubblici (e non solo di uso pubblico) dell'alterità e dell'esposizione, gli spazi commerciali convogliati all'interno dei grossi contenitori, ricercano i requisiti spaziali delle strade commerciali stesse, «ricopiando la propria copia».[2] La presenza delle strutture commerciali, che radica fortemente all'interno delle stazioni una dimensione atopica, che gli stessi progettisti non possono evitare di mettere in forma, diventa sempre più funzionale al programma economico finanziario che sorregge i progetti, tanto da diventare una discriminante fondamentale nella scelta delle soluzioni da adottare in sede definitiva.

È quanto emerge ad esempio con chiarezza dai giudizi relativi ai progetti giunti per la seconda fase del concorso di Torino Porta Susa, alcuni dei quali sono respinti o giudicati negativamente proprio in nome (anche se non solo) di una «non appetibilità» di alcuni spazi da adibire al commercio (giudizio riferito al gruppo Law), o dall'assenza di funzioni e spazi commerciali nella soluzione proposta (Gruppo Tecnosistem), o dalla scarsa integrazione di quest'ultimi con gli spazi della stazione (Gruppo Turner & Townsend).

In questo contesto, oltre che nei luoghi del commercio, come osservato da Maurizio Carta, «Le mutazioni della città contemporanea verso la società dell'esperienza trovano oggi un campo di sperimentazione in luoghi della cultura e dell'intrattenimento, all'interno dei quali diventa possibile vivere esperienze diverse legate alla domanda di cultura urbana». Ecco che le stazioni tendono ad ospitare nei loro spazi, oltre ai comuni servizi commerciali, anche mostre d'arte e manifestazioni culturali, o nascono come edifici ibridi in grado di ospitare molte delle funzioni connesse alla fruizione culturale: il cittadino del terzo millennio è infatti un "homo ludens" che spende per garantirsi l'accesso a esperienze culturali quasi quanto per acquistare manufatti e servizi di base, e il mondo degli affari già da qualche anno ragiona in base al "valore della vita" o "lifetime

[2] Secondo osservazioni sviluppate da A. LANZANI, *I paesaggi italiani*, pag. 278.

value" del cliente, «alla misura teorica di quanto un essere umano potrebbe valere se la sua esistenza, per l'intera durata fosse trasformata in un modo o nell'altro in "esperienza" da sottomettere alla sfera commerciale».

Esempio emblematico in tal senso è stata la progettazione del nodo dell'alta velocità di Waterloo. Dato infatti l'enorme flusso di persone che gravita intorno alla stazione, nell'intradosso di una sopraelevata è stata progettata una sequenza di edifici dedicati al cinema: il Museum of the Moving Immage che proietta fotogrammi cinematografici, con all'interno una sala proiezioni; il National Film Theatre con libreria e spazio vendite, mentre in progetto è l'Imax Theatre per proiezioni caratterizzata all'esterno da pareti curve fatte di immagini cinematografiche (puro esempio di edificio ridotto esso stesso ad immagine di ciò che contiene).

Assodata, dunque, la preminenza della cultura del consumo all'interno della società contemporanea e la conseguente necessità inderogabile della sua "messa in forma" l'interrogazione più pertinente o almeno più propositiva, rimane, in prospettiva, quella relativa alla comprensione dell'esistenza di effettive possibilità di una coesistenza delle funzioni commerciali con quelle ferroviarie, all'interno della stazione, che sia effettuata in modo tale da non pregiudicare le qualità complessive del suo spazio pubblico, già minato dalla sua costitutiva natura ambigua. Natura riconducibile, a sua volta, alla convivenza - più volte messa in evidenza nel corso di questo studio - di uno spazio più statico, abitabile, della città, a fianco, e in opposizione dialettica, di uno più dinamico, nomadico, del viaggio, del moto.

3.2 Le operazioni di restyling in Italia, tra restauro del moderno e i pericoli dell'appiattimento commerciale

Per alcune stazioni storiche si tratta dunque soprattutto di innalzare gli standard di sicurezza, di comfort, di abitabilità, attraverso la ricezione di nuove strutture commerciali, con operazioni di ammodernamento, restyling e di adeguamento funzionale.

La questione comunque non è poco complessa, trattandosi spesso di stazioni storiche monumentali di grande pregio architettonico, per le quali si solleva il delicato problema, che qui non si ha di certo la pretesa di affrontare, del restauro del moderno, con tutte le questioni teoriche ad esso sottese (a cominciare, per esempio, dalla definizione di cosa si intenda per moderno).[3]

Il tema, per le stazioni storiche, è, più in generale, quello del recupero architettonico e urbano, e del rispetto dell'integrità spaziale e architettonica di questi manufatti, congiunta alla possibilità di un loro rinnovato utilizzo, di un loro aggiornamento tecnico funzionale. È questo il caso, per esempio, della stazione Centrale di Milano, oggetto di

[3] Tale tema viene affrontato in "Trasporti e Cultura", n. 11, fascicolo destinato a "La stazione ferroviaria dalla storia al progetto", in particolar modo da Pierfranco Galliani e da Maria Antonietta Crippa: P. GALLIANI, *Il progetto della stazione contemporanea tra aggiornamento funzionale e recupero architettonico*, M.A. CRIPPA, *Restauro del Moderno: nuove possibilità per le architetture ferroviarie?*

importanti e controverse operazioni di restyling secondo i progetti del Gruppo Grandi Stazioni.

In Italia è infatti da menzionare l'operazione di restyling sulle maggiori stazioni della rete ferroviaria nazionale (alcune delle quali, come quella di Verona e di Bologna, recepiranno le linee dell'alta velocità) gestita dal Gruppo Grandi Stazioni il cui primo progetto, condotto da Marco Tamino come esperimento pilota, è stato quello di Roma Termini.4

Altri analoghi interventi di restyling e recupero, riguarderanno le altre 13 stazioni, realizzando – come si legge dalla carta dei servizi di "Grandi Stazioni" - l'idea di stazione come di «un luogo pubblico, di scambio, di commercio e di socializzazione. Una sorta di moderna piazza della città e contemporaneamente "prima porta" e "biglietto da visita" della città stessa. Un luogo in cui convivono servizi ferroviari, di pubblica utilità, sociosanitari e di pubblica sicurezza, servizi di ristoro ed esercizi commerciali. Centri di grande valore architettonico, ma anche culturale ed artistico. Nodi intermodali strategici, attorno e dentro i quali si concentrano grandi flussi di cittadini e di viaggiatori».

Se in generale gli obiettivi strategici di questi interventi, in merito alla razionalizzazione dei flussi, all'innalzamento dei livelli di pulizia, confort e sicurezza, risultano oltremodo condivisibili, qualche consistente perplessità suscita l'eccessiva omologazione stilistica dei 13 nodi della rete, stazioni dalle caratteristiche linguistiche profondamente diverse, che si vuole portare avanti in nome di una maggiore riconoscibilità e armonizzazione dell'arredo e dell'immagine dei complessi.

Fuori luogo è sembrato a molti[5], l'aver proposto per tutti i nodi della rete un unico manuale di intervento, modellato sull'esperienza di Roma Termini, che fa della tipizzazione, omologazione degli interventi il suo punto di forza, finendo inevitabilmente con il forzare l'individualità stilistica dei singoli manufatti.

Si comincia, dunque, con l'accennare una considerazione riguardante il continuo interfacciarsi, nei nodi dell'alta velocità, ma più in generale di qualsiasi nodo di una rete dei trasporti, delle due dimensioni: del radicamento al luogo e ai suoi valori contestuali e dell'atopia che deriva al nodo dall'appartenere ad una rete tecnica di cui deve in qualche misura necessariamente esprimere i requisiti funzionali, ed evidenziare i caratteri di omogeneità.

Nel caso dell'esperienza di "Grandi Stazioni" ciò avviene nell'uso ripetitivo di elementi di arredo e di segnaletica, nel caso delle stazioni appartenenti alla rete del TGV Atlantique in Francia (di moderna costituzione però), in modo analogo, attraverso la ripetizione di elementi stilistico-formali evocanti il tema del mare atlantico, pensati appunto per donare uniformità e riconoscibilità a questa porzione della rete.

---

[4] Dalla "Carta dei Servizi 2003" (consultabile su Internet) del gruppo Grandi Stazioni S.p.A., società che il Gruppo Ferrovie dello Stato ha costituito con l'obiettivo di riqualificare e gestire i 13 maggiori scali ferroviari italiani: Genova Brignole, Genova Piazza Principe, Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Verona Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Termini, Bari Centrale, Napoli Centrale, Palermo Centrale.

[5] Tra gli altri si vedano gli interventi di A. VIGNOLA, *La "rifunzionalizzazione" della stazione centrale di Milano*, in "Trasporti e Cultura", n. 11, e di M. BIRAGHI, *Supermarket Milano Centrale*, e F. DAL CO, *Il futuro delle stazioni italiane: un destino ineluttabile?*, in "Casabella", n. 710.

In questo senso, come si accennava, critiche radicali - che ci sembra di poter condividere - sono state rivolte al progetto di ristrutturazione di Milano Centrale, esso prevedendo, in nome di un'acritica "rifunzionalizzazione", lo stravolgimento nel suo complesso del senso dell'architettura dello Stacchini. In proposito si possono citare le accorate parole di Marco Biraghi, le cui osservazioni non paiono animate, «da nessuna volontà di scatenare l'ennesima crociata contro i "manomissori del Testo", a favore dell'"integrità" della sua immagine, dell'"originalità" della sua materia», ma piuttosto da quella di preservare del controverso edificio di Stacchini quanto più possibile il senso originario, la compiutezza dell'opera.[6] Oltre alla preoccupazione per le sorti di questo singolo manufatto, oramai parte della memoria collettiva, deve essere fatta propria una seconda perplessità relativa al modo complessivo di occuparsi del progetto di recupero e "adeguamento tecnico" di questa stazione, e delle stazioni storiche più in generale. Questa riguarda l'impostazione stessa del progetto di architettura che non dovrebbe essere pensato come manufatto avulso dal contesto e dalle sue dinamiche sociali e "regole" formali ma sempre e comunque quale progetto urbano.[7]

---

[6] «Quanto messo in questione dalle "trasformazioni" progettate da Grandi Stazioni S.p.A., con la creazione di "spazi totalmente reinventati", è comunque ben altro: non tanto il rispetto o meno di un singolo infisso o mosaico, e neppure di significative parti di edificio -e con ciò anche la salvaguardia della loro esistenza-, quanto piuttosto il senso complessivo dell'opera. E ancora di più: il senso stesso dell'architettura nell'accezione più allargata. Anche solo concepire il baratto di grandiosi saloni, di dimensioni certo smisurate ma proporzionate, rivestiti di marmi preziosi e riccamente decorati, con un dedalo di corridoi controsoffittati alti 3,50 m e con «spettacolari terrazze» che tagliano in due (o in tre? o in quattro?) le grandi arcate di accesso ai treni, significa infatti ben altro che compiere una vantaggiosa (?) operazione commerciale: equivale ad avere in spregio non soltanto una delle architetture milanesi più significative del suo periodo (e addirittura, la più bella stazione in assoluto, secondo Aldo Rossi) ma l'architettura in quanto tale. Significa produrre una pessima architettura». Dinanzi ad un'architettura «dalla connotazione fortissima, magari criticabile ma consolidata e risolta, il progetto di "trasformazione" propone un viaggio senza ritorno nel regno dell'anòdino, dove una corriva reinterpretazione del non-luogo genera soltanto una non-architettura […] Non si tratta allora di contrapporre una conservazione a una rivoluzione; il fatto è che quando è compiuta esclusivamente in nome di grandi interessi economici, la "rivoluzione" difficilmente risulta davvero tale, e soprattutto, difficilmente determina qualcosa di diverso da un impoverimento collettivo». Si veda M. BIRAGHI, *op. cit.*

[7] In proposito si può seguire ancora il discorso condotto da Marco Biraghi nello scritto citato. «La perentorietà di introdurre tout court modifiche spaziali o sovrastrutture allestitive fisse e necessariamente anche strutturali e impiantistiche […] va sostanzialmente rivista almeno per due ragioni, delle quali la prima è evocatrice della seconda. La prima è che vi è ormai la consapevolezza di come gli aspetti funzionali e quelli configurativi non possano essere separati nei confronti di interventi complessi e fortemente tematizzati come quelli oggi richiesti, e in specie per le stazioni, che si lega al fatto che nella progettazione e/o riqualificazione delle grandi strutture collettive a scala urbana, di ogni genere, negli ultimi decenni non sembra esistere più un "prima" esclusivamente programmatico (e localizzativo) e un "dopo" di pura specificazione formale […] La seconda ragione, che attiene propriamente al campo urbano, dimostra come gli effetti concreti di simili strutture vadano di conseguenza pensati in base alla valorizzazione strategica delle risorse esistenti, alle opportunità sistemiche di insiemi contestuali, di offerte di servizi non idealmente enucleati in un unico organismo/contenitore, ma viceversa debbano essere disponibili ad una concertazione di decisioni, attività e forme capace di interagire nella ri-qualificazione/ristrutturazione dell'intorno, da cui appare evidente la necessità del progetto urbano».

3.3 Le operazioni di ampliamento e di ristrutturazione

All'interno del quadro che si tenta di delineare, un numero senz'altro significativo di realizzazioni riguarda l'ampliamento e la ristrutturazione delle stazioni storiche. Tali interventi sono stati sollecitati, come abbiamo visto, oltre che dalla ricezione delle reti dell'alta velocità, dalla necessità dell'integrazione modale, con le reti ferroviarie minori, con le linee delle metropolitane, con i trasporti su gomma (autobus, taxi, auto private con i relativi parcheggi).

Se tale aspetto di natura "tecnico-funzionale" è stato il vettore principale della trasformazione, vi è anche un altro fattore che ha determinato la catalizzazione dell'interesse su queste stazioni, fattore che riguarda la loro localizzazione privilegiata all'interno della città contemporanea. Se al momento della loro nascita le stazioni considerate si trovavano in posizione leggermente eccentrica rispetto al centro cittadino, (unite al centro antico tramite i ben noti "viali della stazione" di ascendenza Haussmanniana) le enormi espansioni avutosi negli ultimi decenni hanno di fatto conferito loro una posizione baricentrica rispetto ai confini attuali delle città (ammesso ancora che di "confini" nell'universo della *ipercittà* contemporanea si possa parlare).

Tale posizione risulta essere spesso di "cerniera" tra un centro storico dall'assetto stabile e consolidato e un area di formazione più recente, anch'essa oramai consolidata, ma con elementi di più bassa qualità e di indeterminazione, con la presenza, soprattutto nei centri minori, dell'effetto barriera dovuta alle linee del ferro e di aree marginali e degradate (occupate da magazzini, officine, aree di stoccaggio, scali merci, spesso appartenenti al patrimonio non più utilizzato delle ferrovie).

La ristrutturazione del nodo della stazione, congiunta alla possibilità di utilizzare aree in dismissione[8] prima non disponibili, diventa così l'occasione di curare finalmente le ferite aperte nel cuore della città, provvedendo alla sua ricomposizione, stabilendo un dialogo tra parti urbane prima separate, allo stesso tempo usufruendo della possibilità dei finanziamenti privati dovuti alla centralità della localizzazione dell'intervento, capace di attrarre attività pregiate.[9]

Per alcuni dei casi esaminati, oltre alla risoluzione dell'effetto barriera, si ricerca addirittura la "cancellazione" della presenza dei binari, attraverso la copertura delle linee del ferro (come nel caso di Stoccarda e di Parigi Montparnasse), attraverso un piano utilizzato come spazio pubblico aperto di qualità per la città, come piazza, o come giardino, cosa che determina un'innovazione non certo secondaria dal punto di vista dell'evoluzione del tipo della stazione, come avremo modo in dettaglio di osservare.

---

[8] La disponibilità di tali aree si deve allo smantellamento degli scali merci e dal decentramento delle attività manutentive e produttive in nuovi centri logistici posti lontano dalla congestione dei centri storici in aree rispondenti alle rinnovate esigenze delle reti infrastrutturali.

[9] Il tema emerge tra l'altro in più di uno dei contributi che appaiono nel cit. volume del Centro Studi "Oikos" *Stazioni ferroviartie e riqualificazione urbana*.

Proprio tale centralità effettiva delle stazioni storiche (effettiva perché di fatto derivata dalla posizione della stazione all'interno della città, contrapposta ad una centralità "virtuale" dovuta non alla specifica posizione ma all'accessibilità derivata dall'essere un nodo di comunicazione) determina, dal punto di vista della strutturazione dello spazio pubblico, un trattamento del tema del riuso degli spazi antichi della stazione come «salotto buono»[10], come nuova piazza, luogo privilegiato di socialità della città.

Grazie a questi interventi di recupero o di ristrutturazione e ampliamento, e alla rinnovata immagine che ne deriva, si può dire che la stazione nel suo complesso diventi infatti una sorta di isola protetta, una *agorà* contemporanea aperta al commercio ed alle esposizioni artistiche, luogo non più insalubre e reso ambiguo dal degrado delle aree circostanti, ma fruibile grazie all'innalzamento degli standard di sicurezza e pulizia, appetibile e gradevole anche per una molteplicità di persone estranee ai movimenti generati dalla stazione.

Questo avviene, per la gran parte delle stazioni storiche, attraverso il restauro e in alcuni casi l'ampliamento degli spazi dell'antica stazione idoneamente trasformati in luoghi di incontro e transito, in cui, con minore o con maggior peso, vengono fatte convogliare, come si accennava precedentemente, nuove strutture commerciali.

Caso emblematico di una fruizione pubblica ben riuscita e poco appesantita dalle funzioni commerciali, è quello della stazione Atocha di Madrid la cui antica e pregevole galleria dei treni in ferro e vetro è stata trasformata in giardino d'inverno, luogo di incontro per l'intera città, in un quartiere che, precedentemente in degrado, la nuova sistemazione architettonica è riuscita a far rivivere nel rispetto profondo della sua storica identità. Ma come vedremo, il caso "Atocha" riveste un ruolo emblematico anche dal punto di vista dell'approccio metodologico complessivo al progetto di ampliamento e ristrutturazione, oltre a rappresentare, ancora, anche dal punto di vista strettamente cronologico, una svolta, un esempio chiave all'interno del racconto circa l'"evoluzione" del tipo della stazione.

In non pochi casi considerati, il nuovo intervento diviene l'occasione, si diceva, per ridisegnare l'intero quartiere all'interno del quale le stazioni si inscrivono, "risarcendo" la città dei traumi derivanti dall'effetto barriera un tempo indotta dalle linee del ferro, in questo modo ricollegando brani di città separati - come nel caso ad es. della stazione di Basilea - o risolvendo situazioni urbanistiche irrisolte - come nel caso della stazione Atocha a Madrid e di quella di Stoccarda.

Ancora l'intervento può essere l'occasione per creare un nuovo spazio pubblico aperto di qualità in un area congestionata, come nel caso ancora della stazione di Montparnasse, ma anche, di nuovo, della stazione di Stoccarda, o di ridisegnare l'intero sistema della viabilità e degli spazi pubblici, come nel caso di Marsiglia.

La progettazione degli ampliamenti delle stazioni del XXI secolo sembra, dunque, da un lato strettamente integrarsi e prendere forma proprio da valutazioni intimamente connesse alla soluzione di problematiche urbane e, dall'altro scaturire da valutazioni

[10] L'espressione è di C. GASPARRINI, *Passeggeri e viaggiatori*, *op. cit.*, pagg. 83 e segg.

relative alla definizione dei rapporti proporzionali, delle relazioni formali da intrattenere con la stazione storica.

All'interno degli esempi considerati, queste due dimensioni – della relazione del manufatto con la città nel suo complesso e delle relazioni formali tra il manufatto storico e quello di nuova creazione - che presiedono alla metodologia di progetto adottata sono strettamente interrelate (come è naturale, del resto, essendo il progetto essenzialmente un attività conoscitiva e sintetica che esprime un giudizio verso «l'universo logico» delle forme dell'architettura e contemporaneamente verso il contesto entro il quale queste sono destinate ad interagire).

Proprio perché connesse a contesti urbani specifici, e all'individualità tipologica e stilistica del manufatto storico cui si riferiscono, le soluzioni proposte variano molto da caso a caso.

I tre aspetti che qui appare interessante mettere in luce, attraverso anche un serrato esame delle realizzazioni assunte a "campione" dello studio, sono, come si accennava precedentemente, strettamente interrelati. Essi riguardano essenzialmente:

a) La trasformazione delle stazioni storiche in nodi intermodali e polifunzionali.

b) Il ruolo assolto dalla stazione storica all'interno della strutturazione tipologico - formale dell'ampliamento, dunque le strategie progettuali e compositive (di rottura o di continuità) adoperate per relazionarsi ad esso.

c) Le relazioni del nuovo complesso intermodale con la struttura urbana nel suo insieme, e più specificatamente la definizione delle ricadute di tale aspetto sulla determinazione tipologica delle stazioni. Tale aspetto riguarda più strettamente il ruolo attribuito al nuovo nodo all'interno del contesto urbano, l'integrazione del suo progetto a più generali politiche di riqualificazione e ristrutturazione urbane, la costruzione dei principi insediativi che sottendono la costruzione del progetto.

Tali aspetti vengono assunti come criteri di classificazione e correlativamente luogo di confonto nell'"analisi sistematica" proposta come ultiam sezione del presente lavoro.

3.4 La trasformazione delle stazioni storiche in nodi intermodali e polifunzionali

L'esigenza di interconnessione di tutte le modalità di trasporto nell'impianto nodale della stazione, congiunta alla necessità di allocare le attività terziarie, risulta tra gli elementi che provocano il maggiore mutamento tipologico della stessa, determinando, nei casi più complessi, una configurazione della nuova architettura come stratificazione verticale, "piazza in verticale", composta da diversi livelli funzionali a raggiungere il piano del ferro posto in profondità, e un suo piegarsi, articolarsi in forme e volumetrie necessariamente complesse.

La stazione abbisogna, inoltre, di aree di estensione notevole da destinare a parcheggi, stazioni degli autobus, aree di raccordo con linee ferrate di importanza secondaria, etc., per cui soltanto in alcuni casi il complesso accavallarsi, stratificarsi di funzioni può essere risolto attraverso la "tradizionale" successione in orizzontale di spazi

autonomamente ed individualmente caratterizzati, come organismo somma di più corpi "distesi" su di una grande area secondo un principio di concatenazione degli spazi.

Anche nelle realizzazioni che cercano di privilegiare l'impostazione planimetrica tradizionale, nell'ottica di una maggiore congruenza con il manufatto originario, o di venire incontro a specifiche esigenze di carattere urbano, figurano spazi di raccordo e di mediazione con ambiti estesi nel sottosuolo, con l'irruzione "puntuale" della dimensione nettamente più atopica connessa al mondo dell'*Underground*, e in ogni caso gli ambiti più importanti della stazione coinvolgono uno o più livelli della stazione, in questo modo ponendo il problema di una idonea risoluzione delle connessioni interne (orizzontali e verticali).

Il problema dei luoghi di connessione interni alla stazione si trasforma, infatti, per le stazioni esaminate, in uno tra gli elementi di definizione formale tra i più importanti. Nella progettazione dei luoghi dedicati al trasporto, a maggior ragione nei nodi intermodali, è infatti esigenza primaria definire ed indicare con chiarezza la posizione reciproca dei diversi ambiti e segnalare adeguatamente il modo per arrivarvi, favorendo la leggibilità della struttura architettonica e facilitando agli utenti il possesso visivo degli spazi.

In alcuni degli esempi considerati, gli elementi connettivi assumono infatti una ridondanza specifica, una autonoma configurazione all'interno delle composizioni volumetriche delle singole opere, influenzandone profondamente e in alcuni casi dettandone la struttura formale (esempi emblematici, in questo senso, le stazioni di Montparnasse e Atocha).

Da questo punto di vista, si può anzi dire che la stazione di Montparnasse, la cui ristrutturazione di Arep - SNCF risale al 1987, configurandosi tra i primi esempi di riqualificazione legati all'alta velocità, abbia rappresentato proprio da questo punto di vista, una sorta di manifesto programmatico circa le "proprietà" da attribuire all'edificio stazione, dichiarando l'importanza di mettere in primo piano le caratteristiche di leggibilità, di trasparenza, di chiarezza della struttura architettonica.

La stazione originaria, creata negli anni '60, appartiene a quella serie di realizzazioni che in nome di una presunta obbedienza a requisiti squisitamente funzionali, concretizzano un concetto di stazione che del modello storico rinnega pressoché tutti gli aspetti, a iniziare dalla negazione di tutte le dimensioni di relazione spaziale con la città, travestendo l'edificio ferroviario da anonima e gigantesca palazzina per uffici.

L'aspetto dunque più significativo di questa ristrutturazione riguarda proprio l'introduzione di elementi capaci di generare la comunicazione dell'edificio con la città, nei suoi spazi di filtro e connessione, riportandolo, attraverso l'uso di elementi tipologici altamente simbolici, alla sua dimensione di architettura ferroviaria che esprime relazioni forti con la città.

Nella stazione Montparnasse, il senso della cui operazione progettuale consiste non tanto in un processo di ampliamento o addizione, quanto piuttosto di sottrazione e "correzione" della struttura originaria, l'intero sistema dei collegamenti verticali viene allocato nel grande volume vetrato giustapposto alla facciata preesistente. Uno dei punti forti di questa ristrutturazione risiede, infatti, proprio nella creazione di questo avancorpo in acciaio e vetro, col nome di porta Oceano (per forma e struttura ricordante

il simbolico arcone termale delle facciate ottocentesche, con la sua funzione di porta urbana rievocata dai due enormi pilastri), che, accostato al vecchio anonimo edificio privato dell'originaria facciata e di parte dei suoi solai, crea il nuovo prospetto sullo spazio della piazza mettendo finalmente in comunicazione la stazione con lo spazio antistante. I collegamenti verticali, nella forma di rampe mobili e non, ospitati in questo corpo trasparente, che assume simbolicamente il compito di dichiarare il senso dell'intera operazione di rivelazione della macchina ferroviaria, uniscono i diversi piani della vecchia stazione i cui solai nella parte rivolta verso la città sono stati tagliati in nome di una ritrovata leggibilità dell'edificio nel suo complesso. La stazione, come sottolineato dagli stessi progettisti, in questo modo acquista il carattere di un manifesto architettonico: «La stazione di Montparnasse, primo progetto della Agence d'étude des gares, è un prototipo ed un manifesto: un prototipo perché inizia una metodologia di progetto, un modo di generare lo spazio, un modo di trattare la struttura, la materia e la luce; un manifesto perché celebra il ritrovarsi del treno e della città».[11]

Nel caso della stazione Atocha, il cui ampliamento, imperniato sulla vecchia sala degli arrivi e delle partenze trasformato in giardino d'inverno, configura di fatto una nuova stazione, strutturata come nodo intermodale, i collegamenti tra i diversi livelli in cui si articola il nuovo complesso assumono una propria autonomia figurativa all'interno dello spazio della rotonda.

Oltre a specificarsi quale spazio altamente funzionale alla corretta distribuzione di tutti i flussi, la rotonda gioca un ruolo fondamentale all'interno della metodologia compositiva dell'autore, che lavora addizionando tra loro in una complessa composizione orizzontale una serie di architetture dalle forme geometriche pure, che si riferiscono ad architetture consolidate della storia dell'architettura urbana.

La rotonda, principale luogo di connessione, di distribuzione in verticale, assume il compito di articolare le diversi parti di cui si compone l'ampliamento, divenendone il perno compositivo, il fulcro del progetto. Lo spazio ed i diversi materiali che la compongono evidenziano la giusta contrapposizione tra i vuoti, che permettono alla luce di penetrare, ed i pieni, rappresentati da elementi verticali rivestiti di mattoni rossi.

In altri casi è la stazione stessa a strutturarsi attraverso una successione di spazi in verticale in aggetto l'uno sull'altro, con il sistema delle rampe totalmente rivelato ad un solo sguardo agli occhi dell'utente. È il caso della Gare du Nord, il cui ampliamento consiste in due luminosi contenitori in vetro e metallo, interamente trasparenti, internamente uniti e affiancati alla stazione storica, di cui riprendono l'andamento e il linguaggio stilistico delle capriate di copertura, con i relativi effetti di modulazione chiaroscurale.

La hall, estesa a coprire tutto lo spazio interno, qualificato appunto come ampio luogo di connessione e comunicazione orizzontale e verticale, in diretta connessione con la stazione antica, contiene quattro livelli l'uno opportunamente sfalsato sull'altro, per permettere al viaggiatore un facile orientamento. I diversi livelli, ciascuno dedicato

[11] In proposito, sul carattere programmatico del'intervento di Arep comme «une sorte di manifeste», si legge con interesse (nel sito Arep.fr.) un'intervista a Jean-Marie Duthilleul.

all'accesso ad uno specifico modo di trasporto, sono collegati tra loro attraverso rampe e passerelle sovrapposte con un forte accento di comunicazione visiva.

Vi sono casi, inoltre, in cui lo stesso passaggio delle linee dell'alta velocità avviene in profondità rispetto al piano della città. Questo fa sì che da un punto di vista tipologico la stazione si configuri come una stratificazione di piani posti in successione verticale, messi in comunicazione tra loro in modo "puntuale" attraverso rampe meccanizzate e ascensori. È il caso ad es. della stazione di Bologna[12], ma anche di quella di Anversa. In questo ultimo caso, ad es., il progetto di ristrutturazione prevede che vengano costruiti, all'interno della galleria dei treni, quattro nuovi livelli, di cui il più profondo dedicato ai treni del TGV, e ai treni classici, al di sotto dell'impalcato attualmente dedicato alle linee del ferro, senza dunque pregiudicare la qualità dello spazio originario della stazione. Se l'ambito dell'antica galleria in ferro e vetro in questo caso viene mantenuto pressoché intatto salvaguardandone l'integrità, l'identità spaziale, un elemento di forte discrepanza viene introdotto comunque nell'edificio nel suo complesso, nella creazione di questo secondo spazio ferroviario che, posto nel sottosuolo per successive stratificazioni, rimanda con evidenza al modello tipologico delle linee metropolitane, con la totale

[12] Il nuovo progetto per la stazione di Bologna, progettato dall'architetto catalano Ricardo Bofill e sviluppato fino alla fase esecutiva da Italferr, la società di ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato, è ben lontana dalla grandiosità dei progetti sollecitati dal concorso indetto da Maldonado nel 1983, e anche dal progetto precedente di Bofill. Quest'ultimo era forse stato messo da parte, come osserva Giovanni Crocioni in un articolo apparso in «Casabella» (G. CROCIONI, *La nuova stazione di Bologna*, in "Casabella", n. 710) perché troppo ambizioso nel proporre di risolvere con la stazione «l'intero sistema urbano, le sue continuità- discontinuità morfologiche, tipiche di una Stazione-passante, ed anche le sue stesse funzioni eccellenti. In una parola (Bofill) ha proposto una nuova Stazione Città o per converso una stazione senza città, cioè un progetto costruito senza considerare tutte le complessità, le tensioni e le domande di nuove forme di integrazione di una Bologna che cerca oggi, ancora una volta un suo percorso, un suo ruolo, un suo spazio peculiare nel nuovo scenario competitivo della rete urbana europea».

Oltre al progetto di restauro strutturale, adeguamento funzionale e riqualificazione dell'antica stazione, che dovrebbe trasformarla in una nuova centralità per tutta la città, nel rispetto del valore monumentale e architettonico del complesso storico, le trasformazioni in atto per la stazione Centrale di Bologna, per come sono state concepite, riguarderanno una nuova struttura, per ora ancora senza architettura, adatta a recepire le nuove linee veloci, sviluppata in un camerone posto a 23 m sotto la superficie della città. Tale camerone, costituito da un grande vano sotterraneo di circa 640 m di lunghezza, 40 m di larghezza e circa 20 m di profondità è articolata su tre livelli riservato ai treni a media/ lunga percorrenza, sarà situato in corrispondenza dell'attuale piazzale della Stazione Centrale nell'area occupata dagli ultimi cinque binari, dal lato di via Carracci e verrà quindi inserita nel complesso ristrutturato della Stazione Centrale attraverso una piastra ponte posta sopra i binari e connesso alla viabilità urbana attraverso una nuova strada sotterranea dedicata. Il più profondo dei livelli dei quali si comporrà la stazione AV ospiterà i binari, mentre quello intermedio, situato a -15 m, accoglierà i servizi passeggeri. Infine, quello più prossimo alla superficie, situato a quota -7 m, denominato anche "kiss and ride", è il livello riservato al traffico veicolare, che permetterà l'accesso ai parcheggi della stazione e della zona Salesiani ed è accessibile da viale Pietramellara e da via Fioravanti. Sulla stazione di Bologna relativamente al concorso del 1983, vedi il fascicolo di «Casabella» n. 487, 1983, mentre sul masterplan elaborato da Bofill nel 1994 per conto di "Metropolis", e non più adottato, si veda il contributo di P. O. ROSSI, *Verso un nuovo modello d'uso*, in "Arq 13", "La stazione ferroviaria", pag. 14.

negazione di elementi di dialogo con la città, ove si eccettuino i suoi discreti punti di connessione in verticale.

3.5 Il ruolo del modello tipologico originario nella strutturazione formale dell'ampliamento

Quanto al secondo punto innanzi messo in evidenza, esso riguardava, lo si ricorda, il ruolo assolto dal modello tipologico originario nella strutturazione tipologico-formale dell'ampliamento, dunque le strategie progettuali e compositive (di rottura o di continuità) adoperate per relazionarsi ad esso. Si tratta di un insieme di questioni che sollevano problematiche complesse, che riguardano implicitamente il rapporto tra il cambiamento del ruolo affidato alle antiche architetture e la conservazione dei loro valori formali e simbolici, e le modalità di determinazione del nuovo intervento nel suo complesso in relazione ai problemi della ridefinizione dell'identità del luogo in cui questo interagisce.

Una prima questione, non certo secondaria alla definizione del senso generale dell'intervento, riguarda, il ruolo, il peso funzionale attribuito alla stazione storica nella strutturazione del nuovo complesso intermodale, e, più in particolare, quello affidato alla galleria in ferro e vetro (quale elemento architettonico di forte caratterizzazione, e potremmo dire, rappresentazione, condensazione dell'immagine storica della stazione) e le ricadute di questo ruolo sulle valenze simboliche pertinenti ad entrambe.

Collocati all'estremo, vi sono i casi di interventi di ampliamento che prevedono una totale dismissione delle funzioni ferroviarie del vecchio manufatto, tutte "caricate" sulle strutture di nuova costruzione, e i casi in cui, viceversa, si prevede una conservazione del ruolo funzionale delle stazioni storiche, rispettandone non solo l'insieme degli aspetti formali, ma anche gli attributi riferiti all'uso.

Le due situazioni sopra descritte sollevano "scenari" di attribuzione di sensi, si significati, alla stazione storica totalmente diversi tra loro.

La seconda delle modalità di intervento, infatti, opera all'interno di un insieme di scelte che salvaguarda l'immagine della stazione per come si è venuta consolidando nei tempi, come luogo le cui valenze simboliche, più di ogni altro edificio pubblico, appaiono strettamente legate al suo uso, continuando a prevederla, in questo modo, in continuità con la tradizione dell'immaginario collettivo, quale luogo dinamico del transito incessante delle folle, figura spaziale degli addii e dei rincontri, dell'attesa solitaria, della promiscuità, del rumore metallico e meccanico dei treni.

La prima delle scelte esaminate, invece, prevedendo la dismissione delle funzioni ferroviarie, con lo "svuotamento" funzionale del complesso storico, può, a sua volta, generare soluzioni contrapposte a seconda delle ipotesi messe in campo circa il suo riutilizzo; a seconda, soprattutto, che essa sia caricata in forte misura di nuovi esercizi commerciali, o utilizzata quale nuova piazza, luogo di incontro e di socialità, di una fruizione dello spazio più "disinteressata", promossa da una volontà di restituzione dei significati civili di luogo pubblico.

Nei casi in cui ciò accade, quando la presenza delle funzioni commerciali non risulti dominante, schiacciante, la privazione delle destinazioni d'uso originarie non fa altro che esaltare il valore monumentale della stazione storica, come di una architettura che resiste nel suo significato più profondo oltre l'uso attribuitole nelle particolari contingenze della sua nascita[13]; quale architettura il cui significato consiste in un valore essenzialmente formale, che risiede nelle forme che sono deposito materiale della sua storia, grazie alle quali essa continua ad essere riconosciuta dalla collettività quale parte vitale, «protagonista» della città. Il tema, più in generale, è quello della congruenza dell'intervento di trasformazione alla natura, alla storia del manufatto trasformato, al «protagonismo che esso assume nell'impianto urbano».[14]

Fatte salve le considerazioni relative all'uso dell'antico manufatto, la seconda questione cui dare risalto, già in qualche modo accennata in quanto implicita nel discorso appena affrontato, riguarda, invece, la valenza architettonica e simbolica attribuita alla galleria in ferro e vetro delle antiche stazioni storiche, il cui "modello" tipologico, diviene, in molti dei casi studiati, il cardine dell'ampliamento dell'intero complesso, di cui detta la struttura formale.

Il modello tipologico della sala delle partenze è infatti uno spazio di antica provenienza, che fa riferimento alla hall, alla sala principale di derivazione centro europea, e che sembra coincidere sostanzialmente anche con il *Lichthof*, la piazza coperta, così come descritta da Carlos Martì Aris come «la piazza coperta, il grande patio ereditato dalla tradizione latina, inteso come punto di confluenza dei piccoli spazi che lo circondano e lo chiudono, che è stato posto al riparo dalle intemperie senza essere sottratto alla luce e ai fenomeni atmosferici».

Al di là della declinazione particolare degli spazi di cui risultano composte, più in generale le stazioni storiche, analogamente all'insieme degli spazi dell'architettura della città storica, sono pregne di una carica simbolica archetipica dovuta dal loro derivare da antichi tipi della storia della città, le cui forme si sono progressivamente "liberate" dalle necessità della storia, piegandosi ai più diversi usi[15].

---

[13] F. SPIRITO, *Tra le case. La ricerca degli spazi pubblici*. Il progetto urbano spiega tutto l'orizzonte dei suoi complessi significati e attributi nella «sua potenzialità e disponibilità a registrare e rappresentare una trasformazione di contesto, una integrazione di forme e significati da questo desunti. La domanda di progettualità di uno spazio urbano va identificata con la capacità di ristoricizzarsi insieme alla crescita della città. […] É quindi importante cogliere nella storia delle trasformazioni dello spazio urbano, non solo il protagonismo delle volontà di potere e degli apparati tecnici, ma ancora e soprattutto, un protagonismo del luogo e della sua architettura. Decifrare, cioè la domanda di progettualità latente che è nelle cose, nelle situazioni e nelle forme e che deriva direttamente dalla storia delle trasformazioni in cui si autorappresenta».

[14] *Ivi*, pag. 19.

[15] È un concetto espresso da Monestiroli, in note opEre, come *La metopa e il triglifo* e in *L'architettura della realtà*. Massimo Fagioli, all'interno di un discorso fondato su un paragone tra mondo naturale (del paesaggio) e mondo artificiale (della città), amplia notevolmente questo concetto arrivando a definire in modo a mio avviso originale i termini del conflitto tra luogo e "non luogo". Pare il caso di riproporre per esteso un ampio brano del suo ragionare. «L'architettura partecipa di un duplice statuto e in ciò sta la sua indelebile peculiarità: subisce le trasformazioni legate alla propria durata (invecchiamento, degrado, consumo) senza poter essere completamente sostituita: una città deve accettare il proprio

In molti degli esempi considerati, lo spazio della galleria in ferro e vetro, ma anche, più in generale, quello di collegamento alla città, a questo trasversale, che allude significativamente allo spazio urbano del *passage*, o l'architettura stessa della stazione storica, colta attraverso la definizione dei rapporti formali, delle relazioni proporzionali tra le sue parti, viene riproposto come spazio cardine dell'ampliamento.

L'ampliamento sembra recepire, dunque, proprio l'attributo urbano di questi antichi spazi, il particolare carattere attribuito alla galleria in ferro e vetro di "piazza" coperta, quello assegnato alla galleria trasversale di "passage", dunque di strada protetta e riparata, di "interno" urbano.

Negli esempi di ampliamento delle stazioni storiche le cui strategie progettuali obbediscono al principio di porsi in continuità con il "patrimonio tipologico" delle stazioni ferroviarie tardo-ottocentesche e primo- novecentesche, il modello spaziale dell'antica galleria in ferro e vetro diventa dunque in qualche modo il cardine dell'ampliamento.

Nelle stazioni di Saint Charles di Marsiglia e nella Gare Du Nord di Parigi, ad esempio, il modello tipologico della sala delle partenze, estrapolata dal contesto compositivo delle stazioni originarie viene riproposto come elemento autonomo di caratterizzazione formale. Il principio compositivo che struttura l'ampliamento della nuova realizzazione avviene dunque per addizione di un elemento tipologico che estrapolato dal "vocabolario" dell'antica stazione diventa esso stesso "tipo".

Come prototipo di una analoga decontestualizzazione e di un uso diverso rispetto all'originario di un elemento del modello della stazione storica, si può fare riferimento alla stazione di Amstel ad Amsterdam, di Schelling, il primo ad utilizzare la vasta aula come hall, concourse della stazione, piuttosto che come galleria dei treni, facendola emergere come elemento isolato nella articolazione complessiva del progetto.

Venendo più analiticamente ad alcuni esempi, si può ancora ricordare il recente ampliamento della stazione Gare du Nord, già citata, costituito da una struttura autonomamente definita denominata Gare Ile-de-France. Per comprendere a pieno

---

invecchiamento rinnovandosi nelle sue parti con gradualità così come una foresta si rinnova nei suoi elementi mostrandosi pressoché inalterata alla lunga durata se non intervengono eventi traumatici quasi sempre frutto di un artificio arbitrario. L'architettura, dunque, pur appartenendo al mondo artificiale, assume i fattori costitutivi dell'ambiente naturale, questo non per scelta estetica o precetto teorico ma per un dato fisiologico: per consentire all'uomo di porre dei limiti al proprio sradicamento, al proprio destino di individuo alienato. Tale processo investe anche e soprattutto la valenza simbolica e la dimensione dell'immagine e permette di affrontare in modo pertinente all'architettura il conflitto tra luogo e non-luogo. In questo senso, forse, l'accento andrebbe messo sul fatto che lo spazio della città tradizionale è leggibile in senso simbolico proprio perché non coincidente con la dimensione sociale che pure trova nella città i suoi referenti fortissimi. Lo spazio tradizionale, fondato su una strutturazione identitaria dell'ambiente e della città, vive di una dimensione simbolica archetipica che gli permette di costituirsi come sfondo autonomo rispetto alle diverse forme dell'evoluzione sociale, al contrario dei luoghi della città contemporanea che, essendo sempre più spesso privi di quel riferimento identitario, cercano la simbolizzazione dello spazio ma la vincolano ai motivi funzionali e quindi finiscono per essere la mera trasposizione delle relazioni sociali e della frammentarietà dei legami istituzionali».

l'intervento contemporaneo, c'è da ricordare la composizione della facciata principale dell'edificio progettato da Hittorf il cui motivo dominante e originale risiedeva, come è ben noto, in una grande vetrata "termale" che annunciava, con un'abile sintesi compositiva, la presenza interna della galleria dei treni connotata da forme grandiose. Il nuovo ampliamento consta, come si è detto, di una doppia hall, che, affiancata e in diretta comunicazione all'antica sale delle partenze, risolvendo il problema del collegamento intermodale alla stazione, risulta perfettamente armonizzata e iscritta nella continuità delle coperture della stazione ottocentesca di Hittorf a loro volta restaurate, delle quali riprende la struttura formale utilizzando un linguaggio contemporaneo, sembrandone un'ulteriore "traslazione".

Queste due nuove hall rispettano, inoltre, la trama originaria della stazione di 10 metri nel senso nord-sud e di 3,87 metri nel senso Est-Ovest, inscrivendosi nel sito appropriatamente, restituendo all'esterno il volume delle hall primitive e prolungando con naturalezza la facciata.

In modo non molto dissimile dall'intervento realizzato a Parigi per la Gare du Nord, a Marsiglia l'ampliamento del fabbricato ottocentesco è ottenuto attraverso la costruzione di un edificio laterale in pietra precompressa, acciaio e vetro, una sorta di grande aula che riprende lo schema volumetrico della galleria ottocentesca, traslandola in modo tale da adeguarla alle esigenze planimetriche del sito. In entrambi questi casi è la hall, nel suo attributo fondamentale di ambito di relazione e di mediazione, lo spazio prescelto per far dialogare le architetture storiche con quelle di nuova creazione, ma nel primo caso (Gare du Nord) la hall è moltiplicata, su tutti livelli sovrapposti di cui è costituito il nuovo ampliamento.

Se la stazione di Maine-Montparnasse rappresenta, da un punto di vista cronologico (progetto del 1985), il primo esempio della concretizzazione di una nuova sensibilità architettonica, incarnando una sorta di manifesto del riscatto dalla banalità della pratica progettuale consolidatasi negli anni '60, la stazione di Moneo per Madrid è uno dei primi esempi (progetto del 1984) a realizzare un'"attualizzazione" del tipo della stazione storica, attraverso la sua trasformazione in nodo intermodale dell'alta velocità.

In questo caso la stazione storica – principalmente "identificata" dalla galleria in ferro e vetro, destinata a giardino di inverno come testimonianza della tradizionale architettura delle ferrovie – è al centro di una composizione liberamente distesa in "orizzontale", a coprire un'area dalle dimensioni generose che viene risolta introiettando i meccanismi di stratificazione storica tipici della città. In questo caso fonte ispiratrice è tutto il repertorio linguistico e tipologico dell'architettura della stazione e della città.

Della stazione storica, viene ritenuto il principio distributivo e di relazione formale tra gli spazi, che detta l'articolazione planimetrica dello spazio destinato ai treni dell'alta velocità e ai parcheggi.

La metodologia del recupero dell'antico contenitore, connesso efficacemente al nuovo ampliamento, in questo caso si affianca a quello, condotto in modo analogo, relativo ad altre strutture antiche di provenienza ferroviaria (pensiamo ad esempio alla trasformazione in museo della Gare d'Orsée), ma anche non ferroviaria, che si sono rivelate straordinariamente versatili, praticamente adatte ad ogni utilizzazione, proprio

perché il loro intrinseco valore risiede nella struttura formale e non nella funzione ospitata (che può comunque fertilmente essere evocata dalla forma che l'ospitava).

Nella stazione di Atocha, nel progetto di Moneo, l'originario spazio dell'arrivo e delle partenze viene dunque ulteriormente "liberato" dalle necessità della storia per essere restituito all'"inutilità" di una fruizione pubblica, proposto come monumento in sé e in quanto tale restituito alla sua natura di spazio pubblico collettivo e alle sorti della sua città. In questo senso è interessante notare come la metodologia di intervento di Moneo per Madrid sia totalmente antitetica a quella messa a punto da Tamino per Milano Centrale.

Moneo libera l'antica sala delle partenze da qualsiasi obbligo prestazionale per restituirla alla "disinteressata" fruizione dei cittadini-viaggiatori. Al contrario Tamino carica l'antica stazione milanese di sovrastrutture architettoniche che sviliscono l'unitarietà dell'opera, e che la depauperano del senso originario di luogo pubblico asservendola agli scopi delle funzioni commerciali pensate per passeggeri-consumatori.

L'ampliamento della stazione di Stoccarda avviene, invece, contrapponendo al vecchio contenitore, la splendida stazione di testa di Bonatz e Scholer, di cui si prevede la dismissione, una nuova realizzazione, strutturata come nodo passante, del tutto ipogea, che recepisce a 14 metri di profondità le linee dell'alta velocità, i cui binari sono orientati trasversalmente rispetto a quelli attuali e la cui copertura definisce un ampio spazio pubblico.

Anche in questo caso si prevede, dunque, la salvaguardia, la conservazione dell'edificio originario nel suo complesso, adibendolo ad usi diversi da quelli ferroviari, ma diversamente dagli altri casi, la logica compositiva dell'edificio storico, le regole che presiedono alla sua strutturazione formale non sono alla base della costruzione del nuovo ampliamento.

La stazione nuova, infatti, non si dà come concatenazione in orizzontale di tipi edilizi le cui logiche compositive rispondono alle "regole di costruzione" della città storica o ai principi formali insiti nella primitiva architettura, né si risolve nella giustapposizione, nell'accostamento "analogico" di una nuova struttura che rappresenta la riproposizione rivisitata del tipo della galleria in ferro e vetro.

Il nuovo ampliamento dialoga per contrapposizione, è in antitesi con l'architettura storica, opponendo alla pienezza materica, alla volumetria costruita dell'intervento di Bonatz, lo spazio in negativo dello scavo, messo in relazione allo spazio della città e della primitiva stazione, attraverso idonee coperture, lucernai vetrati, che inondano di luce la stazione sottoposta mettendola in comunicazione con lo spazio urbano. Lo spazio della stazione si dà dunque in negativo, configurando con la sua superficie di copertura un ampio spazio pubblico, dinamico e abitabile, forato da tanti "occhi di luce", che imprimono misura e ritmo all'ambito urbano creato. Oltre che alla profondità dello scorrere delle linee ferrate, che obbliga ad una configurazione ipogea dell'ampliamento, a determinare questa soluzione concorre senz'atro un giudizio sulla parte di città in cui la stazione ricade.

La soluzione analizzata interpreta infatti il tema dell'ampliamento della stazione come occasione per ricreare uno spazio pubblico, destinato a giardino e a piazza, vivibile e abitabile, in forte connessione visiva con gli spazi verdi del non lontano

Castello, e per ridefinire il ruolo dell'architettura di Bonatz, in un ambito urbano le cui originarie qualità spaziali risultano compromesse da diverse modifiche nel tempo degli assetti stradali, viari, che hanno nel tempo snaturato il "peso insediativo", le capacità relazionali della stazione nell'insieme delle sue connessioni morfologiche con il contesto.

È infatti indubbio che l'antica stazione sia stata pensata originariamente come parte integrante dell'intero meccanismo urbano, di cui fungeva da monumentale elemento di definizione e di chiusura, così come emerge dall'analisi di Lucio Nardi, ma anche dalle proposte di progetto urbano per la stessa piazza della stazione contenute nel noto testo di Krier, *Lo spazio della città*, animato da autentico sdegno nei confronti della «distruzione della città europea» e della nostalgia verso il suo perduto ordine, la sua perduta misura. [16]

Naturalmente il progetto qui esaminato non si fa carico della restituzione del ruolo originariamente attribuito alla stazione all'interno della costruzione dello spazio urbano, così come lo stesso Nardi mette in evidenza, sottolineando come la stessa operazione di dismissione delle funzioni ferroviarie lo riduca all'opposto, «come un vecchio monolite, un monumento a se stesso e al proprio passato».[17]

Ciò nondimeno, il progetto della nuova architettura (ripiegata nel sottosuolo), a mio avviso, è sottomesso alla creazione di questo nuovo spazio pubblico, fortemente

---

[16] Cfr. L. NARDI, Stoccarda, *La stazione storica si confronta con la ristrutturazione ferroviaria del Land Baden-Württeneberg*, nel già più volte citato fascicolo 11 (genn.-apr. 2005) di "Trasporti & Cultura" dedicato a "La stazione ferroviaria dalla storia al progetto", pagg. 55-9; R. KRIER, *Lo spazio della città*, Torino, Città Studi Edizioni, 2000 (ma I ed. 1975), pag. 160. Entrambi gli autori mettono infatti in evidenza come tutte le parti della stazione fossero state attentamente pensate per interagire con la tessitura viaria della città, l'edificio nel suo complesso presentandosi come parte strettamente interagente del complesso urbano a conclusione degli assi di percorrenza ottocenteschi. Seguendo da vicino la ricostruzione fatta da Nardi, le sale dei due ingressi, proporzionati in base alla loro funzione urbana, rappresentavano infatti l'elemento di mediazione e di filtro con la città, «quella più piccola raccogliendo i passeggeri del traffico locale; quella grande, presentandosi verso la città come un vero arco di trionfo, dirigeva i viaggiatori di lunga percorrenza verso la strada principale di Stoccarda e i mezzi di trasporto pubblico. Le sale d'ingresso furono collocate asimmetricamente rispetto alla facciata. L'arco trionfale della sala maggiore fu leggermente spostato rispettò all'asse della Kònigsstrasse che congiunge la stazione con la piazza del castello. La conclusione prospettica di questo asse urbano era invece segnata dalla torre che occupava in questo modo il punto d'incrocio degli assi perpendicolari dell'importante strada e dell'atrio monumentale dell'edificio ferroviario. La piccola sala d'ingresso fu sistemata a chiusura della meno importante Lautenschlagerstrasse che correva parallela alla Kònigsstrasse» Furono « i lavori di modernizzazione voluti dalle Ferrovie Statali tedesche nel corso degli anni Settanta, in accordo con le nuove tendenze della pianificazione urbana, a cambiare, più che la forma fisica dell'edificio, il suo significato ed il suo ruolo nel rapporto con la città». Allora infatti «furono intrapresi all'esterno e sottoterra giganteschi lavori infrastrutturali e viabilistici che coinvolsero l'intero territorio urbano. Secondo criteri urbanistici destinati a fare di Stoccarda un città modello a misura di automobile, la *piazza* antistante la stazione scomparve e venne sostituita da uno stradone a sei corsie ad altissima percorrenza. L'accesso principale all'edificio ferroviario avveniva tramite un sottopasso commerciale realizzato nel 1976 che doveva altresì fungere da connessione con le linee della metropolitana. I due portali d'ingresso con i loro archi trionfali vennero così privati della loro funzione e allo stesso tempo la loro relazione prospettica con le strade che li univano alla città venne enormemente depotenziata dalla presenza del viale automobilistico che impediva l'attraversamento pedonale diretto».

[17] L. NARDI, *op. cit.*, pag. 59.

dominato, ancorato alla forza "magnetica" dell'edificio di Bonatz, delle sue asimmetriche volumetrie, sebbene nel ribaltamento totale delle sue logiche di connessione con gli spazi della città, del resto oramai definitivamente compromesse, e del ruolo funzionale attribuitogli, forse ancora una volta a testimonianza della capacità dell'architettura (di qualità) di sopravvivere a se stessa, rinnovando continuamente il proprio significato (al di là delle destinazioni funzionali).

Caso ancora diverso è quello rappresentato dall'ampliamento della stazione di Basilea. In questo caso, l'architettura di nuova costruzione assume un linguaggio e una conformazione tipologica del tutto autonoma rispetto alla stazione originaria di cui si conserva l'impianto e si restaura l'insieme dei pregevoli interni e dei prospetti esterni. Il nuovo ampliamento consta di un ponte "abitato", strutturato come percorso urbano, che scavalca l'intero ambito destinato ai binari, inglobando le antiche gallerie ottocentesche in ferro e vetro, immediatamente retrostanti al fabbricato viaggiatori, per approdare dall'altro lato della città configurando, al di là del rilevato ferroviario, verso la città di più moderna costituzione, un prospetto nuovo, e nuovi ambiti urbani.

Il progetto consta dunque di una successione di diversi episodi architettonici, ciascuno avente un proprio risalto figurativo e formale, all'interno di una composizione resa unitaria dalla figura stessa del ponte (che già in sé contiene l'idea della connessione tra sponde diverse, di elemento istitutore di connessione e di organicità) e della sua copertura (che rispecchia anch'essa, nel suo andamento spezzato e frammentario, l'idea di base del progetto, che è quella della costituzione dell'unità del manufatto attraverso la contrapposizione lungo un percorso lineare di elementi resi ciascuno autonomamente).

L'antico manufatto in questo caso non viene depauperato delle funzioni ferroviarie. Al contrario l'antica hall, baricentrica rispetto al piazzale storico della stazione, cuore di tutto l'intervento, viene utilizzato come punto di partenza di questo percorso lineare, nucleo da cui si dipartono, attraverso una serie di rampe meccanizzate e non, i percorsi verso le banchine e verso questo nuovo ponte urbano. La stazione storica continua così a definire con il suo prospetto il "volto" del piazzale della stazione, senza che da questo lato della città si percepisca la presenza del nuovo ampliamento, mentre dall'altro lato in un solo sguardo possono cogliersi prospetticamente in rapida successione questi singoli frammenti architettonici, unificati da quest'unica copertura, a sottolineare con forte potenza espressiva, la volontà di far dialogare l'antico con il moderno senza appiattire i valori formali di entrambi.

Quanto alla definizione dell'ultimo punto, che riguardava il ruolo più propriamente urbano del nodo stazione, già dalla descrizione sommaria dei diversi casi appena condotta, sono emerse, per ciascuna realizzazione, diverse strategie di relazione adottate dai progettisti per risolvere i problemi specifici delle parti di città nelle quali si sono trovati ad interagire. Si ritiene utile, in ogni caso, far luce ancora meglio su alcuni aspetti, evidenziando diversità e omologie tra i diversi progetti finora esaminati da quest'ultimo punto di vista, facendo già emergere i principi insediativi sottesi alla costruzione formale del progetto.

Nel caso della stazione di Atocha, il cui progetto nasce con l'esigenza di riqualificare una parte della città di grande qualità urbana ma impoverita dalla frattura creata dal passaggio delle linee ferrate (vedi, per una descrizione più esauriente del contesto urbano, la scheda posta in allegato), Moneo risolve la stazione stessa come un "microquartiere", una "microcittà", l'articolazione delle cui parti si carica della complessità propria della città storica, assorbendone le discontinuità e le fratture, e definendo diversi ambiti urbani. La struttura formale del progetto di Moneo, in questo modo, interpreta, in modo rinnovato, i meccanismi e le dinamiche spaziali della città storica, dei suoi processi di stratificazione. Questo si rileva nella grande ricchezza e "densità" dell'articolazione complessiva degli spazi esterni, dei nuovi ambiti urbani, piazze, percorrenze, luoghi fortemente caratterizzati e definiti dalla presenza simbolica dei suoi stessi " tipi urbani", ma si rileva, altresì, nel trattamento degli interni della stazione come altrettanti luoghi pubblici liberamente abitabili (la grande hall della stazione storica, vera e propria piazza urbana).

Nel caso delle stazioni di Saint Charles a Marsiglia e della Gare du Nord a Parigi, non si tratta, invece, di interventi tanto profondamente incidenti nella riconnessione e reivenzione complessiva dell'immagine del luogo, di cui invece si vuole riconfermare e chiarire l'identità originaria.

In entrambi i casi, più che creare nuovi spazi esterni, veri e propri nuovi ambiti urbani, il nuovo progetto riqualifica quelli esistenti, in certi casi li modifica per recuperare appieno il significato e il valore formale delle preesistenze e interpretare gli equilibri compositivi compromessi dalle modifiche accumulatesi nel tempo, perfezionando, correggendo la forma degli spazi aperti in relazione alle esigenze connettive intervenute.

Anche nel caso della stazione di Montparnasse, l'intervento non modifica strutturalmente il complesso degli spazi urbani con i quali interagisce. Il nuovo intervento consiste nella "correzione" della stazione preesistente, come abbiamo visto, negli aspetti che riguardano la comunicazione dell'edificio con la città, nei suoi spazi di filtro e connessione, riportandolo, attraverso l'uso di elementi tipologici altamente simbolici, alla sua dimensione di architettura ferroviaria che esprime relazioni forti con la città.

Ma, il carattere dello spazio urbano esterno definito dalla stazione non muta radicalmente, se non nella forma del miglioramento, dell'abbellimento dovuto all'inserimento di elementi architettonici di qualità in uno spazio piuttosto povero di elementi architettonici significativi e (nella forma) dell'estensione dello spazio pubblico urbano allo spazio della stazione generato dall'introdotta permeabilità dell'edificio e dalla creazione, nello spazio retrostante la stazione, sull'area di copertura dei binari, del Jardin Atlantique. È un'operazione non molto diversa da quella condotta a Barcellona per l'anonima stazione di Sants.

Ques'ultimo spazio, pur regalando alla città e alla stazione stessa cui risulta connesso, un'ulteriore area pubblica a verde, non incide in modo profondo all'interno della struttura urbana, essendo racchiuso all'interno della grande corte interna agli edifici per uffici, che costituiscono parte integrante della stazione nel suo complesso.

Caso profondamente diverso è quello rappresentato dalla stazione di Stoccarda, il cui progetto risulta profondamente determinato dalla necessità di risolvere le problematiche di un'area complessa, snaturata morfologicamente e giudicata irrecuperabile ad una sua condizione precedente, come si è già avuto modo di valutare in precedenza.

Qui addirittura l'intervento - sollecitato comunque, non bisogna dimenticarlo, dal passaggio in profondità delle linee ferrate - si può dire configuri un nuovo modo di intendere il tipo stesso della stazione ferroviaria che si ritrae nel sottosuolo per regalare alla città un ampia superficie liberamente fruibile, uno spazio pubblico a verde, una nuova grande piazza urbana, secondo un trattamento del suolo dell'edificio ferroviario come "quinta facciata", il cui primo esempio paradigmatico può farsi risalire alle elaborazioni teoriche di Hilberseimer e di Le Corbusier, così come si è messo in evidenza nel II capitolo dello studio.

E ancora diverso appare il caso della trasformazione della stazione di transito di Basilea, il cui ampliamento, come abbiamo visto, configura un ponte tra la città storica e quella consolidatasi recentemente al di là della frattura creata dai binari. In questo caso il ruolo dell'ampliamento và ben oltre quello della riqualificazione e adeguamento funzionale del nodo stazione, per divenire strumento di riconnessione morfologica di due ambiti di città rimasti a lungo separati, affrontando un tema di solito pertinente alle stazioni di nuova creazione in ambito urbano.

La stazione, il cui ampliamento, in questo caso, si inserisce all'interno di un'operazione urbanistica che interessa un vasto ambito della città di Basel, incarna essa stessa nella figura del ponte, il ruolo di riconnessione morfologica, di riammagliamento, affidato al progetto. L'architettura della stazione prende dunque forma, qui, come negli altri casi, dal giudizio attribuito all'architettura della città nel suo complesso di cui diviene fondamentale strumento di definizione e costruzione.

CAPITOLO IV

CARATTERI E RUOLO DELLE STAZIONI DI NUOVA CREAZIONE

4.1 Il ruolo strategico – territoriale del nodo dell'alta velocità tra "rigenerazione" della città europea e spinte globalizzanti

Prima di inoltrarci nell'esame delle diverse declinazioni del tema della stazione dell'alta velocità, inerenti agli interventi di nuova creazione, appare utile, per l'individuazione e definizione di un livello di mutamento del ruolo della stazione di ordine per così dire strategico, condurre una breve analisi sui riflessi della modificazione generale della politica dei trasporti ferroviari perseguita al livello europeo[1] e, più in particolare, delle importanti operazioni di marketing urbano che la stessa supporta, sul progetto della città e del territorio contemporanei.

---

[1] Sui diversi modelli di sviluppo ferroviario assunti in Europa, che presentano i caratteri dell'alta velocità, pare opportuno presentare al lettore per esteso un materiale documentario sufficientemente analitico (attinto alla medesima fonte informatica poco sopra citata). «Una caratteristica peculiare della rete ferroviaria europea ad AV è senz'altro la sua eterogeneità. Le dimensioni continentali del progetto sono dovute al desiderio "politico" di contribuire all'unificazione della Comunità, ma anche alla riconosciuta intollerabilità di un ulteriore sviluppo del trasporto su strada. Tuttavia questa volontà viene applicata di fatto con la messa in opera di progetti molto diversi tra loro. Tali diversità sono funzione delle specifiche esigenze dei singoli stati (principalmente di natura socio–economica e territoriale) e delle singole aziende ferroviarie (legate alle infrastrutture in uso), implicando progetti spesso tra loro incompatibili per i quali è in corso da anni un defatigante tentativo di armonizzazione.

Ad un primo tentativo di sintesi si possono individuare, in Europa, almeno tre modelli di sviluppo ferroviario con caratteristiche di AV: quello francese, esclusivamente per passeggeri, impostato su nuove linee con velocità di punta di 300 km/h e relazioni non–stop tra le aree metropolitane; quello tedesco, misto per merci e passeggeri, tendente a servire anche le città intermedie con un sistema di treni cadenzati impostato su velocità diversificate non superiori a 250 km/h, realizzato con largo utilizzo di linee preesistenti rimodernate; quello svizzero–inglese, che prevede la velocizzazione del servizio intercity fino a 200/225 km/h, abbinata al cadenzamento almeno ogni ora di un treno per qualunque destinazione sulla rete e coincidenze in tutte le stazioni, alla stessa ora, per tutti i treni passeggeri.

In Germania a differenza di quanto deciso in altri paesi europei, la strategia adottata da DB per risolvere i problemi di saturazione di alcune linee è stata quella di realizzare le prime tratte di una rete ad AV in un area ad alta concentrazione di traffico merci. Concepita fin dall'inizio come un sistema non specializzato, la creazione della rete ad AV ha comportato, dal punto di vista infrastrutturale, la decisione di mantenere gran parte del vecchio tracciato, seguendo una logica che prevede nuove linee solo se tale scelta risulta indispensabile per raggiungere il duplice

La strutturazione della rete dell'alta velocità e dei suoi nodi è, infatti, frutto di un'esigenza di connessione sentita al livello europeo, all'interno del suo spazio

---

obiettivo di aumento della capacità di trasporto passeggeri e merci e riduzione dei tempi di percorrenza. La tecnologia AV rappresenta in questo senso non tanto un "sistema alternativo", quanto uno strumento di potenziamento della rete esistente. Le linee ad AV in esercizio al 1995 sono due: Amburgo/Brema–Hannover–Wurzburg–Monaco e Amburgo–Hannover–Francoforte–Mannheim–Stuttgart–Monaco; la lunghezza complessiva dei tracciati è di 974 km, dei quali 548 realizzati su linee preesistenti.

Per quanto riguarda il servizio passeggeri, la rete ad AV offre il servizio diurno InterCityExpress (ICE) che si configura, di fatto, come un semplice miglioramento qualitativo del servizio InterCity (IC), offrendo rispetto a quest'ultimo:

maggiore velocità commerciale;

maggior livello di comfort;

stesso modello d'esercizio adattato alla struttura policentrica tedesca con le stesse fermate dell'IC;

elevata integrazione con i restanti servizi ferroviari nelle città–nodo

AV in Francia

Il servizio TGV, come già ricordato, si rivolge esclusivamente al traffico passeggeri.

Tra il 1981 ed il 1992 sono state realizzate due grandi direttrici: TGV Sud–Est (TGV PSE) Parigi–Lione–Sud Est francese e TGV Atlantique (TGV A) Parigi–Le Mans–Tours. In entrambi i casi si tratta di infrastrutture completamente nuove in grado di supportare le alte velocità sviluppate dai rotabili in uso alla SNCF.

La rete TGV è stata ampliata negli anni 1993–1995 con il collegamento a Nord verso il tunnel sotto la Manica (TGV N) e l'anello di interconnessione attorno all'area parigina (TGV Reseau); è in fase di realizzazione l'estensione del TGV PSE. Le ferrovie francesi operano in questo senso sulla base di uno schema direttore del 1989 che prevede la realizzazione di 16 nuovi progetti ed il raggiungimento di 4.700 km di nuove linee da sommare a 6.300 km di linea storica adattata alla circolazione dei treni veloci. Tale piano prevede inoltre una riorganizzazione del sistema ferroviario per favorire il traffico merci e locale.

[...] In sintesi il progetto TGV asseconda tendenze già in atto dei sistemi economico e trasportistico francese, in evoluzione verso una maggiore concentrazione delle attività in grandi poli urbani. Non si può non ricordare che la struttura urbanistico/territoriale francese è già di per sé notevolmente più accentrata su pochi grandi poli urbani, a differenza del tessuto urbano italiano che, storicamente, presenta un notevole policentrismo (si pensi per esempio all'area padana, sia nella fascia prealpina sia sull'asse della via Emilia). Le città medie francesi, in queste condizioni, per uscire dalla marginalizzazione dovranno operare scelte differenti, probabilmente riorganizzando (talvolta realizzando ex novo) adeguati sistemi di collegamento regionale con i nodi dotati di servizio TGV. Nonostante la favorevole predisposizione territoriale alla filosofia di progetto sopra esposta, recentemente, proprio nella patria del TGV, si sono aperti seri processi di ripensamento al modello di sviluppo ferroviario. Il caso che ha sollevato un certo scalpore nasce da un rapporto del governo francese dove si riconosce che le linee ad alta velocità comportano costi regolarmente molto superiori alle previsioni iniziali, in compenso la loro redditività è stata molto al di sotto di quella prevista. Dal che si conclude che nessuna nuova linea AV può finanziarsi senza un cospicuo intervento dello Stato; in funzione di ciò lo stesso rapporto indica per il futuro come preferenziale la tecnologia ad assetto variabile (i nostri Pendolini)».

unificato, cosa che ha notevoli ricadute sulle impostazioni complessive dei progetti delle stazioni (nonché delle parti urbane in cui queste sono iscritte), considerate nodi connettivi di rilevanza nazionale in grado di veicolare il rilancio delle città promuovendone un'immagine competitiva.

Le più significative trasformazioni che stanno interessando, da un lato, la tipologia dell'edificio ferroviario, dall'altro, il modo d'uso dei nostri territori, riguardano, infatti, come sottolineato da più parti, proprio l'introduzione dell'alta velocità come strategia di trasporto concorrenziale rispetto al trasporto aereo.

I nodi dell'alta velocità si distinguono da quelli "tradizionali" per la capacità di connettere in breve tempo luoghi molto distanti tra loro non tanto diversamente dai nodi del traffico aeroportuale, cosa che determina l'unicità del loro ruolo al livello prima di tutto strategico, in secondo luogo simbolico (i due livelli essendo tra l'altro in diretta comunicazione tra loro).

Sostiene, infatti, Arep (lo studio di progettazione che, in collaborazione con SNCF gestisce tutti i progetti di stazioni in Francia), nella persona di Jean Marie Duthilleul, che il recente mutamento di interesse avutosi per la stazione come tema architettonico e dunque il suo rinnovamento in termini tipologici e linguistici si debba proprio all'introduzione dell'alta velocità: «la storia delle stazioni è la storia del rapporto che la società intreccia con il treno». L'introduzione di questo potente mezzo tecnico avrebbe riportato l'attenzione che era stata distolta a partire dagli anni '30 dalle possibilità offerte dal traffico su gomma e da quello aereo, pervenendo in questo modo alla perdita dei significati simbolici della stazione, originariamente intesa come "regno", "tempio" della velocità, del dinamismo.

Tali premesse evidenziano già l'importanza di approfondire questo argomento, sebbene esso possa risultare, in prima battuta, soltanto tangenziale agli interessi primari della ricerca, incentrati maggiormente sulle capacità della stazione dell'alta velocità di costruire morfologicamente, interpretandoli, la città e il territorio contemporanei. La dimensione strategica dell'intervento, il suo essere parte attiva se non veicolo primario di una politica di rilancio dell'immagine della città, comporta, invece, significative ricadute anche sul piano della definizione tipologica e formale dello stesso, non in ultimo nella ricerca di un linguaggio capace di esprimere al livello simbolico la portata dell'intervento e di mobilitare e amplificare i consensi internazionali e dei cittadini per la politica dei loro amministratori.

Dal punto di vista del ruolo strategico, all'interno della geografia reticolare che descrive lo spazio europeo, la presenza dell'alta velocità sembra dunque capace di attivare gli stessi meccanismi di competitività tra le città sostenuti dal traffico

aereo[2] e, data la sua capacità di sollecitare ingenti progetti di ristrutturazione e riqualificazione urbana, diventa motore e strumento di "rigenerazione"[3] delle città, se non, in alcuni casi, il vettore principale delle trasformazioni, ridisegnandone le vocazioni.

I diversi nodi dell'alta velocità rappresentano i punti distinti di un'unica rete all'interno dello spazio unificato europeo[4]: l'essere parte di questa rete costituisce per le città che ne fanno parte una straordinaria possibilità di attrarre flussi di persone, investimenti, attività economiche, turistiche, commerciali.

Basti pensare, ad esempio guardando alla realtà francese, la più evoluta da questo punto di vista, alle recenti associazioni delle città europee dell'alta velocità, tra cui per l'appunto "L'association des villes européennes de la grande vitesse",

---

[2] Si veda su ciò quanto si legge nel volume collettaneo *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, a cura di G. Dematteis e P. Bonavero, Bologna, Il Mulino, 1997. «La globalizzazione e l'integrazione europea mettono in competizione sistemi locali e nazionali di città in condizioni molto diverse e che rispondono perciò in modo diverso ai processi di polarizzazione e riqualificazione. La globalizzazione e l'integrazione europea tendono a creare connessioni funzionali che superano i confini nazionali, con un processo competitivo e selettivo. Il peso che ogni paese assumerà nell'Unione Europea dipenderà dal ruolo economico, culturale e politico che i livelli superiori della gerarchia urbana saranno capaci di svolgere a scala continentale e planetaria. L'interazione fra città vicine che porta alla formazione di reti regionali ha effetti sinergici che favoriscono l'accesso dei singoli nodi alle reti globali. A differenza di quanto accadeva negli anni '50 e '60 la nuova polarizzazione metropolitana non crea il vuoto intorno a sè e non sottrae risorse ai sistemi urbani minori circostanti. Al contrario genera un campo di esternalità regionale favorevole allo sviluppo dei nodi minori. La capacità di un polo metropolitano di creare connessioni a rete fra le città minori della sua regione ci dà una misura del suo dinamismo».

[3] La rigenerazione della città europea è il tema portante del testo AA.VV., *Urban Regeneration*, a cura di F. Alcozer, S. Gabrielli, F. Gastaldi, Catalogo della mostra "+ Città", "Città delle immagini", "Città in rete", Firenze, Alinea Editrice, 2004. La tesi di fondo proposta dal testo, che qui ci sembra di poter condividere, è che la crisi urbana della città europea contemporanea possa trasformarsi in un'occasione fertile di "rigenerazione" per la stessa soltanto a condizione che sia posto come presupposto inderogabile di qualsiasi trasformazione il perseguimento della qualità dello scenario fisico. La qualità dello spazio fisico, unico indicatore del superamento dello stato di crisi, a sua volta non può darsi se non attraverso la ricerca della persistenza e della continuità tra presente e passato e tra presente e futuro.

[4] Il trattato di Maastricht ha introdotto il concetto delle reti transeuropee, permettendo di sviluppare uno schema di riferimento delle infrastrutture di trasporto a livello europeo oggetto di finanziamenti comunitari. È stato così pubblicato, nel dicembre 1992, il primo "Libro bianco" della Commissione dal titolo *Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti*. Concetto chiave del documento è l'apertura del mercato dei trasporti. In una decina d'anni, con la sola eccezione del settore ferroviario, tale obiettivo è stato praticamente raggiunto.

creata nel 1991 o il "Rafhael, club des villes né du TGV", club fondato nel 1987, voluto dall'allora sindaco di Lille Pierre Mauroy, per riunire in un'unica rete le città interessate dal TGV Nord. "L'association des villes européennes de la grande vitesse" sembra focalizzare il suo interesse nella promozione della continuità dello sviluppo degli assi dell'alta velocità, sull'istituzione di un partenariato attivo tra gli stati, le collettività locali interessate e le autorità deputate alla programmazione e gestione dei Trasporti e sull'integrazione dell'alta velocità con le politiche urbane, promuovendo, in ordine alla risposta a quest'ultimo scopo, la "reinvenzione" della stazione del XXI secolo.

L'associazione Raphael si propone invece di farsi promotrice del dialogo tra le città interessate e gli attori economici delle stesse coinvolgendo partners privati, di far convergere le energie organizzative attorno a dei progetti comuni, di sottolineare la dimensione euro–regionale della rete cui le città appartengono, valorizzando allo stesso tempo ciascuna realtà attraverso obiettivi e punti di attrattività specifici, stimolando una sana competitività tra le città appartenenti allo stesso circuito.[5]

In effetti in Francia si è da tempo compreso che l'arrivo dell'AV da solo non basta a garantire lo sviluppo economico delle città e delle regioni interessate e che ciò necessita invece che sul ruolo dell'alta velocità si rifletta alle due scale, quella regionale, per la quale si tratta di predisporre al meglio la rete dei collegamenti territoriali, e quella della città, per la quale occorre ripensare il ruolo urbano della stazione rendendolo un polo di trasporto attrattivo e multimodale, pienamente inscritto nella vita del suo quartiere.[6]

Ancora in Francia, paese dove la rete TGV è più sviluppata in Europa, in base al ruolo più o meno trainante dell'alta velocità rispetto alla città dal punto di vista delle ricadute economiche si distinguono, *Les villes étapes*, città di piccola dimensione per le quali l'offerta terziaria è rappresentata completamente dalla presenza dell'alta velocità, *Les villes étapes institutionnelles* (capitali dei Dipartimenti), *Les villes têtes de lignes*, *Eurocités françaises*, città d'importanza Europea destinazioni privilegiate dei TGV in quanto garantiscono una clientela abbondante (come Parigi, Lione, Marsiglia).(Fonte: Association des villes européennes de la grande vitesse).

---

[5] Informazioni desunte dai siti Internet "www. Rafhaael.org" e "www. villeseuropeennes.org

[6] V. MANNONE, *Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville – Association des ville européenne de la grande vitesse «Gare TGV et stratégie de valorisation»* in « Les cahiers scientifiques du transport », n° 31, 1997.

In ogni caso in Francia, si è pienamente compreso, a partire dall'esperienza di Lille, che «l'alta velocità rappresenta per le città l'opportunità di realizzare nuovi programmi urbani attorno allo "spazio stazione"». [7]

Il fatto che i nodi intermodali tendono a concentrare nel territorio extraurbano nuove attività, configurandosi come "attrattori di centralità" il cui sorgere viene favorito dall'alta accessibilità e concentrazione di risorse, e che le politiche strategiche tendano ad incoraggiare queste dinamiche localizzative, determina di fatto che la distribuzione e la strutturazione delle funzioni sui nostri territori avvenga oramai secondo criteri di accessibilità alle multipolarità reticolari piuttosto che secondo i tradizionali concetti di "prossimità" geografica o di distanza rispetto ad un "centro–città". Ecco quindi che: "la scelta del sito non risponde necessariamente ad una valutazione di integrazione organica con il territorio o la città nel quale o nei pressi della quale quel polo si localizza, quanto piuttosto con la rincorsa a una localizzazione strategica rispetto al quadro delle possibili fermate dell'alta velocità e delle connessioni transnazionali che garantiscono l'accorciamento dei tempi di percorrenza con gli altri luoghi centrali" 8. Ecco che la localizzazione dei nodi, delle stazioni legate alla realizzazione delle linee del TGV Méditerranée (Aix– en Provence, di Rhone– Alpes Sud a Valence e Avignon), in Francia è avvenuta in relazione alla ricerca di una posizione ottimale rispetto all'individuazione di un bacino di utenza di circa 500.000 abitanti, in un'area da destinare a future urbanizzazioni con quartieri polifunzionali, (sebbene gli interventi siano poi risultati tutti particolarmente ben integrati nel paesaggio circostante). Così pure la scelta del sito dove ubicare la stazione dell'alta velocità di Napoli "Porta" è ricaduta su Afragola, per motivazioni essenzialmente di carattere strategico e solo parzialmente come esito di analisi (svolte a posteriori[9]) volte a considerare l'integrazione organica con i contesti.

Su di un altro versante l'esistenza di tali nodi, che devono, in qualche misura, la loro esistenza alla politica comunitaria che sostiene la loro creazione, contribuisce a determinare l'immagine percepita e reale dello spazio europeo entrando a far parte dei processi di modificazione dei suoi meccanismi spaziali.

Il fatto inoltre che alle stazioni appartenga la doppia ambigua natura di essere nodi, polarità di una rete e contemporaneamente luoghi fisici ancorati ai contesti, permette di circoscrivere il campo entro il quale definire la ricerca e il reperimento

---

[7] *Ibidem.*

[8] C. GASPARRINI, in *Passeggeri e viaggiatori*, o*p. cit.*, pag. 88.

[9] In tal senso, è stato commissionato a posteriori dalla TAV uno studio urbanistico dei 5 comuni interessati dal passaggio delle linee dell'AV, mirante a definire le possibili modalità di integrazione dei luoghi coinvolti con il progetto della stazione "Porta".

dei suoi materiali, da un lato come territorio astratto, proiezione sulla carta dei paesi attraverso i quali si estende topograficamente la rete cui le stazioni appartengono, dall'altro come territorio culturale, espressione di una specifica identità, in questo caso europea, entro la quale poter operare una comparazione tra le diverse realizzazioni.

In questo senso è interessante notare come gran parte dei grossi piani di rilancio strategico di città soprattutto dal passato industriale – come Lille (nodo dell'alta velocità di Euralille, Rem Koolhaas) Lione (Lyon Satolas, Santiago Calatrava), e di altre città mediterranee, come Lisbona, la cui immagine è stata rilanciata in occasione dell'Expò 98, (ancora Santiago Calatrava, Estacao Do Oriente), Siviglia (Santa Justa, Antonio Cruz, Antonio Ortis, in occasione dell'Esposizione Internazionale del 1992), Torino (Arep, 2002, Torino Porta Nuova) e in ultimo anche Marsiglia – (Arep, ristrutturazione e ampliamento del nodo di Saint Charles) siano stati effettuati tramite la realizzazione di massicci interventi di pianificazione urbanistica veicolati dalla creazione di grandi nodi infrastrutturali, sollecitati dall'arrivo dell'alta velocità.

Le grosse esposizioni internazionali, così come le Olimpiadi (vediamo il recente esempio di rinnovamento urbano in Grecia), diventano le occasioni più propizie per avviare politiche di rinnovamento urbano, cui le realizzazioni dei nodi di interscambio, volte ad assicurare la più alta accessibilità alle città e le regioni interessate risultano propedeutiche.

L'aspetto per il quale assume importanza, rilevanza, la questione del ruolo strategico assunto dalle stazioni dell'alta velocità, sembra proprio essere, quindi, il processo di "rigenerazione" della città europea: di questo profondo processo di rinnovamento, riqualificazione, che coinvolge un discreto numero di città europee, con delle caratteristiche tali da rendere possibili delle comparazioni, seppur nella enorme diversità dei contesti e delle fenomenologie del suo apparire.

"Rigenerazione" è infatti parola di conio nuovo, sebbene antica sia la capacità della città di trasformarsi, di rinascere a partire dai suoi momenti di crisi più profonda: «Rigenerazione urbana è terminologia assai efficace, che fa seguito temporalmente a tante altre, come Rinnovamento urbano, Rinascimento urbano, Rinascita urbana, Riuso urbano, di analoghi, anche se non del tutto identici, significati. [...] Nella storia delle città, un rinnovamento costante è dato di fatto naturale; [...] Tuttavia, quello che è accaduto nelle città europee da un quarto di secolo ad oggi è cosa assai diversa, connotati tali per cui si può certamente parlare di una innovazione profonda nei modi della trasformazione urbana».[10]

[10] B. GABRIELLI, *Dal rinnovamento alla rigenerazione urbana*, in *Urban Regeneration*, *op. cit.*, pag. 23.

Essa individua specificamente una fase recente della storia urbana europea, cominciata negli anni '80–'90 con la grande stagione dei progetti urbani, tra cui, antesignana, quello di Barcellona e di cui ora si coglie per l'appunto un nuovo sviluppo.[11] La questione della "rigenerazione" investe in modo spinto, per aree di notevole estensione e con ambizioni programmatiche complesse, la questione della "reinvenzione" economica della città da un lato e del perseguimento della qualità urbana dall'altro ed è fortemente congiunta a politiche di respiro strategico riguardanti il riassetto, la riorganizzazione e il potenziamento delle reti di trasporto, mirando all'integrazione delle città con determinate reti infrastrutturali, tra cui quella dell'alta velocità.

La questione della rigenerazione della città europea connessa allo sviluppo della politica ferroviaria dell'alta velocità si muove quindi all'interno di un problema complesso che si costituisce entro due poli: da un lato abbiamo, infatti, la natura reticolare "sovraordinata" dei circuiti dell'alta velocità con le sue spinte "globalizzanti", che disegnano la nuova mappa dei collegamenti europei, in modo spesso avulso dalla conoscenza della natura peculiare dei luoghi, dall'altro abbiamo la questione della salvaguardia dell'identità delle città e dei territori, entro cui tali nodi prenderanno fisicamente forma.

Quanto alle spinte globalizzanti, il nodo dell'alta velocità (per la sua appartenenza all'universo atopico delle reti particolarmente incline ad essere investito da fenomeni di globalizzazione) soprattutto nella sua modalità di "polo di interscambio nel territorio", potrebbe rientrare a pieno nella fenomenologia del

[11] «Negli anni Ottanta del Novecento, tuttavia, si diffonde una modalità di trasformazione che deriva dalla dismissione di spazi industriali: la crisi dell'economia mondiale, che si traduce in una diffusa crisi industriale, costituisce l'avviso di un nuovo mondo, di cui non si comprende né la direzione né il verso, ma che si tende ad interpretare come grande occasione per la crisi occupazionale che deriva dalla chiusura delle fabbriche, dall'altro lato si guarda a queste cessazioni come a delle vere e proprie nuove possibilità trasformative, ove lo spazio privato, chiuso e murato dell'industria può diventare in ampia misura spazio pubblico. La sostituzione/trasformazione non è infatti più pensata come una mera occupazione di spazio da una funzione all'altra: le richieste compensative da parte delle pubbliche amministrazioni sono sempre consistenti, difficilmente vanno al di sotto delle richieste di dedicare allo spazio pubblico la metà del comparto edificatorio. Queste modalità di comportamento diventano, poco alla volta, programmi assai pragmatici e duraturi, vere e proprie linee guida per il rinnovamento urbano. Tutto questo avviene in quanto comincia a farsi strada l'idea che migliorare la qualità dello spazio urbano significa ottenere concretamente due risultati: ottenere il consenso dei cittadini e, contemporaneamente, attirare nuove attività economiche. Nel mondo globale il rinnovo urbano assume anche un significato altamente competitivo fra le diverse città del mondo, e ciò spiega un fenomeno nuovo, che è la nascita e il successo delle grandi "star" dell'architettura, che le città si contendono» (*ibid.).*

paradigma di descrizione dello spazio europeo elaborato da Boeri[12]. Nello studio dedicato al tema della rappresentazione dello spazio europeo, alla ricerca delle cause profonde alla base dell'universo indistinto della "moltitudine" e della "città diffusa", l'autore individua le dinamiche di cambiamento in tre grandi correnti globalizzanti che investono lo spazio europeo: «l'emergere di un individualismo di massa negli atteggiamenti del consumo, dell'abitare, del tempo libero; il prevalere sul territorio di sistemi di razionalità di settore; il diffondersi di flussi transnazionali di uomini, merci, idee»[13]. In questo senso, il rischio risiede nella perdita delle

12 Nel recente studio *USE (Uncertain States of Europe). Note per un programma di ricerca* (AA.VV., *La città europea del XXI secolo. Lezioni di storia Urbana*, Milano, Skira, 2002) dedicato al tema della rappresentazione dello spazio europeo, Stefano Boeri intende fare luce sull'incerto concetto di identità del territorio europeo, quale si sta formando all'interno delle politiche di Bruxelles, e ai suoi dispositivi di cambiamento. All'interno del discorso sul complesso dei nuovi strumenti descrittivi e interpretativi dello spazio europeo (tra cui nuove tipologie edilizie, come quelli di "isole", "clonazioni", "tasselli", "attrattori lineari", "condensatori", che individuano un nuovo modo di strutturarsi dello spazio urbano), il tipo della stazione, così come testimoniato da alcuni esempi, si affianca in alcune sue modalità a tutta una altra serie di oggetti che «introversi e tracotanti tendono a condizionare la natura e il significato di estese aree del territorio imponendo localmente la loro presenza isolata e introversa, come accade ai grandi manufatti che risucchiano al loro interno attività orientate al consumo o al tempo libero».

13 Circa la lettura dei meccanismi spaziali dei territori dell'Unione Europea, l'autore individua due livelli descrittivi che afferiscono ad una sfera maggiormente istituzionale al quale contrappone un terzo paradigma di lettura, di matrice spaziale. Il primo livello descrittivo, "i territori della proiezione" offre una rappresentazione dell'Europa come di un sistema politico economico dotato di un perimetro territoriale definito e circoscritto che proietta geograficamente (attraverso il continuo ridisegno dei suoi confini) i conflitti, le incertezze e le ambizioni della politica di reinvenzione della sua identità statuale. Questo paradigma descrittivo – del tutto astratto– applicato al discorso sull'alta velocità si potrebbe tradurre nella mappa che ridisegna il circuito reticolare dell'alta velocità in Europa, secondo le previsioni del piano di Maastricht.

Il secondo livello, "lo spazio contesto" è una rappresentazione dello spazio europeo che proviene dal mondo della ricerca territoriale, infatti descrive lo spazio europeo "per contesti" come un campo geografico percorso da molteplici dinamiche di sviluppo che attivano diverse aree di influenza e punti di squilibrio, spazi centrali dinamici e spazi periferici arretrati.

Sempre all'interno di questo campo descrittivo, una seconda descrizione, che avviene attraverso il paradigma reticolare, sortisce comunque lo stesso effetto di descrivere lo spazio europeo come un contesto che esiste in quanto ospita delle dinamiche sociali ed economiche. Questo è il tipo di descrizione che si riscontra nella letteratura critica, allorché si parla delle dinamiche di sviluppo, di crescita che seguono la creazione dei grandi nodi reticolari dell'alta velocità (trattati alla pari di quelli aeroportuali).

Il terzo paradigma di indagine "il dispositivo europeo" attiene una descrizione del territorio europeo come campo di manifestazione di una identità europea che si esprimerebbe non già attraverso la definizione di un territorio fisico, ma come entità culturale, il cui dato più rilevante e

differenze tra le città, che la spettacolarizzazione dell'ambiente, dovuta in misura non secondaria ai flussi turistici che lo stesso potenziamento delle reti di trasporto alimenta, comporta.

Quanto alle ricadute di tali spinte globalizzanti sulla costruzione delle identità delle città europee e a scala minore del singolo manufatto architettonico, la considerazione che la creazione dei grossi nodi intermodali sia sempre più sorretta da una sorta di "strategia–cum–marketing"[14], di cui il Guggenheim di Bilbao è divenuto il paradigmatico esempio, conduce all'osservazione del fenomeno di una sempre più estesa spettacolarizzazione dell'ambiente, in cui diversi edifici – oggetti sono spesso concepiti in nome di un virtuosismo estetico piegato alle leggi del mercato (del mercato dei suoli da valorizzare e commercializzare, delle attività terziarie – turistiche, culturali– da rilanciare, etc.), verificando una confluenza nuova, inaspettata di "interessi" tra il mondo della cultura e quello del turismo e degli affari. In questo panorama di competizione europea, si assiste, infatti, cosa nuova rispetto al passato, a politiche di rilancio delle città e ad esperimenti di nuove identità urbane connesse alla capacità delle stesse di attrarre investimenti in quanto "capitali culturali".[15]

---

anche a mio avviso il più condivisibile, è dato dal suo "dispositivo locale di cambiamento dello spazio", dal modo particolare e originale di rinnovamento delle antiche "strutture dell'abitare".

La "frase europea" storica sarebbe dunque l'elemento fondamentale nella sintassi urbana perché articola e organizza la declinazione delle unità minime del discorso (in cui si esprimono le individualità) attraverso un codice simbolico riconoscibile e allo stesso tempo operando come collante, connettivo del sistema urbano complessivo, che si evolve per "metabolizzazione ed accumulo" e per "densificazione". Se il concetto di frase europea spiega eloquentemente il formarsi della città storica, non riesce però altrettanto bene, sostiene l'autore, a dar ragione dell'universo indistinto della "moltitudine" e della "città diffusa" le cui dinamiche di cambiamento risiedono appunto in queste tre grandi correnti globalizzanti che investono lo spazio europeo: "l'emergere di un individualismo di massa negli atteggiamenti del consumo, dell'abitare, del tempo libero; il prevalere sul territorio di sistemi di razionalità di settore; il diffondersi di flussi transnazionali di uomini, merci, idee".

[14] Faccio riferimento ad uno scritto di J. OCKMAN E N. ADAMS, *Forme dello spettacolo*, in "Casabella", n.673/674, 1999/2000, fascicolo dedicato a "USA, architettura come spettacolo". Gli autori, data ormai per acquisita la dimensione di spettacolarizzazione dell'architettura, suggeriscono una reivenzione e innovazione della "forma spettacolo", a partire da un rinnovato impegno critico reso possibile grazie ad un'appropriazione attiva dello "spettacolo" da parte dello spettatore.

Riflessioni importanti sul coinvolgimento dell'osservatore nella lettura dell'opera architettonica a partire dal fallimento dell'utopia del Movimento Moderno «circa la possibilità di un esercizio critico dissolto nell'uso della città» si trovano in M. TAFURI, *Teorie e storia dell'architettura*, Roma Bari, Laterza, 1998, pag. 133.

[15] Vedi ad es. il recente testo di M. Carta, *Next city: culture city*, Roma, Meltemi, 2004.

Quanto alla stretta congiunzione tra gli interessi economici del mondo del turismo e la realizzazione delle stazioni dell'alta velocità ancora una volta è da ricordare l'esperienza francese circa la progettazione di nuovi poli di interscambio nel territorio a servizio di cittadelle del divertimento (caso pioniere la già citata stazione di Chessy Marne la Vallée, Eurodisney). Immediata ricaduta dell'indirizzo pianificatorio francese prima brevemente delineato (circa lo sviluppo economico connesso all'alta velocità), è infatti la nascita di nuove cittadelle del divertimento nei pressi delle stazioni dell'alta velocità, come quella già esistente del Futuroscope per la stazione di Poitiers.

Attualmente ancora è al vaglio, tramite uno studio di fattibilità, l'idea di creare un nuovo Parco Tematico chiamato "La Porte du Sud", parco esteso su un centinaio di ettari, di rilevanza europea, sul tema della "sensorialità", situato presso la stazione di Valence.

Proprio perché nate a servizio delle città del divertimento e non già di città reali, tali stazioni, strutturate come poli di interscambio nel territorio, contengono, dal punto di vista della struttura tipologica, delle modalità insediative, delle scelte linguistiche, indubbiamente degli aspetti innovativi, anche se chiaramente discutibili, ai fini appunto del discorso sul rischio di perdita dell'identità dei luoghi.

È il caso ad esempio della stazione di Chessy, situata nel cuore del parco di divertimento, all'interconnessione tra le linee del TGV e quelle del RER A, e pensata per servire sia gli utenti di Eurodisney che gli abitanti della regione Est dell'Ile–de–France. Frutto di lunghe discussioni tra il patron di Eurodisney, Michael Eisner e Arep – Sncf, la stazione si struttura attraverso un lungo muro "postmoderno", eclettico, in cemento, che fa eco all'universo fantastico della cittadella, che si sovrappone al contenitore di vetro, realizzando un camminamento esterno. Dall'altro lato, la facciata in acciaio e vetro è fiancheggiata da due torri cilindriche coronate da un elemento conico di tutta derivazione fiabesca. Qui è interessante notare come l'elemento della torre, pur appartenendo all'universo, al "vocabolario" tipologico– formale della stazione, si carichi degli aspetti di falsificazione dell'universo urbano che le cittadelle del divertimento, così come le cittadelle del commercio (si pensi all'esperienza italiana di Valmontone o di Serravalle), di consueto realizzano.

Dall'estremo opposto, ben lontana dal risiedere nella realizzazione di una serie di opere firmate dalle star dell'architettura, l'effettiva rigenerazione di una città passa invece per la capacità dei suoi processi di «innestarsi, consapevolmente o meno, o fosse pure per contrasto, nella storia della città che lo ospita riprendendo in qualche modo i fili della sua vita. Rigenerare se stessa per una città non significa semplicemente ampliarsi o rinnovarsi, bensì ricongiungersi, anche parzialmente, con

il proprio destino, che pur traendo origine in gran parte dal passato è pur sempre modificabile dalle condizioni che nel presente si determinano».[16]

Tra gli esempi più interessanti di rigenerazione urbana congiunta ad un ribaltamento della vocazione originaria della città, figurano oltre all'ormai noto caso Bilbao, le città di Lille e Torino, che hanno trasformato le antiche vocazione industriali, riconvertendole in terziarie. Questo ultimo caso in particolare, come vedremo, è il felice esempio di come una pianificazione di ordine strategico territoriale sia risultata congruente ai bisogni della città trovando puntuale esplicitazione negli strumenti di pianificazione, fino alla esemplare soluzione di architettura urbana rappresentata dalla stazione Torino Porta Nuova.

Ecco dunque l'illustrazione specifica di alcuni casi paradigmatici dal punto di vista del ruolo strategico assunto dalle stazioni dell'alta velocità, di città che hanno utilizzato il progetto delle nuove stazioni o la trasformazione di quelle esistenti come vettori di una radicale trasformazione urbana e occasione di una rigenerazione complessiva.

Lille

Questa realizzazione, frutto dei nuovi indirizzi politici francesi circa la necessità di supportare la decentralizzazione attraverso la costruzione di nuove realtà economiche regionali, ha fornito l'occasione per riprogettare un'area abbandonata diventata "Quartiere Euralille" dando luogo ad uno dei progetti urbani più significativi degli ultimi decenni, caricandosi «di un valore paradigmatico e inaugurale verso la costruzione degli spazi complessi nella città contemporanea divenendo così un vero e proprio laboratorio delle intuizioni progettuali di Rem Koolhaas»[17]. Come nelle previsioni del sindaco, la stazione, la cui realizzazione è stata supportata dall'ausilio di investitori privati, è divenuta un'importante "turbina terziaria" che ha consentito il superamento dell'impasse economica dovuta al declino della cittadina quale realtà industriale. L'incredibile aumento dei volumi di traffico è ascrivibile, come sottolinea Gasparrini, più che alle caratteristiche del progetto urbano, alla capacità della stazione di generare, grazie alle dimensioni delle connessioni intermodali, una vera "rivoluzione trasportistica".[18]

---

[16] Alberto Ferlenga, *La vita delle città*, in *Regeneration*, *op. cit*, pag. 40.

[17] C. GASPARRINI, *Passeggeri e viaggiatori*, *op. cit*., pag. 89.

[18] Può essere opportuno presentare per esteso elementi di una scheda (curata da Denis Bocquet) su "Euralille" che si rinviene nel citato testo *Regeneration* (pp. 151–3). «Euralille nasce come risposta del governo socialista di Francois Mitterrand, su iniziativa del sindaco di Lille ed ex Primo Ministro Pierre Mauroy, al grave fenomeno della chiusura delle industrie di Lille: la grave crisi del settore tessile e delle industrie pesanti e del settore estrattivo di tutta la regione nord della Francia. Si trattava di approfittare dell'opportunità del passaggio delle linee dell'alta velocità

Se la stazione è stata capace di generare un intero pezzo di città, in un'area dominata dagli svincoli autostradali, «alcune questioni importanti sono ancora irrisolte: l'articolazione delle connessioni con il tessuto urbano tradizionale, il tipo di popolazione residente, (finora in maggioranza studenti dell'Ecole de commerce, di passaggio nella città). Inoltre la qualità della vita, dopo le difficoltà iniziali (assenza di collegamenti pedonali), è molto migliorata e il quartiere inizia a trovare i propri luoghi di vita, comunque molto legati alle attività del centro commerciale. Ad Euralille una più profonda cultura cittadina non è ancora tangibile malgrado gli sforzi effettuati nell'ambito di Lille 2004».

Quel che è comunque evidente per chiunque passeggi nei dintorni della stazione è la natura ancora troppo pervasiva del centro commerciale Lille–Europe, concepito come il polmone del nuovo quartiere. Il grosso contenitore appartiene, infatti, alla famiglia degli oggetti che, attraendo ed inglobando al proprio interno i flussi, risultano introversi e tracotanti nei confronti delle parti di città in cui si inscrivono e poco idonei a stabilire relazioni di scala umana con i propri intorni.

Se il quartiere generato dalla stazione in questo caso non sembra ancora passibile di un giudizio definitivo, in quanto ancora in via di trasformazione (importante sarà, per lo sviluppo del quartiere, la realizzazione dell'area a verde intorno alla stazione, il progetto degli spazi aperti – da non considerare come una mera area di

---

Parigi–Londra–Bruxelles per fare di Lille un punto nodale. Euralille nasce quindi attorno alla stazione del TGV. L'obiettivo era quello di creare un quartiere nuovo: a Lille la rigenerazione urbana avviene sui terreni dismessi del "glacis non aedificandi" militare attorno alle ex mura. Nel caso di Lille, questa disponibilità di terreni, conservata nel tempo da vincoli particolari, ha permesso di pianificare il rilancio di una città industriale in crisi non sulle friches industriali, ma in immediata prossimità del centro della città. La rigenerazione di queste ultime è avvenuta solo dopo, soprattutto a scopo culturale ed è, infatti, uno dei punti forti di Lille 2004. Il progetto di Koolhaas, che diede forma concreta al quartiere, era un progetto di massima, apparentemente distaccato dal contesto urbano esistente. In realtà questo atteggiamento era parte del marketing dell'atelier olandese e analizzando l'operazione in dettaglio, si vede come il rapporto con l'esistente era certamente presente e come un personaggio quale Paul Gaietto (SAEM) contribuì ad inserire le esigenze teoriche dell'architetto nel quadro della ZAC. La rottura con Koolhaas avvenne piuttosto in un periodo di incertezze sul futuro del quartiere: nel 1995–96 si capisce che Euralille non diventerà un vero centro terziario internazionale; nonostante Londra, Parigi e Bruxelles fossero a portata di TGV, pochissimi attori di livello internazionale confidarono nel progetto e nelle potenzialità di localizzazione.

Il quartiere venne in seguito salvato non con una operazione di ridimensionamento, ma modificandone e adattandone i contenuti: da centro d'affari internazionale diventerà centro amministrativo (sede della Regione), commerciale e bancario regionale, questo anche grazie al collegamento con la metropolitana. A partire quindi dal 1998 riprendono i progetti. L'idea principale, a partire dal 2000, è di usare lo skyline di Koolhaas come porta d'ingresso nella città con il TGV, e di costruire lungo l'autostrada pezzi di città, affidando a diversi urbanisti il disegno di vari piccoli quartieri a scala umana».[18]

risulta tra gli edifici), a me sembra che invece una valutazione sostanzialmente positiva possa essere data circa la stazione di Lille, il cui esame accurato a mio avviso smentisce certe critiche rivolte a Koolhaas circa l'acontestualità della stazione rispetto alla città (mettendo forse in crisi lo stesso manifesto programmatico dell'autore).

La stazione è, infatti, strutturata come un balcone aperto verso la città storica, ed interconnesso alla stessa tramite un ponte pedonale e viario. Tale ponte segna in modo altamente simbolico il passaggio dall'universo introverso della città storica al nuovo quartiere disegnato attraverso un assemblaggio apparentemente casuale di singoli pezzi architettonici. La stazione, al suo interno organizzata su tre livelli, è organizzata attraverso due piani principali in aggetto verso la città storica, realizzando al massimo comunicazione e apertura verso di essa.

Torino

Nel caso di Torino, il progetto della stazione dell'alta velocità si inserisce all'interno di una più vasta operazione urbanistica, gestita attraverso il PRG degli anni '90 che ha definito i criteri generali per la trasformazione delle aree industriali dismesse, suddivise in quattro comparti denominate "Spine", che si inseriscono all'interno del tessuto urbano, ma anche lungo il sistema del ferro in via di potenziamento. Per l'occasione è stato utilizzato un nuovo strumento legislativo, il piano Strategico del 2000, «che Torino adotta come prima città italiana, (ha) l'obiettivo esplicito di creare contatti e sinergie tra istituzione pubblica, amministrazione, imprenditoria locale e cittadini. Inoltre esso si propone di rivolgersi all'esterno per promuovere lo sviluppo della città e per attrarre risorse esogene da integrare con le potenzialità locali.» Nel quadro delle reti territoriali più ampie, Torino si trova coinvolta in una serie di «innovazioni infrastrutturali a scala sovraregionale: la realizzazione del sistema ferroviario ad alta velocità, Torino – Milano, il nuovo traforo ferroviario del Frejus con collegamento ferroviario veloce Torino–Lyon –Paris», ma ciò non ha impedito, anzi è stato il volano per operazioni di rigenerazione di altissima qualità, perché commisurate alle esigenze specifiche della città.

«In questa prospettiva, un ruolo non marginale è stato giocato dal Piano Regolatore Generale, impostato nella metà degli anni Ottanta e approvato nel 1995, che assume proprio la fascia urbana lungo la ferrovia come elemento cardine del rinnovo urbano. In questa fascia si dislocano le progettate grandi trasformazioni urbane inserendo in una visione strategica integrata le diverse vicende che riguardavano in maniera ancora separata i temi del trasporto ferroviario, dei collegamenti veicolari, dell'utilizzazione di aree dismesse o in via di dismissione, della riqualificazione di nodi ed ambiti urbani congestionati o degradati. L'idea innovativa ha fatto perno sull'intenzione di individuare e definire un nuovo spazio

urbano non circoscritto al perimetro delle singole aree da trasformare o delle infrastrutture per la mobilità. Sono invece stati esplorati i luoghi e valutate le potenzialità di trasformazione in una visione complessiva mediante gli strumenti propri del progetto di architettura urbana per arrivare a proporre una nuova forma di città coerente con i grandi processi di trasformazione in corso. Nel linguaggio del Piano gli interventi su questo vasto spazio articolato, ma concepito in maniera integrata, divengono l'occasione per disegnare una grande riforma che viene definita "la Spina Centrale del rinnovamento urbano" che si avvale delle ampie aree dismesse, ma anche della nuova copertura della ferrovia e degli spazi pubblici esistenti in cui verranno insediati servizi urbani pubblici e privati, attività terziarie e di ricerca, residenze, parchi e viali».[19]

[19] Può risultare utile seguire ancora l'analitica presentazione del caso fornita da Franco Corsico in un recente contributo, a proposito della riorganizzazione complessiva dell'ambiente urbano che viene proposta. Tale riorganizzazione viene prevista «intorno ad un ampio nuovo viale che connette vaste aree da recuperare, piazze e giardini, esistenti o da creare, ricucendo i lembi della città separati dalla frattura determinata dalla ferrovia. Sotto il viale transitano in galleria i treni al servizio della mobilità metropolitana a fianco di quelli di più lunga percorrenza nazionale o internazionale. Questo nuovo fascio di binari si dirama verso i principali comuni dell'area e diventa l'asse portante del Sistema Ferroviario Metropolitano e in particolare consente anche il collegamento cadenzato con l'aeroporto. Nuove o rinnovate stazioni sono dislocate lungo il viale in corrispondenza delle principali aree da trasformare in modo da garantire adeguate condizioni di accessibilità con il trasporto pubblico alle aree destinate a divenire i nuovi centri della città dislocati lungo un asse fortemente infrastrutturato. La "Spina" è quindi il nuovo elemento strutturale (proprio come la spina dorsale) che sostiene l'intera organizzazione urbana ed è destinata a rappresentare, con il nuovo paesaggio urbano che si crea, la nuova immagine della città oltre ad ospitare le nuove funzioni e a garantire collegamenti adeguati nella città e nel suo hinterland.[...]Questa forte concezione originaria ha dimostrato la sua validità non soltanto perché ha costituito l'elemento catalizzatore dei più importanti interventi avviati e realizzati negli anni successivi, ma anche perché ha sopportato gli inevitabili adattamenti e variazioni nel corso dell'attuazione senza perdere le potenzialità di fondo. Proprio con l'avvio del processo di realizzazione si sono ulteriormente definite le idee di base e introdotti nuovi sviluppi o elementi di valorizzazione. La stessa dimensione urbana di riferimento della "Spina" si è ampliata e si è andata configurando come una struttura più complessa che coinvolge ulteriori aree di trasformazione lungo i 15 chilometri del Passante su tutto il territorio urbano da nord sino all'estremo sud della città. La sua estensione arriva a ricomprendere a sud l'area del Lingotto (già avviata alla riconversione quale centro multifunzionale) e le aree limitrofe allo scalo ferroviario, degli ex Mercati Generali e di altri stabilimenti Fiat, e a nord si pone il problema della definizione e caratterizzazione dell'ambito dell'ultima stazione in territorio urbano (Stura). Questo luogo ha la potenzialità per qualificarsi come significativa "porta" della città trovandosi nel punto di connessione con le principali direttrici di viabilità e di trasporto pubblico verso nord.La valenza di riorganizzazione territoriale di questa impostazione è rilevante perché trascende la dimensione delle parti di città direttamente interessate dalle trasformazioni ma investe l'intero territorio urbano in quanto propone un sistema di luoghi dotati di carattere di centralità che si sviluppano lungo un asse fortemente infrastrutturato. Ma anche oltre i confini comunali l'infrastruttura

Nei progetti in cui la visione strategica si salda fortemente a quella urbana, si rileva una elevatissima qualità del progetto architettonico che si esprime in modo coerente alle esigenze della città. Nel caso di Torino la qualità elevata è sicuramente esito della giusta impostazione del bando di concorso, a sua volta modellato sulle indicazioni contenute nel PRG. Qui, il progetto di architettura, come si avrà modo di analizzare, recepisce nella sua più "intima" impostazione tipologica il senso della "Spina" come nuovo elemento strutturale di disegno e definizione della città, sancendo, nell'esplicitazione formale dell'opera, per la stazione e la città, la reciproca appartenenza.

Lisbona

La stazione di Lisbona nasce invece dalla necessità di potenziare le infrastrutture di trasporto urbano per l'Expo mondiale del '98 (in occasione della commemorazione del cinquecentenario della scoperta delle Indie di Vasco De Gama) e per creare un nodo di interscambio fra i diversi sistemi di trasporto. Il progetto della stazione, anche se questa volta non è l'elemento catalizzante del processo di rinnovamento, è dunque elemento necessario, indispensabile alla buona riuscita dell'operazione urbanistica e alle sue ricadute economiche per la città.

Il progetto della stazione assolve, infatti, a un compito importante, risolvendo il problema dell'integrazione di questa area di Lisbona – chiamata Doca Dos Olivais – centrale ma degradata (occupata originariamente da capannoni militari e industriali) con il centro storico, divenendo in questo modo il motore principale e il simbolo tangibile della rivitalizzazione e trasformazione della area est della città, nella quale, stando alle previsioni, si attende entro il 2010, il trasferimento, in aree residenziali di nuova creazione, di circa 25.000 persone.

La stazione, originariamente concepita come barriera tra città e fiume, viene progettata al contrario come elemento di ricucitura tra due realtà urbane, superando il limite fisico costituito dalla linea ferroviaria e facilitando l'accesso dei passeggeri all'area dell'esposizione. La realizzazione della stazione si inquadra nella stesura nel 1995, di un nuovo "Piano Direttore" che ha costituito, per la città di Lisbona, un «nuovo modo di fare città», come si evince dalle parole di un contributo di Francisco Da Silva Dias, interessante anche per la suggestiva evocazione di un momento in cui hanno giocato felicemente insieme caso e inventività progettuale. «Gli studi iniziali prevedevano che la parte orientale della

---

ferroviaria innerva un sistema di luoghi di trasformazione in numerosi comuni della cintura metropolitana con un disegno di linee radiali che confluiscono, sovrapponendosi, sull'asta del Passante. Prende così corpo la configurazione di base del Sistema Ferroviario Metropolitano che potrà sostenere una organizzazione finalmente competitiva del trasporto pubblico a scala metropolitana e una struttura territoriale multicentrica». Cfr. F. CORSICO, *La Spina Centrale a Torino,* in "Trasporti & Cultura" n. 7, 2003, fascicolo intitolato "Binari in città", pagg. 39–41.

città fosse occupata da magazzini portuali, ma successivamente, nel 1998, nacque l'opportunità di realizzare un'esposizione dal tema "i Mari e gli Oceani", grazie all'idea di due personaggi politici anche poeti, che per caso pranzarono assieme. Questa iniziativa ha cambiato completamente il destino della parte orientale di Lisbona, e ciò evidenzia ancora una volta come il caso possa influire sull'evoluzione del tessuto urbano e come sia importante saper capire "il momento" e agire di conseguenza».[20]

Siviglia

Siviglia figura tra quelle città di medie dimensioni che hanno utilizzato l'alta velocità per avviare un significativo processo di rigenerazione urbana e di soluzione di molte questioni urbanistiche irrisolte, aspirando «ad assumere un ruolo di riferimento in tutta la Regione dell'Andalucia, in aperta e proficua concorrenza con Valencia, altra interessante realtà del sud della Spagna». La gestione di tali problematiche è stata affidata «soprattutto alla sperimentazione di un Laboratorio Urbanistico permanente, costituito dentro gli uffici comunali, sia per redigere il nuovo PRG e anche per una rete di progetti urbani dalla piccola alla grande scala. Il tentativo di ribaltare la logica di un sud sempre marginale e degradato trova nel laboratorio di Siviglia un esperimento interessante tanto quanto difficile per ragioni

---

[20] F. DA SILVA DIAS, Contesto politico e "pensamento" urbanistico nella città di Lisbona, in supplemento di "Area", n. 70, volume, a cura di Umberto Trame, intitolato Il piano e l'architettura della città. La ricomposizione della città europea del '900. Questioni, metodi e risultati. Atti del Convegno Internazionale , pag. 73. Nello spirito di queste pagine, che è quello di mettere a disposizione materiali di diversa provenienza utili al discorso qui condotto, sembra opportuno seguire l'autore nella ricostruzione dell'elaborazione del progetto per l'area espositiva dell' Expo che avrebbe ospitato anche la stazione di Calatrava. «Il terreno destinato all'esposizione, inizialmente occupato da caserme, magazzini, industrie petrolchimiche, un mattatoio e un vecchio aerodromo di idrovolanti, divenne – ricorda Da Silva Dias – oggetto di un processo di pianificazione che includeva non solo l'area dell'Expo in sé, ma anche il contesto circostante e i sistemi di comunicazione con il resto della città. Per gestire gli investimenti, fu creata un'entità pubblica con capitali del governo centrale e del comune. In termini di ingegneria finanziaria si stabilì che l'Expo avrebbe dovuto avere ciò che si chiama "costo zero", ovvero che un investimento immobiliare parallelo, insieme con i guadagni ottenuti dall'esposizione, avrebbe dovuto coprire tutti i costi dell'Expo e della costruzione di infrastrutture, compresa la bonifica del suolo. L'Expo è stata realizzata con successo, l'investimento immobiliare è ancora attivo, ma tuttora non si conoscono i risultati finanziari definitivi di questa operazione. Dal punto di vista urbano l'Expo ha rappresentato a Lisbona un'espansione di qualità, permettendo la realizzazione di un parco urbano lungo il Tejo, un padiglione per spettacoli, un complesso fieristico e un paesaggio urbano caratterizzato da oggetti di arte pubblica, una stazione dei treni realizzata da Calatrava, edifici pubblici e servizi, un oceanario, un teatro ed edifici per abitazione con appartamenti per circa 25000 persone».

culturali e sociali, ma è un esempio significativo di come dalla marginalità si possa passare al recupero del significativo serbatoio di risorse che il Sud contiene».[21]

Marsiglia

Le trasformazioni in atto a Marsiglia si inseriscono all'interno del progetto "Euroméditerranée" che, nato nel 1995, ha come obiettivo il rilancio della città all'interno delle reti europee a partire dalla sua posizione strategica, all'interno delle regioni del Sud del Mediterraneo. Tali progetti sono stati in gran parte resi possibili (da un punto di vista delle risorse finanziarie) grazie al previsto arrivo dell'alta velocità, con la realizzazione del TGV Méditerranée, (che unisce Lione, Valence, Aix–en–Provence, Avignone, Marsiglia, Montecarlo) che ha rilanciato il ruolo strategico dell'agglomerazione marsigliese, potenziando le connessioni tra quella Parigina e il Sud –Est della Francia. La ristrutturazione ed estensione della stazione storica, la Gare Saint Charles, effettuata per recepire le linee dell'alta velocità, si tradurrà infatti in un raddoppiamento della capacità attuale della stazione, oltre a garantire l'efficacia delle connessioni tra i diversi mezzi di trasporto (TGV, TER, autobus, metropolitane, taxi, automobili).

Le trasformazioni a Marsiglia sono attuate attraverso la realizzazione di progetti urbani puntuali, tra i quali la "Joliette", un nuovo quartiere d'affari di 22 ettari situato tra il centro della città e il porto, "La Cité de la Méditerranée", un grosso polo culturale dislocato su di un'area di 110 ettari prospettante il mare, dedicato a funzioni culturali, di ricerca, spettacolo e divertimento, "La Belle de Mai", la realizzazione di un nuovo polo culturale sul sito delle antiche manifatture del tabacco.

Non in ultimo, il progetto di ampliamento e ristrutturazione concernente la Gare Saint Charles, porta di ingresso ferroviaria alla città, strettamente legato anche al rinnovamento del quartiere della "Porte d'Aix", (analogamente l'antico arco trionfale rappresenta la porta di ingesso alla città per chi la attraversa con mezzi privati), cominciato nel 1999, ha investito il ridisegno dei quartieri urbani adiacenti (per un totale di 16 ettari) con l'obiettivo di migliorarne l'accessibilità e la vivibilità, attraverso il ridisegno dello spazio pubblico.

Saragozza

La creazione della stazione di Zaragoza Delicias è stata il punto di partenza per altri importanti cambiamenti di carattere urbano, a loro volta trainati dall'Expo, previsto per il 2008 e gestito dalla "Sociedad Expo 2008" che si prefiggono lo

[21] P. SCAGLIONE in, *Urban Regeneration*, *op. cit.*

scopo di rilanciare il peso strategico della città spagnola all'interno delle reti europee.

«L'Expo, infatti, prevede l'intervento su un tratto urbano del fiume Ebro, il miglioramento dell'offerta di spazi per le attività culturali e ricreative nella zona del Meandro de Ranillas e la creazione di nuovi servizi metropolitani. In questo modo, il progetto per l'Expo costituisce l'occasione di avviare la costruzione di un parco scientifico e culturale nel quale potranno convivere attività propriamente culturali con attività di tipo ludico e divulgativo. Un parco che diventerebbe punto di riferimento per un vasto distretto culturale e tecnologico che verrebbe a formarsi nei pressi dell' Expo e della stazione intermodale. Inoltre, il progetto Saragozza Expo 2008 fa parte del Piano generale di ordinamento urbano di Saragozza (PGOUZ), recentemente approvato (2002), che stabilisce una serie di obiettivi a lungo e medio termine, che, per alcuni aspetti, coincidono con l'impulso che riceverebbe Saragozza dalla realizzazione di un'esposizione internazionale come quella prevista per il 2008».

L'intervento propone «la creazione di un nuovo polo di centralità urbana composto da un sistema di spazi urbani, edifici e infrastrutture: un parco fluviale attrezzato, inteso come parte strategica del sistema di spazi liberi della città. Questo nuovo centro urbano ospiterà un certo numero di spazi metropolitani tra cui un nucleo fondamentale creato dagli edifici permanenti progettati per l'Expo 2008 a Saragozza. La nuova unità urbana e territoriale è concepita come completamento all'altra unità che sorgerà nei pressi della stazione intermodale che sta prendendo forma sul lato opposto del fiume. L'importanza dei piani di sviluppo consiste nel portare avanti la disposizione dell'unità in modo da accentuare la continuità tra le due sponde dell'Ebro e creare collegamenti pedonali e per il traffico permettendo alla nuova unità di essere profondamente integrata nella città». [22]

4.2 La stazione come "centralità". Il ruolo dell'AV tra vocazioni monocentriche e attuazione di un modello di città policentrica.

Seguendo una analisi schematica, ma piuttosto convincente, dei recenti nodi intermodali come "megastrutture urbane" proposta da Corinne Tiry[23], messa in

[22] In questo caso ci si è avvalsi diffusamente di informazioni e considerazioni che si leggono in pagine di K. W. FORSTER, curatore della Biennale di Venezia 2004, apparse nel volume collettaneo *Metamorph, 9. Mostra Internazionale di Architettura, cataologo*, *Vectors*, a cura di N. Baltzer, K. W. Forster, Venezia, Marsilio, 2004, pag. 152.

[23] Si veda il recente contributo di C. TIRY, *Mégastructures urbaines. Grand èquipements de transport ou territoires de l'échnges*, in AA.VV., *Déplacements. Architectures de transports:*

campo attraverso una lettura di tipo territoriale, si potrebbe operare una classificazione delle diverse realizzazioni in base al ruolo da esse assolto nella città e nel territorio contemporanei, distinguendo tra interventi che operano una "polarizzazione", interventi che operano attraverso una connessione tra frammenti urbani, interventi che operano attraverso la "caratterizzazione" di un luogo.

La prima serie è, infatti, rappresentata da quelle realizzazioni sollecitate da un ripensamento tanto macroscopico delle reti di trasporto, tale da ribaltare i rapporti funzionali tra il centro delle città e i territori limitrofi. L'iscrizione del nuovo progetto in un più generale programma di ridisegno della rete globale ha come effetto quello di conferire alla nuova struttura, sia essa di nuova creazione o pensata come ampliamento, un ruolo di consistente traino nella configurazione di nuovi assetti –funzionali, morfologici, etc. – della città, generando nuovi progetti urbani. In questo caso, osserva Corinne Tiry, la stazione ha un ruolo "diffusore", in quanto, come suggerisce la parola stessa, essa diffonde, genera nuove radicali trasformazioni.

Ulteriore specificazione di questo caso è quella relativa alla realizzazione di nuovi poli di interscambio situati in aree periferiche di conurbazioni metropolitane o di città di grande o media dimensione, che mettono in atto una nuova centralità, in alcuni casi realizzando le vocazioni policentriche delle città nelle quali ricadono.

Una seconda serie è quella che raccoglie le stazioni la cui realizzazione è stata sollecitata da un ridisegno puntuale della rete locale dei trasporti connesse ad un'azione riparatrice degli effetti negativi precedentemente indotti nel tessuto urbano, soprattutto attraverso azioni di correzione e deviazione delle linee del ferro, volte all'annullamento degli effetti barriera creati, e alla riconnessione morfologica di parti di città mal comunicanti. In questo caso la stazione opera come dispositivo spaziale strutturante una parte di città e «partecipa alla costruzione di un suo frammento alla scala del quartiere. Tale dinamica bi –scalare urbano/locale opera una relazione tra infrastruttura ed edificio che può essere definita strutturale. Questa situazione è propria delle metropoli europee, per le quali il tema della mixité urbana è utilizzato per realizzare lo scambio tra la città e il luogo di trasporto».

Il terzo caso pertiene ad esempi la cui realizzazione è sostenuta dall'esigenza di rinnovare o costruire l'identità urbana di un luogo. In questo caso il polo intermodale tende ad integrarsi e a fondersi con il paesaggio urbano preesistente.

---

territoires en mutation, a cura di A. Grillet–Aubert e S. Guth, Paris, Éditions Recherchese/lpraus, 2005.

Naturalmente le caratteristiche che sorreggono tali prospettive di lettura, assunte qui semplicemente per orientare lo sguardo all'interno di un variegato panorama, sono spesso confuse nelle realizzazioni esaminate, la maggior parte delle quali sembra ricadere, comunque, nella seconda categoria esaminata (la stazione come elemento di riconnessione che opera la costruzione di un "frammento della città", oggetto specifico del successivo paragrafo 4.3) .

In questo paragrafo, si esamineranno, invece, le realizzazioni che, per la portata degli interventi indotti, sono tali da attuare una nuova centralità, in alcuni casi traducendo in pratica le aspirazioni policentriche delle città nelle quali ricadono (è il caso di Roma Tiburtina, di Barcellona Sagrera, di Stoccarda, Siviglia, ma anche Lisbona).

Alcune delle realizzazioni oggetto dello studio, infatti, pur iscrivendosi in azioni pianificatorie di ordine globale, rappresentano allo stesso tempo una soluzione a problematiche locali, operando la riconnessione puntuale delle aree delle città nelle quali sono localizzate, ribadendo quanto osservato prima circa il carattere assolutamente strumentale della analisi prima proposta.

Come si è già potuto apprezzare a proposito delle modalità di intervento connesse all'ampliamento e ristrutturazione di stazioni storiche, il ripensamento condotto a livello locale e sovralocale della politica infrastrutturale fa configurare le nuove stazioni come luoghi di interscambio tra diverse modalità di trasporto[24] (gomma–ferro, ferro–ferro, pedonale etc.) essendo, tra l'altro, tra le cause della progressiva modificazione del tema tipologico della stazione ferroviaria.

Il tema dell'accessibilità è centrale nella configurazione della città contemporanea: le nuove esigenze connesse alla mobilità fanno si che la progettazione dei diversi sistemi di trasporto tenda sempre più ad integrarsi e che le esperienze di progetto più interessanti per il recupero della funzionalità di ampie porzioni di città siano affidate a questi nodi scambiatori che scaricano enormi flussi di persone ogni ora (si pensi, ad esempio, in ambito tematico diverso da quello

[24] «La "nodalità" delle stazioni – in particolare delle "stazioni centrali" di molte città grandi e medie – riflette innanzitutto le esigenze di un servizio ferroviario che si è diversificato e articolato in "reti" di diverso livello funzionale. Le linee nazionali e le reti locali che assicuravano indifferentemente il collegamento tra le città di rango elevato nella armatura urbana (i servizi intercity) e tra queste e le località minori alla scala regionale (i servizi locali), diventano parte di un sistema integrato che si gerarchizza in base a nuove funzioni territoriali: da un lato, con lo sviluppo dell'Alta Velocità per i collegamenti intercity e internazionali; dall'altro, con una progressiva "urbanizzazione" della rete ferroviaria per riorganizzare il sistema di mobilità e potenziare il sistema dei trasporti di massa nelle aree metropolitane e nelle regioni di elevato addensamento urbano». Tengo qui ancora presente il citato volume, del Centro studi "Oikos", *Stazioni ferroviarie e riqualificazione urbana*.

ferroviario, alle recenti proposte progettuali per l'antica area portuale di Napoli – tra le quali – si veda in particolare quella del gruppo Boeri– alcune si risolvono nella progettazione di un grande nodo intermodale).

Oltre a connettersi alle problematiche relative al progetto della città contemporanea come città policentrica e reticolare, le osservazioni sopra svolte, richiamano per ciò che riguarda il progetto delle infrastrutture, e la modificazione della configurazione strutturale dei nodi deputati al trasporto, i nuovi concetti di accessibilità e mobilità espressi recentemente da Bernardo Secchi (e ulteriormente sviluppati da Paolo Desideri).

In *Prima Lezione di urbanistica*, l'autore contrappone al concetto antiquato di infrastruttura come sistema idraulico costituito da un insieme di tubi che scaricano rigidamente in determinati punti i flussi, una dimensione di "porosità" e di "spugna", in grado di effettuare il trasporto per «percolazione». «Per veicolare un fluido non necessariamente dobbiamo ricorrere a un tubo, possiamo farlo passare, per percolazione, attraverso una spugna. Possiamo immaginare tubi e spugne con analoga portata: il tempo effettivamente impiegato da uguali volumi per passare da un estremo all'altro del tubo, o da una faccia all'altra della spugna dipende dalla turbolenza entro il tubo, dalla porosità della spugna. Ciò che intuiamo è che il tubo ha un'entrata e un'uscita, la spugna ha delle superfici di entrata e uscita. La spugna è un sistema che, entro certi limiti, si autoregola; se un vaso si ostruisce il fluido cerca un percorso alternativo; il tubo si blocca, gli eventi che ne riducono la capacità sono assai frequenti come sa ogni persona che abbia viaggiato su di un'autostrada. La spugna ha una diffusa capacità d'assorbimento, può parcheggiare una certa quantità di fluido per un certo tempo al suo interno e restituirlo poi; il tubo no, può solo perdere. La spugna si dilata, il tubo è rigido».[25]

Il nodo infrastrutturale così prefigurato dovrebbe essere un sistema complesso, connesso, a sua volta, a diverse reti di trasporto, in grado di trattenere, risucchiare e far transitare, al suo interno enormi flussi di persone; possedere interfacce molteplici con la città; confrontarsi con essa attraverso diverse superfici che fungono da filtro con gli spazi più propriamente urbani in grado di far scorrere i flussi per percolazione.

La stazione, si diceva, nodo interconnesso ad un complesso sistema di reti infrastrutturali, diviene l'occasione per ridefinire i caratteri e le funzioni dei tessuti urbani e del territorio, configurandosi come "polo" in grado di costituire una nuova centralità, proponendosi come "centro di servizio" con funzioni di interesse collettivo e come luogo di concentrazione di attività pregiate.

[25] B. SECCHI, *Prima lezione di urbanistica*, *op. cit.*, pag.

La rete del ferro, in particolare, è il sistema portante della riorganizzazione e riqualificazione urbana per molte città europee. Alla rete ferroviaria ed ai nodi di scambio è attribuito un ruolo determinante nella localizzazione delle nuove centralità: attraverso la loro collocazione decentrata si realizza un alleggerimento del carico funzionale che grava sulle aree più pregiate e meno trasformabili delle zone centrali. Le stazioni ferroviarie, in quanto in grado di rendere i luoghi serviti maggiormente accessibili, contribuiscono quindi in modo sostanziale alla politica di rilocalizzazione delle attività di interesse collettivo, ridisegnando i pesi insediativi delle città, di cui contribuiscono a proporre nuovi assetti e configurazioni.

Nelle realizzazioni di nuova creazione all'interno delle aree urbane, generalmente ricadenti in ambiti maggiormente periferici, ai margini della città consolidata, la stazione può assumere, in modo rinnovato, l'antico ruolo di "porta urbana", di soglia o di nuova "centralità", o contemporaneamente entrambi i ruoli.

Infatti, nella maggior parte dei casi le stazioni di nuova creazione rappresentano la proiezione della città nel territorio circostante, assumendo le caratteristiche (spaziali, morfologiche, tipologiche, simboliche) di nodo connettore con le realtà sovralocali, rappresentando "il biglietto da visita" per le città di cui sono la "porta di ingresso"; ma allo stesso tempo le stesse stazioni sono progettate, in integrazione con diverse politiche urbane, per assumere il ruolo di nuove centralità per una città che, grazie all'integrazione intermodale, le utilizza come baricentro di nuove attività, come "polo" condensatore, moltiplicatore di flussi e attrattore di investimenti, in grado di attivarne l'articolazione policentrica.[26]

---

[26] Scrive a proposito della localizzazione delle stazioni, Loris Macci: «credo sia utile sapere che il tema della centralità delle stazioni, in particolare delle grandi stazioni (che possono movimentare migliaia di persone–ora anche in città di non grandissima dimensione) è una costante del dibattito non solo italiano o tantomeno fiorentino, ma globalmente europeo; per ogni progetto esaminato la scelta delle opzioni ha coinvolto e coinvolge amministratori, operatori e soggetti economici, nell'eterno dissidio tra centralità e decentramento; dibattito non scevro da ideologismi da un lato o da mere valutazioni economiche dall'altro ma che in ogni caso mobilita interessi superiori alle stesse motivazioni espresse, trattando scelte che investono effettivamente il futuro delle varie realtà urbane. Dalle analisi comparate emerge che nuove stazioni con localizzazioni decentrate, in città di medie dimensioni e con caratteri monocentrici, sono sostenute efficacemente da un'esistente rete intermodale dei trasporti urbani, altrimenti sono collocate coerentemente alla dimensione fisico–geografica della città ed al suo modello di sviluppo storico. Nella prassi operativa europea, pur in presenza di modelli diversi di sviluppo, con tante soluzioni quante sono le realtà urbane nelle quali queste si collocano troviamo tre costanti di comportamento, come accennato: la dimensione oramai non monofunzionale della stazione ferroviaria (pur nelle articolazioni del mix funzionale adottato), la dimensione strategica dell'intorno urbano da governare subito per prevenire situazioni irreversibili ed infine il potenziamento delle reti di connessione o di interconnessione (secondo la dimensione di città) per evitare, altrove, il tristemente noto effetto periferia di cui in particolare le città monocentriche

Per quanto riguarda la realtà italiana, casi contrapposti sono quelli rappresentati dalle nuove stazioni di progetto di Roma Tiburtina, la cui localizzazione obbedisce alla logica di pianificare lo sviluppo della Capitale, secondo un'idea di città policentrica e da quelle di Firenze e Torino, che, realizzate in diretta contiguità con le stazioni storiche, di fatto, ribadiscono delle "centralità" già esistenti, forse assumendo il ruolo di nuova "soglia" per la città così come si andrà nel dettaglio ad esaminare.

Il caso di Roma (Stazione Av Tiburtina). L'attuazione di un modello policentrico

Il progetto per la nuova stazione Tiburtina si inserisce all'interno della più generale prospettiva strategica di pianificare lo sviluppo di Roma secondo un modello urbano policentrico, attraverso lo sviluppo della rete del ferro considerato come il «sistema portante della riorganizzazione e riqualificazione urbana per la città di Roma e l'occasione per ridefinire i caratteri e le funzioni dei tessuti urbani e del territorio. [...] L'anello ferroviario a Roma rappresenta uno dei principali elementi morfologici e strutturali capaci di proporre una nuova configurazione urbana. Tale condizione è determinata da una completa riorganizzazione e potenziamento del sistema infrastrutturale e da una rilevante presenza di aree libere, prossime al centro città, su cui trasferire – in prossimità delle stazioni – nuove centralità con funzioni di interesse collettivo».[27]

L'arco est dell'anello del ferro, di cui la stazione Tiburtina è il potenziale baricentro, rappresenta dunque «la principale linea mediana di un'ampia parte di città: tutta l'area urbanizzata compresa tra la valle del Tevere Nord e la Valle dell'Aniene, la circonvallazione "verde" di viale Togliatti sino al Parco dell'Appia e, all'interno, le mura Aureliane e la Via Salariale. Tale fascia è oggi una zona degradata che separa la città compatta dalla crescita urbana del '900. Ha in gran parte perso la sua vocazione industriale per divenire area interstiziale, cioè tipica area dismessa e di attesa».

---

sono condannate a soffrire». Cfr. L. MACCI, *Rovesciare lo sguardo. Le nuove centralità europee*, in "AND", n. 2, aprile 2004, fascicolo monografico dedicato a "Velocità", pag. 22.

[27] All'interno di questo indirizzo pianificatorio di ampia scala, la stazione di Roma Tiburtina, compresa nel generale riassetto della rete del ferro, nella parte dell'anello definita «arco est–sud», farebbe parte della tratta est, che, «orientata in senso nord–sud, potrebbe, in futuro collaborare con altre polarità riqualificando le aree ferroviarie di S. Lorenzo e Tuscolana» (mentre la tratta sud, orientata in senso est–ovest, con i poli delle stazioni Ostiense e Trastevere, può generare un sistema lineare di attrezzature urbane ed infrastrutture principali su ferro, a ridosso dell'area centrale e archeologica).

Proprio per la sua importanza strategica, l'intervento di riassetto dell'area della stazione Tiburtina è inoltre «all'interno dei numerosi documenti ed atti – prescrizioni ed indirizzi per la riqualificazione di questo ambito urbano –deliberati dall'amministrazione comunale sin dal 1994».[28] Gli indirizzi del piano generale di assetto (PAG), interamente recepiti dal bando del concorso, e i cui presupposti strutturali confermano una linea di tendenza sempre più attuale che riconosce il ruolo delle stazioni ferroviarie «come centri di servizio di interesse urbano e come luoghi di concentrazione di funzioni pregiate», definiscono il ruolo attribuito all'area della stazione Tiburtina come «nodo di scambio intermodale di livello nazionale, regionale, metropolitano ed urbano» (di trasporto pubblico – bus–terminal urbano, metropolitano, regionale ed interregionale interconnesso con parcheggi di scambio, con la stazione della linea B della metropolitana e con la stazione ferroviaria) e «come centro di attività polifunzionali complementare al

---

[28] Il nuovo assetto urbanistico ed infrastrutturale dell'area della stazione ferroviarie Tiburtina costituisce la sintesi di un processo di pianificazione e programmazione di notevole complessità, caratterizzato dalla sequenza di una serie di atti a base delle intese tra le diverse Istituzioni coinvolte, sinteticamente così riassumibili:

1. Il programma degli interventi per Roma Capitale nel 1992 ha individuato la riqualificazione dell'area come uno degli interventi di interesse Statale, strettamente connesso con il potenziamento delle reti del trasporto pubblico e della rete ferroviaria in area metropolitana

2. L'intesa sottoscritta tra regione Lazio, Provincia di Roma, Comune di Roma e FS Spa nel 1994 ha sviluppato e precisato gli obiettivi del programma di Roma Capitale sia individuando le direttrici dei servizi ferroviari regionali e metropolitani, sia individuando le aree ferroviarie di intervento prioritario, oggetto di programmi di assetto generale (PAG), con l'obiettivo di ottimizzare l'efficienza del trasporto ferroviario, migliorare l'integrazione con gli insediamenti circostanti, attraverso l'inserimento di funzioni pregiate e servizi di carattere urbano.

3. Un accordo di programma sottoscritto nel 1997 che ha definito il nuovo assetto urbanistico dell'area. Un ampio settore urbano di circa 92 ettari, per due terzi di proprietà della FS SpA e per la restante parte quasi integralmente di proprietà comunale, viene destinato e trasformato in un comprensorio, la cui previsione edificatoria riguarda nuove infrastrutture viarie, parcheggi, piazze, parchi e servizi pubblici, insediamenti direzionali e servizi nel settore terziario, fortemente interconnessi con la ristrutturazione e l'ampliamento della stazione ferroviaria, destinata a divenire il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e dell'area metropolitana romana e scalo delle linee nazionali ed internazionali ad alta velocità. Inoltre il piano di riqualificazione dell'area è inserito all'interno del "Piano delle Certezze" strumento direttore di pianificazione generale approvato definitivamente dall'amministrazione nell'autunno 2000. Il Piano delle Certezze definisce gli interventi di riqualificazione dell'area Tiburtina oltre alle aree di Ostiense e Trastevere ed altre rilevanti iniziative tra cui l'attuazione del comprensorio direzionale di Pietralata – coerenti con gli obiettivi strategici generali ed anticipatori delle nuove modalità di pianificazione urbana. Questa iniziativa è quindi coerente con il quadro delle scelte strategiche sul futuro assetto urbano e rappresenta il prodotto di un lungo lavoro di intesa programmatica e di ricerca di coerenza con altri programmi ed iniziative di rilievo, tra cui quelle finalizzate e completate per il Giubileo del 2000».

comprensorio limitrofo di Pietralata, sede di funzioni direzionali, terziarie e di servizi commerciali, ricreativi, culturali e ricettivi; luogo aggregatore e creazione di una nuova centralità urbana». Il settore urbano direttamente coinvolto nel piano di assetto è la parte urbana che comprende i quartieri Nomentano (all'interno dell'anello) e Tiburtina e Pietralata all'esterno, dunque quello compreso all'interno dei due piani particolareggiati di Tiburtino e Pietralata, «che disegna una "macromaglia", oggi vuota al centro, proprio per la presenza delle aree ferroviarie che hanno sin ora diviso in due la "città interna" e la "città esterna", collegata solo da Ponte Lanciani e Ponte Tiburtino e dai due raccordi delPA2». [29]

La stazione, così come previsto dal bando di concorso, che recepisce le linee del già citato piano generale di assetto (PAG), ha dunque il compito di riammagliare due parti urbane limitrofe all'area oggetto del concorso, due quartieri dai caratteri profondamente diversi, rimasti a lungo separati dalle linee del ferro: ad ovest, i! quartiere Nomentano[30], compreso tra piazza Bologna e il Verano, significativamente strutturato; ad est, l'area parzialmente urbanizzata compresa tra la via Tiburtina, via di Pietralata e via dei Monti Tiburtini, con caratteri di degrado e di incerta definizione urbana[31].

Essa si trova all'interno dell'area valliva del Fosso di Pietralata o della Marranella, che, nella parte del declivio occidentale verso lo scalo ferroviario si conserva ancora a verde, anche se fortemente modificata nell'andamento geomorfologico e vegetazionale[32].

---

[29] Si fa riferimento sempre al citato PAG.

[30] Il quartiere Nomentano, caratterizzato da forte strutturazione urbana e bassa trasformabilità, è una zona mista residenziale e terziaria, il cui impianto urbano possiede ancora oggi una notevole capacità strutturante, con un sistema di assi visivi radiali convergenti sul polo di piazza Bologna, segnata dall'architettura dell'ufficio postale, progettato da Mario Ridolfi negli anni Trenta.

[31] «I quartieri di Pietralata e Tiburtino, [sono] caratterizzati da brani di tessuto residenziale anni 50/60 di scarsa qualità e altissima densità, da vuoti urbani dove convivono funzioni deboli e interstiziale di tipo artigianale e commerciale, da una generale bassissima strutturazione e congestione dello spazio pubblico e dai servizi collettivi L'intera direttrice Tiburtina, soggetta a forte spinta di crescita commerciale, servita dalla linea B della Metro, è di supporto ad una cospicua costellazione di quartieri residenziali, di iniziativa pubblica, privata e, in qualche caso, spontanea. Il sistema delle quinte edilizie ad altissima densità e di nessuna qualità domina il bordo ovest della valle (intensivi e palazzine del quartiere Nomentano) e il margine sud – est (intensivi del quartiere Tiburtino) mentre il bordo est è caratterizzato dalla sequenza di spazi degradati e manufatti precari lungo via dei Monti di Pietralata, da una centrale elettrica e da manufatti edilizi fatiscenti lungo via di Portonaccio».

32 Costituendo, così come definito nel PAG, da un punto di vista percettivo, un fondale verde di grande interesse la cui immagine deve essere tutelata.

Ma, soprattutto, il progetto della stazione deve misurarsi con la trasformazione complessa dell'intero sistema delle infrastrutture per la mobilità e degli spazi connettivi pubblici di questa parte di città, in cui oggi domina una percezione altamente negativa in termini di degrado ambientale, inquinamento acustico e atmosferico, intrusione e ingombro visivo, soprattutto per la presenza del grande svincolo e dei viadotti della tangenziale est.

Il Piano di Assetto per la riqualificazione dell'area della Stazione Tiburtina prevede dunque che la stazione si ponga come una nuova centralità per queste «due aree morfologicamente complementari» da sempre separate dalla trincea ferroviaria.

«Il sistema di riconnessione trasversale, costituito dalla nuova stazione ponte, dovrà costituire il sistema "denso" degli spazi urbani più significativi, teso tra due polarità: il piazzale Ovest, un ampio spazio articolato da un nuovo fronte e uno spazio pubblico pedonale che sostituisce il "non luogo" dello svincolo attuale, intervento che dovrà essere valorizzato da nuovi edifici pubblici; il piazzale Est, una grande piazza verso l'esterno, luogo di cerniera con l'insediamento direzionale del piano di Pietralata; I due quadrilateri che si vengono così idealmente a costituire nell'insieme formano una grande maglia, tra i ponti Tiburtino e Lanciani, "macro isolato" contenuto tra il "viale interno" (ex tangenziale) e il "viale esterno". Questa misura riconduce ad un'unica intelaiatura l'impianto urbano interno di piazza Bologna e quello esterno di Pietralata e Tiburtina, luogo di aggregazione e non più di separazione».

La configurazione prescelta per l'organismo urbano è quella di segni primari, che si basano sul rafforzamento delle due "sponde" del fascio dei binari, effettuando una compressione delle cubature, (in modo da riservare una superficie rilevante a parco urbano) su due elementi lineari di notevole sviluppo longitudinale, concependo due quinte edificate di non elevato numero di piani ma di grande di forza planimetrica. Le due linee parallele, in corrispondenza del nodo di scambio, sono attraversate dal corpo della stazione ponte (da edificarsi sull'esistente piastra) e del percorso pedonale urbano, elemento diagonale che lega le due sponde e si radica nella città consolidata del quartiere Nomentano e, sul versante opposto, si prolunga verso il nuovo centro direzionale di Pietralata. Questo forte segno è capace di condizionare sia la configurazione del piazzale ovest, sia il bordo orientale, digradando da un lato verso il centro della città e salendo, dall'altro lato, sulle pendici verdi di Pietralata».

Quanto al piazzale ovest, che si sviluppa sul fronte Nomentano, esso viene configurato come importante spazio pubblico, principalmente dedicato all'accessibilità al complesso nodo di scambio e a spazi pedonali e verdi. La confluenza di via Tiburtina e via della circonvallazione Nomentana definisce un'area

sistemata a verde sotto il cui piano parte della viabilità che oggi è a raso o in sopraelevata può essere sistemata. Ruolo importante nella definizione morfologica di tale area lo svolge il tema storico della 'piazza della stazione', interpretato con la massima ricchezza di attributi funzionali e spaziali, che vanno dal giardino urbano, alla piazza con attrezzature pubbliche, dal viale con parcheggi, ai parcheggi interrati. Le due principali "direzioni di fruizione" del percorso diagonale del ponte–stazione, in quota elevata, e del percorso ipogeo che prolunga verso la città, sui due versanti, il sottopasso dei binari, sviluppano una spazialità complessa con "suoli urbani" a più livelli, anche in considerazione della condizione depressa dei terreni che consente una buona flessibilità altimetrica.

Il polo di scambio Pietralata est rappresenta l'altra testata del nodo della nuova stazione Tiburtina che mette in connessione la stazione con il quartiere Pietralata e Tiburtino. «Il polo di Pietralata è caratterizzato anch'esso da un'articolazione a più livelli:

– un sistema di "suoli urbani" che, a differenti quote, connette i percorsi urbani, la nuova viabilità (ovvero la NCI e la sua copertura), la piastra ponte, il comparto misto e i comparti privati;

– il fronte stazione, un corpo di fabbrica lineare che segue la separazione tra lo spazio riservato ai binari ed alla stazione ponte e l'area urbanisticamente meno definita e consolidata dell'espansione sulla Tiburtina e di Pietralata; una quinta edilizia formata dai diversi comparti misti e privati, costituito da attrezzature di stazione e attività commerciali e terziarie e da attività direzionali e terziarie>>. Questi comparti edificatori, armonicamente connessi al fronte stazione, definiscono una quinta edificata parallela ai binari che va dal ponte Tiburtino al nuovo ponte in direzione Michele di Lando, che insieme all'asse trasversale verso il previsto sistema direzionale di Pietralata costituito dal ponte M. di Lando, rappresentano «due "segni" principali di grande capacità di relazione e di peso trasformativo minimo». La quinta edilizia, costituita da un fascio polifunzionale, attraversato da più percorsi pedonali che corrono paralleli, e composto attraverso l'articolazione dei "suoli urbani", propone un "segno primario", fortemente unitario nel suo insieme ed elementare nel dispositivo planimetrico, che tradisce la sua complessità interna, offrendo un limite riconoscibile al verde su cui si affaccerà.

Firenze (Stazione AV Belfiore): la localizzazione della stazione come soglia e rinnovata centralità.

Anche per Firenze, la localizzazione della nuova stazione[33] assume una funzione di riammagliamento, riconnessione tra due aree della città dalle caratteristiche diverse. La stazione dell'alta velocità sarà, infatti, situata nell'area definita degli ex– Macelli, non molto distante dalle aree del centro storico di Firenze e a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella, assumendo uno sviluppo longitudinale parallelo al tracciato ferroviario che ha, di fatto, costituito negli anni una barriera allo sviluppo organico della città, generando fenomeni di marginalità e di degrado. La scelta di allocare la stazione in questa area risale al 1997, e viene inizialmente gestita attraverso uno specifico strumento urbanistico, il Piano Guida.

Tale Piano Guida[34] (già utilizzato per l'area urbana di Novoli) viene individuato nel 1997 come lo strumento urbanistico più idoneo a gestire la progettazione dell'area Ex Macelli, già oggetto negli anni precedenti, di numerosi studi e progetti, che, a partire dal 1987, ne avevano attentamente vagliato le possibilità di trasformazione. L'idea era quella di dedicare l'area idoneamente recuperata prima ad un museo, successivamente ad una moderna Cittadella delle Scienze. Tale proposta di intervento viene accantonata nel 1997, per fare posto alla sopravvenuta esigenza di posizionamento della stazione AV, appunto nell'area di viale Belfiore, costituendo con la stazione Santa Maria Novella un unico sistema ferroviario integrato. E' di questi anni l'adozione del Piano Guida che incarica lo studio Zevi di elaborare una proposta progettuale per quest'area, proposta che viene, di fatto, messa nuovamente da parte dalla decisione di promuovere la competizione

[33] «Le soluzioni tecniche individuate per il Nodo discendono dagli accordi raggiunti con gli enti locali e centrali interessati dal passaggio delle nuove linee. Tali accordi sono: il Protocollo di intesa firmato il 24 aprile 1997 tra Ministero dei Trasporti, FS, TAV, Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Vaglia, che individua gli interventi e gli impegni in grado di garantire il potenziamento del nodo ferroviario della città di Firenze, nel quadro di una più complessiva razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico metropolitano su ferro e su gomma; l'Atto aggiuntivo al Protocollo di intesa firmato il 29 gennaio '98 tra gli stessi enti, che definisce gli aspetti connessi alla stazione alta capacità e ai relativi servizi fuori terra compatibilmente con le destinazioni urbanistiche previste dallo specifico Piano guida del Comune» (Dal sito della TAV, www.tav.it).

[34] Il Piano Guida è infatti «uno strumento che non ha la scala di un piano urbanistico ma permette di affrontare lo studio di settori urbani di complessità particolare e per i quali sono insufficienti gli strumenti usuali della programmazione attuativa e nel quale il progetto architettonico assume valenza urbanistica». Si veda A. MARTERA, *Metamorfosi virtuali.Un'area allaricerca della sua nuova identità*, nel cit. n. 2, 2004. di "AND", pag. 72. L'autore, ricostruendo accuratamente la cronologia degli studi e dei progetti dedicati all'area Ex– Macelli, lamenta il fatto che il concorso ne abbia di fatto annullato il senso e gli scopi, che risiedevano essenzialmente nella ricerca di soluzioni compatibili con i tessuti preesistenti, da essi traenti la propria logica strutturale.

internazionale, il cui bando impone però i progettisti di attenersi, di tenere conto, di questa serie di studi in precedenza prodotta.

Tale localizzazione rende, di fatto, la stazione una cerniera tra il centro consolidato della città e le sue aree periferiche facendole assumere una funzione di collante, e affidandole un ruolo strategico per lo sviluppo futuro della città. L'area interessata dall'intervento, collocata a Nord del centro storico, pur centrale geograficamente, costituisce un esempio classico «di aree miste in forte obsolescenza e con funzioni non congruenti all'insediamento del Terminal Veloce (residenza, artigianato obsoleto, ex Macelli, ex Mercato del Bestiame, centrale del latte, acquedotto) mentre le aree a Sud, dell'insediamento del terminal costituiscono il core business della città (alberghi, centro espositivo, palaffari, servizi e funzioni rare, urbane e territoriali)». [35]

Di fatto la stazione sarà il veicolo della trasformazione di tutta l'area, che sarà riconnessa al cuore della città, strumento di una "renovatio" urbis, che dovrà risollevare il destino di questa parte di città caratterizzata da fenomeni di degrado e obsolescenza, ma altresì definita da emergenze architettoniche di valore.

Anche nel caso di Firenze, dunque, le esigenze di tipo strategico si intrecciano «con le potenzialità "tattiche" di utilizzo immediato di aree all'interno del tessuto storico fortemente consolidato, tra le quali sono primarie le risorse rappresentate dalle aree degli ex Macelli ed ex mercato del bestiame, per citare solo le più rilevanti per dimensione e attualmente in stato di sottoutilizzazione e di forte degrado». Più in generale è auspicabile, osserva lo stesso autore, che le rilevanti dinamiche trasformative che sicuramente la stazione veicolerà siano consapevolemente governate e orientate sfuggendo alla logica della banalizzazione della pratica cui inevitabilmente l'improvvisazione conduce.[36]

---

[35] L. MACCI, in *In–fra*, *op. cit.* Lo stesso autore ha dedicato il *Quaderno in–fra, Toscana*, Otto Editore, 2003, allo studio della natura degli effetti indotti dalla stazione dell'alta velocità sulla forma urbis fiorentina.

[36] Scrive ancora l'autore: «La ricerca sulla programmazione degli effetti si pone quindi come un puzzle da decifrare compiutamente e che richiederà per la sua messa a punto il contributo di molte forze culturalmente e scientificamente rilevanti». Sarà necessario correlare le analisi storiche sui luoghi all'analisi delle situazioni politico–economiche, curare «la formazione di polarità urbane, connesse alle nuove infrastrutture viarie», che rappresentano i primi organici interventi dopo l'episodio ottocentesco dei viali di circonvallazione del Poggi e allo stesso tempo sanare l'inerzia dei 'sistemi infrastrutturali' esistenti; in sintesi occorrerà saper fare i conti con «la"longue durée" dell'organizzazione della città ed i tempi brevi delle nuove realizzazioni» e con «il gap tra cultura locale e cultura urbanistica ed architettonica europea ed extra europea».

La configurazione longitudinale dell'attuale nodo dell'alta velocità interconnesso alla stazione di santa Maria Novella genererà un unico "sistema stazione", un grande polo di interscambio multimodale, facendo riversare in un'area storica e fortemente costruita incredibili flussi di persone, di fatto non tanto affidando a questa stazione un ruolo di un nuovo polo pensato per realizzare una realtà policentrica, quanto piuttosto quello di soglia, di Porta urbana e di architettura in grado di ribadire e rafforzare una centralità già esistente per la città di Firenze.

4.3 La stazione come luogo della ricomposizione e riconnessione morfologica della città. Le ricadute per l'evoluzione tipologica della stazione.

Come abbiamo visto, la stazione, nella gran parte dei casi di progetti di nuova creazione, proprio grazie all'accessibilità acquisita per il suo configurarsi come nodo di scambio, diventa il baricentro di nuove funzioni e "terreno" di nuovi usi, ridisegnando le "vocazioni" di intere parti all'interno della città contemporanea e per queste assumendo il ruolo di nuova centralità.

Le nuove realizzazioni si configurano, così, come strumenti di riqualificazione e ridisegno di ampie aree di città poco o per nulla connesse tra loro assumendo il compito di ricomporre e far dialogare parti urbane dalle caratteristiche diverse. Spesso la stazione si trova a cavallo tra zone centrali e aree periferiche o dagli assetti non consolidati, come nei casi appena esaminati di Firenze, di Roma, ma anche di Torino e Stoccarda, o Siviglia, avendo il compito di riconnettere morfologicamente quartieri, "parti di città", dalle caratteristiche profondamente diverse, alcune delle quali connotate da elementi di degrado, e obsolescenza, altre da assetti morfologici maggiormente consolidati e dalla presenza di strutture architettoniche di qualità.

Il fatto che la stazione si configuri come motore o parte di un progetto urbano di una certa importanza determina, in alcuni casi, in ordine all'esigenza di rispondere ai problemi sollevati appunto dalla "ricomposizione" delle aree da ridisegnare, l'ibridarsi della stazione con tipologie, elementi, materiali urbani che sono estranei alla sua tradizione tipologica.

Non bisogna, dimenticare, però, allo stesso tempo, che tale ruolo affidato alla stazione di strumento rammagliatore, di riconnessione morfologica della città, di ricomposizione dei suoi assetti, ha come suo dato presupposto la configurazione del nodo AV come nodo di transito, stazione passante, piuttosto che come stazione di testa, aspetto di natura tecnica, quest'ultimo, non secondario nella determinazione di una vera e propria rivoluzione nella configurazione tipologica della stazione (analogamente a quanto avvenuto nei primi decenni del Novecento quando, si è

visto, tutte le modificazioni tipologiche più importanti si dovettero al passaggio dal vapore all'elettricità).

Le configurazioni tipologiche più innovative per il nodo stazione rispondono dunque a due ordini di motivazioni diverse, ma strettamente interrelate, l'uno traente origine, da esigenze essenzialmente tecniche, ovvero dalla configurazione del nodo AV come stazione passante, l'altro ispirato da considerazioni sul ruolo urbano dell'architettura della stazione all'interno della città.

Dal punto di vista della configurazione tipologica dettata da questi due ordini di considerazioni, si può sostenere che il nodo dell'Av si comporti, dunque, rispetto all'andamento delle linee ferrate, essenzialmente in tre modi.

1) Può, infatti, seguirne planimetricamente l'andamento sviluppandosi prevalentemente in senso longitudinale, favorendo l'accesso alle banchine lungo tutta la sua estensione (come nei casi Torino, Firenze, Lille, Lisbona, Liegi, etc.).

2) Differentemente la stazione può svilupparsi per così dire a cavallo dei binari dei treni, generando un edificio che ricorda maggiormente la figura del "ponte" in cui i punti di accesso alle banchine si pongono trasversalmente rispetto al "ponte" stesso. (è il caso, questo, delle stazioni di Roma Tiburtina, Basilea, Kassel, etc.).

3) Può, infine, generare un modello di stazione che non è esito di una interpretazione del posizionamento dell'edificio stazione rispetto allo sviluppo planimetrico della rete ferroviaria, la cui espressione, per esempio, è frutto di considerazioni che tengono conto delle soluzioni morfologiche e planimetriche più idonee a stabilire le logiche considerate più corrette, adeguate, di connessione con la città e con il territorio. È il caso della Leherter Bahnof a Berlino, della stazione Abando, di progetto, per Bilbao, della stazione di Siviglia, etc. Emblematico in tal senso è proprio il caso di Siviglia, la cui struttura formale è un'aggiornata rivisitazione del modello di stazione di testa del primo Novecento, pur essendo una stazione di transito (con i binari che passano ad una quota inferiore a quella stradale).

Il fatto che la stazione si configuri come strumento di riammagliamento, di ricucimento di diverse parti di città, reso possibile dalla mutata struttura del nodo, determina da un punto di vista tipologico alcuni mutamenti ad avviso di chi scrive davvero interessanti. Infatti, in molti di questi casi la stazione cattura della città proprio le caratteristiche strutturali di alcuni dei suoi spazi pubblici di relazione aperti e semiaperti (le piazze, i *passages*, i giardini, gli spazi a verde, i porticati, le gallerie, i mercati coperti etc.), in ordine ad una tendenza significativa, che vede la città entrare nella stazione e la stazione diventare città, secondo un rapporto sempre più osmotico.

La città viene, infatti, introiettata nella stazione che diventa sempre più una "microcittà", avvertibile attraverso la presenza di uno spazio pubblico –nelle forme

delle piazze interne, dei percorsi di attraversamento, di ambiti esplicitamente dedicati a funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie– frazionato in orizzontale e verticale di cui in alcuni casi riesce difficile dare una rappresentazione (ma spesso anche una descrizione) sintetica.

Da un lato, infatti, la stazione recepisce le caratteristiche urbane della città trasportandole al suo interno, per cui l'interno della stazione diventa piazza, strada, boulevard; in alcuni casi i prospetti interni della stazione sono disegnati come esterni (in ossequio all'antica tradizione tipologica dei *passages* e delle stesse stazioni storiche) e d'altronde le diverse percorrenze distribuiscono i flussi in alcuni casi tra funzioni molto "speciali", come cinema, sale concerti, musei, oltre agli ormai divenuti banali centri commerciali. La stazione, in questi casi catalizza la città al suo interno, si sostituisce alla città, inglobandone le funzioni.

E' questo il caso, tra gli altri, della stazione di Torino Porta Nuova, che, in ossequio all'idea di dotare la città di una stazione che interpretasse in modo chiaro lo sviluppo longitudinale della "Spina", è configurata nel suo andamento planimetrico, e nelle caratteristiche dei suoi spazi interni ed esterni, come un accogliente boulevard al coperto, veramente esprimendo al massimo il potere "risarcitorio" del nuovo progetto, come progetto urbano in grado di interconnettere e realmente infrastrutturare ricucendo e riconsegnando ai cittadini brani di città la cui "urbanità" dal passaggio delle linee del ferro era stata compromessa (funzione urbana, questa, non molto diversa da quella assolta dalla stazione–ponte di Desideri per Roma Tiburtina).

In altri casi è la stazione stessa, nella sua struttura formale, ad essere fortemente "compromessa" con gli spazi della città, al punto da recepirne in modo incredibilmente marcato le caratteristiche tipologiche degli spazi.

Non solo in questi ultimi casi la stazione capta la dimensione della città come "internità", nella forma della ricezione delle funzioni della piazza, della strada, all'interno dei suoi luoghi chiusi, ma di questi luoghi finisce col recepire ancor più profondamente, la tipologia, modificandosi interamente nel complesso dei suoi spazi chiusi e aperti, interni ed esterni, perdendo non solo i tradizionali prospetti, ma il suo stesso "involucro", e configurandosi essa stessa come strada, piazza, giardino.

Dunque la stazione si trasforma radicalmente nei suoi spazi esterni connotati da un elevato grado di permeabilità, per recepire "sollecitazioni" forti che vengono dalle logiche di strutturazione degli spazi della città, assorbendo configurazioni inedite.

Si vede allora che il progetto della stazione, l'individuazione della struttura formale che gli è propria, e dei suoi principi insediativi, in questi casi è esito di un giudizio sul valore da attribuire al "suolo" della stazione, che può essere

interpretato per le sue potenzialità di sfruttamento immobiliare e/o per le sue potenzialità "monumentali" come fortemente monolitico e costruito; come luogo di attraversamento, nella forma del percorso; come spazio pubblico nella forma della piazza e del boulevard; come spazio aperto, parco e giardino.

Fatti salvi gli aspetti funzionali e la riuscita economica dell'operazione (aspetto che peraltro vincola spesso il progetto ad una interpretazione del suolo come costruzione), dall'analisi dei progetti emerge che la scelta dell'una o dell'altra soluzione dipende allora essenzialmente dal giudizio dato dal progettista circa le soluzioni tipologiche, gli elementi morfologici, più idonei a riconnettere, ricucire, riqualificare, interpretare le parti di città interessate.

Le considerazioni fin qui svolte si attagliano in modo perspicuo alla nuova stazione AV "Sagrera" di Barcellona, intervento che trasformerà l'intera fisiologia di un sito vastissimo situato in periferia, operandone la riqualificazione e la riconnessione morfologica degli spazi, smembrati dal passaggio delle linee ferrate, in questo modo rappresentando uno straordinario volano per la rigenerazione di una ampia parte della città.

Il sito di progetto appare composto da due parti distinte. La prima, occupata dalla stazione vera e propria, che si esprime volumetricamente con un manufatto fuori terra – per il momento ancora senza architettura – realizza un'idea di occupazione del suolo piuttosto tradizionale. La stazione (nodo intermodale di connessione tra AV, linee del ferro nazionali e locali, 4 linee metropolitane), è, infatti, strutturata attraverso una stratificazione verticale di diversi livelli, alcuni dei quali interrati: il più profondo corrisponde a quello delle metropolitane sovrastato da un livello immediatamente dedicato a parcheggi e al mezzanino della metro; quello ancora superiore è alle linee Av, sovrastato dall'area vera e propria di accesso, posta alla quota stradale. La parte fuori terra – dedicata ad uffici e terziario– si esprime come un corpo longitudinale, di grande forza planimetrica che realizza una concezione di occupazione del suolo come "costruzione", secondo un concetto che si svilupperà più avanti.

L'altra parte, vero e proprio cuore dell'intervento di riqualificazione, di proporzioni vastissime, è invece una piastra di copertura delle linee ferrate che realizza un parco lineare per 3.5 Km, riconnettendo quartieri e parti di città dai caratteri diversi, delle cui strutture residenziali si prevede di operare una puntuale riqualificazione o conversione in strutture terziarie, aggiungendo nuove edificazioni lungo i bordi dell'area. Il convogliamento nella stazione di servizi terziari, la localizzazione in tale immensa area, posta a parco e giardino, di nuove funzioni (servizi, uffici, residenze, spazi commerciali) faranno di questo sito una nuova centralità per la città di Barcellona, contribuendo ad orientare il suo ulteriore sviluppo secondo un modello policentrico, ancora confermando le considerazioni innanzi svolte circa i nuovi ruoli assolti dalle stazioni di nuova creazione. In

particolare, con questa realizzazione, Barcellona, città lineare allungata lungo la costa, realizzerebbe una seconda centralità, opponendo alla stazione di Sants, posta a nord est (e per la quale si prevede un restyling nel 2007), il secondo polo di Sagrera, collocato all'estremità opposta, a nord ovest. Esse – nelle parole di Jaume Cané i Cabré – «funzionerebbero come due estremi messi in tensione con servizi ad essi relazionati e nel centro Paseo de Gracia, non come centro, ma come fermata tecnica. Nel tempo tutto si andrà specializzando: Sants sarà una stazione per i treni regionali ed interregionali, mentre Sagrera sarà la vera stazione di Barcellona».[37]

Ma ciò che qui interessa ancora in modo precipuo sottolineare riguarda il fatto che tale intervento si attuerà ibridando gli spazi ferroviari, più propriamente infrastrutturali, con gli spazi a verde e più in generale con spazi pubblici urbani, di relazione, di sosta, di attraversamento: l'area trasversale coperta dalla piastra nelle sezioni più piccole è di 100 metri, per arrivare in quelle più ampie a 500 metri, trattandosi della copertura dello spazio ferroviario «che probabilmente è il più grande di Europa se non nel mondo».

Il valore attribuito al suolo assunto come criterio di classificazione

Si può dunque già iniziare a orientare un'analisi dei recenti interventi operata in base al riscontro del valore d'uso attribuito al suolo e alle sue ricadute sulla questione della costruzione ed evoluzione del tipo. E ciò all'interno di una linea di tendenza che vede, da un lato, il rafforzamento del modello di sfruttamento del suolo come opportunità di costruzione, maggiormente in sintonia con un'idea di edificio quale "materiale" di costruzione della città, dall'altro l'introduzione di un modello antitetico al precedente, che considera il suolo della stazione come potenziale spazio aperto, area libera a verde, o luogo pubblico di attraversamento, di sosta, di relazione per gli spazi congestionati della città[38].

---

[37] In un già citato recente fascicolo di "Trasporti & Cultura", n. 11, 2005, Giovanna Carnevali (G. CARNEVALI, *Sagrera, grande strategia per la città di Barcellona, partendo da una stazione dell'alta velocità*), tratta il progetto della stazione Sagrera attraverso un'intervista – da cui sono tratte queste note – a Jaume Carné i Cabré, architetto collaboratore di Barcellona Regional, società privata che assieme al comune organizza e gestisce le diverse fasi della trasformazione di quest'area di Barcellona, attraverso un documento che modifica in modo puntuale del Piano Metropolitano Generale. Per le parole citate cfr. p. 48.

[38] In proposito si veda un altro lavoro assai recente, P. REED, *Groundswell, Constructing the Contemporary Landscap*, New York,, Museum of Modern Art, 2005. Attraverso la selezione di una serie di progetti recenti, questa pubblicazione tratta l'interessante tema del nuovo trattamento dello spazio pubblico urbano rivelando le innovative strategie di costruzione dell'"urban landscape" adottate da una serie di città statunitensi ed europee. La selezione antologica rileva

Tale analisi già sviluppa, dunque, considerazioni relative ai processi di costruzione della struttura formale delle stazioni AV soprattutto dal punto di vista dei principi insediativi adottati, iniziando ad anticipare temi che verranno ampiamente approfonditi nel V Capitolo e che hanno contribuito a sortire la stessa classificazione là proposta, qui affrontati esclusivamente dal punto di vista dei nessi esistenti tra il ruolo della stazione come strumento di ricomposizione e riconnessione morfologica della città contemporanea, il valore d'uso attribuito al suolo e gli effetti di entrambi questi aspetti sulla costruzione del tipo.

Il suolo della stazione come "tassello" di costruzione della città

L'utilizzo del suolo della stazione come area edificabile, come opportunità di sfruttamento immobiliare, comportando l'assimilazione di spazi adibiti a funzioni diverse da quelle ferroviarie (luoghi commerciali, ristoranti, alberghi, cinema, sale espositive, musei) nel processo di costruzione tipologica della stazione, nel suo esprimersi come manufatto fortemente costruito, "spesso" determina una concezione di stazione ancora, per alcuni versi, tradizionale, soprattutto dal punto di vista delle sue relazioni morfologiche con la città, dei principi insediativi da essa espressa.

Si ricorda, inoltre, guardando al problema dal punto di vista dell'evoluzione del tipo, come l'inglobamento di nuove funzioni anche estranee a quelle del viaggio faccia anche parte "geneticamente" del tipo della stazione: basti pensare alla stazione Saint Pancras di Londra, in cui la parte ferroviaria del manufatto architettonico appare praticamente celata dalle apparenze del maestoso eclettico hotel, il Midland Hotel.

Il superamento della monofunzionalità del manufatto ferroviario appare d'altronde superata da tempo.

Uno dei prototipi (non ascrivibili all'AV) in tal senso può essere rintracciato nella mega struttura del Vasa Terminalen di Stoccolma progettato da Erskine nel 1989, che presenta già molte caratteristiche attribuibili alle stazioni che sembrano sortire, secondo la prospettiva di lettura qui enunciata, da un giudizio del suolo come opportunità di sfruttamento immobiliare e contemporaneamente realizzare più tradizionali principi insediativi.

La stazione di Erskine – che, oltre a inglobare i più svariati modi di trasporto (sistema di trasporti su ferro e su gomma urbani ed extraurbani, connessioni con i traghetti) ospita il World Trade Center – è infatti costituita da due corpi di fabbrica, che al di sopra della piastra ponte di copertura dei binari, individuano,

---

strategie di costruzione della città nei suoi spazi pubblici inimmaginabili fino a mezzo secolo fa, soprattutto svelando un nuovo concetto del suolo pubblico, che si contamina con elementi naturali, in una forte ibridazione di naturale ed artificiale, aprendosi ad usi diversificati.

lungo un isolato longitudinale di circa 270 metri che corrisponde a quattro blocchi della scacchiera ottocentesca, una strada pedonale coperta, vero asse strutturante l'intervento, la cui grande volta, dal punto di vista formale risolve l'immagine dell'intero complesso, attingendo alla memoria tipologica delle antiche gallerie in ferro e vetro. L'edificio, inserendosi geometricamente all'interno della trama ottocentesca della città, si comporta, pur nella discontinuità introdotta dal suo mutare tipologico, da analogo "materiale" di costruzione, definendola attraverso lo spessore materico del proprio costruito, mentre la galleria, strutturata come piazza e percorso interno, definisce un legame simbolico con la memoria della città storica.

Allo stesso tempo la stazione, ingigantita e dilatata, si snatura e si smembra nelle sue diverse parti articolandosi in modo complesso, al punto da compromettere la sua leggibilità come edificio ferroviario.

La stazione, in questi casi, si esprime, infatti, come un organismo ipertrofico dilatato, somma di diverse tipologie storicamente ereditate, che occupa il suolo in modo ancora piuttosto tradizionale, esprimendo una forte di idea di "spessore", di costruito, e principi insediativi coerenti con la struttura della città storica, con la sua rete viaria, con il suo tessuto, con le sue gerarchie.

Può, infatti, riproporre un modo di occupazione del suolo per "isolati", come nel caso della stazione non realizzata, di progetto di Wilford per Bilbao Abando, considerando dunque la stazione come edificio maggiormente "seriale"; oppure può istituire delle relazioni monumentali attraverso la creazione di una nuova polarità, come nel caso della Leherter Bahnof: a me sembra in sostanziale applicazione di linee di ricerca tipologiche già ampiamente sperimentate dalla scuola italiana del Progetto urbano. Mi riferisco alla posizione (espressa ad esempio in pagine di Purini sul *Comporre l'architettura*) secondo la quale si tende a definire la tipologia in relazione «essenzialmente alle relazioni del manufatto con la città. Il ruolo dell'edificio viene riconosciuto come individuo seriale se partecipa alla costituzione dell'edilizia di base, o viene identificato come polo se esso da luogo ai nodi del sistema monumentale: allo stesso modo si indaga su come il manufatto, pur nella sua appartenenza a una particolare categoria di edifici, riesce a costruire parte dell'ordine morfologico dell'organismo urbano» .

Nel caso della stazione di Wilford, l'edificio, dalle dimensioni gigantesche, "ipertrofiche", crea un isolato compatto opportunamente messo in comunicazione con la rete viaria e il costruito di questa area densamente stratificata della città. Questa sorta di recinto esterno, "ispessito" nella forma di diversi blocchi edilizi residenziali, che racchiude un'area centrale definita da una copertura trasparente, si interrompe, infatti, corrispondenza del confluire di alcuni assi viari, in questo modo assicurando le necessarie connessioni, fisiche e visive e provvedendo ai necessari

accessi al complesso della stazione. All'interno, invece, la stazione definisce uno spazio ricco, articolato e dinamico, che, dominato dalla mole di una torre "segnale" che ospita il World Trade Center, dalla grandezza smisurata, introietta la complessità della città. Il principio compositivo e insediativo prescelto per la costruzione formale di questa stazione sembra essere quello del blocco residenziale a corte (la stazione, infatti, racchiude spazi pubblici aperti ed aree chiuse, maggiormente introverse) e, ancora, del recinto che, ispessito, è divenuto esso stesso edificio.[39]

Il tema compositivo del recinto è sviluppato anche nel progetto per la stazione Santa Justa di Siviglia, stazione non caratterizzata, però, da dimensioni altrettanto grandiose e dall'ibridazione tra "tipi" diversi, quanto piuttosto dal confronto con "memorie tipologiche" saldamente inscritte nella tradizione ferroviaria ereditata.

Ma, per l'ulteriore approfondimento di tali temi, si rimanda alle schede relative agli esempi citati.

La stazione "Leherter Bahnof" per Berlino, appare composta, invece, da diverse parti distinte giustapposte tra loro che definiscono l'immagine monumentale della

---

[39] Pare opportuno in proposito richiamare talune chiarificatrici considerazioni che sono state scritte sull'intervento progettuale del circoscrivere. Tale intervento, infatti «si differenzia in rapporto al sito prescelto. Un luogo costituito da elementi chiaramente riconoscibili, disposti in maniera tale da formare ampi spazi interstiziali identificabili come vuoti (aree comprese tra tessuti abitativi e infrastrutture viarie, oppure piazze e spazi aperti all'interno di una città), porta con sé, nella sua natura, il principio di recinto, ovvero del circoscrivere: nasceranno dei sistemi di attraversamento che metteranno in relazione il centro, il margine e l'esterno, si formeranno delle gerarchie tra gli elementi nuovi e quelli preesistenti. In questo primo caso il recinto è già presente, per cui l'azione di progetto si concentrerà non tanto sul margine e sul limite, quanto sull'interno, sugli spazi vuoti, relazionandosi, pur tuttavia, con il perimetro di delimitazione dell'area che funge da diaframma creando un rapporto osmotico tra l''interno" e l''esterno". L'area così circoscritta diviene un volume immateriale nel quale disporre punti nodali fortemente riconoscibili. Essi, con diverse giaciture, relazioni ottiche, collimazioni visive misurano lo spazio e lo rendono fluido e percorribile. Se il luogo, invece, risulta ibrido, diffuso e privo di identità, l'azione progettuale dovrà riproporre un ordine, uno spazio "chiuso", rassicurante, riconoscibile: costituire un recinto, focalizzando l'attenzione sul margine. Il recinto costituisce un limite fisico, una '"protezione", un "circuito" chiuso (mura di cinta di una città fortificata, shopping mall), separa l'interno dall'esterno (non più un atto solo progettuale ed estetico come accadeva nel futurismo e nel funzionalismo ma una procedura di intervento che persuade e massifica); crea una "zolla", una radura, un'area altra, ma nella necessità della sua fruizione esso viene modificato dal luogo stesso e dalla funzione che gli verrà assegnata. Esso si spezza e crea una pausa nella continuità quando incontra la preesistenza (strade, edifici, orografia, salti di quota, corsi d'acqua...); si apre per accogliere una "porta" (elemento simbolico che dichiara l'ingresso); si chiude per escludere alla vista; si piega per segnalare una funzione; il suo spessore varia e si trasforma per contenere (lo stesso "recinto" diviene edificio); il muro può ispessirsi fino a diventare percorso (può coprire, separare, rievocare, interagire, segnalare, servire...); si interrompe per creare relazioni visive con il luogo (una pausa, un'apertura, un passaggio...)». Cfr. S. BARTOCCI, E. BONACUCINA, *Circoscrivere, recintare*, in *In–fra*, *op. cit.,* pag. 287.

stazione. Essa appare costituita da due corpi edilizi, nella forma di blocchi lineari per uffici in acciaio e vetro, che si fronteggiano a racchiudere un'area interna protetta da una copertura trasparente, al di sopra di un basamento quadrato. Dal volume definito da questi singoli "pezzi" emerge, leggermente sopraelevata rispetto alla quota della città, una lunga serpeggiante struttura lineare trasparente che accoglie lo scorrere dei treni.

Essa sottolinea l'andamento della rete ferroviaria che a sua volta accompagna lo scorrere del fiume, inverando un concetto di stazione come discretizzazione di una rete di flussi e dichiarando la reciproca appartenenza delle reti alla città e viceversa.

Se i due blocchi lineari hanno il compito di istituire relazioni alla scala monumentale della città, creando un nuovo prospetto sul fiume, (e dando vita effettivamente, con la concentrazione di funzioni previste, ad un nuovo polo della città), l'alto basamento sopraelevato, sul quale si trova la copertura trasparente di mediazione tra l'area delle banchine sopraelevate e i corpi di fabbrica, oltre a sottolineare la centralità dell'accesso alla stazione e la singolarità della sua posizione nel contesto, ha la funzione di connettere, in modo simbolico e monumentale, la stazione ai diversi lati della città che unisce; ovvero la vasta area aperta, libera, lungo il fiume che si apre a dialogare con le preesistenze monumentali, e quella ancora parzialmente inedificata alle sue spalle (quartiere di Moabit). L'alto basamento, accessibile da tutti i lati, conduce nel cuore stesso di questo pulsante sistema, e rappresenta monumentalmente e simbolicamente il carattere fortemente urbano di concentrazione di attività e di tipologie introiettate all'interno della stazione. La stazione di Leherter è dunque frutto di una serie di filiazioni e innesti tipologici, rappresentando un esempio di straordinaria complessità. E', infatti, una piazza in verticale, è una stazione ponte ma anche una stazione che asseconda planimetricamente lo sviluppo della strada ferrata: il tutto si risolve in un edificio compatto che non ha una direttrice privilegiata di sviluppo. Sorge infatti su di un basamento quadrato che esprime l'essenza di questa multidirezionalità e della dimensione monumentale che si intende attribuirle. La dimensione della monumentalità – dovuta ai rapporti scalari che la stazione instaura – appare ingigantita al punto che la stessa diventa un elemento assolutamente eccezionale in grado di condizionare fortemente le parti di città con cui interagisce, al livello della strutturazione degli spazi nel contesto urbanistico.

La composizione della città attraverso la stazione avviene allora attraverso la riproposizione di una spazialità non più densa e chiusa, composta per isolati che hanno una relazione forte con la trama viaria, ma attraverso una composizione per elementi isolati e in se risolti, che pur essendo collocati in una trama viaria che trova riferimenti in una strutturazione preesistente, non stringono un rapporto forte con la strada (non considerano la strada come interno urbano), mentre istituiscono relazioni visive alla scala monumentale della città.

Anche la stazione di Roma Tiburtina, che realizza, come si è già avuto modo di apprezzare, una nuova "centralità" per i due quartieri (Nomentano e Pietralata) di cui opera il ricongiungimento, la riconnessione, divenendone il baricentro funzionale e spaziale, esprime una modalità di costruzione della città che si serve della pienezza del costruito, che l'attribuzione al suolo di un valore immobiliare comporta, come strumento di costruzione morfologica e di ricomposizione di una parte di città. Ciò avviene, in questo caso, attraverso l'utilizzo del principio insediativo proprio degli edifici lineari dei diversi Comparti edilizi, destinati a funzioni semipubbliche o private, che costruiscono su entrambi i lati delle linee del ferro altrettanti fronti urbani, prospetti verso la città, all'interno dei quali prende forma la stazione ponte dell'AV. In questo caso l'elemento di forte costruzione è dato dalla ben nota "figura" del fronte urbano che recepisce e ospita nel suo volumetrico strutturarsi le trame e le pause dell'edificazione preesistente con la quale vuole confrontarsi.

È interessante notare come le diverse soluzioni arrivate finaliste abbiano più o meno insistito sulla compattezza di tale fronte strutturando il corpo della stazione come più o meno autonomo, staccato figurativamente rispetto ad esso. La soluzione di Purini (e, in misura minore, quella di Aymonino), ad esempio, tende a fondere (e confondere) l'area del fabbricato viaggiatori con il fronte lineare degli uffici: ne deriva una soluzione che esprime la volontà di non lasciare margini di indeterminazione per una successiva edificazione della città, una volontà di forte designazione, di costruzione di lunga durata degli assetti spaziali e dell'immagine di queste aree. L'involucro della stazione nella sua dimensione materiale si prolunga, infatti, in fronti urbani contenenti funzioni diverse da quelle ferroviarie, che sono in grado di riammagliare parti di città separate. In questi due casi l'edificio stazione è "costruito" con le stesse logiche compositive e formali dei fronti urbani in cui si prolunga. La tensione è quella ad esprimere una valenza di strutturazione forte e di lunga durata della città, la volontà è quella di costruire la stazione attraverso la città, piuttosto che la città attraverso la stazione.

La soluzione di Desideri (così come quella di Steidle), vincitrice del concorso, fa invece risaltare maggiormente l'edificio ponte, nel suo ruolo di percorso urbano, di *promenade architecturale*, all'interno dei volumi per uffici: è l'elemento di connessione tra le due sponde, in questo caso, ad emergere in modo più forte come dato strutturante del progetto, mentre probabilmente, allo stesso tempo, si vuole restituire, attraverso un linguaggio maggiormente improntato all'idea di spazio aperto, di fluidità, alla presenza dei vuoti, una maggiore indeterminazione formale rispetto agli assetti che il quartiere Pietralata potrà assumere in futuro, lasciando ampi margini di apertura alla sua formazione. In ogni caso si vuole che la stazione, come edificio speciale, mantenga una propria autonomia figurativa e una propria

ridondanza, espressa attraverso la predominanza di elementi trasparenti, in una dimensione di forte "osmosi" con la città.

Il suolo della stazione come spazio pubblico nella forma del percorso

Quest'ultimo esempio ha già introdotto alcune delle caratteristiche attribuibili alle stazioni la cui struttura formale appare fortemente condizionata da un utilizzo del suolo della stazione come potenziale luogo pubblico di attraversamento, di relazione, ovvero come strada, ponte, percorso, boulevard. È il tema dominante entrambi i concorsi per la stazione di Firenze Belfiore e di Torino Porta Susa e in modo diverso la stazione appena citata di Desideri per Roma Tiburtina, e presente, anche se in misura minore, in svariati esempi europei (ad. esempio nella stazione di Liegi di Santiago Calatrava, in quella di Lisbona dello stesso autore, in quella di Lille).

La stazione in questo caso non opera la riconnessione della città attraverso la creazione di un "materiale" di costruzione sperimentato nella storia della città che agisce in rapporto dialettico con la sua trama viaria, nella forma dell'isolato, dell'edificio che funge da polo nello spazio aperto della città, o del fronte lineare – ma lo fa, al contrario, assumendo le logiche di configurazione degli stessi spazi pubblici aperti della città, che in genere fungono, non a caso, da luogo della "connessione", rispetto al costruito: si tratta degli spazi che di trovano "tra"[40] il costruito, quindi soprattutto degli spazi legati alla dimensione lineare del percorso, ovvero i boulevard, le strade, nelle sue molteplici declinazioni.

È un tema, questo del percorso, già presente nella stazione Stadelhofen di Zurigo di Santiago Calatrava[41] (1983–90), forse unico esempio in cui l'architetto catalano trova un punto di equilibrio davvero convincente tra l'affermazione della sua poetica personale e le logiche di strutturazione di un brano di città.

La stazione, nata per «stabilire un primo ordine gerarchico e infrastrutturale in un territorio scarsamente definito, collegando i sobborghi di Zurigo con il centro

[40] *Tra le case. La ricerca dello spazio pubblico* è appunto il titolo di un testo di Fabrizio Spirito, già sopra richiamato, che intende illuminare il problema della costruzione dello spazio pubblico attraverso lo sguardo prospettico del progetto urbano.

[41] Una bella descrizione e interpretazione di tale stazione si legge nel già citato fascicolo, del dicembre 2004, di "ArQ 13", *La stazione ferroviaria. Verso un nuovo modello d'uso,* nel contributo di A. SAGGIO, *Zurigo, Lucerna, Lione. Tre progetti di Santiago Calatrava*. L'autore vi mette in evidenza le novità racchiuse in questo progetto che legittima «l'evoluzione di un tipo edilizio e segna un punto fermo per nuove realizzazioni ferroviarie per le stazioni di transito»: pag. 107.

tramite una ferrovia sotterranea»[42], è progettata come ampliamento della vecchia piccola e graziosa stazione di transito a cui viene demandato il compito di continuare ad intrattenere relazioni più tradizionali – assiali e simmetriche, con la città, su di un lotto posto in parte a ridosso di una collina, rimasta inedificata. Essa asseconda sia l'orografia della collina sul cui suolo sorge, e di cui opera la riconnessione con il piano stradale, strutturandosi attraverso una serie di terrazze, di gradinate, poste in successione verticale dalla profondità del sottosuolo fino al cielo aperto, che replicano la sezione tipo del progetto con successive variazioni (dalla pesantezza delle strutture in cemento armato alla leggerezza di quelle in acciaio), che la dimensione lineare delle banchine dei treni, di cui viene assecondato longitudinalmente l'andamento curvilineo.

In questo modo la sezione tipo, replicata in verticale per successive variazioni ed estrusa in orizzontale lungo la traiettoria dei treni, genera l'articolazione formale dell'opera, che crea una collina artificiale fortemente improntata all'idea del percorso. In questo caso il ritmo proprio alla struttura è misura del percorso disegnato e delle relazioni spaziali intrattenute dalla stazione con i suoi intorni e la stazione risolve in modo raffinato un problema di definizione e riconnessione in una area urbana priva di un assetto consolidato.

L'idea del percorso e della strada impronta, come si diceva, la struttura formale delle stazioni di Firenze e Torino (anche di quelle giunte solamente alla seconda fase di concorso).

In questi casi la stazione vuole essere un organismo altamente permeabile che struttura, definisce morfologicamente con la sua presenza la città, ma di questa non vuole saturare lo spazio aperto, interrompere la continuità dei flussi, opponendovi la pienezza del costruito, davvero concretizzando al massimo un'idea, della quale si è detto, di interconnessione come «porosità» e «spugna».

Il dato più pregnante, non presente tanto nei progetti vincitori, che realizzano tale osmosi soltanto nella forma dello spazio interno strutturato come accogliente boulevard al coperto, quanto in alcuni di quelli respinti (per Firenze, il progetto di Isozaki, quello di Von Gerkan Marg und Partners, di Francesco Cellini, del Gruppo Toscano; per Torino, i progetti di Tecnosistem e di Paczowski e Fritsch) riguarda la modalità di occupazione, dell'area del lotto di concorso, semplicemente perimetrata, definita solamente dal «tetto e dal recinto». È il caso, quest'ultimo, delle stazioni che si sviluppano al di sotto di un'unica copertura continua, totalmente, o quasi totalmente, permeabile ai flussi, al di sotto della quale prendono forme volumetrie maggiormente chiuse che consentono l'accesso alle aree interne della stazione.

[42] S. POLANO, *Santiago Calatrava. Opera completa*, Milano, Electa, 1996.

Al di là delle singole variazioni, declinazioni del tema – la cui registrazione puntuale sarà ritrovata in seguito, nella classificazione proposta nel V capitolo –, in tutti i casi si tratta di stazioni che si relazionano alla città attraverso un involucro immateriale, generando rapporti di osmosi visiva con l'esterno secondo principi di costruzione della forma improntati ad una sempre maggiore perdita di corporeità e di ricezione di strutture tipologiche appartenenti al patrimonio storico dell'architettura della città, come le gallerie urbane, i mercati coperti, i porticati, le sale ipostile, tutte le aree semi–aperte e coperte, che si configurano come un estensione protetta dello spazio pubblico urbano.

Si tratta di stazioni la cui costruzione formale è frutto non più di un esercizio paratattico, di ibridazioni tra tipi diversi, quanto, piuttosto, esito di una nuova creazione, di un processo sintetico che trae origine dall'assunzione dei principi strutturanti un solo tipo assunto quale fonte generatrice del progetto, di cui si evidenziano, si spingono al massimo i principi insediativi.

Il suolo della stazione come piazza, spazio aperto, giardino.

Ma il progetto della stazione come "strumento di riconnessione", che assume la struttura dello spazio aperto come elemento di generazione della propria struttura formale, non si esprime solamente nella dimensione lineare del percorso, della strada.

In molti dei casi esaminati in questo studio la funzione di riconnessione della stazione si esprime attraverso la negazione degli spazi costruiti della stazione stessa, che si risolve come edificio principalmente ipogeo che mette a disposizione il suo tetto di copertura per la creazione di un viale, di una piazza o di un giardino.

Nel caso di stazioni fortemente mimetizzate, nascoste nella città, prevalentemente ipogee, – che si rivelano ad essa attraverso un'unica facciata o attraverso la sola modellazione delle coperture, il solo trattamento del suolo – l'elemento che determina i maggiori cambiamenti nella impostazione tipologica, è la diversa relazione formale, spaziale della stazione con la città, che si esplicita attraverso il trattamento e la definizione delle poche superfici che ad essa rivolge, e attraverso una strategia di connessione dei suoi spazi interni con quelli della città completamente diversa, essendo, i primi, disposti attraverso complesse stratificazioni in verticale ed orizzontale.

Si può trattare, in un primo caso, di stazioni per le quali il passaggio delle linee del ferro è obbligato ad avvenire in profondità e per le quali esistono delle condizioni topografiche molto particolari, come nel caso della stazione del Principato di Monaco di Montecarlo.

In questo caso la stazione sorge grazie ad una notevole opera di ingegneria: la rete del TGV giunge alla stazione attraverso un tunnel lungo 2.8 Km, scavato in profondità nella roccia che configura il vallone di Saint Devote.

La stazione, a sua volta scavata nella roccia all'interno del profondo vallone, si apre alla città verso il mare attraverso una conformazione a terrazze. Essa si rivela e costruisce la città soltanto attraverso il disegno di questo prospetto a gradoni che si apre su un piccolo slargo pedonale e il suo emergere attraverso il suolo di copertura sul quale scorre una strada a scorrimento veloce (che presenta un piccolo a–monumentale ingresso simile, per forme e dimensioni, ad un accesso della metropolitana). Data la conformazione del sito, la dimensione di relazione con la città è ridotta davvero al minimo, e si esprime tutta nella costruzione della facciata, il cui portale rievoca le architetture ferroviarie (soprattutto nell'elemento dell'arcone termale a volta ribassata) e le cui consistenti aperture, permettono ai fruitori della stazione di comprendere la propria posizione relazionandosi visivamente alla città.

In altri casi, però, e questa appare la situazione più ricorrente oltre che più rilevante ai fini del nostro discorso, la configurazione della stazione come manufatto ipogeo viene ricercata per le possibilità offerte dallo sfruttamento del suolo su cui insiste, come area pubblica adibita a piazza, luogo di relazione, giardino, parco pubblico.

Schematizzando, si potrebbe dire che tale modello, che si configura come una sovrapposizione in verticale di diverse quote di cui la più profonda è quella delle banchine, viene essenzialmente realizzato attraverso la copertura dell'area della stazione con una piastra posta alla quota della città, che viene messa in comunicazione con i livelli sottostanti attraverso opportune bucature del suolo, con il fine di creare comunicazione visiva tra gli spazi seminterrati e le aree esterne, oltre che di arrecare luminosità all'interno.

È la situazione riscontrata, ad. esempio, tanto per restare alle stazioni storiche oggetto di ampliamento, nelle già esaminate Gare Maine Montparnasse (per quanto riguarda l'area di copertura delle banchine, con la creazione del Jardine Atlantique) e Hauptbahnof di Stoccarda. Ma è un "modello" di costruzione della stazione riproposto esemplarmente nella Rotterdam Central Station[43], di progetto, e in alcune stazioni giunte alla II fase del concorso per Firenze Belfiore (il progetto di Foa e di Ricci Spaini– Ciorra), progetti che esprimono una significativa volontà di costruzione della città attraverso una diversa proposizione del ruolo affidato al suolo della stazione.

[43] La stazione è trattata in "L'ARCA", n. 199, 2005, in un articolo di Alessandro Gubitosi, dal titolo *Evoluzione tipologica*.

Il progetto per la Rotterdam Central Station di Samyn & Partners, che riguarda la trasformazione di un sito dalle proporzioni vastissime (circa 210.000 mq) coinvolgendo il ridisegno delle aree di bordo delle linee ferrate, rappresenta un'originale evoluzione del modello di stazione a ponte. Strutturata come nodo di transito, essa, infatti, collega le due aree della città rimaste divise dalle linee del ferro, (l'area centrale del Kruisplein e il parco) configurandosi come una piastra–giardino che, collegata alla quota stradale, diventa il principale luogo di transito per i cittadini che vogliono spostarsi da una parte all'altra della città, senza accedere direttamente agli spazi interni della stazione.

La stazione vera e propria si sviluppa al di sotto di questa piastra di copertura, che, progettata secondo il modello costruttivo elaborato da Wright per le officine Johnson & Johnson, scandisce ritmicamente lo spazio reso luminoso dai lucernai (di 10 metri di diametro). Lo spazio interno della stazione, a sua volta messo in comunicazione con la quota stradale, si presenta, ancora una volta, come un grande spazio pubblico, una grande piazza, all'interno del quale si rendono visibili le banchine, accessibili da rampe e passerelle.

Come nella stazione di Stoccarda, qui, la presenza dei lucernai e la costruzione di un vero giardino formale forniscono la misura dello spazio pubblico creato: la stazione costruisce la città in modo prevalentemente immateriale, attraverso il ritmo, la scansione misurata delle bucature e delle alberature.

Nella proposta di progetto di Foa (Foreign Office Architects) per Firenze, significativamente chiamata "HORTUS VIATORIS", invece, la stazione è appunto trattata come un "giardino per i viaggiatori", come illustra la stessa relazione di corredo al progetto. La stazione si inserisce all'interno della linea di ricerca progettuale proposta da FOA che ricerca una sorta di ibridazione, di compromissione reciproca degli spazi delle infrastrutture e quelle dei giardini, dei parchi (si ricorda ad esempio il progetto del parcheggio Novartis a Basilea improntato ad analoghi principi).

La stazione è così strutturata come un edificio sostanzialmente ipogeo, che scompare della città per regalarle la sua superficie di copertura che viene trattata secondo principi di continuità, come un'area aperta, fluida, liberamente percorribile, destinata a giardino. La stazione è risolta, dunque, come parco lineare che risolve il problema della costruzione di questa parte di città sottraendola ai rischi di una saturazione dovuta ad un nuovo episodio monumentale, ma, al contrario, costruendola secondo un principio di "sottrazione".

L'area di copertura alla stazione è formalmente trattata con un linguaggio fondato sull'ibridazione tra natura ed architettura: le strutture arborescenti che conformano la stazione fanno il verso, sono improntate ad un principio di mimesi della natura mentre il parco vero e proprio è rappresentato da pergolati, e filari di

alberi (che della stessa natura esprimono un concetto fortemente “domestico”). Il layout di copertura è messo in comunicazione con gli spazi interni della stazione attraverso spettacolari affacci, creando una certa osmosi visiva, che non basta a risolvere quella che appare come una sostanziale separazione tra il livello superiore, “consegnato” alla sua natura di spazio pubblico e quello inferiore, proprio degli spazi ferroviari. Come dichiara la “Relazione di Progetto”, «L’obiettivo è quello di realizzare un parco dal quale, però, si possano osservare la successione degli spazi sottostanti, attraverso la galleria sino alle piattaforme d’attesa per i passeggeri. La struttura sotterranea, costituita da elementi prefabbricati in precompresso, deve garantire questa ”trasparenza” e, al contempo, contrastare le pressioni laterali. Per queste ragioni, la struttura è costituita da sistemi ad albero, connessi alle murature di contenimento. Tra i rami che salgono aprendosi verso l’alto, sino ad uscire a livello del parco, sono disposte la travi orizzontali precompresse e i solai, che hanno, conseguentemente, la forma di archi sovrapposti in altezza (questa loro configurazione, ne consente lo sfruttamento anche al fine di collaborare alla resistenza contro le pressioni laterali). Le scale e i sistemi di trasporto verticali sono appesi alla struttura sovrastante, mentre gli involucri vetrati, che fungono da lucernari, seguono i movimenti dei solai e giungono sino alla soletta sottostante il livello del parco, sono retti da una struttura secondaria in acciaio».

Rispetto al caso precedente, la struttura formale di tale esempio appare dunque maggiormente dominata da un’ibridazione tra il tipo del parco e quello della stazione. Mentre la stazione di Rotterdam appare, tutto sommato, come la stratificazione funzionale di diversi layers, di cui quello di copertura, destinato a giardino e spazio pubblico di connessione, non influenza radicalmente le qualità dello spazio pubblico sottostante, la stazione di FOA è dominata dal motivo della struttura arborescente, che penetra i diversi livelli sovrapposti realizzando «una gigantesca fermata di metropolitana». Lo spazio del moto, sebbene messo in comunicazione con la città, da questa risulta nettamente separato in termini di concezione spaziale: le modalità di accesso e penetrazione nella stazione sono infatti affidati a dei varchi posti in modo puntuale, che contaminano dal punto di vista formale gli spazi della stazione, e che ricordano per l’appunto gli accessi alle linee metropolitane. Il principio di continuità, che è il motivo dominante della struttura formale esterna, viene dunque in qualche modo contraddetto negli spazi interni della stazione.

Dall’esame della proposta di progetto di Ricci e Spaini, e della relativa relazione si evince, ancora un ulteriore “avanzamento” concettuale rispetto agli approcci teorici che sorreggono gli interventi delineati precedentemente. Il progetto muove, dunque, le sue premesse metodologiche a partire innanzitutto da motivazioni

ecologiche, da un'attenta valutazione delle condizioni idrogeologiche del sito su cui dovrebbe sorgere la stazione, interessato dal passaggio in profondità del torrente del Mugnone e della sua falda,[44] proponendo «una concezione strutturale alternativa e più leggera di quella implicita nel bando e nel programma di scavo del "camerone", ovvero sulla realizzazione di gallerie interrate a sezione idrostatica shell–form, che non interferiscono con il livello della falda e non hanno bisogno di particolari misure di contrasto e di gallerie in grado di galleggiare in immersione nella terra e di tre piccole camere idrostatiche, che concentrano gli elementi di risalita e offrono una ridotta superficie di intercettazione della falda». Dal punto di vista urbanistico il progetto invece muove le sue premesse dalla valutazione del ruolo di «grande hub urbano, che polarizza e smista flussi eterodiretti, e di nuovo punto di ingresso ad una delle più importanti città d'arte del mondo» che il nuovo edificio dovrebbe assumere nel tessuto urbano di Firenze, proponendo «non un nuovo improbabile edificio, che sarebbe lungo come dall'abside laterale del Duomo di Firenze alla facciata dell'Annunziata lungo l'asse di via dei Servi, largo come la Piazza Pitti e profondo quanto l'altezza di un palazzo di sette piani, ma un nuovo parco, che esprime nel nostro progetto la sostenibilità del cambiamento a Firenze. Un grande spazio pubblico fruibile dovunque.

Un'architettura costruita con la logica della città più che con quella della scatola edilizia. Lo spazio della stazione come impronta di un percorso urbano che scende dolcemente verso la linea ferroviaria, coperto da un'unica superficie verde praticabile, che descrive un nuovo sistema di relazione con le altre aree per la cultura e il tempo libero che si aggregano ai margini della città storica».

Dal punto di vista delle scelte architettoniche, il progetto di Ricci e Spaini, rappresenta, rispetto agli esempi finora considerati, un'ulteriore evoluzione del tipo della stazione: rinnegando il concetto stesso di edificio. «L'idea di non fare un vero e proprio edificio nasce infatti dalla somma delle considerazioni che nascono dalla

---

[44] Il programma del concorso propone la realizzazione della nuova Stazione Alta Velocità di Firenze all'interno di un "camerone" interrato nell'area degli ex Macelli, con una dimensione di 52x454 m alla base e una profondità, sotto terra, di circa 26 m. Il "camerone" interrompe la principale falda acquifera sotterranea della città di Firenze. L'autorità del Medio Valdarno prevede che Firenze passerà nei prossimi 15 anni dal fabbisogno attuale di 2357 litri al secondo a 2709 l/s. La dipendenza .idrica di Firenze dalle acque del Bilancino suggerisce la massima cautela nella salvaguardia della risorsa idrica sotterranea. Inoltre, il ricordo dell'alluvione del 4 novembre del 1966 e di quelle più recenti, in altre parti d'Europa e d'Italia, causate dalle alterazioni climatiche, impone una sensibilità diversa perii rischio idro–geologico nelle opere di irregimentazione della acque sotterranee. Le conseguenze ambientali della parziale interruzione della falda e del suo necessario intubamento, attraverso o intorno al "camerone", sono poco prevedibili. Qualsiasi soluzione tecnica per non interrompere il deflusso delle acque, comporta notevoli complessità progettuali e costruttive, con relative alte maggiorazioni dei costi cantieristici, strutturali e di manutenzióne del fabbricato della Stazione» (dalla relazione del concorso.

natura tecnica degli interventi necessari per realizzare la stazione e dalla collocazione urbana della stazione stessa. Confinata alle spalle dell'area dei Macelli, sottratta alle visuali e ai percorsi urbani, una stazione "monumentale" apparirebbe, infatti, in questo caso come una proposta velleitaria e introversa, una specie di fermata di supermetropolitana incapace di incidere seriamente sia sull'assetto architettonico della nuova Firenze che sulle sue dinamiche urbanistiche. Il grande Parco della stazione rappresenta allora per noi la risposta più adeguata, da un lato servizio urbano a grande scala votato a esaltare i caratteri di infrastruttura connettiva urbana e territoriale della stazione più che a monumentalizzarli, dall'altro "frontiera" architettonica interessante, soprattutto nelle condizioni di iperdensità e saturazione che spesso caratterizzano alcuni luoghi cruciali delle nostre città e del nostro paesaggio» (secondo le indicazioni di Pippo Ciorra).

In questo caso, non si esprime solamente una nuova modalità di natura formale di interpretare il progetto della stazione, bensì un modo totalmente nuovo di concepirla al livello del progetto urbano e delle funzioni urbanistiche, integrando in una visione globale, all'interno di un singolo progetto di architettura, preoccupazioni di natura ecologica ed ambientali, problematiche connesse al più corretto riuso di parti di città, per affermare una sintesi tra «progetto urbano, landscape e dispositivo urbanistico» (su cui si vedano ancora pagine di Gasparrini).

La stazione non solo tende a fondersi con il suolo stesso modellato tridimensionalmente, annullando l'opposizione della figura con lo sfondo, secondo un concetto "topografico" che verrà ancora chiarito nel V capitolo, ma è la messa in forma dello stesso "comportamento" degli utenti, e di un'idea di paesaggio urbano che si intende molteplice, complesso, fluido, interstiziale e non disegnabile con i tradizionali strumenti della geometria euclidea.[45]

Questi ultimi progetti illustrano una linea di ricerca (per entrambi gli oggetti della nostra attenzione –la città e la stazione –) a mio avviso piuttosto innovativa, che persegue la realizzazione e il disegno della città contemporanea attraverso il progetto del suo spazio aperto, opponendosi in via anche teorica all'idea più tradizionale di una progetto di città come costruito, e realizzando, inoltre, una convergenza con le discipline del landscaping.

Come osserva Paola Viganò, all'interno della ricerca, da lei condotta in *La città elementare*, che assume come oggetto la ricerca «di un'autonomia possibile dello spazio aperto» indagato come materiale di costruzione della città contemporanea: «il vuoto diventa elemento strutturale e strutturante della forma della città e del territorio. Cogliere le potenzialità di questa inversione prodottasi nella città contemporanea e nella riflessione sui territori contemporanei implica l'uscita da

[45] Per un'interpretazione di questo segno delle recenti infrastrutture, vedi, tra gli altri, l'articolo di M. GIBERTI, *Segni e territorio. Nuovi spazi del paesaggio contemporaneo*, in "Area", n. 79, "Infra– structure–scape".

alcune delle figure della città e dell'urbanistica tradizionali, in particolare dalla più importante di esse, la figura della continuità dello spazio edificato e dall'idea di forma conclusa *versus* dispositivi aperti, regole del gioco».

4.4 La localizzazione nel territorio. La stazione come polo di interscambio nel territorio. Il tema del confronto con il paesaggio.

Rispetto alle stazioni situate in città, è ancora numericamente limitato il numero di stazioni ricadenti in territorio extraurbano, che si configurano come poli di interscambio nel territorio. Tale esperienza è stata pienamente sviluppata in Francia con esiti controversi sin dalla fine degli anni Ottanta: la stazione di Roissy Charles de Gaulles insieme a quella di Lyon Satolas è del 1989, quella di Chessy Marne la Vallée, (a servizio di Eurodisney) è del 1990, la Gare Haute Picardie ad Ablaincourt Pressoir è del 1992, mentre le stazioni della linee TGV Mediterranée sono progettate nel 1992 per essere pienamente in esercizio nel 2001. Recentemente anche l'Italia si è cimentata con la progettazione della stazione Napoli–Porta situata ad Afragola, in un territorio ancora semiurbanizzato, leggermente eccentrico rispetto alla conurbazione napoletana.

In Francia, le stazioni pensate come polo di interscambio nel territorio sono essenzialmente di tre tipi, progettate per essere a servizio degli aeroporti, delle cittadelle del turismo (come le già citate stazioni di Marne la Valée per Eurodisney o di Poitiers per il Futuroscope), o localizzate in territorio rurale o semiurbanizzato, all'interno del raggio di influenza di città dalle medie dimensioni, di cui si vuole potenziare le connessioni con le glosse agglomerazioni (Lione e Parigi).

Quanto alle prima categoria enunciata, c'e da dire che la tendenza attualmente riscontrabile (basti pensare ai recenti esempi delle nuove stazioni ICE in Germania, la stazione ICE di Bonn–Colonia , la stazione ICE dell'aeroporto di Francoforte) a creare nuove stazioni dell'AV a servizio degli aeroporti, è particolarmente sostenuta in Europa proprio a livello delle politiche comunitarie.

Stazione versus aeroporto

Infatti, ancora sottolineando gli indirizzi supportati dall'Unione Europea, nel "Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" pubblicato nel 2001, si sostiene la necessità di una rete efficiente di trasporto rapido di passeggeri che comprenda "linee ad alta velocità, linee adattate, raccordi e sistemi che permettano l'integrazione dei servizi di trasporto aereo e di trasporto ferroviario nonché gli aeroporti".

Si insiste soprattutto “sulla capacità del treno ad alta velocità di rimpiazzare il trasporto aereo e sulla necessità di incoraggiare le imprese ferroviarie, le compagnie aeree e i gestori degli aeroporti a tentare la via della cooperazione – e non quella della concorrenza – tra ferrovia ed aeroplano”.

Particolarmente interessante, per le prospettive connesse ad un ulteriore modificarsi della attuale tipologia della stazione dell’alta velocità, risulta, ancora, la proposizione di elaborare altre misure volte a stimolare ulteriormente l’integrazione dei sistemi e dei servizi di informazione, di prenotazione, di biglietteria e di trasporto bagagli, onde facilitare ai passeggeri il passaggio da un modo all’altro (il ferroviario e l’aeroportuale), incentivando ulteriormente una tendenza già in atto che vede la stazione dell’alta velocità impossessarsi delle modalità di funzionamento dell’aeroporto, basate su una rigida separazione dei traffici.

Il rischio avvertito è che, nell’assecondare il suo nuovo ruolo, l’edificio ferroviario ricettore delle linee dell’alta velocità tenda a configurarsi sempre più come una piccola autoreferenziale cittadella aeroportuale, da essa mutuando, da un punto di vista formale, il carattere degli spazi, determinando la temuta confluenza del tema tipologico della stazione versus quello dell’aeroporto.

In alcuni casi la stazione dell’alta velocità, inoltre, non è solamente posta in contiguità, nelle vicinanze dell’aeroporto (e collegato ad esso in modo anche molto diretto attraverso ponti, passerelle) come nel caso di Lione, o Francoforte, ma è proprio parte della macchina aeroportuale, (come nel caso di Charles de Gaulles e di Colonia –Bonn) trovandovisi al suo interno, ancora, sembra, in attuazione delle strategie di interoperabilità e facilità di connessione tra il traffico aereo e quello ferroviario di grossa percorrenza, perseguite come obiettivi nel succitato “Libro Bianco”.

Queste stazioni presentano caratteristiche oggettivamente diverse dalle altre proprio in virtù del loro stretto appartenere alla macchina aeroportuale che ne condiziona i rapporti strutturanti con i contesti, sortendo ricerche di matrice diversa sul fronte tipologico e linguistico.

In pressoché tutte le realizzazioni esaminate il rapporto con i luoghi circostanti è, infatti, negato, poiché si ricerca la massima efficienza nell’organizzazione funzionale del sistema dei flussi, e la massima integrazione con la macchina aeroportuale. Il contesto, già di per se astratto dai luoghi, è quello asettico e tecnologico dell’aeroporto, e le ricerche formali sembrano fortemente trarre ispirazione da un estetica high–tech, rappresentativa di tale universo simbolico.

Questo è particolarmente osservabile nella stazione ICE dell’aeroporto di Francoforte, edificio dalle forme fluide «del tutto simile ad un millepiedi meccanico», ad un ufo appena atterrato ai margini dell’aeroporto, a cavallo delle linee ferroviarie, accanto ad una rete a scorrimento veloce, davvero emblematica

della concretizzazione dei rischi su esposti di una perdita dei valori urbani propri dell'edificio–stazione. (Per la descrizione dettagliata si veda la scheda relativa)

Se negli spazi esterni la stazione sembra non relazionarsi affatto al contesto e smarrire completamente le caratteristiche più propriamente urbane dell'edificio stazione, ciò nondimeno, essa conserva nei suoi caratteri interni, ancora qualche (sbiadita) memoria delle caratteristiche attribuibili ad una stazione tradizionale. L'impianto distributivo è impostato in modo simmetrico rispetto alle aree di accesso alla stazione, e tale simmetria viene accentuata dalla copertura ellittica, lontana reminescenza del patrimonio tipologico storico ereditato. Sebbene in diretta comunicazione soltanto con la galleria di comunicazione con l'aeroporto, la hall, sebbene assomigliante agli spazi atopici degli aeroporti, è ancora fulcro, essenziale spazio generatore del progetto enfatizzato dalla luminosità della copertura.

Anche la stazione TGV di Roissy Charles de Gaulles[46], situata all'interno dell'aeroporto stesso, ha il suo cuore nella hall, spazio in cui si incontrano e qualificano le direttrici planimetriche del progetto. Tale progetto, pur essendo del tutto parte della macchina aeroportuale, riesce a tradurre con una chiarezza encomiabile la forza planimetrica delle reti di cui esprime la discretizzazione puntuale. Come osserva Remo Dorigati, il progettista «opera attraverso una geometria compositiva impostata con lucidità sull'evidenza di uno schema simmetrico e cruciforme, che è dentro la natura stessa del problema: due sistemi di flussi che si incrociano. La progettazione è felice poiché l'autore si è lasciato guidare dalla materia che doveva ordinare. Tutto nasce dal semplice segno che è lo

[46] Dal punto di vista dei problemi connessi alla pianificazione strategica di un nodo di tale importanza, il discorso si lega a tutte quelle osservazioni legate al sorgere di fenomeni insediativi in prossimità dei nodi delle grosse reti infrastrutturali. I motivi di interesse a livello strategico risiedono appunto nel fatto che la stazione risulta parte integrante di questa "aerocittà". La presenza di infrastrutture di trasporto ha favorito l'insediamento di nuove funzioni urbane (imprese e servizi) che hanno sfruttato il patrimonio fondiario di 600 ettari. A proposito, come osserva Gasparrini, richiamando Fortier (1993) è tutto da verificarsi se la localizzazione di tutte queste nuove "centralità", sorte sotto la spinta di dinamiche e previsioni unicamente di stampo economico, senza strategie di progetto complessivamente attente alla natura dei luoghi, riuscirà a creare con il tempo un vero e proprio "effetto città". In ultima analisi, l'interrogativo posto in essere, del quale bene o male si conosce la risposta, è se basti una serie di centralità a creare la città o se questa risieda in un più complesso articolarsi di fenomeni.

Sono, infatti, sorte in aree prossime all'aeroporto, poli specializzati di tipo turistico e alberghiero, mentre nei comuni limitrofi, dopo le iniziali perplessità (sulle ricadute ambientali) legate alla conversione di un'area all'origine dalla forte vocazione agricola, si sono col tempo sfruttate a pieno tutte le possibilità indotte dalla localizzazione dell'aeroporto, con l'insediamento di nuove attività industriali e terziarie e lo sviluppo di nuove aree residenziali.

stesso che l'agrimensore romano impostava sulla terra quando tracciava il cardo e il decumano»[47].

Il simbolismo e la monumentalità propri della stazione tradizionale non sono qui smarriti, anche nella inevitabile perdita dei valori relazionali propri degli edifici che interagiscono con gli spazi urbani: l'enorme piazza verticale, fulcro del progetto, nella quale tutti i livelli della stazione interagiscono sovrapponendosi, è uno spazio di grande forza evocativa e suggestione, in cui il visitatore, grazie alla presenza della luce naturale e alla chiarezza dei percorsi e dei collegamenti, è messo al centro dello spazio. La luce naturale è assicurata da una grande copertura vetrata, a forma di conoide, che ha una sezione invertita rispetto alle tradizionali strutture vetrate (curvata nella parte più bassa, mentre si trasforma in segmento retto nella parte tesa verso l'alto), e si riferisce allusivamente alle grandi coperture metalliche delle stazioni del diciannovesimo secolo.

Come nella stazione Roissy Charles de Gaulle, anche la struttura formale della stazione ICE di Colonia–Bonn, altra struttura interna all'aeroporto, è sollecitata dalla messa in forma della presenza delle reti AV e del "chiarimento" delle reciproche posizioni all'interno della complessa macchina aeroportuale. L'intervento deve, infatti, la propria configurazione tipologica alla presenza dei binari che scorrono, per motivi di sostenibilità ambientale, alla profondità di 24 metri nel sottosuolo che vengono segnalati all'esterno attraverso una luminosa e stilizzata copertura a volta, che evidenzia la forza planimetrica del tracciato sotterraneo.

La stazione di Lyon–Saint–Exupéry, l'unica tra le francesi ad essere stata oggetto di un concorso internazionale, vinto nel 1989 da Santiago Calatrava, è stata anche tra le prime ad inaugurare in Francia la stagione di rinascita dell'architettura legata al viaggio in treno connessa, in particolare, alla nuova dimensione dell'interscambio e dell'intermodalità.

La grande hall dedicata agli arrivi e alle partenze, definita all'interno della grandiosa copertura ad ali di uccello divaricate (che, a detta di diversi commentatori, richiamano il contesto alpino della città) è articolata principalmente in due livelli (di cui il superiore appare costituito essenzialmente da due grandi balconi a sbalzo). Anche in questo caso cuore del progetto, la hall occupa una posizione baricentrica rispetto allo sviluppo planimetrico longitudinale della galleria dei treni che divide in due parti simmetriche, e allo stesso tempo, costituisce il punto da cui si diparte la passerella, il canale pensile in lamiera e acciaio che congiunge la stazione all'aeroporto. Rispetto agli esempi precedenti, in questo caso

[47] In un intervento, breve ma incisivo, dal titolo *Interscambio metropolitano*, in "l'Arcaplus", n. 22, 1996 (numero monografico dedicato a"Stazioni"), pagg. 18–19.

la stazione sembra comunque esprimere una relazione con i luoghi circostanti, da un lato nella forma della rappresentazione dell'incidenza planimetrica delle reti, che si manifesta attraverso la lunga galleria in cemento, dall'altro nella forma dell'imposizione del segno monumentale, astratto e scultoreo alla scala del paesaggio, del volume ospitante la hall.

Il progetto però non ritiene del paesaggio alcun elemento strutturante (al di fuori della relazione, espressa dalla galleria, con le reti infrastrutturali) non ne svela la matrice insediativa, non si fa carico di assumerne l'eredità storica, esprimendo una modalità di relazione con il contesto che sembra assumere il confronto con il territorio attraverso l'"imitazione della natura", secondo una linea di ricerca che sarà chiarita ulteriormente nel V capitolo (paragrafo 5.2).

Se la stazione di Eurodisney è pensata soprattutto per servire l'omonima cittadella, con i risultati (piuttosto inquietanti) già altrove messi in evidenza (sortendo una contaminazione tra la rappresentazione dell'universo simbolico ferroviario con quello fantastico e caricaturale della cittadella parco–giochi), la stazione di Poitiers (di cui si attende la definitiva realizzazione entro il 2010), avrà invece il duplice compito di connettere il Futuroscope alle principali città francesi, ma anche di rimodellare la città del dopoguerra, che giace in una vallata ai piedi della centro storico, dando voce a progetti da lungo tempo messi in campo (sin dagli anni '90). La realizzazione di tale progetto, che si risolve in una immensa hall triangolare, punto di incontro dei diversi modi di trasporto, trasparente su ogni lato, è stato coadiuvato dalla creazione di un quartiere d'affari (8000 mq di spazi dedicati ad uffici e negozi), oltre che alla realizzazione di una grande stazione per autobus e taxi.

Come già sottolineato, la scelta della localizzazione delle stazioni ricadenti nel territorio obbedisce prioritariamente all'esigenza di soddisfare determinati bacini di utenza, ed è, infatti, strettamente interconnessa a valutazioni relative alla realizzazione o alla presenza di altre infrastrutture (soprattutto di reti stradali di grossa percorrenza) a sua volta legandosi o sollecitando la collocazione strategica di funzioni che amplificano la capacità attrattiva del nodo.

Quest'ultimo aspetto in particolare è osservabile nella progettazione della rete dell'alta velocità del TGV Méditerranée che unisce Lione ai nuovi nodi di Aix– en Provence, di Rhone– Alpes Sud a Valence, Avignon e con la stazione di Saint Charles a Marsiglia.

L'ambito attrattivo della stazione di Valence, detta la Drôme, ad esempio, si estende su ben 5 Dipartimenti: Drôme, Ardèche, Vaucluse, Isère, Alpes du Sud. Prima stazione situata a Nord della linea TGV Méditérranée, Valence TGV, in pieno territorio rurale, è un esempio di stazione intermodale per eccellenza, realizzando un'interconnessione con la TER, (Treno espresso regionale Valence–Grenoble) ed

essendo posizionata sulla strada nazionale a grossa percorrenza (La 532).(Dispone inoltre del servizio di bus e di navette per la città di Valence).

Circa l'ambito attrattivo, discorso analogo vale per la stazione di Avignone Courtine, – situata tra la stessa Avignone (dal cui centro non è lontana), e la Durance e pensata per servire un bacino di utenza di un milione di persone – e per la Gare TGV de l'Arbois, (Aix–en Provence, Bouches du Rhône), che provvede alle esigenze di un'area compresa tra i comuni di Marignane, Vitrolles e Rognac, sulla strada di collegamento tra Aix e Marignane.

In entrambi questi ultimi casi le stazioni non sono però integrate ad altri mezzi di trasporto su ferro affidando totalmente le connessioni con la città ai mezzi su gomma, in questo modo realizzando l'effetto stigmatizzato da Depuy con il concetto di «rete tunnel», che esprime una condanna della politica francese in merito alla scarsa attenzione alla integrazione modale dei nodi TGV che accentua effetti di polarizzazione e di esclusione dei nodi dal contesto, invece di favorirne l'integrazione.

Le stazioni del TGV Méditerranée, così come il Cross Channel di Calais (il terminale di interscambio gomma–treno situato in area francese all'ingresso del Tunnel sotto la Manica) sono realizzate in un territorio marcatamente rurale o semiurbanizzato, in cui la presenza dell'elemento naturale risulta più forte rispetto al segno dell'urbanizzazione, sollevando per la prima volta il problema di innovare un tipo marcatamente urbano come quello della stazione in relazione ai problemi sollecitati dall'interpretazione e costruzione del territorio. Il confronto con una dimensione più nettamente paesaggistica dunque pone l'interessante questione della liceità di uno sconfinamento degli strumenti disciplinari del progetto urbano in territori da sempre considerati altri, recependo, ad esempio, gli apporti delle discipline del paesaggismo.

In ambiti territoriali frammentati e disgregati, cosiddetti della "diffusione", il tema è invece quello di provare a ricomporre sul territorio e nel paesaggio un'unità perduta, istituendo nuove gerarchie, nuove centralità, nuovi ordini monumentali, oltre che di orientare lo sviluppo futuro del territorio. Il tema dunque è quello di dare una dimensione urbana a porzioni estese di territorio semi–urbanizzato che ospitano anche una serie notevole di funzioni proprie della città ma che della città non sono in grado di ricreare la dimensione.

Questo è il caso ad esempio, della creazione del nodo dell'alta velocità di Afragola, parte di una più generale revisione del Piano Regionale dei Trasporti della Campania che ha fornito il quadro normativo entro cui far procedere, all'interno delle Conferenze dei Servizi e dei tavoli procedimentali, gli accordi tra RFI, TAV e i comuni interessati.

Dato comune a tutte le realizzazioni è il rilievo assunto dal complesso di tutte le reti infrastrutturali esistenti, nella determinazione della configurazione dei progetti.

Nel contesto paesaggistico, data l'assenza come è ovvio di strutture architettoniche di riferimento, è proprio la posizione, la forma e la natura delle diverse reti e della loro interazione rispetto al sito dove sorge la stazione a determinarne fortemente l'impostazione tipologica. La corretta progettazione delle stesse reti ferroviarie e di nuove reti stradali (o l'interconnessione con quelle già esistenti) risulta, infatti, elemento prioritario alla riuscita integrazione della stazione al territorio: le reti stradali hanno, infatti, non solo un'essenziale funzione connettiva, ma soprattutto possono assumere un ruolo fondativo e di orientamento alle future urbanizzazioni.

Tale ruolo inaugurale, di fondazione, "morfogenetico", ascritto alla capacità di disegno delle reti è presente ad esempio, nella progettazione del nodo intermodale di Calais (di cui la parte più deludente riguarda proprio la progettazione della stazione AV).

La stazione terminal intermodale investe un'area dalle dimensioni vastissime, scarsamente urbanizzata, e con deboli preesistenze topografiche ed architettoniche – solo vaghe tracce agricole e la presenza del forte Nieulay – alle porte di Calais. Essa comprende cinque zone principali: lo svincolo stradale con un ingresso al terminal; l'area di parcheggio e di pagamento del pedaggio del terminal passeggeri; l'area di parcheggio e di pedaggio riservata ai veicoli pesanti, con tutte le attrezzature necessarie; l'area di imbarco del servizio navetta; l'area di uscita dal tunnel, ossia di entrata in Francia, con i suoi giardini all'inglese.

Il progetto parte da pochi segni essenziali: una croce orientata secondo la rosa dei venti, per disegnare il territorio. Centro virtuale di tutta la composizione è il centro commerciale articolato attorno a due grandi gallerie assiali; attorno a questo fuoco ruotano tutti i sistemi infrastrutturali secondo curve ampie e sovrapposte.

L'area dei controlli e dei pedaggi è segnata da grandi vele sostenute da un puntone centrale, mentre le banchine d'attesa sono modulate da strutture aeree sostenute da montanti verticali visibili a notevole distanza. Controlli e attesa sono pensati come grandi stanze all'aperto, come volumetrie virtuali.

L'architettura vera e propria è testimoniata dall'edificio della "Cité Europe", uno dei più grandi centri commerciali francesi: il complesso è distribuito da due assi perpendicolari su due livelli in modo da assicurare una fruizione equilibrata delle diverse aree funzionali.

La strategia del progetto di Paul Andreu, Pierre–Michel Delpeuch, François Tamisier, è chiarissima ed affascina per il suo minimalismo grondante di significato: «La difficoltà dell'opera fa emergere i pochi elementi primari della natura con cui l'uomo si è tradizionalmente misurato. Qui l'architettura non va a ricercare elementi formali che rendono familiari le nuove presenze al luogo, ma piuttosto interroga il

modo in cui l'uomo ha inventato le sue strategie come risultato del duplice incontro tra necessità e topografia (o risorse ambientali)».[48]

La complessità del programma funzionale, che si traduce in una proliferazione di nastri stradali e ferroviari, costringe i progettisti ad una grande chiarezza nell'impostazione gerarchica dei percorsi, delle misure, dei tracciati. Tutto è pensato in modo tale da favorire la più grande chiarezza e senso di possesso dello spazio. Il complesso assume l'aspetto inaugurale di un nuovo territorio di fondazione, sospeso tra terra ed acqua.

Le stazioni ricadenti in ambito rurale, o semirurale, come i già citati poli di interscambio francesi del TGV Mediterranée, hanno invece una dimensione più discreta che tende a farli emergere maggiormente come poli isolati nell'ambito territoriale.

In questi casi le reti viarie di progetto disegnano un anello che sovrappassa o sottopassa, a seconda dei casi, le reti ferrate, che se da un punto di vista funzionale assolve ad un essenziale scopo connettivo, razionalizzando al massimo i flussi in entrata e in uscita e interconnettendoli ai relativi parcheggi, da un punto di vista formale sembra invece escludere il nodo dal contesto circostante. All'interno dell'ambito vasto del territorio, l'anello viario definisce, infatti, una porzione di spazio, un'isola all'interno del quale prende forma la stazione. Tutto avviene dunque all'interno di tale porzione di suolo isolata dal territorio circostante, con l'effetto di evidenziare la dimensione reticolare che la stazione, come polo di interscambio nel territorio, sembra realizzare a scapito della dimensione di appropriazione dei valori spaziali dei luoghi.

In Francia la ricerca dell'integrazione, del dialogo di tali stazioni con il contesto circostante è comunque resa possibile dalla stessa struttura rurale del paesaggio, che presenta un'immagine ancora unitaria, marcatamente naturale. L'integrazione della stazione, infatti, avviene proprio attraverso il progetto delle aree a verde, recependo largamente l'insegnamento della cultura paesaggistica, in territorio francese molto ascoltata (come verrà di seguito – nel V capitolo – approfondito).

La stazione Porta di Napoli ad Afragola

Se per le stazioni francesi l'interpretazione del luogo avviene attraverso l'ascolto, la ricezione della sua componente più strettamente naturale, più complesso è il caso delle stazioni che ricadono in territori non più rurali ma nemmeno del tutto urbanizzati, come nel caso specifico della stazione AV di Afragola.

---

[48] R. DORIGATI, *Una porta continentale*, nel già cit. fascicolo n. 22 di "L'Arca plus", dedicato a "Stazioni", pag. 29. Altre osservazioni sulla stazione sono contenute nel già cit. volume del 2001 di C. MAZZONI *Stazioni, architetture 1990–2010*.

La questione, davvero molto delicata, riguarda le stazioni situate nel cosiddetto territorio della dispersione, che pongono il problema di una messa a punto di strategie progettuali idonee alla comprensione, alla lettura dei luoghi della "frammentazione" di questo nuovo «ordine sparso» (per richiamare un'espressione di Corboz) e, conseguentemente, di una proposta progettuale capace di incidere in modo fondativo su di essi.

Se in territori più marcatamente rurali sembra possibile proporre con forza un progetto che sortisca da una lettura che si faccia carico dell'interpretazione dell'ordine consolidato del paesaggio, attraverso la decodificazione dei suoi "iconemi" (per usare un'interessante proposta di linguaggio di Turri che si è agli inizi richiamata), dei suoi segni, delle sue tracce, delle sue trame, della sua storia, nei territori della dispersione tale strada sembra, infatti, meno facilmente praticabile.

In un territorio come quello di Afragola, l'eredità delle tracce del passato, l'antica matrice ordinativa del luogo, è, di fatto, sommersa dall'infinita e disomogenea messe di costruzioni sorte senza qualità e senza ordine; la presenza delle reti infrastrutturali, con le brutture rappresentate dalle aree di risulta e di svincolo, è di fatto dominante e si appoggia al tessuto agrario preesistente e ai suoi sbiaditi tracciati, senza instaurare alcuna relazione; la natura, che, anche nella fitta parcellizzazione dei campi coltivati riflette la matrice essenzialmente individualistica che informa la gestione di tale territorio, ha anch'essa il carattere residuale di ciò che è riuscito a sopravvivere ad una catastrofe.

La struttura storica dei luoghi resta ancora leggibile sulle cartografie che hanno descritto e continuano a descrivere questo territorio, ma non emerge dalla lettura dello sguardo, non è catturabile dall'occhio di chi l'attraversa. Quale strategia progettuale allora può essere proposta e praticata per costruire e orientare lo sviluppo di un territorio così lacerato e offeso, per renderlo abitabile? Naturalmente esula dagli scopi propri di questo scritto il contribuire a provare a trovare una risposta a tali delicatissime questioni. Ciò nondimeno possono comunque essere indicati alcuni orientamenti progettuali, individuati in quanto più strettamente operabili per il contesto in esame.

Una prima strategia progettuale che sembra più facilmente operabile riguarda proprio il disegno delle reti infrastrutturali e la loro idonea connessione a quelle esistenti. Le reti infrastrutturali hanno, infatti, la capacità di orientare le future urbanizzazioni, di connettere, di istituire relazioni. Una grande chiarezza nel disegno e nell'impostazione planimetrica delle infrastrutture e del progetto nel suo complesso diventano dunque le premesse indispensabili perché lo stesso abbia la capacità di ricomporre, di riconnettere il territorio, istituendo nuove relazioni e gerarchie e preparandolo alle future urbanizzazioni.

Il secondo elemento riguarda una strategia di carattere complessivo non solo di "messa in salvo" delle aree verdi rimaste inedificate, strategia che sembra essere stata messa in atto per il caso specifico, per il quale si prevede la creazione, intorno alla stazione, di un grande parco verde «naturalistico, tecnologico e dei servizi» – ma anche di un progetto che sappia interpretare idoneamente la natura propria dello spazio aperto, inteso non come elemento residuale (rispetto al costruito) ma come elemento strutturante il paesaggio stesso.

Entrambe queste due dimensioni, di carattere programmatico (la connessione e creazione di nuove reti infrastrutturali e la creazione dell'area a verde) sono state affrontate preliminarmente per Afragola e proposte come premessa del bando, mentre ai progettisti è stato affidato fondamentalmente il compito di definire l'architettura della stazione nella sua veste formale e linguistica, più che nei suoi elementi strutturali.

Non si è messo allora, probabilmente, in condizione i progettisti di incidere davvero in modo decisivo nel contesto circostante, affidando loro quantomeno la progettazione dello spazio a verde (con relativa infrastrutturazione) che dovrà essere *a posteriori* integrato agli spazi della stazione. Le proposte, allora, costrette all'interno dell'anello viario disegnato, che esclude, pur connettendola, la stazione dal territorio, hanno potuto affidare la loro carica interpretativa alla sola prefigurazione formale della stazione, al suo ingombro volumetrico e al disegno delle aree a verde contenute nel perimetro dell'area del concorso. Ciò nondimeno non sono mancate risposte che hanno provato a farsi carico di una volontà di interpretazione dei valori intrinseci al paesaggio di quest'area geografica.

Tra queste, ad esempio, le proposte di MSGSS– Diaz Del Bo y Asociados, e di Di Domenico, che strutturano il progetto attraverso i segni delle antiche matrici insediative, cercando di rivisitare un patrimonio formale che affonda le sue radici nella tradizione. Questi stessi segni e "materiali", proprio perché proposti in un'area dalle piccole dimensioni, risultano però, da un punto di vista della prefigurazione di uno sviluppo futuro, di un'aspirazione ad un ruolo fondativo, ininfluenti rispetto all'ampiezza del contesto che l'intervento deve dominare. L'edificio di MSGSS– Diaz Del Bo y Asociados, attraverso la sua copertura definita da un intelaiatura trilitica, da un sistema porticato, costituito da aree coperte e scoperte proposto in continuità su tutta l'area, può strutturarsi come un vero giardino pensile che si estende a coprire quasi tutta l'area di intervento cercando in questo modo di contraddire l'isolamento a cui lo forza il circuito viario. Mentre la proposta di Giovanni Di Domenico, per lo stesso concorso, recupera del territorio le modalità di insediamento del costruito rispetto alle aree libere, coniugando la ricerca tipologica del tema della stazione a ponte con quella sull'agglomerato urbano di Afragola, e sui materiali e le tessiture che lo contraddistinguono. Il progetto di KRAAS Arkitekter non ricerca, invece nel paesaggio un pretesto formale alla costruzione

dell'opera, se non in un'indicazione di posizione e di direzione: la copertura inclinata, rivolta verso Napoli, inquadra allo stesso tempo il Vesuvio, ponendosi come nuovo segnale di orientamento nella disgregazione della pianura campana.

La proposta Eisenmann è la sola tra tutte, invece, a sfidare le limitazioni imposte dal bando, deliberatamente violando il perimetro definito dalla strada anulare esterna, esprimendo una potente volontà di connessione alla struttura territoriale circostante, erompendo dalla pianura e «sollevando i campi e i frutteti della valle». La stazione trattiene qualcosa del codice genetico del paesaggio, irrompendo in esso come un oggetto, dalle proporzioni smisurate, appena eruttato dalla terra. L'espressione formale è tutta determinata da una superficie continua dalle proporzioni molto vaste che si increspa modellandosi in modo tale che il livello dell'interazione con il paesaggio avvenga al livello tettonico, come nel caso anche della proposta di Dominique Perrault.

Sono entrambe stazioni aperte e gigantesche definite al di sotto di un'unica copertura continua; entrambe, seppur in modo profondamente diverso, interagiscono con il territorio, cercando nella sua topografia (seppur in modo astratto) i codici genetici della propria esistenza.

All'interno delle premesse delineate, che, di fatto, riducono il ruolo dei progettisti a quello di costruttori di una forma, limitandone il ruolo fondativo, la stazione della Hadid allusiva, simbolicamente e strutturalmente, della dimensione reticolare dell'intervento, amplifica la dimensione della connessione implicita nella struttura formale della stazione di transito a ponte, di cui offre una rivisitazione nel segno del suo linguaggio, della sua poetica personale.

I progetti di Snozzi e Ferlenga esprimono invece una linea di tendenza completamente contrapposta a quella seguita dalla Hadid, ma, in effetti, speculare rispetto ad essa. Se il progetto di Hadid irrompe nel paesaggio come un gesto spettacolare, incanalando i flussi dinamici reticolari raccolti sul territorio e decretando l'impossibilità di agire in un territorio disgregato, con un tardivo tentativo di ricucitura e di riconnessione; i progetti di Snozzi e Ferlenga, si chiudono in un esasperato mutismo carico di eloquenza, il primo esprimendosi formalmente attraverso il ricorso a strutture archetipiche consolidate, il secondo risolvendo la sua stazione in un manufatto introverso che ricorre esplicitamente e malinconicamente al linguaggio delle antiche infrastrutture locali. Entrambi i progetti sembrano, in effetti, rifiutare di intervenire decisamente nel paesaggio, rinunciare alla sua interpretazione e ricomposizione, e risolvere il progetto rifugiandosi, con un atto complementare a quello della Hadid, in modo non meno formale, nella capacità comunicativa del linguaggio che si fa critica dell'esistente.

4.5 Il ruolo simbolico

In questo studio la dimensione simbolica e il ruolo rappresentativo della stazione riguardano l'insieme dei significati che la cultura attuale le riconosce e il modo in cui questi significati vengono restituiti al livello formale, tipologico e del linguaggio.

Tutto l'orizzonte della dimensione simbolica riguarda dunque i nuovi "usi" sociali della città e del territorio contemporanei che nella stazione dell'alta velocità si esprimono e, al livello della configurazione tipologica, la conseguente ricerca e definizione di uno spazio pubblico congruente con tali usi.

Quanto ai modi di esplicitazione formale della dimensione simbolica, dell'insieme dei significati che si riconoscono alle stazioni dell'alta velocità, si impone una prima chiarificazione soprattutto circa l'attribuzione all'architettura di un valore per così dire semantico, significativo.

Se, infatti, lo scopo di questa sezione dello studio risulta essere il rintracciamento dei significati simbolici espressi nella configurazione formale delle opere, si ammette implicitamente l'attribuzione all'architettura di tali valori significativi. Con questo non si vuole intendere che la configurazione formale delle opere sarebbe dunque in grado di esprimere inequivocabilmente dei significati collettivamente condivisibili ricadendo nell'applicazione di teorie che seguono un approccio strettamente semiotico da più parti contestato. Il compito che qui ci si propone è quello di evidenziare in qualche modo quegli aspetti che nella configurazione formale dell'opera contribuiscono ad affidarle una dimensione simbolica, senza per questo affermare che all'architettura pertenga strettamente una dimensione comunicativa (sebbene in alcuni casi è indubbio che questa venga ciononostante caricata di compiti comunicativi).

In un contesto in cui l'architettura è chiamata sempre più a piegarsi alle regole del consumo, questo significa dar conto, far luce sui livelli di importanza sempre crescente assunti nel mondo contemporaneo, anche nell'architettura, dalle immagini come strumenti di comunicazione, cosa che comporta in taluni casi l'appiattimento, la riduzione dell'intero processo di costruzione formale a tali necessità espressive e, nella configurazione formale dell'opera, la conseguente sovrapposizione dell'immagine alla configurazione tipologica. Ma su queste ultime osservazioni nello specifico si ritornerà nel V capitolo.

Come si diceva, atto prioritario è la ricerca di questo insieme di significati che la cultura attuale riconosce alla stazione dell'alta velocità, che, sebbene come sempre interrelati nelle realizzazioni concrete, a mio avviso sono rintracciabili e schematizzabili principalmente attraverso due grosse categorie (che presentano, come è chiaro, vaste aree di interazione ed intersezione).

La prima categoria attiene al "mettere in forma", alla rappresentazione, di una o più particolari condizioni dell'"esperienza" contemporanea che si attuano attraverso gli spazi intermodali e polifunzionali della stazione dell'alta velocità. Com'è facile intuire, in questa prima categoria confluiscono gli esempi maggiormente influenzati dalla propensione al farsi interni, al partecipare alla logica propria di tali meccanismi ed esperienze proprie della società contemporanea: dunque più significativamente soggiacenti alla tendenza a farsene mero veicolo espressivo, attuando un forte appiattimento della configurazione formale dell'architettura all'immagine con cui questa finisce con l'identificarsi.

La seconda riguarda la rappresentazione dei nuovi significati civili di luogo pubblico urbano che alla stazione vengono affidati, direi in qualche modo restituiti, in particolar modo perché rappresentativa della città a livello transfrontaliero, come abbiamo avuto già modo di vedere. Con voluta semplificazione, fino alla schematizzazione, potrebbe essere messa in evidenza la confluenza in questa seconda categoria delle opere i cui progettisti risultano maggiormente impegnati a stabilire forti nessi di continuità con l'architettura del passato, ricercando nella memoria di questo il limite alle possibili derive formalistiche nell'esplicitazione formale dell'opera.

Venendo alla prima categoria, si deve prima di tutto accennare al fatto che questi nodi intermodali complessi, punti di interconnessione tra traffici locali e globali, da un punto di vista del ruolo simbolico, materializzano una condizione spazio–temporale anomala, anche se da molti considerata come uno dei caratteri della "postmodernità".

Osserva Paola Pucci – in un lavoro più volte richiamato – che «il TGV, caratterizzato da un numero di nodi quantitativamente limitato, rafforza la polarizzazione del territorio attorno alle proprie stazioni, creando, cioè uno spazio dicotomico, le cui componenti corrispondono a logiche di funzionamento totalmente differente [...] Ad uno spazio banale in cui la durata dello spostamento è funzione della distanza e in cui la nozione di prossimità, continuità e contiguità hanno ancora un contenuto corrispondente agli spazi che percorrono, si contrappone uno spazio di nodi per i quali il concetto di accessibilità è unicamente legato alle tecniche di trasporto e non alle distanze fisiche da coprire».

Nel consumo di un viaggio che azzera temporalmente le distanze, viene annullata nell'orizzonte sensitivo del passeggero la percezione del territorio attraversato. L'esperienza ottocentesca del viaggio in treno, pur costituendo una forma di inedito acceleramento dei modi attraversamento degli spazi, permette ancora al viaggiatore un marcato coinvolgimento col terreno del fuori, così che attraverso lo sguardo dal finestrino si penetrava progressivamente in mondi sconosciuti. Le immagini di questi luoghi, distribuite nella memoria dei passeggeri su di un arco temporale

lungo, restituivano la distanza fisica intercorrente tra i luoghi, permettendone il possesso.

Allo stesso tempo la stazione e il viaggio in treno rappresentano, si è detto, nel mondo ottocentesco e novecentesco l'irruzione della dimensione della velocità resa possibile grazie alle capacità della tecnica, istituendo il nuovo culto borghese del viaggio ferroviario, frutto della modernità e del progresso legato all'industrializzazione. La dimensione più intimistica connessa alla percezione soggettiva del viaggio in treno e del paesaggio, si affianca a quella collettiva dei grossi atri coperti dalle imponenti volte metalliche in ferro e vetro, che producono fortissimi contrasti chiaroscurali, in cui si annida in modo promiscuo un'umanità varia. La velocità diventa allora in questo modo, si sa, simbolo del secolo appena trascorso e terreno espressivo fertile per le Avanguardie.

Al passeggero in transito ad una velocità invece assai sostenuta e in carrozze dal design sempre più sofisticato, tale esperienza viene viceversa negata e sostituita dalla possibilità del consumo (di cibo, immagini, audiovisivi), in un orizzonte asettico e rassicurante che contribuisce a generare una dimensione sempre più introiettata, introversa ed individualista (di un nuovo individualismo...) di fruizione del viaggio.

L'orizzonte spaziale della contiguità viene per così dire superato in nome di un'istantaneità delle connessioni che azzera quasi del tutto il salto temporale che separa i luoghi fisicamente distanti tra loro: le reti infrastrutturali sono infatti: «non relazionali, ossia extra territoriali, accettando contatti con i luoghi in modo discontinuo, intermittente e secondo particolari condizioni. Compatte, ovvero non presentano interferenze trasversali o attraversamenti alla stessa quota, ma sono percorse da elementi ad alta artificialità. Lineari, ossia obbediscono alle leggi della velocità meccanica e i punti di arrivo e di partenza assumono maggiore importanza degli spazi che attraversano».[49]

Osservazioni non molte diverse da quelle di Paul Virilio e David Harvey, che hanno osservato da un altro punto di vista, a proposito della perdita di valore della dimensione spaziale rispetto a quella temporale nella città contemporanea, che la percezione del percorso avviene non più in termini di unità di spazio ma di tempo. In questa ottica la stazione svolge un ruolo connettivo, incarnando il salto temporale che intercorre nell'annullamento della distanza tra due luoghi. Annullata la distanza, anche i luoghi dell'arrivo vengono percepiti come "quartieri (temporalmente contigui) di un'unica metropoli indistinta", cosa cui contribuisce

[49] Queste osservazioni sui concetti di contiguità e prossimità nell' "universo delle connessioni reticolari" sono riportate da Massimo Tadi, nel suo già citato intervento *su I paesaggi intermittenti della percorrenza tecnologica: dalla materialità delle connessioni all'immaterialità dei collegamenti, connotazioni tecnologiche del paesaggio urbano contemporaneo*.

l'omologazione dei linguaggi con i quali tali luoghi vengono costruiti (ripensiamo all'esperienza in questo senso assai significativa del Gruppo Grandi Stazioni).

Rappresentativa della condizione contemporanea non è più dunque la velocità, quanto piuttosto la dimensione dell'accelerazione che conduce all'istantaneità dei collegamenti.

Nell'esperienza del viaggio come condizione esistenziale propria dell'uomo contemporaneo[50], ad una sempre più accurata ricerca, volta a dare ai mezzi connessi al viaggio il requisito e le caratteristiche dell'abitabilità, rendendoli prossimi alla condizione statica dell'architettura, si contrappone «la progressiva tendenza della mobilitazione da parte dell'architettura. Stazioni ferroviarie, porti, aeroporti (ma anche stazioni di servizio, drive–in) rappresentano allora nell'immaginario collettivo di cui i progettisti cercano continue rappresentazioni, le cristallizzazioni moderno–contemporanee del moto, "le fisse dimore" del viaggiatore che compie il suo tour».

Ma, secondo l'autore, "la messa in viaggio" delle forme dell'architettura coincide solo parzialmente con "la messa in forma del viaggio". La vera rivoluzione dei significati per l'architettura deriva dalla dimensione dello straniamento, con la perdita del senso della distanza cui la condizione esistenziale dell'uomo contemporaneo conduce: la perdita della distanza equivale, infatti, alla perdita della capacità dell'uomo di individuare una misura (spaziale, temporale) capace di relazionarlo alle cose, di distinguerle come estranee o parte di sé, conducendo all'indifferenza.

Chi scrive non è propenso a fare senz'altro proprio il radicalismo di simili analisi: soprattutto per quel che riguarda la conclusione cui si approda, dell'irrimediabilità della condizione di straniamento, di perdita della misura, dell'uomo contemporaneo

---

[50] M. BIRAGHI, *Il "genio" del viaggio*, in "Casabella" , n. 695/696, fascicolo che reca il titolo "Hay que caminar sognando. Viaggi tra cose e luoghi aboliti".

Ma andrebbe aperto un lungo discorso, che ovviamente non è compito di questo lavoro, a proposito del viaggio come condizione dell'"uomo moderno" piuttosto che dell'"uomo contemporaneo" (o, se si vuole,"postmoderno"), se è vero ciò che si è finora intravisto. Cioè il primo assume con lo svincolamento da assoluti fondamenti ontologici la prospettiva del dinamismo verso mete da conquistare indefinitamente, ed allo stesso tempo vive ancora fattualmente l'esperienza anche rischiosa del lento inoltrarsi in mondi altri; mentre il secondo invece si trova già situato in un'acquisita, data, condizione di indifferenza di fondamenti ed esiti, e fattualmente vive, in solitaria esperienza individualistica, l'esperienza del cancellamento di ogni sia pur lieve rischio, incomodità, del viaggiare. Nella massima espansione collettiva del viaggio, in particolare di quello turistico, il viaggio come esperienza dell'"altro" vede messo assolutamente a repentaglio la sua stessa natura. Anche se pure su ciò è bene gaurdarsi dalla tentazione di cadere in visioni del tutto "apocalittiche". Le vicende della stazione contemporanea comunque costituiscono di questo insieme di fenomeni un luogo di osservazione privilegiato come pochi.

rispetto ai luoghi e alle cose che lo circondano, e soprattutto della talvolta conseguente accettazione di forme di rappresentazione giustificative se non mimetiche di tali condizioni. Pare inevitabile però riconoscere la correttezza dei fondamenti, certo la cogenza dei temi che sorreggono quelle analisi.

Per quel che attiene alla sfera dell'architettura, è avviso di chi scrive che sia senz'altro riscontrabile in parte dell'attuale ricerca architettonica la tendenza a *mettere in forma* qualsiasi nuovo dato o risvolto dell'esperienza umana che aspira a divenire viaggio in modo ludico e consumistico.[51] Ritornando specificamente al nostro tema, c'è, infatti, da osservare che spesso le ricerche dei progettisti sembrano rincorrere la possibilità di "mettere in forma" l'esperienza del viaggio. Si può riandare ancora una volta alle ricerche di Zaha Hadid e alla sua ultima realizzazione per la stazione Porta di Napoli Afragola, pura incarnazione formale del movimento e della fluidità, che, prese a pretesto nella costruzione dell'opera, fanno si che essa approdi ad una sorta di "espressionismo radicale", ma anche alla stessa stazione di Lisandro Gambogi per Torino. Oppure si può pensar al recente di progetto di Makoto sei Watanabe, per la Shin–Minamata Station per l'isola di Kyushu, vera rappresentazione, «trascrizione fisica del movimento in una sua momentanea possibile configurazione».[52]

Sia pure in modo diverso, anche la definizione formale della stazione di Lyon Saint Exupery di Santiago Calatrava, uno dei primi esempi di monumentalizzazione delle stazioni dell'alta velocità, che approda a tutti altri esiti stilistici, prende piede dalla cristallizzazione di un'idea astratta legata alla dimensione del volo.

C'è, a mio avviso, da riscontrare, anche se in modo non meccanico, che nelle realizzazioni in cui la "messa in forma" di una o più condizioni dell'"esperienza" che si prevede si attuino nei contenitori delle stazioni, prende il sopravvento nella definizione formale dell'opera rispetto al suo obbedire alle logiche di relazione con i luoghi, si attua una sorta di riduzione delle stazioni alle immagini che si vuole rappresentino, realizzando la dimensione ben descritta (e in verità fin troppo citata) da Augé del "non luogo". Si tratta del fenomeno egregiamente espresso da Gregotti, «di riduzione dell'architettura a manufatto la cui connessione con le regole di produzione e di consumo è radicalmente più rilevante rispetto a quelle che le legano al sito specifico».[53]

---

[51] E in proposito Marco Biraghi mette bene in evidenza la trasformazione (alla quale sopra si faceva cenno) della concezione del viaggio da "travail", "travel", ossia duro lavoro, evenienza scomoda, a dimensione ludica di cui sempre più si vuole connotare la nostra esistenza.

[52] Cfr. M. VOGLIAZZO, *La velocità rappresentata* In "L'Arca", n. 193, 2004, pag. 4.

[53] Gregotti, *La città visibile*, *op. cit.,* , pag. 19.

Ritornando, ad esempio, al caso, a mio avviso emblematico in tal senso, della stazione ICE dell'aeroporto di Francoforte, già esaminata, qui appare chiaro che il ricorso ad un'estetica futurista è il veicolo formale attraverso cui si vuole dichiarare l'appartenenza dell'edificio ad una determinata "cultura urbana", "mettendo in forma" la dimensione dell'indeterminazione funzionale, dell'high–tech, della fluidità spaziale, e la presenza di una serie di funzioni commerciali e di svago che, progettate come "espandibili", tale cultura urbana promuove.

Questa stazione sembra paradigmatica della concettualizzazione proposta da Augé di "città generica" ("ville generique"), che interpreta lo spazio metropolitano come insieme di connessioni, in cui la dimensione della città–mondo si estende fino a far diventare tutto il pianeta un "mondo–città".

Per Marc Augé "il non luogo", figura essenziale alla descrizione della megalopoli attuale, è lo spazio plurifunzionale «della comunicazione, circolazione e consumo», identificandosi «così con la rete»[54] che non si abita, in cui la dimensione sociale dell'individuo non ha necessità di espletarsi. Stando a questa concettualizzazione, le stazioni, così come tutti i luoghi della connessione, rischiano di divenire spazi del non luogo, a meno di non riuscire ad esprimere il proprio radicamento ai contesti, divenendo luoghi (anche transitori) dell'umano abitare, in cui l'individuo riesca a riconoscersi.

In questo senso sono interessanti le dichiarazioni di Desideri circa la stazione da lui progettata di Roma Tiburtina, a proposito della quale l'autore parla della realizzazione di «un'atopia contestualizzata».

L'autore muove le sue considerazioni dall'evidenza problematica di non poter prescindere dalla messa in forma delle funzioni atopiche in genere associate ai nodi di comunicazione, per approdare ad una concezione del progetto che sappia però mettere in atto idonee strategie di radicamento di tali "atopie" agli spazi urbani, aprendo un possibile scenario di ricerca, non indifferente alle domande della società contemporanea, ma neanche ciecamente asservito ad assecondarne le dinamiche ritenute più pericolose.

Da un punto di vista più generale, nella progettazione delle stazioni dell'alta velocità si riscontra dunque oltre alla ricerca della *messa in forma* dell'esperienza del viaggio, anche e soprattutto *la messa in forma* delle esperienze che si riconoscono come proprie della "cultura urbana" che le stazioni più di altri edifici possono rappresentare.

Proprio per definizione, dunque, il nodo infrastrutturale dell'alta velocità si presta maggiormente ad essere investito, in termini di linguaggio e tipologici, dai processi

---

[54] *Immagini ed esperienze del paesaggio contemporaneo, Dialogo con Marc Augé*, a cura di Marco Solinas, nel cit. fascicolo di "Aión" (n.6) dedicato al "Paesaggio", pag. 25.

di globalizzazione che stanno interessando a vario titolo i meccanismi di rinnovamento urbano. Se quindi su di esso cade il timore di una sempre maggiore spersonalizzazione e perdita d'identità dovuta principalmente al convergere nei propri spazi di ampie zone commerciali e di servizi terziari, già altrove messa in evidenza, dall'altro "il nodo riassume la vitalità e l'immagine di un intero territorio", cosa che lo recupera ad una dimensione simbolica e monumentale senza precedenti.

La seconda categoria in cui sembra suddivisibile l'orizzonte dei significati simbolici attribuibili alle stazioni concerne, come si diceva, la rappresentazione dei significati di luogo pubblico e urbano che alla stazione vengono affidati, soprattutto in quanto rappresentativa della città o del territorio a livello transfrontaliero.

Se finora si è riflettuto maggiormente sui fenomeni di spersonalizzazione che caratterizzano alcune realizzazioni la cui espressione formale appare maggiormente vincolata a rappresentare in termini di immagine l'insieme delle funzioni "urbane" contenute, esiste tutta una serie di realizzazioni in cui la dimensione simbolica e la sua rappresentazione sono legate al nuovo ruolo strategico e territoriale, di costruzione e di relazione con i contesti, che la stazione ricopre non solo nella sua accezione di "polo di interscambio nel territorio" ma anche all'interno della città, consegnandola ad una dimensione "monumentale" relativamente nuova.

Nuove "porte" delle città o dei territori, punti di condensazione di nuove centralità, le nuove stazioni ricoprono, infatti, da un punto di vista simbolico un ruolo non molto diverso – salvo l'oggettivo salto di scala– da quello affidategli dal mondo ottocentesco, quando la stazione proiettava la città alla conquista del territorio intorno a sé, rappresentando con forte carica iconografica la fede illuministica nel progresso.

Esempio che colpisce a proposito per la carica simbolica attivata dal suo gigantismo e per la vastità dell'area interessata (è stato capace di attivare un processo di riqualificazione con l'indizione del concorso Stadtquartier am Leherter bahnof, vinto nel 1994 da Ungers) è, ad esempio, la gia citata stazione "Leherter Bahnof" (von Gerkan Marg & Partners) di Berlino, pensata per servire un traffico annuale di trenta milioni di persone.

Il nuovo organismo sarà il cuore ferroviario di tutta l'area nord–est della Germania unificata. Questa stazione, situata non molto lontano dal muro demolito e dal Reichstag, da un lato accoglie il traffico (affidato al treno "transrapid") diretto verso Mosca ed Amburgo, dall'altro si configura come nodo funzionale al circuito ferroviario tedesco.

La stazione, che è l'anello principale di un generale progetto di riorganizzazione del sistema ferroviario berlinese previsto dalla Deutsche Bahn, società tedesca delle ferrovie privatizzate, raccoglie i treni Transrapid (10 linee, e linee ferroviarie

nazionali Intercity, linee regionali, linee della metropolitana leggera), configurandosi come un enorme macchina totalmente trasparente. Anche in questo caso l'edificio ferroviario condensa in se molte funzioni in altri casi disperse in più strutture rese indipendenti. Ma qui non interessa stabilire una connessione tra l'immagine dell'edificio e l'insieme delle funzioni o di "esperienze" ospitate (tanto per ritornare al parametro di lettura preso in prestito da Biraghi). L'enorme blocco costituito dai due parallelepipedi, sembrata a molti metafora evocatoria della riunificazione del paese, deve essere capace di dialogare a livello monumentale con il vicino Reichstagt, mentre il sorprendente vuoto in cui prendono forma nella galleria voltata i diversi binari, evidenziato dai due blocchi, accentua la dimensione territoriale dell'intervento, facendo cogliere la direttrice dei collegamenti ferroviari, definendo una straordinaria prospettiva sull'intrecciarsi dinamico delle reti.

La portata simbolica riguarda dunque soprattutto la capacità di descrivere la dimensione di connessione territoriale attivata, in analogia con le prime stazioni ottocentesche che hanno il compito di designare nello spazio geografico una delle direzioni privilegiate di espansione dello sviluppo urbano e che, poste ai margini delle strutture difensive, assumendo il ruolo strutturante di nuove porte dei centri urbani, pongono ai progettisti il problema di trasformare un manufatto architettonico inizialmente connotato morfologicamente soltanto in senso funzionale in edificio pubblico monumentale.

La dimensione del movimento, pure resa evidente dall'intrecciarsi dei diversi reticoli infrastrutturali, si esprime in modo diretto, quasi "funzionalista"; l'espressione formale, al di fuori da ogni dimensione di virtuosismo estetico, evoca strettamente la "funzione" del nodo, svelando dall'interno uno dei meccanismi di funzionamento della città e in questo modo dichiarando la sua appartenenza ad essa.

La stazione di Leherter risulta un esempio interessante anche da un punto di visto tipologico, per certi aspetti costituendo una ripresa dei modelli delle stazioni proposte dal Movimento Moderno, in particolare di quelle di Hilberseimer, per certi altri rinnovando la monumentalità degli esempi ottocenteschi. Qui, infatti, si invera il concetto di stazione proposto dai moderni di "macchina" perfettamente funzionante, di "piazza in verticale" costituita da una serie di piani orizzontali in successione tra loro; la stazione però non risulta totalmente ipogea, come nelle prefigurazioni di Le Corbusier; questo progetto è infatti sorprendente in quanto è permessa una continua e spettacolare compenetrazione visiva trai vari piani tutti quanti raggiunti, grazie all'enorme trasparenza dell'edificio, dalla luce naturale. Comunque si avverte, anche dalla presentazione grafica – si evitano, infatti, rappresentazioni al livello dell'occhio umano, mentre troneggia il gigantismo della macchina rispetto alla quale la rappresentazione degli utenti è ridotta a

lontanissima folla brulicante – una suggestione profonda per l'edificio macchina che evoca le prime fascinazioni avanguardistiche.

Nelle realizzazioni in cui i progettisti sono stati in grado di controllare l'inevitabile atopia che deriva dall'essere grossi contenitori del trasporto internazionale dei passeggeri, attraverso gli strumenti della composizione urbana, riconnettendo le stazioni alla scala della città, delle reti che l'attraversano, dei suoi assi strutturanti, dei suoi spazi pubblici, la dimensione simbolica riguarda la necessità di esprimere figurativamente il forte significato civile dell'opera realizzata e il ruolo di nuova "porta" transfrontaliera che la stazione ricopre, cosa che si ripercuote significativamente sulle scelte tipologiche e stilistiche adottate.

Proprio perché in questi casi il significato simbolico si lega in modo significativo alla dimensione civile, al ruolo di architettura urbana che le stazioni ricoprono, non risulta operazione facile schematizzare i modi di esplicazione formale di questi stessi significati, legati spesso ad una adesione a riferimenti linguistici e tipologici espressi e ricercati dai progettisti nei contesti urbani. E' chiaro che esistono diversi "livelli" di espressione formale attraverso cui si attua la restituzione della dimensione simbolica e del ruolo rappresentativo della stazione. Esiste un livello tipologico di espressione di significati simbolici, così come un livello più strettamente linguistico.

In molte realizzazioni, la rappresentazione dello spazio pubblico, ricercato come altamente rappresentativo e comunicativo del nuovo ruolo monumentale della stazione in quanto architettura dai profondi significati civili, appare legata, come già accennato, alla ricezione di elementi propri dello spazio pubblico della città, di parti urbane utilizzate come "materiali" compositivi, come "strade", "piazze", "passages", cui si affida una forte carica iconografica e simbolica, mentre grande attenzione viene dedicata ai luoghi deputati alla sosta, alle attese, agli spazi di frizione trai due elementi, ferroviario ed urbano, del moto e della sosta.

Una considerazione a parte meritano, infatti, proprio questi delicatissimi luoghi di transizione, che inverano la condizione di passaggio dall'universo propriamente urbano – che si prolunga nelle stazioni attraverso i grossi spazi di passaggio e di raccolta quali le hall e le "gallerie dei passeggeri"– a quello ferroviario del moto; il corretto dimensionamento e soprattutto la corretta valutazione della relazione reciproca, del confliggere di questi due spazi obbedienti a diverse "velocità", e dunque anche a differenti caratteristiche di fruizione psicologica e rappresentazione simbolica, determinano spesso la capacità della stazione di esprimersi come monumento urbano senza rinunciare ad esprimere le qualità dello spazio del viaggio.

Un esempio emblematico di una realizzazione la cui felicità è conseguita in parte proprio grazie all'enfatizzazione simbolica di queste due diverse spazialità, è la

nuova stazione di Stoccarda, già esaminata, realizzata come ampliamento della "vecchia" stazione di Bonatz e Scholer, in cui, come si ricorderà, i progettisti hanno posto in sequenza l'enorme piazza sotterranea, luogo della velocità e irrequietezza, "spazio del moto", e l'area del piazzale, luogo progettato per la sosta e la contemplazione, all'insegna dunque di una dimensione di maggiore lentezza.

La necessità di interrelare le due dimensioni, dello stare e del muoversi, dell'urbano e del ferroviario, che nella stazione ottocentesca veniva risolta operando una cesura tra i diversi ambiti in termini di linguaggio e di separazione funzionale – viene ottemperata dai progettisti, configurando le superfici delle due piazze sovrapposte verticalmente come luoghi in aperta, continua comunicazione, mediate dallo splendido contenitore della vecchia stazione. La dimensione della piazza aperta pedonale con i suoi affacci sul verde, ridonata ai cittadini come luogo pubblico in cui incontrarsi, e riconoscersi, si trasferisce dunque alla stazione stessa, recuperandola al suo ruolo urbano.

Come nella stazione di Atocha Renfe (ampiamente trattata in precedenza), anche in quella di Kassel–Wilhelmsohe, stazione tedesca di nuova creazione, entrambi i livelli di espressione formale della dimensione simbolica connessa all'uso civile della stazione come luogo urbano (il tipologico e il linguistico) sono utilizzati nell'ottica di un confronto con i materiali della storia da recuperare in chiave analogica. Si fa qui un esplicito riferimento a "materiali" tipologici ereditati e ampiamente sperimentati nel corso della storia della città, e per questo pregni di una forte carica simbolica: la grande sala ipostila, il porticato, i *passages*. Gli interni della stazione sono trattati come "interni urbani", sono spazi che rievocano le gallerie urbane coperte, per l'appunto i *passages* o i mercati in ghisa e vetro di fine ottocento e primo novecento.

L'intervento si pone come un monumento urbano, memore più che delle antiche stazioni ottocentesche, di tutta la tradizione degli spazi pubblici della città. Si rinuncia qui totalmente allo sfoggio tecnicistico proprio di altre realizzazioni legate allo sviluppo dell'alta velocità, per approdare ad un'architettura che intende recuperare, in modo analogico, il significato simbolico propriamente urbano dell'edificio stazione.

Nelle realizzazioni in cui l'espressione formale non è condizionata da un recupero diretto delle tipologie ereditate dalla storia, la dimensione allusiva e simbolica viene consegnata al registro linguistico adottato: voglio solo ricordare l'uso – più volte riscontrato (ad esempio nella stazione di Atocha, in quella di Siviglia, nella proposta per Firenze di Von Gerkan) – dell'elemento tipologico della torre, estremamente simbolico dal punto di vista della rappresentazione dei significati di luogo pubblico.

A riprova ed esmplificazione di ciò che si è detto si può richiamare quanto dichiarato – nella relazione illustrativa del concorso in secondo grado "Nodo stazione Tiburtina, nuova centralità urbana" – da Paolo Desideri, il quale, nel riferirsi esplicitamente al ruolo simbolico ricoperto dalla stazione, nella duplice accezione di "architettura civile" e di edificio rappresentativo della città a livello internazionale, indica i propri riferimenti architettonici in un preciso contesto urbano. L'autore, infatti, dichiara di aver ricercato, per il primo ruolo, un dialogo con le grandi architetture civili che segnano l'impianto del quartiere Nomentano, quali l'edificio postale di Mario Ridolfi, di cui cerca di rievocare la commistione tra le atmosfere puriste e quelle "terrigne e locali" della composizione urbana di primo novecento. Quanto al ruolo di edificio rappresentativo della città a livello internazionale, l'autore dichiara di essersi riferito alla breve ed intensa stagione Romana degli anni '50 e '60, dei costruttori di infrastrutture, Morandi, Nervi, Mesumeci.

Significativamente per lo stesso concorso Purini invece dichiara nella sua relazione di progetto che «il problema che il progetto urbano si trova oggi a dover risolvere consiste nella sua progressiva emarginazione a vantaggio di "architetture–installazioni" le quali puntando in prima istanza sull'effimero e sulla loro carica spettacolare si risolvono sostanzialmente in una dimensione "segnaletico–performativa". Esse rinunciano in tal modo a porsi come cardini di una struttura urbana di durata consistente caratterizzata dalla coerenza delle soluzioni proposte e dalla loro capacità di evolvere nel tempo assecondando e insieme determinando le modificazioni della città. Il nostro progetto vuole invertire questa tendenza riaffermando con forza le ragioni di un'architettura urbana precisa e stabile, in grado di far sedimentare nel tempo fatti ed elementi di scala inferiore e di minore complessità. [...] Il progetto intende dimostrare che la metropoli contemporanea non si deve necessariamente risolvere nella moltiplicazione di "non luoghi", spazi dove non si riesce a stare, i quali, in una condizione di allarme e di spaesamento, consentono solo di essere "attraversati". Ripensare agli spazi atopici come "nuovi luoghi" capaci di conferire alla disseminazione edilizia una nuova riconoscibilità, e soprattutto una versatilità di offerte funzionali e di occasioni di comunicazione, è quindi l'obiettivo principale di questa proposta. In tal senso essa si presenta come un possibile modello di "nuova centralità metropolitana", un polo complesso e interrelato, ovvero un "iperscambiatore", in grado di produrre nuove, più intense ed imprevedibili relazioni urbane».

Diversamente Otto Steidle nella relazione di corredo alle sue tavole conferma la natura mediatica, comunicativa, affidata a questa architettura (appunto in quanto architettura ferroviaria). «Elemento formalmente dominante del complesso edilizio è il "ponte sospeso", con il suo rivestimento in parte bianco traslucido, in parte in vetro trasparente. È il "manifesto", il tramite per il flusso di tutte le informazioni

indirizzate al mondo esterno, siano esse connesse alla stazione stessa, relative ad eventi e manifestazioni culturali, o semplicemente informazioni pubblicitarie e commerciali. Il suo volume trasparente trasmette il carattere comunicativo, il senso di mobilità e interscambio che una moderna stazione deve possedere. Gli edifici adiacenti al blocco stazione sono pensati come corpi statici, forti. La loro superficie è prevista con rivestimento in ceramica, di colore chiaro per rifarsi alla tradizione italiana delle stazioni degli anni '30; tale colore entra alcune volte in contrasto intenzionale con superfici di colore grigio e con i profili delle finestre».

Per quanto riguarda invece il concorso per la Stazione di Torino Porta Susa e per la nuova torre per uffici, nei progetti di tutti i finalisti si avverte la preoccupazione, in coerenza con quanto sollecitato dal bando, di rispondere al tema attraverso la proposizione di un edificio capace di strutturarsi come progetto urbano, architettura della città, di cui restituire anche simbolicamente il forte significato civile.

L'estensione dell'asse della Spina Centrale Torinese (in attuazione, come si è cominciato a vedere sopra, del PRG disegnato all'inizio degli anni 90 da Gregotti e Cagnardi) è paragonabile ad alcuni grandi episodi della storia urbana europea come l'asse parigino della Défence o la parte urbana della Diagonal di Barcellona. Se in pressoché tutte le proposte si coglie la suggestione di sfruttare l'andamento longitudinale del sito e di restituire alla città attraverso la stazione un luogo pubblico aperto a tutti i cittadini, ciascun progettista accentua un dato del progetto che si carica di significati simbolici nella definizione formale dell'opera.

Il gruppo di Arep, vincitore del concorso, fondato su una grande semplicità e chiarezza di impianto e di distribuzione dei flussi, propone una lunga galleria vetrata abitabile e permeabile, cogliendo la suggestione di una reinterpretazione in chiave moderna del tipo urbano della galleria coperta "in quanto luogo del movimento pedonale della città", ma anche delle hall storiche delle stazioni ottocentesche, prendendo il mondo del viaggio come "universo linguistico di riferimento".

La proposta di Turner & Townsend Group, che lascia ampi margini di suolo pubblico allo scoperto, affida la dimensione simbolica dell'intervento all'effetto di centralità della composizione (con un riferimento esplicito all'architettura della stazione di Porta Nuova) creato in corrispondenza degli assi degli ingressi, ricercato attraverso una dissimetria delle facciate laterali. Altro elemento focale del progetto di forte valenza simbolica è la grande torre, nuovo elemento urbano a sviluppo verticale che, in tensione dicotomica con lo sviluppo orizzontale e longitudinale dell'edificio della stazione, rafforza in forma dialogica il principio dinamico dell'intero progetto. Il carattere che i progettisti vogliono sottolineare di architettura urbana si esprime soprattutto nella concatenazione degli spazi aperti,

nella strutturazione delle due grosse gradonate, adibite ad anfiteatro all'aperto, che prendono forma dai basamenti del fabbricato della stazione e della torre, nel posizionamento su due grandi pannelli di orologi digitali "presenze funzionali e simboliche dense di memorie e di riferimenti letterari".

Nella proposta di Law, sobria ed equilibrata nella definizione dei prospetti esterni, e le cui volumetrie risultano scandite e costruite dalla partitura del tessuto circostante, unico elemento di enfasi (leggibile all'interno della stazione) è la rampa a spirale di collegamento trai vari livelli del fabbricato viaggiatori, che riveste una forte carica simbolica e le cui forme, allusive dell'idea di movimento, sono messe in risalto dal lucernario soprastante.

Il progetto di Paczowsky e Fritsch, attraverso una lunga copertura "in forma di un'unica onda strutturale sinuosa e vibrante" intende riattualizzare la tradizione dei portici torinesi, accogliendo i flussi dei passeggeri al di sotto di una galleria multifunzionale coperta che vuole ricreare "la tensione così frequente nei monumenti del capoluogo piemontese tra la sobrietà geometrica del perimetro e la ricca dinamicità barocca dello spazio interno."

Il progetto di Lisandro Gambogi, pregno di riferimenti alle architetture "mazzoniane", per la sinuosità delle linee e per l'uso di materiali come il travertino, cerca un interpretazione decisamente simbolica dell'edificio stazione, intendendo «uscire dalla sfera soggettiva dell'estetica per approdare direttamente alla comunicazione sollecitando l'immaginario collettivo all'idea della dinamicità e del movimento, concetti di base per una stazione nata dall'idea di edificio–città concepito nel segno della contemporaneità».

L'edificio, che recepisce totalmente la dimensione longitudinale dell'area, è infatti come segnato dall'andamento dei binari che, non più leggibili perché in profondità, segnano l'involucro della stazione muovendone i volumi e determinandone la forma sinuosa, simbolica del movimento.

Il progetto si sforza dunque di interpretare i due grossi "luoghi simbolici" individuati finora: la stazione come incarnazione del movimento legato al tema della rappresentazione della nuova dimensione dell'alta velocità, e la stazione come architettura dai grossi significati civili, che deve rappresentare una nuova "porta" della città.

Il progetto di Tecnosistem appare il meno carico di una dimensione simbolica affidata ad un registro linguistico. Il progetto, che sfrutta totalmente la dimensione longitudinale dell'area, è, infatti, tutto imperniato sulla dialettica tra il sistema strutturale, uno scheletro portante che consiste in una serie di portali dalle forme plastiche, che, con le loro forme naturali, "misurano le cadenze della maglia urbana" e la pelle dell'edificio formato da una serie di lamelle con elevato carattere di linearità e purezza.

L'analisi qui potrebbe chiaramente continuare, applicandosi all'intero campione di esempi oggetto dell'interesse di questo studio, ma ragioni di brevità impongono che ci si fermi alle architetture analizzate, rimandando ad altra sede l'approfondimento di questo significativo tema.

Per ora basterà trarre la conclusione, già accennata in apertura, che il significato simbolico della stazione appare, così come emerge dall'analisi svolta, di volta in volta ascrivibile ad ambiti di interessi in ultimo contrapposti, ancora una volta rappresentanti la dicotomia propria dell'ambiguità della complessa eredità contemporanea del nodo–edificio stazione: da un lato "spazio atopico" che conduce, o intende condurre, alla messa in forma delle esperienze più estreme della "postmodernità", dall'altro luogo pubblico urbano che rappresenta ancora il significato civile di opera radicata nella città.

CAPITOLO V

LA STAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ TRA PROGETTO DELLA CITTÀ E PROGETTO DEL PAESAGGIO

5.1 Il rapporto tra il tema della stazione e il tema del progetto della città.

Nella logica di discorso che si è pensato dovesse sorreggere l'articolazione di questo lavoro, quest'ultimo capitolo di natura "discorsiva" dovrebbe, come si è sopra fatto cenno, servire nello stesso tempo a concentrare alcune conclusioni di ordine critico–teorico e a curvarle verso precise proposte di definizione di criteri di classificazione (che non escludono connotazioni anche valutative dei fenomeni considerati), ai fini dell'approntamento del saggio di analisi sistematica che cosituisce parte essenziale dello studio condotto. L'articolazione proposta corrisponde peraltro alla precisa volontà di presentare un discorso che naturalmente aspira ad essere fortemente unitario nel suo complesso, ma anche leggibile autonomente nelle sue singole sezioni. In questo senso pare ora opportuno indirizzare lo sguardo più ravvicinatamente, ma anche assai concisamente, su alcuni momenti teorici, critici, che in precedenza hanno accompagnato la prima presentazione dei molti casi progettuali poi oggetto delle schede presentate nel saggio sistematico (in particolare nel capitolo precedente, con un più largo apparato di materiali documentari messi a disposizione del lettore).

Ai fini dunque del nostro discorso può essere utile, per cominciare, ripresentare nella forma di due esemplari forti polarità teoriche e progettuali la questione, di fatto affrontata nei diversi progetti, delle strategie di relazione adottate con i contesti, secondo impostazioni improntate a diversi, a volta antitetici, approcci alla metodologia del progetto della città e del territorio.

Tale fondamentale questione rimanda a interrogativi ancora più generali: la definizione dei compiti stessi attribuibili all'architettura, del «significato originario dell'agire progettuale in architettura», del ruolo attribuito alla tipologia nella costruzione del progetto, della creazione architettonica connessa ai grandi temi della tradizione, dell'innovazione, della continuità, della modificazione, in ultimo di una riflessine sui caratteri e gli esiti del "moderno".[1]

[1] In proposito, per un disegno complessivo di un quadro odierno caratterizzato dalla contrapposizione in architettura di due visioni antitetiche dei concetti, entro una problematica che continua a richiedere l'approfondimento teorico, o la presa d posizione attorno al "moderno",

Ma naturalmente esula dai fini di questa ricerca affrontare approfonditamente tali problemi. In essa ora occorre solamente delineare due atteggiamenti teorici tra quelli esistenti, i quali, proprio perché situati all'opposto, possono risultare ermeneuticamente funzionali a procedure di discorso sistematico–classificatorie, indispensabilmente rette da momenti di adeguata elaborazione e definizione concettuale.

Con la necessaria approssimazione, dunque, due posizioni circa il progetto della città contemporanea nell'attuale panorama appaiono maggioritarie e allo stesso tempo in netto contrasto tra loro: un'idea di città come «tabula rasa» (ed è facile l'immediato riferimento a Koolhaas, e al suo famoso testo *Delirious New York*) e «un'idea di città come supporto, tavolo da lavoro, che ha delle sue regole intrinseche, per cui occorre studiarne la storia, capire le regole della città e della sua

---

si può vedere quanto Massimo Fagioli scrive, in un articolo che investe fortemente appunto "modernità" e "tradizione" (M. FAGIOLI, *Tradizione, realismo, classicità*, in "Aión", n. 7, dedicato proprio al tema della "Tradizione"). «Adesso come non mai nel pensiero architettonico sembrano fronteggiarsi due visioni assolute e contrapposte (non traggano in inganno le più recenti posizioni riduzioniste solo apparentemente indifferenti al tema del rapporto tra modernità e tradizione): da una parte la fiducia, ritrovata ed assoluta, nella modernità, esaltata proprio nei suoi aspetti più criticabili e controversi come la congestione urbana, l'alienazione, la frammentarietà; dall'altra il rifiuto, egualmente perentorio di una modernità acritica e incontrollata per proporre sistemi urbani e formule linguistiche improntate ai valori tradizionali. Mentre nella cultura filosofica le posizioni appaiono più equilibrate e comunque dialoganti, con tentativi di mediazione e ricomposizione tra gli elementi positivi e gli aspetti critici della modernità, nella cultura architettonica sembrano registrarsi posizioni più estreme e radicali. Sembra in effetti che nel fronte architettonico lo scontro sia caratterizzato da una forte componente ideologica che impedisce di vedere come, in realtà, le posizioni siano più vicine di quanto sembri, e come occorra nuovo lavoro teorico e storico per rendere ragione di tale vicinanza. Per il sapere contemporaneo *post* significa soprattutto accentuazione del processo di secolarizzazione e disincanto, di relativizzazione, di indebolimento e oltrepassamento di ogni sistema assoluto e metafisico. Processo che per alcuni giunge a compimento con la modernità, mentre per altri segna un vero e proprio cambio di paradigma rispetto alla modernità stessa. Per l'architettura contemporanea *post* sembra significare principalmente il rifiuto critico del linguaggio della modernità – della sua pretesa o del suo progetto di fare della frammentazione e della crisi dell'identità i propri cardini – per riproporre linguaggi o elementi stilistici tendenti a ricostituire l'unitarietà del linguaggio in sistema, o comunque l'adozione di un sistema forte di riferimenti desunti dall'architettura premoderna. Il suffisso *post* riporta così ad un destino di complementarietà per le tendenze della modernità disgregata: nel fatto che i caratteri della classicità proposti possano essere, in fondo, solo ricostituiti per citazioni senza mai riuscire a ricomporsi in sistema o, arrivando a farlo, perdendo però in tal modo la propria valenza semantica. In entrambi i casi non si tratta di un puro ritorno al passato ma piuttosto di un prendere atto di una condizione ormai segnata dalla fine dell'unitarietà del sapere e dei sistemi di pensiero assoluti, così come afferma il *post* "filosofico"».

architettura», come tessuto, monumento, etc. (riprendendo parole di Eduardo Souto de Moura»).[2]

Possiamo dunque attribuire, con la cautela enunciata, queste due concezioni rispettivamente a Rem Koolhaas e a Raphael Moneo, in quanto esemplarmente progettisti di stazioni – Lille–Europe e Atocha Renfe – emblematiche appunto di strategie progettuali che prendono forma da premesse teoriche divergenti, determinando due "modelli" della stazione affatto diversi[3].

L'idea di città come "tavolo da lavoro" implicando una metodologia progettuale attenta alle tracce del passato, alle regole inscritte nel suo testo, determina una concezione della stazione come monumento (in senso maggiormente "rossiano", secondo l'interpretazione di monumento di Rossi[4]), come architettura in grado di incidere in modo fondativo all'interno della città storica e la cui struttura formale è pensata per rendersi interprete della stessa secondo princìpi di ricerca di continuità con la tradizione.

L'idea di città come "tabula rasa" muove invece dal presupposto della fatalità dell'irruzione della contemporaneità nelle strategie di costruzione della città, in aperta rottura con le regole ereditate dalla città storica, e dell'accettazione giocosa e irriverente (e in alcuni casi superficiale e nichilistica) dei nuovi temi che la condizione contemporanea propone[5].

---

[2] E. SOUTO DE MOURA, *Dopo Aldo Rossi*, in "D'Architettura", n. 23, pag. 190.

[3] Sebbene, da un punto di vista metodologico, vi sia comunque da osservare che gli approcci proposti dagli autori interessano stazioni ricadenti in ambiti della città assolutamente diversi, Atocha Renfe all'interno della città storica, Lille–Europe ai margini della stessa in un territorio fortemente dominato dalle reti infrastrutturali, imponendo necessariamente l'affinamento di strategie di relazione ai contesti in qualche modo diverse.

[4] I monumenti per Rossi si identificano con gli elementi della città definiti "primari", elementi urbani di natura preminente che funzionano, grazie alla loro natura collettiva, pubblica, come nuclei di aggregazione, e che, in quanto tali, sono capaci di accelerare i processi di formazione della città.

In effetti l'autore vede nei monumenti non solo gli elementi catalizzatori e propulsori dello sviluppo della città, ma anche il segno concreto, tangibile della individualità della città, del suo essere un opera d'arte totale. La memoria collettiva dei popoli coincide con la città stessa: il valore della storia come memoria collettiva, intesa come rapporto della collettività con il luogo e con l'idea di esso, getta luce sul significato della struttura urbana, sulla sua individualità, sulla forma che è estrinsecazione di quella individualità. Il monumento, quale espressione più alta del vivere collettivo, rappresenta la concretizzazione formale dei valori, usi e significati della città e dei processi logici dell'architettura stessa.

5 V. P. MOSCO, in un contributo già richiamato (*L'architettura delle infrastrutture*) utilizza la definizione di «Funzionalismo infrastrutturale» come categoria interpretativa di una serie di architetture infrastrutturali, tra cui quelle di Koolhaas. Nel descrivere Euralille l'autore osserva: «Un apparente caos, esagerato come in un fumetto mette in scena e genera una vita febbrile il cui

Ovviamente ad un livello di interventi quale quello con cui qui ci si confronta, le strategie progettuali si fondano su precise scelte teoriche di campo. A proposito del progetto Euralille, emblematico del pensiero dell'architetto olandese e del suo atelier OMA, l'autore non a caso afferma, circa la pratica progettuale nel tempo contemporaneo e l'atteggiamento da tenersi nei confronti della città storica, che «non ha più senso considerare l'edificio medio un oggetto eterno; come per certe bevande, ad un certo punto, scade la sua validità. E questo si può dire forse dell'ottanta per cento di quello che si produce come architettura». E a ciò fa seguire un elogio della frivolezza che accompagna con disinvoltura il congedo dal problema della «forma della città europea».[6] Anche se nelle parole dell'architetto olandese non mancano tratti da non disperdere, sulla necessità che nella progettazione architettonica non venga meno la capacità di pensare l'innovazioine assoluta per un eccessivo impaccio della "storia", e qualche limitazione circa gli ambiti sui cui esercitare tale capacità.[7]

---

funzionamento ègovernato solo dalla logica dei flussi. L'attitudine progettuale è dunque quella a realizzare un impianto concepito sui flussi messi a reagire tra loro al fine di far scaturire una reazione poetica coinvolgente, il tutto avvolto da una forma poetica e un po' scanzonata», tenendo insieme la dimensione del "sublime" da sempre associata alle infrastrutture a quella del "pittoresco", che invece si associa a tutti i fenomeni pervasi dalla vita di massa.

[6] «Già qualche anno fa, lavorando ad un concorso per la Défense, mi sono reso conto che ogni edificio che avesse più di trent'anni poteva, in teoria, scomparire. Si apriva al disegno un territorio vasto dove si poteva iniziare qualcosa di veramente nuovo, in Europa. Una volta accettato, questo stato di cose può portare a sviluppi eccitanti per un progettista. Si alleggerisce il compito dell'architetto che può provare un piacere quasi nietzschiano nel fare cose frivole, che devono durare solo dodici anni. Allo stesso tempo si libera il pensiero sulla forma della città europea. Sul contestualismo a tutti i costi e sul rapporto con le preesistenze storiche sostengo la teoria della bigness. Una teoria della grandezza, secondo la quale, oltre una certa scala, un'operazione acquisisce qualità e potenziali che non esistono a scale inferiori. Semplicemente attraverso il lavoro su progetti diversi, mi sono convinto che c'è una dimensione oltre la quale un'operazione di costruzione non può più essere contestuale. La paralisi culturale europea non è il riflesso di una paralisi politica o finanziaria ma una paralisi concettuale. Gli architetti sono intimiditi dalla città storica e dall'ambiente esistente; diventa molto difficile immaginare come intervenire nell'ambiente fisico dato. Il vero problema è che sono andate perdute certe abilità, certe capacità progettuali. Si è persa la capacità di iniziare. La radicalità è propria ad ogni operazione architettonica, che peraltro è sempre insitamente distruttiva. È invalsa invece, negli ultimi decenni, l'abitudine a pensare e presentare sempre il lavoro di architettura come una continuazione sensibile dell'esistente.

[7] Deve dunque essere riesaminata la possibilità, per un progetto contemporaneo, di rompere con il contesto, di rompere con la continuità, di rompere con la tradizione. Fu, questa, una questione molto importante all'inizio del secolo, ma merita di essere riesaminata anche alla fine del secolo. Non in tutte le circostanze, naturalmente, ma sicuramente in alcune. A Lille c'era un grande vantaggio per una operazione concettuale di questo tipo. Il sito occupato era il sito delle

Per quanto riguarda, all'inverso, la strategia progettuale di Moneo per Atocha, ripetutamente in precedenza fatta oggetto del nostro discorso, risulta molto interessante per questo riferirsi proprio ad un contributo dello stesso suo autore, di commento alla presentazione della stazione stessa (nell'ambito di una Conferenza sulle "*Forme e pensiero del Moderno*" che si è già avuto modo di citare), in cui insiste sul ruolo dell'architettura contemporanea nell'odierna società del consumo. Nonostante la constatazione della riduzione del ruolo dell'architettura a mezzo di «costruzione di un mondo di immagini senza alcun rapporto», espressione di una società non più «coerente con una serie di valori condivisi» e non più riferita ad un mondo estetico comune[8], Moneo ribadisce la necessità che l'architettura torni a «creare la cornice che renda possibile alla gente di vivere in precise circostanze di tempo e di posto. Il ruolo dell'architettura potrebbe essere quello di contribuire alla definizione di una realtà supportata da se stessa, non quindi oggetto di fantasie individuali. In altre parole la solitudine soggettiva degli individui proiettata contro la solitudine degli edifici stessi». [9] Tale "oggettività", naturalmente non è, non deve essere, ingenua, proprio perché siu rileva nella storia come un tessuto di segni da

---

antiche fortificazioni, e poi della vecchia autostrada. Non è stato necessario distruggere niente, l'architettura poteva semplicemente aggiungere qualcosa allo spazio della città». Si veda l'articolo di R. KOOLHAAS, *Euralille*, nel citato fascicolo "ArQ13", Quaderni della Sezione "Sperimentazione Progettuale" del Dipartimento di Progettazione architettonica e ambientale dell'Università "Federico II°" di Napoli, 1994, dedicato al tema *La stazione ferroviaria. Verso un nuovo modello d'uso*, pagg. 133–136. Ho tenuto anche presente un'intervista, apparsa in «Domus» (n. 764, ottobre 1994), nella quale Koolhaas ha affrontato la questione rispondendo ad una domanda di Franco Zagari sulla natura del linguaggio architettonico dell'architetto olandese.

[8] «La gente non ammira la presenza dell'architettura pubblica: le tecniche permettono qualsiasi tipo di esagerazione formale.[...] Sembra che l'architettura abbia un significato solo se si riferisce all'architettura stessa. Le città sono sparite, disperse in case di famiglie singole così come la società si è infranta in molti pezzi dove agli individui è dato significato attraverso i mass–media. La connessione con la realtà è ottenuta dal consumo. L'architettura non può sfuggire a questo ruolo. [...] Il ruolo che l'architettura gioca oggi è di provvedere questo mondo di sensazioni fisiche correlate a ciò che noi pensiamo sia architettura. L'architettura è comprata come un bene. La gente va nelle lobbies dei moderni grattacieli credendo di stare nelle stesse lobbies che già conosce. Non vi è un problema di stile. Non vi è un problema di programma.». R. MONEO, *op. cit.*, pag. 52.

[9] La ricerca di Moneo si inscrive in effetti in quella che Massimo Fagioli – in un già citato contributo apparso su "Aión" (n. 7) – denomina «pensiero del ricongiungimento», che «rivolto alla progettualità, ma anche al "ritorno" e alla poetica della memoria – ha come sguardi privilegiati il classicismo (come tensione verso l'assoluto e l'originario non necessariamente costituiti a sistema, e il realismo (come aderenza alla possibilità di senso più che di intellegibilità piena del reale)».

intepretare, ma testimonia di una volontà (del cui segno "etico" si è parlato agli inizi di questo discorso) a trovare in esso a qualcosa di irriducibile all'assoluto arbitrio interpretativo e progettuale.[10]

Circa l'atteggiamento nei confronti della città, la posizione di Moneo rende dunque manifesta un'altra polarità concettuale, un altro "modello", una concezione secondo la quale l'architettura si specifica attraverso la sua appartenenza all'architettura della città, in relazione alla complessità del fenomeno urbano.

5.2 Il rapporto tra il tema della stazione e l'approccio teorico al progetto di paesaggio

Per quel che riguarda il paesaggio e le concezioni che sorreggono il suo progetto, si deve richiamare brevemente in questa sede le considerazioni svolte nel primo capitolo a proposito dei diversi atteggiamenti teorici nei confronti del paesaggio, che, apparendo in netta contrapposizione tra loro, delineano altrettanti "scenari", "modelli", progettuali e di ricerca, idonei anch'essi a fornire le basi di una griglia classificatoria.[11]

---

[10] Tale oggettività, condizione di "realismo", nella concreta realizzazione effettuata viene poi ricercata – come è stato possibile sopra cominciare a vedere – attraverso la messa in atto di un programma estetico che prevede che l'esplicazione formale sia il più possibile condizionata dalla corretta esplicitazione dei requisiti sostanziali alla stessa opera, frutto «di una distanza dell'autore dalla sua opera», di una ritrazione dell'autore ai margini della sua realizzazione: nella creazione appunto della più adeguata "cornice" atta a fornire alla gente «precise circostanze di tempo e di posto». Cosa che formalmente si esprime in una ricerca, per le costruzioni addizionate al vecchio complesso, di forme e volumetrie volutamente semplici, che istituiscono, grazie alla loro purezza geometrica, con le tipologie ereditate dalla storia, un rapporto analogico, senza mai appiattirsi nella mimesi delle stesse.

[11] Come si ricorderà, il primo atteggiamento risponde (riprenendo testualmente luoghi del primo capitolo), ad «un'idea di "paesaggio come nuovo territorio abitabile, come figura complessa definibile entro un processo di modernizzazione guidato" – come complesso sistema di valori storici, morfologici, artistici, ereditati, da reinterpretare attraverso il progetto che terrà in debito conto – come limite – le tracce del passato», mentre la seconda sostiene «un'idea di paesaggio a rete come ordito di un territorio strutturalmente frammentato». Secondo tale concezione le infrastrutture emergono quale luoghi notevoli slegati dall'intorno, condensatori privilegiati di attenzione progettuale, nodi emergenti non più intesi come "monumenti" che conformano un contesto, ma come "fuori scala" privi di relazione con il luogo contiguo. Secondo il primo atteggiamento progettuale, che risponde ad una concezione di paesaggio inteso «come il farsi di una certa società in un certo territorio» le tracce del passato devono agire come un limite, devono essere un necessario termine di confronto per l'azione trasformativa, che dovrà

All'interno dei due grossi orientamenti che sorreggono la costruzione del progetto di paesaggio, quali sono emersi nel primo capitolo, si definisce infatti il complesso problema della determinazione del tipo e del linguaggio architettonico della stazione, nella sua veste di polo di interscambio nel territorio.

All'interno del panorama delle recenti realizzazioni, si riconoscono diversi approcci progettuali che tengono più o meno conto del valore complessivo dei luoghi in cui le realizzazioni si inscrivono, in alcuni casi facendone il punto di partenza per la definizione del suo progetto, in altri casi "eludendo" a priori il problema della sua interpretazione e traendo la propria struttura formale da tutt'altre considerazioni.

Schematizzando, in merito alla definizione della struttura formale dei progetti come esito di diverse interpretazioni del paesaggio, risulta utile distinguere diverse posizioni teoriche circa la metodologia progettuale nei confronti dello stesso, quali sono state riscontrate nelle realizzazioni esaminate, e che *rappresenteranno altrettanti criteri di classificazione per la catalogazione proposta in seguito.* Queste sono:

a) Il confronto con il territorio attraverso l'interpretazione del suo ordine monumentale

b) Il confronto con il territorio attraverso l'interpretazione della matrice insediativa dei luoghi

c) Il confronto con il territorio attraverso l'imitazione della natura (realizzata attraverso l'espressività delle forme dell'ingegneria)

d) Il confronto con il territorio attraverso la dimensione "topografica"

e) Il confronto con il territorio attraverso l'interpretazione della sua dimensione reticolare

f) Il confronto con il territorio attraverso il rintracciamento delle sue "icone" e la riproposizione delle stesse come segni astratti.

---

necessariamente riplasmare, modificare il territorio. Se secondo la prima impostazione l'infrastruttura è considerata come uno degli elementi di costruzione del paesaggio, all'interno di un processo progettuale complessivamente attento ai valori dei luoghi e dei contesti; diversamente, secondo l'ultima concezione, le infrastrutture emergono quale luoghi notevoli slegati dall'intorno, condensatori privilegiati di attenzione progettuale (anche in relazione ai significati iconici che gli si attribuiscono, in quanto rappresentazioni privilegiate dell'estetica della cultura di massa), nodi emergenti non più intesi come "monumenti" che informano della loro presenza il contesto in cui si trovano, ma come "fuori scala" esenti da qualsiasi rapporto con il luogo che li circonda».

g) Il confronto con il territorio attraverso la compromissione reciproca di Architettura e Natura

h) Il confronto con il territorio e con il paesaggio attraverso una dimensione "fondativa"

Il confronto con il territorio e con il paesaggio attraverso l'interpretazione del suo ordine monumentale, **punto a)**, si inscrive all'interno della prima linea di ricerca, che ricerca «saldi riferimenti "classici"» e ben si radica all'interno della tradizione di progetto (soprattutto italiana) che si "misura" con la dimensione geografica e territoriale dei luoghi, attraverso la "grande scala".

La grande scala viene ricercata, da un lato, come rimedio alla casualità dell'odierno paesaggio, dall'altro si fa interprete della sua dimensione geografica, colloquiando al livello del suo ordine monumentale e istituendo nel territorio, anche grazie alla grande dimensione, nuove polarità, in ossequio ad una strategia di costruzione del territorio che mira alla realizzazione di un modello policentrico. Questa modalità di costruzione del progetto non è dissimile da quella riscontrabile in esempi di stazioni maggiormente urbane; in tali esempi, la dimensione di monumentalità che la stazione instaura è tanto forte che la stessa diviene un elemento assolutamente eccezionale in grado di condizionare fortemente le parti di città con cui interagisce, ponendosi come polo di un sistema monumentale gerarchico che assume, come fulcri generatori, altre architetture singolarmente connotate come punti focali emergenti di questo stesso sistema. Nel paesaggio, tali poli emergenti sono ricercati, al livello dell'interazione geografica, nella conformazione, negli elementi di spicco del territorio stesso, secondo una linea di ricerca tra l'altro in Italia già consolidata, che vede, nella lettura e nell'interpretazione del territorio, nell'analisi dei suoi elementi formali, il punto di partenza di un progetto di paesaggio, volto a restituirne e rafforzarne il senso attraverso l'impiego dei grandi segni delle infrastrutture. (Si pensi alle ricerche, già citate, di Gregotti, al suo "monumentalismo infrastrutturale" riscontrabile nel progetto per l'Università della Calabria).

La stazione allora "ambisce" ad un confronto con il territorio al suo livello "scalare", attraverso strutture monolitiche e compatte, in grado di creare segnali di orientamento e di direzione alla scala della vasta spazialità del paesaggio, all'interno del quale si istituiscono relazioni visive, privilegiando determinati punti di riferimento assunti come generatori del progetto ad un livello altamente monumentale.

Come il precedente, ma in modo diverso, anche l'atteggiamento progettuale di cui al **punto b)**, che assume *il confronto con il territorio e con il paesaggio attraverso l'interpretazione della matrice insediativa dei luoghi*, come strategia di

costruzione formale del progetto, si inscrive all'interno della prima linea di ricerca sopra richiamata, cercando di farsi carico della costruzione del paesaggio, attraverso la ricerca della ricomposizione degli elementi morfologici ereditati e della loro "reinvezione" in un quadro armonico e il più possibile unitario.

Tale categoria esemplificativa si riferisce a strutture che ricercano un'integrazione complessiva dell'edificio stazione nel paesaggio circostante attraverso la ricezione, nella configurazione generale dell'opera e dei suoi spazi aperti, delle sue trame, dei tracciati, delle parcellizzazioni, dell'andamento dei suoli.

La configurazione formale del progetto allora si "piega" alla lettura delle tracce ordinative e dei principi insediativi delle parti di territorio che si ritengono incidenti nella costruzione globale dell'opera, e alla proposizione di un'immagine ritenuta congruente a tale territorio e ad un suo futuro sviluppo armonico.

La lettura del territorio, per come è stato storicamente ereditato risulta dunque il punto di partenza imprescindibile per chi abbraccia[12] questo atteggiamento progettuale teso a restituire al territorio un ordine morfologico rinnovato capace di reinventare l'insieme dei sistemi e degli elementi che si sono giustapposti nel tempo attraverso regole e necessità eterogenee.

Il confronto con il territorio attraverso l'imitazione della natura[13] (realizzata attraverso l'espressività delle forme dell'ingegneria) di cui **al punto C)**

E' questa una modalità di confronto con il paesaggio che esclude a priori una sua interpretazione secondo la prima linea di ricerca rappresentata. Riferimenti alla struttura intrinseca del paesaggio in questi casi possono semmai essere ritrovati nella rappresentazione allusiva e simbolica della sua dimensione monumentale. Ma anche in questo caso la stazione non intenderà incidere in modo fondativo nell'ordine consolidato dei luoghi rinchiudendosi in un gesto poetico e autoreferenziale.

La "natura" viene qui rappresentata nella sua intimità geometrica di gioco di forze strutturali, nella condensazione plastica di un'idea liberamente desunta e creativamente rielaborata, secondo una linea di interpretazione fondata sulla sua mimesi.

Il confronto con il territorio attraverso la dimensione topografica di cui al **punto d)**

---

[12] E' l'atteggiamento progettuale sostenuto con forza (e già messo in evidenza nel Primo Capitolo) in particolare da Rejana Lucci, in In–fra, *op. cit*.

13 Il tema del rapporto architettura–natura e delle sue recenti evoluzioni è affrontato nel testo di C. POZZI, *Ibridazioni Architettura / Natura*, Roma, Meltemi, 2003.

Il concetto di "topografia" fa riferimento all'annullamento del classico binomio "figura", "sfondo", per ricorrere invece all'ibridazione reciproca tra il contesto e l'edificio che vi si inserisce, con la generazione di un "fait accompli". «Gli edifici concepiti topograficamente non si limitano a superare l'abituale distinzione tra oggetto e sito, rivelano anche una diversa struttura intrinseca. [...] La coppia classica figura e sfondo viene assorbita dalle condizioni topologiche in un costrutto di infiniti gradienti e continuità. Wolfang Prix ha asserito a proposito dell'UFA Palast Kino di Dresda del 1993–98 della Coop Himmelblau che esso "rappresenta un nuovo paradigma di definizione spaziale e progettazione formale basato su due idee interconnesse: la libera configurazione delle figure tridimensionali [...] e una copertura globale che le unisce tutte"».[14]

Il tema è anche quello di un'elevata commistione tra naturale ed artificiale, in strutture in grado di accentuare fortemente in modo reciproco le relative dimensioni.[15] In questi casi la stazione cattura del territorio stesso la capacità delle sue superfici di modellarsi: attraverso curve di livello, modulazioni, increspature, corrugazioni, confrontandosi con esso a livello tettonico.

Sebbene questa opzione progettuale sembra volersi direttamente confrontare con la dimensione propria del paesaggio, di fatto questo tipo di ricerca non si propone effettivamente il recupero e l'interpretazione della natura specifica del luogo. L'interpretazione è piuttosto quella dei caratteri generali intrinseci a qualsiasi paesaggio, della "natura", dei suoi strati geologici e non di ciò che rende unico e descrive in modo precipuo un luogo. Infatti in questi casi non si fa alcun riferimento ai caratteri (soprattutto storici) della natura antropizzata, facendo assumere a questo tipo di ricerca un connotato essenzialmente formalistico. L'oggetto architettonico frutto di tale modo di operare sembra comunque capace di assolvere ad un forte ruolo connettivo e di ricomposizione della città e del territorio, di strutturazione dei suoi spazi aperti.

Il confronto con il territorio attraverso l'interpretazione della sua dimensione reticolare di cui al **punto e)** Questa opzione progettuale si situa all'interno della seconda linea di ricerca, (definita, lo ricordo ancora una volta, «un'idea di paesaggio

---

[14] KURT W. FORSTER, *Topografia*, nel citato volume collettaneo *Metamorph, Mostra Internazionale di Architettura, cataologo*, pag. 140.

[15] «Ora più che mai, il naturale e l'artificiale stanno confluendo l'uno nell'altro, il cibo geneticamente modificato, le protesi organiche, i computer biologici, il menoma umano e via dicendo sono indicatori di un'epoca in cui la distinzione tra natura e artificio sta diventando obsoleta sia per descrivere che per produrre l'ambiente del XXI secolo», Foreign Office Architects, LTD, commento al progetto del *Parcheggio Novartis* a Basilea, in *Metamorph, Mostra Internazionale di Architettura, catalogo*, *op. cit.*, pag. 159.

a rete come ordito di un territorio strutturalmente frammentato»), anzi, per così dire, la rappresenta.

Il confronto con il paesaggio, in questo caso, avviene attraverso la scelta di relazionarsi principalmente alle reti che disegnano il territorio, interagendo con una struttura territoriale che si intende frammentata e discontinua sulla quale si ritiene di potere agire attraverso il disegno dei grossi assi infrastrutturali e attraverso la creazione di "eventi" architettonici notevoli, che non cercano di operare una ricomposizione dei luoghi, ma sono intimamente legati alle reti stesse, rappresentandone la discretizzazione. L'evento architettonico allora si fa esso stesso interprete della condizione di "dispersione" costituendone un ulteriore frammento, e dichiarando in modo programmatico la propria appartenenza all'universo "esasperato" della contemporaneità.

Il confronto con il territorio attraverso il rintracciamento delle sue "icone" e la riproposizione delle stesse come segni astratti , **punto f)**

Questa interpretazione si situa all'interno delle premesse poste dalla posizione precedente, costituendone un'ulteriore specificazione. In questo caso l'interpretazione della struttura frammentata e discontinua del territorio viene ricercata attraverso la proposizione di alcuni elementi del paesaggio stesso, che, posti al vaglio di una operazione di stilizzazione e sintesi presa a prestito dal mondo del design, della produzione industriale, vengono riproposti come segni astratti fondanti l'impostazione tipologica e formale delle opere. Dal mondo del design vengono infatti presi a prestito alcuni tra i procedimenti di ideazione che lo contraddistinguono: il sostanziare il processo ideativo del progetto con la rarefazione di elementi formali, desunti da un particolare universo, repertorio di forme ridotte a segni astratti (in questo caso si tratta delle forme del paesaggio che si ritengono particolarmente significanti, pensiamo, ad esempio, per Afragola, alla riduzione di un intero territorio all'immagine del Vesuvio, icona del paesaggio napoletano). Altro elemento riguarda la proposizione standardizzata di parti, di aree con grossi elementi di omogeneità, progettate come strumento di regolazione del paesaggio, proposte come una sorta di texture (anche se questo riguarda maggiormente la progettazione degli spazi aperti).

Il territorio con i suoi "segni" viene interpretato attraverso la riproposizione "iconica" degli elementi considerati depositari della sua identità, di cui non si trattiene però la vera natura, il vero contenuto, dando luogo ad un'operazione astratta, intellettuale, che si inserisce in una prospettiva teorica che sostiene fortemente le capacità comunicative dell'architettura, all'interno della società di massa, secondo un'estetica giocosa e dichiaratamente irriverente nei confronti del patrimonio tipologico "storico" ereditato.

Il confronto con il territorio attraverso la compromissione reciproca di Architettura e Natura punto g)

In questo caso il confronto con il territorio si compie attraverso la ricerca di un equilibrio tra natura ed artificio, perseguendo la "mitigazione" del troppo costruito dell'infrastruttura, attraverso una compromissione reciproca dei due termini, architettura e natura.

In quest'ultimo caso la stazione propone un dialogo con il paesaggio attraverso la ricerca di soluzioni tipologiche inedite in grado di esprimere la scala dell'intervento coniugate alla ricerca di un corretto inserimento in ambito paesaggistico. Il dialogo con il paesaggio e la mitigazione della dimensione artificiale dell'intervento avvengono attraverso la modellazione del suolo circostante, attraverso i movimenti di terra, i terrazzamenti, i declivi artificiali, i giardini, alcuni casi attraverso la ricerca di una modulazione dei profili della stazione che sia in armonia con il contesto circostante e l'utilizzo di materiali naturali.

Qui il confronto con il paesaggio non si esplica attraverso un confronto alla sua scala monumentale, quanto piuttosto operando una compromissione reciproca tra l'artificiale e il naturale, secondo una linea di ricerca sperimentata da anni in Francia, che mira ad una costruzione "estetica" del paesaggio. In molte recenti esperienze francesi, soprattutto di svincoli autostradali e di freeways (ma anche di linee ferroviarie), il paesaggio viene costruito come esperienza estetica attraverso una serie di sequenze, di "punti di vista" pensate per chi le attraversa. Per le stazioni dell'alta velocità situate nel territorio, in aree ancora marcatamente rurali, più che la costruzione di un "paesaggio in sequenza" si tratta della definizione di una porzione di suolo che fa da intermediario, tra le stazioni stesse, isolate nei rispettivi anelli infrastrutturali, e il resto del territorio. «Le nuove stazioni delle linee TGV Mediterranée sono interpretate come delle occasioni di riqualificazione dell'ambito urbano e territoriale. Nei tre progetti la stazione è nascosta, ma segnalata da filari di alberi paralleli al corso dei binari; il territorio diventa, invece, un'opportunità per stimolare una nuova lettura della campagna circostante. La ricostituzione del paesaggio agricolo, con le sue conformazioni coerenti e collettive dovute anche a ragioni tecniche, conferisce la stessa logica alle nuove piantumazioni e apporta una coerenza fisica alle strutture costruite come avviene per esempio nel caso della "natura" introdotta nel territorio urbano americano»».[16]

Il confronto con il territorio e con il paesaggio attraverso una dimensione "fondativa" **punto h)**

[16] *Per le stazioni del TGV*, in " Navigator", n. 7, citato, pag. 125.

Quest'ultimo atteggiamento progettuale, animato da una volontà costruttiva e organizzativa che si potrebbe riferire all'insegnamento degli antichi romani, esprime una modalità di relazione nei confronti del territorio che aspira ad una sua "fondazione", alla sua "preparazione" in vista di un futuro sviluppo.

L'intervento si struttura allora principalmente sul disegno delle reti infrastrutturali che non vengono proposte però, come nel caso **e)**, come avulse dal funzionamento e dal disegno complessivo dei luoghi, ma, al contrario, come interpreti e rivelatrici dell'esistente, di cui propongono la continuazione rinnovata.

5.3 Le questioni relative all'analisi tipologica per le realizzazioni contemporanee

E' sostanziale al discorso, che prima di procedere alla classificazione degli esempi attraverso l'analisi "strutturale", "sincronica", annunciata nell'introduzione dello studio (e già messa in atto in parte nel III e IV capitolo), si ponga una premessa circa l'uso del parametro tipologico.

Dal punto di vista tipologico, le varie soluzioni offerte attualmente dai progettisti al tema della stazione dell'alta velocità rientrano in una complessa figura dell'ibrido, ponendo in luce i problemi teorici – che qui non si pretende certo in modo esaustivo di affrontare –relativi al rapporto tra tipologia e costruzione della città in un momento in cui da più parti si avverte l'evanescenza e la labilità se non il definitivo venir meno del parametro tipologico come chiave esplicativa della realtà della città contemporanea[17], mentre da altri punti di vista se ne ribadisce l'essenzialità come strumento e «premessa necessaria nella costruzione di una consapevole metodologia del progetto».[18] Paolo Desideri, ad esempio, fa della parola complessità l'attributo principale dei progetti delle stazioni dell'Alta Velocità, in un articolo dal titolo "Progettare la complessità" pubblicato recentemente in "Casabella" (n. 710).

L'autore mette in rilievo come la grande novità racchiusa negli esempi recenti di stazioni non sia da ascriversi tanto alla molteplicità delle funzioni interconnesse quanto piuttosto alla complessità dei programmi che sorreggono l'esistenza di tali funzioni che possono trovare un giusto grado di esplicitazione al livello della forma a condizione che essa non sia posta come dato invariante nel processo di costruzione del progetto.

La novità risiederebbe allora nell'ibridazione tra programmi funzionali complessi e tra diversi «contesti di riferimento» (ad es. la politica del trasporto nodale per sua natura acontestuale che si misura con la realtà dei luoghi e dei contesti), e nel

17 In questo senso si veda il citato testo dello stesso Paolo Desideri *Città di Latta*.

[18] C. MARTÍ ARÍS, *Le variazioni dell'identità*, *op. cit.*, pag. 7.

consolidarsi definitivamente di «una conoscenza tecnica non più consegnata al progetto e di una attività di engineering integrato chiamato ogni volta a ridisegnarne un senso possibile». La forma, slegata da ogni aprioristica determinazione, risulta per il progetto «la principale risorsa soltanto se in grado di garantire al sistema il raggiungimento di un equilibrio possibile» tra le diverse variabili in gioco rinunciando a qualsiasi autoreferenzialità nell'approccio e «ad ogni illusione di autonomia formale dell'architettura», nella consapevolezza comunque che «ogni vera soluzione in un progetto non è mai di tipo tecnologico ma morfologico».

E' una considerazione non molto diversa da quella svolta da Arep, nella persona di Jean Marie Duthilleul, che afferma, ragionando su un livello maggiormente operativo, pratico: «L'esperienza ci ha insegnato che soltanto il progetto (architettonico, formale) è in grado di tenere insieme tutto: il programma, il finanziamento, il modo di gestione... fondato su analisi degli usi, dei comportamenti, del clima, della storia dei luoghi, dei bisogni e dei desideri, il progetto propone una messa in forma dello spazio coerente, comprensibile da tutti i partner». [19]

Entrambe queste considerazioni mettono l'accento, dunque, sull'importanza della definizione formale dell'opera architettonica, concepita sempre più come "messa in forma" degli aspetti programmatici che necessariamente sottendono progetti di elevata complessità.

E mettono in luce come sia operazione piuttosto problematica il tentare una analisi che miri ad una classificazione delle realizzazioni contemporanee soprattutto dal punto di vista della forma, essendo la soluzione morfologica, nella sua duplice veste tipologica e linguistica, appunto frutto delle diverse variabili di volta in volta in gioco, dei diversi "programmi funzionali" nonché, su un piano più strettamente linguistico, delle particolari traiettorie stilistiche dei progettisti.[20]

---

[19] Testo tratto da un'intervista raccolta su Internet.

[20] In questo senso è interessante guardare ad uno scritto di Purini, già tenuto presente (*Comporre l'architettura*) a proposito dell'uso della categoria tipologica nella composizione dell'architettura contemporanea: «La tipologia sta vivendo da qualche anno una sensibile eclisse. Nel momento in cui l'architettura rivendica con sempre maggiore convinzione lo statuto di arte libera da qualsiasi condizionamento, cercando un confronto alla pari con la scultura, la pittura, la video arte e l'installazione, la categoria della tipologia subisce un declino progressivo. Gli edifici, immersi nella realtà metropolitana, che è una realtà caratterizzata da aggettivi quali complessa, molteplice, fluida, metamorfica, atopica, effimera, casuale, caotica, frammentaria, indeterminata, aperta, dispersa, sono tipologicamente ibridi nel senso che si costituiscono come altrettanti collage composti da sezioni linguisticamente autonome di brani interrotti, i quali si danno come intercettazioni di un flusso energetico costante. I manufatti tendono a porsi come dispositivi di comunicazione che subordinano a questa loro funzione di emittenti di messaggi visivi ogni altra

Diversamente, per Carlos Martí Arís[21], il tipo, descritto come «enunciato logico della forma», è una struttura formale aperta a molteplici sviluppi, che trova le ragioni della sua propria esistenza in se stesso, «essendo il contenuto della forma un contenuto formale». Il significato gioca nella costruzione dell'opera un ruolo solo marginale, essendo il fine del progettista «la perfezione dell'opera». Secondo l'autore «in ogni autentica architettura è operante in un modo o nell'altro il principio tipologico, inteso come struttura formale che trascende la singola opera e rimanda a determinati principi permanenti», in questo modo ribadendo nell'opera dei migliori «il primato della memoria».

A mio avviso, nonostante la piena condivisibilità di gran parte delle posizioni teoriche che chiariscono in modo nuovo il concetto di tipo[22], l'autore costruisce una idea di tipo in grado di spiegare solamente le opere architettoniche il cui processo di costruzione è interno allo stesso approccio teorico; infatti la preoccupazione ultima dell'autore – così come mette in evidenza Giorgio Grassi nell'introduzione all'opera – sembra piuttosto la fondazione di una consapevole metodologia del progetto in grado di confrontarsi con la memoria del passato.[23]

---

loro dimensione. Essi si fanno segnali, nuclei vibranti di pulsioni plastiche, coaguli di vettori contestuali, mobili concrezioni di impulsi transitori. Tale nuova condizione degli edifici, che ha molto a che fare con la presenza di quelle entità definite a suo tempo da Jean–Francois Lyotard come gli immateriali, è alla base delle trasformazioni subite dalla tipologia.». Sono considerazioni non molto diverse da quelle di Tafuri che già nel 1969 osservava: "I valori simbolici annessi alla tipologia – nuova struttura codificata del genere sostituita a quella dell'unicum – vengono anch'essi distrutti dal loro dissimularsi dietro il gran mare di immagini che si sovrappongono, divenendo dominanti, all'esplicitazione formale della tipologia stessa. Alla schematica identificazione del tipo con la struttura della forma [...] non si sostituisce un ritorno all'unicum, ma una vanificazione retorica delle strutture tipologiche." Tafuri parla dunque di una sovrapposizione dell'immagine al tipo che ne vanifica il suo carattere, e sembra questa la situazione prodotta da molte architetture contemporanee, che non procurano una attualizzazione del tipo quanto piuttosto una sua sostituzione, o vanificazione, in nome di una ricerca dell'immagine spettacolare quanto effimera.

21 C. MARTÍ ARÍS, *Le variazioni dell'identità. Il tipo in architettura*, *op. cit.*, pag. 133.

[22] Forse l'aspetto meno condivisibile riguarda proprio l'implicita "immanenza" ascritta al concetto di tipo.

[23] In questa accezione, lungi dall'essere considerata «un pacificato serbatoio di valori collettivi», la tradizione si configura – come osserva Nicola Delledonne (in un articolo dal titolo *Fabrica*, in "Aión", n 7, *Tradizione*) – «come "il luogo del confronto per eccellenza" e, in quanto tale, può essere confermata o confutata ma non ignorata. Proprio l'operazione del comparare testimonia la ricerca sempre complessa e mai lineare, di una dimensione collettiva del progetto di architettura. Posta in questi termini – laici e scevri di ogni moralismo– la tradizione si pone all'attenzione degli architetti innanzitutto come materiale di lavoro; essa costituisce infatti il fondamento su cui si

Nonostante queste considerazioni, appare oltremodo condivisibile la posizione teorica dell'autore circa «Il nuovo statuto epistemologico»[24] della nozione di tipo che rende in qualche modo ancora proponibile e utile, come vedremo, un'analisi dei progetti frutto dell'uso della tipologia.

«Il nuovo statuto epistemologico» della nozione di tipo. Il tipo e i suoi «sottosistemi»

In questa sede, infatti, si assume pienamente come valida la posizione teorica secondo la quale sarebbe mutato lo «statuto epistemologico» della nozione di tipo, attuandosi dunque per la stazione ferroviaria (così come per le altre "classi" edilizie), in maniera immediatamente riscontrabile, quanto messo in evidenza da Carlos Martí Arís, a proposito appunto del «nuovo statuto epistemologico» della nozione di tipo, secondo cui nell'architettura moderna si sostituisce al carattere monolitico dell'architettura tradizionale (in cui i vari sottosistemi che compongono un edificio, struttura portante, schema distributivo, organizzazione spaziale, relazione verso l'esterno, risultano coincidenti e fissati in modo nitido nella forma tipologica), «la dimensione analitica e scomponibile in cui il progetto risulta dalla sovrapposizione e dal reciproco coordinamento dei diversi sottosistemi». [25]

Stante a questa definizione non si può più proseguire nell'analisi rigorosa dei progetti da un punto di vista tipologico se non attraverso l'uso sistematico di uno solo per volta dei parametri, dei sottosistemi concorrenti nella definizione del tipo stesso della stazione.

Se si accetta una definizione di tipo come modo di organizzazione dello spazio e di prefigurazione di una forma base dedotta per sovrapposizione selettiva di una serie di realizzazioni che la storia ha codificato, con la riproposizione dunque dello stesso tema[26] di cui il progettista ricerca di volta in volta l'adeguamento, la

---

sviluppano i processi analogici tipici della fase di elaborazione concettuale del progetto di architettura, ovvero quella fase in cui *l'immaginazione che si applica sempre su cose note* (G. Grassi, in A. Renna *L'illusione e i cristalli*, 1980), ricrea ciò che è già esistito». Ma tale concezione della tradizione obbedisce ad una precisa scelta di campo, «dalla quale emergono i presupposti teorici per ciò che si potrebbe definire *un atteggiamento classico* nei confronti dell'agire progettuale».

24 *Le variazioni dell'identità*, op. cit, pag. 133.

25 Carlos Martí Arís, *Le variazioni dell'identità*, op. cit, pag. 133.

26 Mi riferisco al concetto di tipo quale espresso da Monestiroli in *La metopa e il triglifo* e in *L'architettura della realtà*. Secondo l'autore l'architetto, nell'offrire la soluzione progettuale, risponde ad una necessità della storia che si esprime attraverso la proposizione del tema che instaura un legame tra l'architetto e la collettività. All'interno di una concezione del progetto

stazione dell'alta velocità, con le sue caratteristiche di spazio intermodale, complesso e polifunzionale, con caratteristiche che nei casi più estremi l'assimilano alle cittadelle aeroportuali, esula, come abbiamo già avuto modo di comprendere, dal repertorio tipologico ereditato, che tradizionalmente si riferisce alla stazione.

I progettisti hanno dunque trovato (ancora in coerenza con le osservazioni di Carlos Martí Arís e dello stesso Monestiroli) nuove forme per esprimerne l'identità, spesso facendo riferimento a singoli elementi, pezzi, materiali, unità compositive non solo propri del "patrimonio tipologico" delle stazioni ferroviarie tardo–ottocentesche e primo– novecentesche, ma anche di altre tipologie di edifici pubblici della città.

Ecco dunque che la classificazione delle realizzazioni potrà avvenire mettendo in opera una comparazione tipologica tra le stesse, secondo un principio che evidenzi l'evoluzione delle stazioni dai modelli considerati originari (oltre che dalle architetture della città) e adoperando, tra i diversi «sottosistemi» di cui risulta scomponibile la complessa identità di ogni singolo progetto, quello ritenuto più utile a far emergere un giudizio sulle relazioni attivate dal manufatto con la città ed il territorio.

Il «sottosistema» diviene dunque il punto di vista da cui guardare ai progetti, nel processo di analisi tipologica degli esempi. In questo modo si ribadisce non solo la validità dell'analisi tipologica, ma anche la stretta relazione tra la tipologia e il tema di architettura, come esito di una risposta ai temi della città che cambia, ma di cui è possibile cogliere la continuità, secondo la concezione espressa da Monestiroli nell'*Architettura della realtà*.

Anche se «la tradizione si pone all'attenzione degli architetti innanzitutto come materiale di lavoro, costituendo il fondamento su cui si sviluppano i processi analogici tipici della fase di elaborazione concettuale del progetto di architettura», dunque risultando un riferimento "forzato", imprescindibile per qualsiasi

---

come problema e attività conoscitiva (del tema stesso, dell'architettura, dell'universo logico delle sue forme, della vita stessa degli uomini), il tipo diventa la chiave di lettura dell'evoluzione della città; in quanto l'architetto interpreta il tema che gli è affidato alla luce di tutti i temi quali si sono strutturati nel passato, reinterpretandoli secondo le nuove necessità intervenute, rispecchiando dunque il suo essere contemporaneo. Quando parla dell' evoluzione del tipo della casa unifamiliare, Monestiroli pone l' accento sul concetto della liberazione delle forme dalle necessità della storia. Ogni tipo nasce per delle necessità legate all'uso, alla funzione, alla religione, alle specificità climatiche di un luogo, ma progressivamente si libera di tali necessità, si sedimenta nell'immaginario collettivo, come forma di cui si perde l'originario rapporto specifico con l'uso. Ecco quindi che tale interpretazione gli consente, attraverso il discorso tipologico e la premessa dell'attività di progetto come attività conoscitiva tesa ad assorbire, maturare ed interpretare le forme del passato ed i loro significati, di strutturare il discorso sulla città in un ottica di continuità, di ricomporre l'unità dell' esperienza storica dell' architettura.

progettista, risulta chiaro che un'analisi condotta secondo tali presupposti risulterà maggiormente applicabile alle architetture i cui progettisti hanno in qualche modo ancora inteso operare all'interno di questi "materiali" ereditati.

La classificazione di cui ci serviremo avrà dunque il pregio di porre al vaglio, di distinguere le architetture che si sono mosse all'interno di un atteggiamento complessivamente attento alla continuità della tradizione da altre che se ne sono intenzionalmente o inconsapevolmente dissociate, avendo per contro il difetto di non riuscire idoneamente a "descrivere" quest'ultime.

5.4 La stazione come esito di una complessa composizione di eterogenei "materiali" architettonici e urbani

Se la finalità generale di questo studio nel suo complesso è l'analisi delle modalità attraverso cui la stazione dell'alta velocità si relaziona alla città e al territorio, il criterio o i criteri di classificazione degli esempi assunti a "campione" della ricerca, debbono essere appunto tali da far emergere il nesso tra l'evolversi delle problematiche connesse ai mutamenti subiti dalla città e dal territorio, e le sue ricadute sulle trasformazioni della tipologia della stazione nel tempo.

Quello che qui si cerca è appunto un criterio che documenti ed espliciti tale nesso, attraverso l'uso del parametro tipologico riferito alla capacità della stazione di relazionarsi alla città e al territorio, che non diventi sterile disamina di un evoluzione formale ma il modo più rigoroso di far emergere i temi della stazione congiunti a quelli della città che cambia.

L'uso di tale parametro dovrebbe dunque consentire l'introduzione di elementi di discriminazione tra le classi in grado di restituire i vari momenti di evoluzione del tipo della stazione in una dialettica di continuità e discontinuità, valutando sistematicamente l'allontanamento dai modelli storicamente ereditati, in modo tale da ospitare, pur nella dimensione di lettura e analisi altrove già definita "diacronica", strutturale, un "racconto" dell'evoluzione del tema.

Il parametro classificatorio qui prescelto, denominato come "parametro evolutivo", introduce elementi di discriminazione tra le classi riscontrabili attraverso una comparazione tipologica, secondo un racconto che evidenzia, (sempre e comunque all'interno di uno sguardo maggiormente orientato ad accertare, come abbiamo già sottolineato, gli elementi di relazione con la città e il territorio, i principi insediativi, le relazioni formali tra le parti, etc.), l'evoluzione del tipo della stazione.

Tale evoluzione si attua attraverso un duplice processo di perdita, smarrimento delle caratteristiche tipologiche "originarie" e di acquisto di nuovi "materiali" tipologici. Da un lato la stazione conosce, infatti, il progressivo distacco da tipologie considerate come "originarie" nella periodizzazione proposta nel II

Capitolo (la stazione di fine Ottocento, quella primonovecentesca, le elaborazioni teoriche del Movimento Moderno, la stazione degli anni '60); dall'altro, contemporaneamente, essa si modifica nella ricezione di tipologie (diverse da quelle ferroviarie) appartenenti a diversi momenti della storia della città:

la torre, il basamento, l'arco di trionfo, la porta urbana, il recinto, le mura, il ponte abitato, il porticato, il mercato coperto, la sala ipostila, il *passage,* il fronte urbano, l'edificio in linea, il palazzo per uffici, la torre per uffici, la torre "segnale", ma anche, tra i materiali più recenti, lo spazio pubblico aperto del giardino e del parco (come luogo senza una forma definita), quello della strada, intesa nella sua duplice accezione di spazio pubblico "interno" al costruito e come supporto neutro, spazio indefinito; infine, addirittura, la cittadella del commercio.

Gli esempi vengono dunque esaminati secondo un processo di "decostruzione" che li considera l'esito di un'attività progettuale che opera attraverso la composizione di tutta questa serie di tipologie, materiali architettonici e urbani propri di "lessici" appartenenti a storie e momenti diversi dell'architettura della stazione e dell'architettura della città.

Tali momenti di analisi "decostruttiva" (evidenziati analiticamente nelle schede di ciascuna stazione proposte in allegato) costituiscono parte importante del lavoro svolto, in quanto effettivamente mostrano come l'evoluzione del tipo si dia in un ottica di continuità con i tipi storicamente ereditati della stazione e dell'architettura della città stessa, molto più di quanto emerga ad un primo sguardo superficiale.

La ricezione di elementi tipologici maggiormente propri dell'architettura della storia urbana– seppur significativamente reinterpretati –, determina le differenze più sostanziali tra le classi, separando significativamente le stazioni che ambiscono ad un legame forte con la storia della città (ad un'interpretazione che si faccia carico delle sue regole di costruzione) da quelle che invece diversamente se ne distaccano, assumendo come elementi strutturanti della composizione tipologie maturate nella storia recente o recentissima della città, o inventandone di nuove.

E' questo il caso, ad esempio, di tutte quelle stazioni che recepiscono, come in parte si è già visto, come criterio strutturante la tipologia stessa, una configurazione innovativa in base ad un diverso uso del suolo. Anche in questo caso, c'è comunque da evidenziare che il tipo della stazione non si modifica "arbitrariamente", bensì per assumere nuovi ruoli strutturanti per la città, anche in questo caso comportandosi come architettura i cui cambiamenti recepiscono l'evoluzione urbana, nella forma del trattamento dei suoi spazi pubblici.

La stazione, come abbiamo già sottolineato, si compone dunque a sua volta di parti, di pezzi, di tipi che si trovano in precisi rapporti formali tra loro, la cui

descrizione individua diverse ben specifiche situazioni. Il rapporto tra le diverse parti tra loro, oltre a descrivere la struttura formale di ciascuna realizzazione, individua in qualche modo anche i principi insediativi, la strategia "costruttiva" che la stazione mette in atto nei confronti della città e del territorio.

La distinzione tra le classi avviene, oltre che attraverso il riscontro di tali materiali, verificando il modo attraverso il quale l'uso delle tipologie ereditate viene messo in opera (privilegiando processi maggiormente paratattici, additivi, di giustapposizione, o maggiormente sintetici) in questo modo verificando i principi di "costruzione" della città che la stazione mette in atto, ovvero i principi insediativi che sottendono la sua realizzazione. L'assunzione del principio di composizione e trasformazione dei "materiali" adoperati nel processo di costruzione dei progetti diviene, dunque, anch'esso, un criterio di discriminazione tra le classi.

L'effetto più evidente, nella definizione morfologica e tipologica della stazione, del complesso evolversi delle funzioni e del ruolo urbano ad essa attribuibili, riguarda la dilatazione e, in molti casi, lo "smembramento" in diversi corpi edilizi (ed eventualmente una loro nuova ricomposizione, secondo regole del tutto diverse, in un nuovo "organismo" compatto) di quello che era il corpo del fabbricato viaggiatori, nella stazione tradizionale definito unitariamente (e in grado di stabilire con la città precisi rapporti spaziali).

Gli elementi della stazione che stabiliscono maggiormente rapporti nei confronti della città, se pensati in una stazione di tipo tradizionale sono, come è ovvio, i prospetti esterni, le facciate, con le loro "pertinenze", ovvero con gli spazi semi aperti da esse definite, le pensiline, i porticati, gli accessi, le gallerie urbane trasversali interne di diretta comunicazione con la città (le cosiddette gallerie dei viaggiatori), tutti quegli spazi di filtro che possono essere considerati transitori dalla dimensione urbana, connotata da attributi di maggiore staticità, a quella ferroviaria, contraddistinta da elementi di maggiore dinamismo, come si addice, peraltro, a tutti i luoghi deputati al trasporto, caratterizzati dallo scorrere dinamico dei flussi.

L'attuale tendenza vede una progressiva modificazione dell'"involucro" della stazione, come dato più propriamente connotante il cambiamento dell'edificio stazione in relazione alla costruzione della città, che può presentarsi in svariati modi, a seconda delle strategie di relazione appunto preferite nei confronti di questa stessa.

Tali modificazioni degli ambiti di relazione della stazione con la città riguardano lo stravolgimento, il rafforzamento o la perdita della "corporeità", dello spessore dell'involucro dell'edificio stazione, oltre che, come è ovvio, la modificazione della sua espressione morfologica, dei suoi profili, delle sue forme, e le diverse modalità delle relazioni della stazione con il suolo, con gli spazi aperti, con la determinazione di nuove modalità di ideazione degli spazi pubblici esterni.

La classificazione adottata distingue gli esempi in sette classi principali (A, B...G) a loro volta suddivise in sottoclassi (A1, A2, etc.) che di queste rappresentano ulteriori specificazioni e declinazioni (soprattutto rispetto alle modalità di relazione, ai principi insediativi riscontrati nei confronti della città e del territorio).

La classificazione comincia dunque dai modelli che delle stazioni tradizionali trattengono le caratteristiche tipologiche sostanziali e le strategie di relazione spaziale con la città (**A**, *Tipi minimamente evolutivi (il "tipo inerziale"). La relazione "assiale", simmetrica, con la città*), per poi arrivare progressivamente ai casi di stazioni la cui struttura formale deriva da un accorpamento di parti e tipi diversi, esprimendo volontà di relazioni con la città e principi insediativi differenti.

Nella **Classe B** ricadono infatti le stazioni che, *oggetto di ampliamento prioritariamente in ordine alla ricezione delle linee dell'alta velocità* già esprimono una *sensibile "correzione" e adattamento del modello storico*, generando un nuovo organismo complesso frutto della messa in opera, attraverso principi compositivi di addizione, contaminazione, giustapposizione, ma anche sottrazione, di materiali e tipi propri dell'architettura della stazione e della città.

In questo caso possono darsi sottoclassi molto diverse le une dalle altre, ciascuna individuante una precisa strategia di relazione con la città. Ma in tutti i casi la stazione, proprio per la sua capacità di creare differenti ambiti urbani, diversi fronti che caratterizzano parti di città diverse tra loro, si presta a divenire essa stessa "quartiere" urbano, città, reinterpretando i meccanismi di stratificazione della città storica.

Per quanto riguarda l'analisi del modo in cui avviene la costruzione tipologica della stazione attraverso l'addizione di diverse tipologie, c'è da notare che questa strategia compositiva combinatoria arriva ad un certo grado di ibridazione per così dire massimo – come nella **Classe C** (*Stazione come nuova creazione tipologica, frutto di un processo compositivo di addizione, accostamento tra tipologie consolidate ciascuna individualmente riconoscibile, che la caratterizzano come organismo ipertrofico*) – producendo strutture estremamente complesse, per poi "regredire" ad organismi connotati da una grande semplicità, che sembrano non più frutto di ibridazioni tra tipologie diverse, quanto, piuttosto, esito di una "invenzione", di una nuova creazione – come nella **Classe D** – (*Tipologie di nuova creazione caratterizzate in senso "ipertrofico"– "paratattico", come esito di un processo compositivo di addizione–giustapposizione tra tipologie ereditate*).

Le strutture appartenenti alla **Classe C**, (a loro volta suddivise in sottoclassi) nel loro caratterizzarsi come "ipertrofiche" e nel loro essere ancora fortemente

costruite, rappresentate dallo “spessore” del costruito, concretizzano, dal punto di vista dei principi insediativi, delle soluzioni ancora piuttosto tradizionali esprimendo fortemente un idea di “centralità” e di radicamento dell’edificio allo spazio monumentale della città. In questi casi l’involucro della stazione viene rafforzato ed enfatizzato in una dimensione ipertrofica, in alcuni (rari) casi generando una dimensione di introversione e di chiusura rispetto alla città, in altri casi semplicemente esaltando attraverso la sottolineatura, l’ingigantimento del segno del “limite”, del “bordo”, la dimensione monumentale dell’intervento.

E’, questo, il caso in cui si registra maggiormente la volontà da parte dei progettisti di istituire relazioni morfologiche di tipo tradizionale con la città, o riproponendo un modo di occupazione del suolo per “isolati”, considerando dunque la stazione come edificio maggiormente “seriale”; o istituendo delle relazioni monumentali attraverso la creazione di una nuova polarità (in ossequio a logiche messe in evidenza nel capitolo precedente).

Gli esempi della **Classe D** si situano all’opposto. Sono connotati da una preponderanza di elementi di filtro, di permeabilità con la città, che diventano elementi strutturanti, di costruzione morfologica e tipologica della stazione. Il riferimento tipologico è alle stesse coperture in ferro e vetro ottocentesche, snaturate dai loro contesti originari e usate come gallerie urbane, ai mercati coperti, ai porticati, alle sale ipostile, a tutte le aree semi–aperte, connotate da trasparenza e permeabilità, che da sempre definiscono lo spazio pubblico della città. Si attua in questo caso una fortissima semplificazione, stilizzazione e sintesi degli elementi assunti come riferimenti originari, tali da produrre una nuova immagine e un nuovo modello tipologico per la stazione di transito, che non esprime più un principio insediativo legato all’idea di centralità, quanto piuttosto un principio insediativo legato all’idea lineare del percorso, della strada, in tutte le sue diverse declinazioni (la strada come interno urbano, come “supporto neutro”, etc.). In questi casi, la struttura formale della stazione si sottomette totalmente al principio insediativo ritenuto più idoneo alla costruzione della città (si tratta infatti di stazioni che esprimono un importante ruolo di riconnessione e di riammagliamento della città, come si è già messo in evidenza nel IV Capitolo).

Anche la **Classe E**, – *Tipologie di nuova creazione le cui sostanziali modificazioni tipologiche sono legate a diversi usi del suolo e a nuove configurazioni degli spazi aperti, secondo i concetti di “mimesi”, “quinta facciata”, “topografia”*– , raccoglie esempi di stazioni la cui struttura formale obbedisce ad una totale sottomissione alle logiche di costruzione della città, in particolar modo dei suoi spazi aperti. La stazione recepisce allora le caratteristiche strutturali degli spazi aperti, del “suolo”, dei giardini, e si modifica “topograficamente”, secondo una linea di tendenza già

messa in evidenza nel capitolo IV e che forse rappresenta uno tra gli aspetti più innovativi e vistosi del cambiamento della tipologia della stazione che si dissolve, si scioglie nella città, per mimetizzarsi in uno spazio "aperto", per diventare un "edificio altro". Ancora una volta è il "principio insediativo", di costruzione della città, il giudizio sulla vocazione di una parte, di un'area urbana che si intende dovere essere "libera" dal costruito, a generare le regole di costruzione formale del progetto.

La **Classe F** raccoglie nuove tipologie, il cui totale distacco da elementi tipologici propri del patrimonio "storico" della città e dell'architettura si motiva in relazione ad un concetto di città intesa come circuito reticolare, o alla scelta di privilegiare un registro estetico come motore generativo della forma, entrambe dimensioni che prescindono da una relazione con il contesto che passi attraverso il riconoscimento e l'accettazione delle regole in esso implicite– assunte come principi di costruzione del progetto.

Si tratta di esempi in cui si attua uno stravolgimento così marcato degli elementi utilizzati in ordine all'esigenza di produrre una "immagine" nuova che rifletta i temi, radicati nella cultura di massa del vivere contemporaneo, che un simile concetto di città presuppone, al punto da poter parlare di invenzione di una nuova tipologia (così come nell'intenzione, d'altronde spesso dichiarata o sottesa dal registro poetico adottato dai progettisti stessi). In tale classe ricadono dunque quelle architetture che si sono più o meno consapevolmente dissociate da un atteggiamento complessivamente attento alla continuità della tradizione, e che risultano in qualche modo più difficilmente descrivibili con gli strumenti della tipologia.

C'è da dire, comunque, che anche per le stazioni ricadenti in questa classe, nella veste per esempio di stazioni a servizio degli aeroporti e situate al loro interno, si riscontra un forte permanere di elementi tipologici caratterizzanti le stazioni storiche, che vengono però proposti nella struttura interna dell'opera (nella forma degli spazi di connessione, degli spazi delle hall, ma anche nel mantenimento delle relazioni formali tra questi stessi elementi) e non negli aspetti di relazione con il contesto, (in rispondenza ad una logica di relazione sviluppata esclusivamente con il mondo circoscritto e introverso delle cittadelle aeroportuali e non con tutto l'ambito territoriale circostante).

Oppure, guardando all'esempio recente della stazione Napoli Porta ad Afragola, se si andrà leggermente oltre il linguaggio decostruzionista della Hadid, improntato alla fluidità e all'idea del movimento, (certamente rappresentativi dell'universo simbolico del viaggio e più in generale della condizione "contemporanea") si comprenderà che la stazione altro non è se non un ulteriore aggiornamento del modello di stazione ponte, leggermente "piegata" alle leggi del linguaggio.

La stazione in questo caso non si connetterà però all'edificato (come nel caso della stazione Tiburtina che interagisce con il corpo costruito della città), ma alla struttura reticolare del territorio, di cui interpreta la dimensione del flusso.

L'ultima classe proposta, **la classe G**, raccoglie nuove tipologie che rispondono ad un'esigenza di infrastrutturazione del territorio. La stazione, polo di interscambio nel territorio, si modifica tipologicamente per rispondere a sollecitazioni che le provengono dal suo relazionarsi al territorio e non più alla città. La stazione non si "riferisce" più ad altre architetture, come avviene per gli esempi di stazioni ricadenti all'interno della città, dunque ricerca le sue "logiche" di relazione nel territorio, cosa da cui scaturisce,soprattutto nella determinazione tipologica degli esempi ricadenti nel territorio cosiddetto della dispersione, un maggior prevalere delle modalità di relazione e connessioni con le reti. Le sottoclassificazioni di questa classe rispondono ai criteri di definizione della struttura formale dei progetti come esito di diverse interpretazioni del paesaggio messi già in luce in questa sede nel paragrafo 5.2, sostanziando il discorso teorico di una vasta serie di esempi.

È interessante notare, nonostante qui si operi all'interno di un'analisi sistematica, come la verifica dei dati cronologici dei progetti ricadenti nelle prime classi confermi che i progetti che assumono come riferimenti tipologie considerate originarie ricadendo nelle prime classi, sono in effetti quelli collocati più lontani nel tempo (anni '80), mentre, a partire dal 1987, inizia a riscontrarsi un mescolamento dei diversi casi del campione di stazioni considerato, in classi del tutto diverse tra loro. Questo non fa che confermare, ancora una volta, la validità della considerazione dell'imprescindibilità del riferimento al materiale di lavoro ereditato, <<fondamento su cui si sviluppano i processi analogici tipici della fase di elaborazione concettuale del progetto di architettura>>.

Ciascuna classificazione sarà accompagnata da una "graficizzazione" che rappresenta la descrizione astratta del modello tipologico della/le stazioni che ricadono nelle classi proposte.

Al momento della classificazione segue la serie delle schede che ha come oggetto l'intero campione di studio.

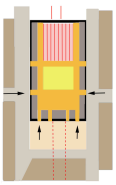
Tale scheda è organizzata in diverse sezioni, ciascuna rispecchiante gli ordini di lettura messi in campo nel presente lavoro, prima di tutto individuando "l'indice" della classificazione in cui la stazione considerata ricade, con la graficizzazione che le corrisponde (in modo da far comprendere immediatamente l'attribuzione dell'esempio alla classificazione).

Seguono, dunque, i dati principali dell'esempio (nome della stazione, città, o ambiti regionali serviti, localizzazione, progettisti, data del concorso e/o della realizzazione, se esito di un concorso o meno).

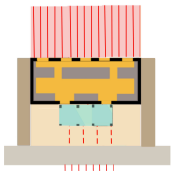
Questa parte si conclude con un campo dedicato all'evidenziazione delle considerazioni relative al "livello e alle diverse scale di progetto attivato", ovvero al ruolo della stazione nella città all'interno delle politiche di ordine strategico territoriale, al suo eventuale ruolo di motore di progetti urbani (la connessione con politiche di rinnovamento e ridisegno urbano), alla sua implicazione con la politica (locale, regionale o nazionale) di pianificazione dei trasporti. Si rileva, inoltre, la presenza di altri sistemi di trasporto e di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie.

Questa parte della scheda termina, dunque, con una descrizione che individua le caratteristiche principali del progetto, mentre la seconda parte della scheda, i cui campi tematici corrispondono maggiormente ai livelli di lettura considerati nel V Capitolo, fa emergere considerazioni sullo spazio pubblico definito dalla stazione (interno nella forma della ricezione di forme di spazialità di tipo urbano o esterno nella forma del disegno e della costruzione dello spazio aperto), ed opera quell'analisi "decostruttiva" di cui si è precedentemente parlato.

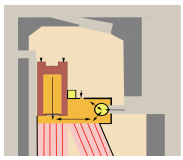
L'esempio viene dunque analizzato rilevando i modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite, a loro volta schematizzate attraverso "graficizzazioni". Tali graficizzazioni sono in alcuni casi corredate dalla citazione di un esempio (di un'architettura realizzata) richiamato in chiave analogica.



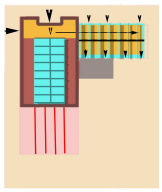
A1 – Rivisitazione del modello di stazione di testa.



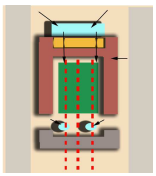
A2 – Rivisitazione del modello di stazione di transito.



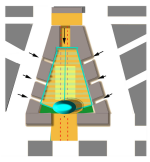
B1 – La stazione storica e i tipi dell'architettura della città come "materiali" di costruzione della struttura formale dell'ampliamento



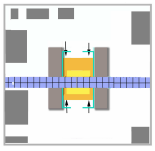
B2 La galleria in ferro e vetro della stazione storica come elemento di costruzione formale dell'ampliamento



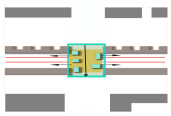
B3 – Stazione come correzione del modello storico di stazione degli anni '60



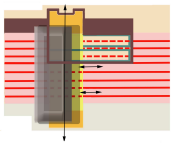
C1 – Variazione sul tema della ricomposizione dell'isolato



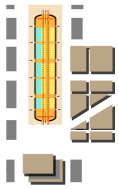
C2 – Dimensione monumentale alla scala della città



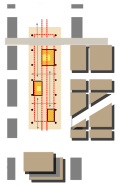
C3 – Stazione come ponte e fronte urbano
La stazione come edificio ponte il cui spessore disegna un fronte urbano ai lati delle linee ferroviarie



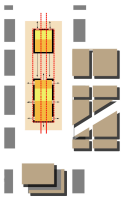
C4 – L'ampliamento della stazione storica di transito come ponte abitato e percorso urbano



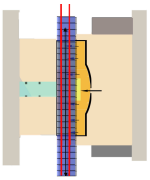
D1.– La ricreazione di un interno urbano, la stazione come interno urbano.



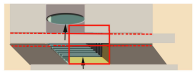
D–2 – Assorbimento, introiezione del modello tipologico del boulevard, della strada.



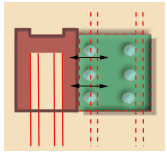
D–3 – La stazione come ambito che raccoglie spazi esterni e volumetrie complesse



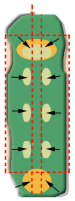
D4 – La stazione come strumento di connessione longitudinale e trasversale tra aree eterogenee e di relazione con le reti e con gli "spazi aperti" della città e del territorio



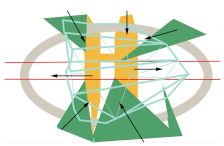
E1 – Il tema della stazione espresso attraverso la modellazione del suolo, come "quinta facciata".



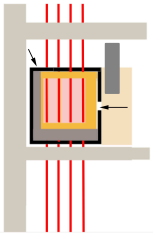
E1 – L'ampliamento della stazione espresso attraverso la modellazione del suolo, come "quinta facciata".



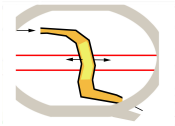
E2 – La stazione come edificio giardino



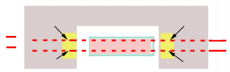
E3 – Topografia, ibridazione dell'involucro edilizio con il suolo



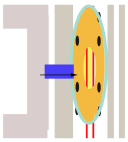
F1 – Stazione cittadella



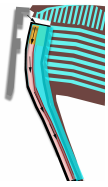
F2 – La rappresentazione della fluidità come segno nella città e nel territorio



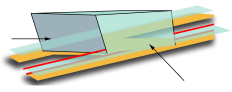
F3 – Stazione versus aeroporto



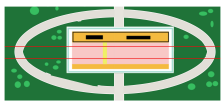
F4 – Stazione versus aeroporto



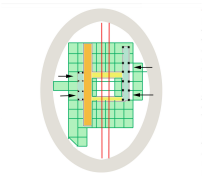
F5 – Stazione urbana versus aeroporto



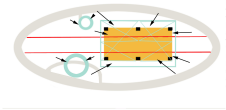
G1 – Segnali e riferimenti alla scala del territorio



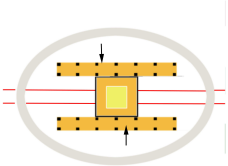
G2.– Strutture integrate nel paesaggio, disegno del suolo



G3 – Interpretazione della matrice ordinativa del territorio



G4 – Oggetti di design nel paesaggio



G5 – Strutture introverse nel paesaggio

Legenda relativa alla graficizzazione proposta



Stazione d'origine



Involucro della stazione



Costruito connesso al progetto della stazione



Costruito della città



Banchine in superficie



Banchine in sotterranea



Linea del ferro in sotterranea



Piano del ferro in sotterranea



Aree piene "spessori" della stazione

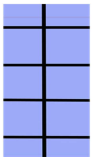


Spazi di relazione al livello del piano della città

Uno o più livelli di relazione tra il piano del ferro e il piano della città

Volumi trasparenti all'interno della stazione

Copertura trasparente



Copertura trasparente e indipendente dal piano del ferro



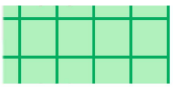
Area esterna coperta

Aree pedonali connesse alla stazione

Viabilità stradale



Area a verde pubblico



Area disegnata a giardino



Area disegnata a verde

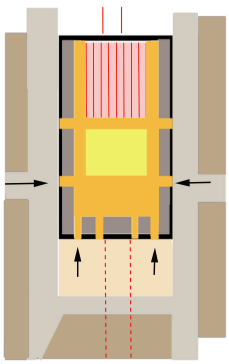
Parte III

La classificazione

A. Tipi minimamente evolutivi: il “tipo inerziale”. La relazione “assiale”, simmetrica, con la città.

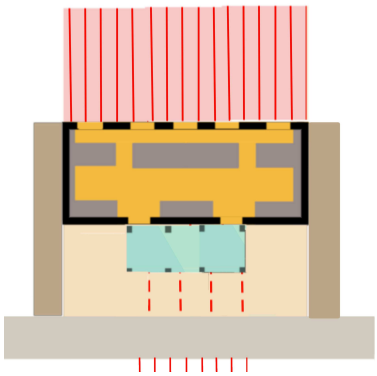
In questa classe ricadono le stazioni il cui progetto sembra esito di una minima trasformazione delle tipologie considerate come originarie (la stazione ottocentesca e primo novecentesca) di cui si conservano le caratteristiche sostanziali, in merito alle strategie di connessione della città, ma anche in merito alle relazioni formali, ai rapporti proporzionali tra le diverse parti di cui la stazione si compone, e per le quali allo stesso tempo si osserva una ricezione di elementi tipologici, di archetipi propri di “lessici” dell’architettura della città.
Le dimensioni di attraversamento e successione degli spazi della stazione, come nei modelli tradizionali, avviene in orizzontale, attraverso la presenza discreta di elementi permeabili, di filtro, tra la città e la stazione. La stazione si presenta come un edificio compatto, risolto in sé in un unico isolato o edificio, alla pari delle stazioni di fine ottocento o primonovecentesche, risolte come “palazzi di città” (modello Gare Du Nord).
Presenta un unico fronte (o pochi e ben individuati) fronti di apertura nei confronti della città, trattiene con essa un rapporto “univoco”, istituendo delle relazioni monolitiche con gli spazi aperti che crea. Anche internamente viene riprodotto un modello di stazione formato da una successione di spazi individualmente definiti e caratterizzati. Questo modello di stazione non recepisce la tendenza attuale ad una forte commistione e ipertrofia di funzioni non legate al modo ferroviario.

A1– Rivisitazione del modello di stazione di testa.



Siviglia, Estación de Santa Justa, Antonio Ortiz e Antonio Cruz, progetto del 1987, realizzazione 1988–1991

A2 –Rivisitazione del modello di stazione di transito.

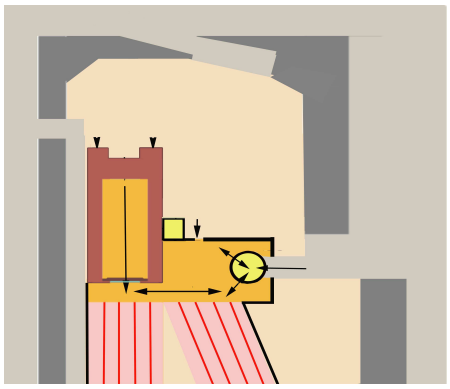


Kassel, Bahnhof Wilelmshöhe, progettisti A. Brandt, R. Böttcher, A. Schuck, concorso e secondo progetto 1982–85, 1986–1987, realizzazione 1987–1991

B. Sensibile "correzione" e adattamento del modello storico in stazioni oggetto di ampliamento prioritariamente in ordine alla ricezione delle linee dell'alta velocità.
Stazione come quartiere urbano, microcittà

Esempi che riflettono una sensibile "correzione" e adattamento del modello storico, dovuta all'accoglimento di nuove, più complesse funzioni anche estranee a quelle del viaggio e ad una nuova, aggiornata, strategia di relazione con la città e con il territorio, comunque all'interno di un atteggiamento progettuale rispettoso delle regole di costruzione, nel senso di logiche interne delle "parti di città" in cui le stazioni sono insediate.
Si tratta di stazioni il cui ampliamento si basa su elementi tipologici estrapolati (anche se reinterpretati, in ordine alla risposta alle nuove funzioni di cui si carica l'edificio ferroviario) dal "vocabolario" stesso dell'antica stazione, o da materiali urbani e tipi appartenenti alla storia della città.
Si tratta di stazioni che recepiscono, in particolare, nella composizione architettonica e tipologica, alcuni elementi di maggiore trasparenza e apertura, per rispondere a necessità di maggiore fluidità ed osmosi tra gli stessi spazi interni e tra quest'ultimi con gli spazi della città, della quale introiettano o interpretano la logica strutturale di composizione.

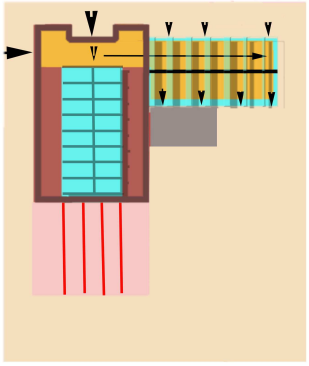
B1– La stazione storica e i tipi dell'architettura della città come "materiali" di costruzione della struttura formale dell'ampliamento.



La stazione definisce con la città differenziati ambiti urbani, attualizzando modelli tipologici (della stazione e della città) preesistenti. L'intervento può attualizzare un modello tipologico instauratosi con le stazioni ottocentesche tedesche, poi continuato con le stazioni di Helsinki (Eliel Saarinen) e Stoccarda (Bonatz e Scholer), e ripreso nella prima metà del novecento nella stazione di Santa Maria Novella a Firenze (1932–35), caratterizzato da una certa asimmetria compositiva, oppure può replicare i meccanismi di relazione morfologica con la città e le relazioni formali tra gli stessi elementi di cui si compone l'edificio storico di cui costituisce l'ampliamento. La stazione assume allo stesso tempo il confronto esplicito con una serie di materiali tipologici propri dell'architettura della città, rivisitati analogicamente. L'edificio ferroviario, proprio per la sua capacità di creare differenti ambiti urbani, diversi fronti che caratterizzano parti di città diverse tra loro, si presta a divenire essa stessa "quartiere" urbano, micro–città, reinterpretando i meccanismi di stratificazione della città storica. Queste stazioni tendono a recepire maggiormente, rispetto ai modelli trattati nelle classi precedenti, spazi da dedicare a funzioni estranee a quelle ferroviarie.

Madrid, Atocha Renfe, Raphael Moneo, 1984, concorso e progetto, 1988–90 realizzazione

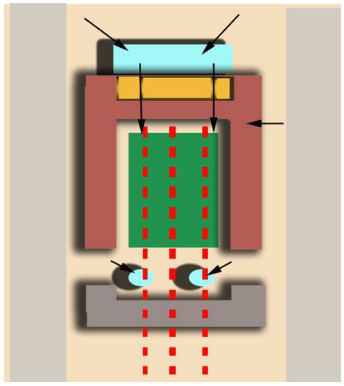
B2 La galleria in ferro e vetro della stazione storica come elemento di costruzione formale dell'ampliamento



I progetti ricadenti in questa classe assumono il modello tipologico della stazione storica, soprattutto nel suo elemento principale, la galleria in ferro e vetro, sfruttato come hall, essenziale elemento connettivo, piazza urbana, non solo come cardine, fulcro compositivo dell'ampliamento dell'intero complesso, ma come tipologia da riproporre per la creazione della struttura formale dell'ampliamento.

Marseille, Stazione TGV Marseille Saint Charles, Agence des Gares, SNCF, progetto del 2001.
Parigi, Gare Du Nord, Agence des Gares, SNCF, 1990–2001

B3 Stazione come correzione del modello storico di stazione degli anni '60



La stazione si presenta come una correzione del modello di stazione rappresentativo degli anni 50–60, di esso trattenendo alcuni caratteri. Tale modello di stazione, proponendosi come la risultante di un'applicazione banalizzata dei principi del Movimento Moderno, invera un concetto di stazione che del modello storico rinnega pressoché tutti gli aspetti, a iniziare dalla negazione di tutte le dimensioni di relazione spaziale con la città, che prima si davano nella forma degli spazi di filtro, quali gallerie urbane, *passages*, spazi porticati etc,.
La stazione inoltre viene sfruttata nel suo potenziale edilizio come suolo edificabile e, caricata di funzioni estranee alla dimensione della partenza e del viaggio, si "traveste" da anonima e gigantesca palazzina per uffici, investendo lo spazio esterno creato della banalità e della povertà formale proprie di costruzioni che in genere non si fanno carico di un'interpretazione dei valori formali delle parti di città in cui si inseriscono. Questo modello di stazione viene dunque corretto, per quanto riguarda gli aspetti che riguardano la comunicazione dell'edificio con la città, nei suoi spazi di filtro e connessione, riportandolo, attraverso l'uso di elementi e materiali urbani altamente simbolici propri del patrimonio tipologico ottocentesco, alla sua dimensione di architettura ferroviaria che esprime relazioni forti con la città

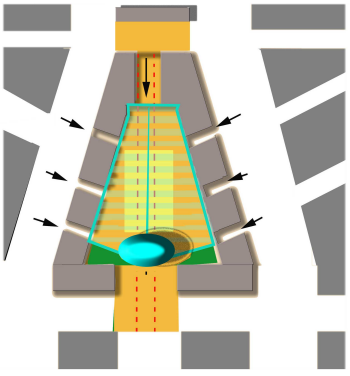
Parigi, Gare Montparnasse (gare terminus du TGV Atlantique), Duthuilleul, Maillard, Etienne Tricaud, progetto 1985, realizzazione 1988–90

C. Tipologie di nuova creazione caratterizzate in senso "ipertrofico". La stazione come esito di un processo compositivo di addizione e giustapposizione tra tipologie ereditate (proprie dell'architettura della stazione e dell'architettura della città) che la caratterizzano come organismo ipertrofico.
La stazione come nuova centralità.

La stazione, la cui parte "urbana" risultava essenzialmente definita dall'edificio del fabbricato viaggiatori, si è profondamente trasformata divenendo un organismo ipertrofico, somma di diverse tipologie, tutte singolarmente riconoscibili, addizionate e "stratificate" secondo modalità che variano caso per caso, definendo il principio insediativo dell'edificio stazione rispetto alla città.
La stazione ottocentesca si dilata e si decompone, per poi ricomporsi ipertroficamente e in modo "snaturato", attraverso una serie di pezzi

tipologicamente provenienti da momenti e storie diverse della città, ciascuno avente uno specifico ruolo nella costruzione dell'architettura nel suo rapporto con la città. La composizione dei pezzi avviene secondo un montaggio libero che, da un lato ne snatura il ruolo originario, dall'altro modifica profondamente l'edificio stazione al punto, in qualche caso, da impedirne la riconoscibilità.
In questa classe rientrano, dunque, esempi di stazioni il cui progetto è esito di una complessa "stratificazione tipologica", di un'ibridazione reciproca tra diversi elementi del patrimonio tipologico della stazione e della città, ciascuno snaturato nel suo ruolo e nei suoi tradizionali rapporti di scala con gli elementi contingenti e che esprimono variazioni morfologiche sostanziali nel dimensionamento, nei rapporti proporzionali e scalari degli "spessori" dell'edificio stazione.
Le stazioni ricadenti in questa classe istituiscono relazioni morfologiche di tipo tradizionale con la città, o riproponendo un modo di occupazione del suolo per "isolati", considerando dunque la stazione come edificio maggiormente "seriale"; o istituendo delle relazioni monumentali attraverso la creazione di una nuova polarità.
Proprio per il suo convogliare tipologie proprie del patrimonio storico della città, nei modelli ricadenti in questa classe è ancora presente una dimensione (in alcuni casi anche forte) di corporeità, di "spessore" dell'involucro dell'edificio stazione. La volontà è quella di una forte costruzione della città o del territorio, o attraverso l'interpretazione rinnovata del tema classico dell'isolato (soluzione C1), o attraverso l'imposizione di un volume più o meno compatto e isolato dalle dimensioni grandiose che serva come segno di orientamento alla scala monumentale della città e del territorio (soluzione C2), o attraverso la proposizione di un fronte urbano di cui la stazione è parte integrante come strumento di ricucimento di aree urbane disgregate.
In ogni caso si verifica, per così dire quasi l' "annullamento" della città, negli spazi interni della stazione, la sua introiezione nello spazio pubblico creato al suo interno, con la creazione di una nuova centralità "indicata", fortemente segnalata all'interno dello spazio pubblico urbano.

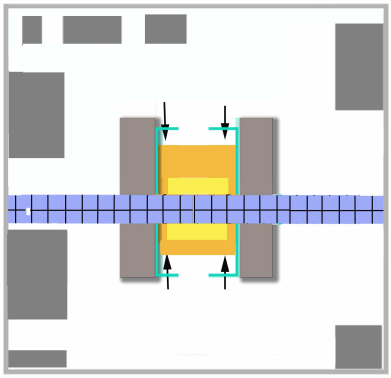
C1 Variazione sul tema della ricomposizione dell'isolato



La stazione è costituita da un involucro edilizio ancora compatto ma ipertrofico che raggruppa al suo interno spazi pubblici aperti e chiusi di diversa natura. Questo tipo di stazione definisce un unico isolato esibendo verso l'esterno fronti compatti, costituiti da blocchi ed elementi che ritagliano un'area interna strutturata attraverso una concatenazione di parti ed elementi eterogenei ed

individualmente definiti. La complessità si cela all'interno del perimetro definito dai fronti esterni della stazione, mentre verso la città, all'esterno, si stabiliscono rapporti di tipo maggiormente tradizionale.

C2 Dimensione monumentale alla scala della città

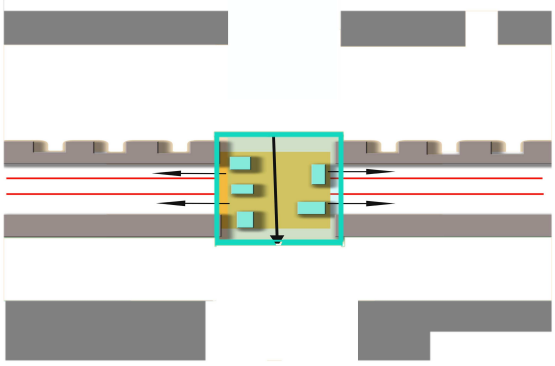


La stazione è costituita da un blocco monolitico e gigantesco o da diversi elementi che presentano diversi gradi di osmosi con il contesto, in cui gli elementi dotati di spessore sono in grado di definire una dimensione fortemente monumentale alla scala della città. In alcuni casi gli elementi "monolitici" sono tali da occultare la natura ferroviaria dell'edificio.

Berlino, Leherter Bahnof , Studio Von Gerkan, Marg & Partner di Amburgo, progetto del 1995

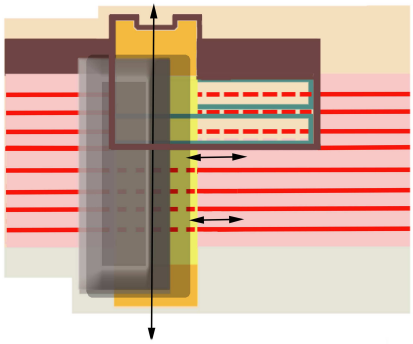
C3 Stazione come ponte e fronte urbano

La stazione come edificio ponte il cui spessore disegna un fronte urbano ai lati delle linee ferroviarie.



Nuova interpretazione dello spessore edilizio della stazione, interpretata come parte di un fronte urbano, in cui più o meno tende ad integrarsi (più o meno perdendo la sua autonomia figurativa). La stazione può svilupparsi per così dire a cavallo dei binari dei treni, generando un edificio ponte in cui i punti di accesso alle banchine si pongono trasversalmente rispetto al "ponte" stesso.
Alle estremità del ponte la stazione si prolunga in edifici che, contenendo funzioni terziarie, delineano altrettanti fronti urbani in grado di stabilire le necessarie connessioni con la città. L'elemento tipologico del "fronte urbano" viene captato nella progettazione delle stazioni "ponte" in diverse declinazioni, per cui esistono soluzioni che fanno emergere maggiormente l'edificio stazione come edificio autonomo, elemento eccezionale all'interno della quinta edilizia creata e viceversa soluzioni che privilegiano la costruzione di un assetto maggiormente unitario.

C4 – L'ampliamento della stazione storica di transito come ponte abitato e percorso urbano.



Reinterpretazione della tipologia storica della stazione di transito, come come ponte abitato, percorso urbano, strumento di connessione e interfaccia tra quartieri, parti di città, diversi.

Basel, SBB Basel, Antonio Cruz e Antonio Ortiz, Sandra Giraudi e Felix Wettstein, 2003

D. Tipologie caratterizzate in senso "osmotico" – "sintetico". La stazione come esito di una filiazione da tipologie "ereditate", trasformate secondo principi di sintesi.
La stazione come organismo lineare, come percorso.

Questa classe raccoglie stazioni il cui progetto capta le caratteristiche strutturali di "materiali urbani" propri della tradizione della città, modificandoli radicalmente, da un punto di vista tipologico, trattenendo di essi (in termini formali) proprio le strategie di relazione e di costruzione della città.
La stazione si trasforma radicalmente nei suoi spazi interni ed esterni connotati da un elevato grado di permeabilità, per recepire "sollecitazioni" forti che vengono dalle logiche di strutturazione degli spazi aperti della città, assorbendo configurazioni nuove.
Questa classe raccoglie esempi connotati da una preponderanza di elementi di filtro, di permeabilità con la città, che diventano elementi strutturanti, di costruzione morfologica e tipologica della stazione. La reminescenza dell'antica copertura in ferro e vetro delle gallerie dei treni, viene attualizzata da molti progettisti che tendono a risolvere l'edificio stazione in termini ingegneristici attraverso un unica copertura, spesso dotata di caratteristiche che ne garantiscono elevata trasparenza[1], al di sotto e all'interno della quale si sviluppano tutte le funzioni legate al viaggio.
Il dato connotante è dunque la ricezione all'interno o al di sotto della copertura, assunta, da un punto di vista formale, ad emblema dell'insieme, dello spazio della strada, dello spazio aperto della città. La stazione, fortemente connotata dalla sua

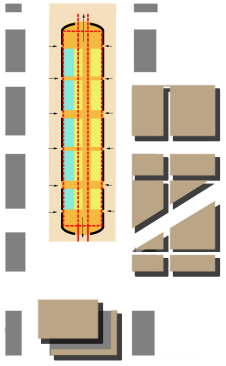
[1] L'uso marcato delle coperture e delle pareti trasparenti si deve, da un punto di vista funzionale, all'interramento dei binari dell'alta velocità, all'interconnessione tra le differenti modalità di trasporto, alla coesistenza di ampie aree commerciali e delle consuete aree dedicate ai servizi che, generando una stazione il più delle volte "stratificata" in verticale, necessitano di un'illuminazione naturale adeguata e di un marcato coinvolgimento con il terreno del fuori.

dimensione longitudinale, esprime dunque un nuovo modello insediativo presentandosi come un'isola protetta e interconnessa e relazionata ai nuovi insediamenti che essa stessa contribuisce a generare (nuovi isolati, torri). Un'area fortemente permeabile, partecipe, intromessa allo spazio della città, perché strutturata attraverso la ricezione dei suoi spazi di relazione: la strada come interno urbano, ma anche come spazio aperto, "neutro" di attraversamento, oppure la piazza, l'ambito racchiuso e delimitato.

Si attua in questo caso una fortissima semplificazione, stilizzazione e sintesi degli elementi assunti come riferimenti originari, tali da produrre una nuova immagine e un nuovo modello tipologico per la stazione di transito, oppure si realizza una ricezione piuttosto fedele in termini formali di elementi architettonici estrapolati dal contesto originario della stazione storica, utilizzati però in modo radicalmente diverso.
Se, nella classe precedente, il principio compositivo sovrintendente l'uso delle diverse tipologie nel processo di costruzione dei progetti, appare quello della paratassi, dell'accostamento tra le diverse tipologie, qui sembra prevalere il principio compositivo della sintesi; sintesi di materiali e tipologie urbane ed elementi architettonici di cui, grazie al processo di astrazione e trasformazione, in alcuni casi si è persa la riconoscibilità, ma non il dato più pregnante, ovvero le modalità di relazione con la città, che impronta fortemente delle sue logiche spaziali la stazione.
L'edificio– stazione può risolversi come una struttura permeabile ai flussi, sorta di grande porticato, galleria urbana, che capta tipologicamente le caratteristiche di relazione urbana di altri edifici pubblici della città storica: come i mercati coperti e i porticati, le gallerie, recuperando la stazione come luogo pubblico della città strettamente intromesso nei meccanismi della stessa. La stazione diventa "percorso" urbano e non ha più un solo o limitati, ben individuati, accessi.
Il tema, trasversale a tutte le classi di seguito esplicitate, della complessità della città che viene riprodotta nell'organizzazione funzionale e nell'esplicitazione formale delle opere è davvero molto interessante. Infatti, quando le opere devono fungere da elementi "ricucitori", "rammagliatori" di diverse e ampie parti di città, e contengono una serie cospicua di funzioni, gli atteggiamenti riscontrabili sono essenzialmente due, la stazione ponendosi come un elemento monolitico, concluso in se, unificante, "impositivo", il cui spazio interno è sostanzialmente indiviso, oppure diversamente, tendendo a mimare la complessità dello spazio urbano frazionandosi in diversi ambiti interni ed esterni, che contengono altrettante funzioni (ambiti che però qui vengono unificati dall'uso della copertura continua).
Nel primo caso, sembra che la stazione recuperi della città storica le caratteristiche del monumento isolato, nel secondo caso le caratteristiche di stratificazione interne

alla costruzione della città storica, con la sua sovrapposizione e commistione di funzioni, con le sue aperture e chiusure, con le sue piazze e piazzette che sono spesso le declinazioni di un unico spazio principale. In ogni caso la stazione è veicolo di un progetto che implica la trasformazione di un sito vastissimo, la cui fisiologia interna, di straordinaria complessità, cerca di reiterare.
Questa soluzione può generare al suo intorno diverse situazioni che rappresentano le differenti "specializzazioni" di questo "modello" di stazione.

D1 La ricreazione di un interno urbano, la stazione come interno urbano.

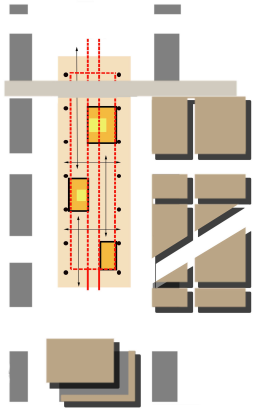


La stazione, che si sviluppa in senso marcatamente longitudinale rispetto all'andamento dei binari, perde totalmente i tradizionali prospetti poiché è definita da un'unica struttura, o nella forma di una copertura continua voltata, che la caratterizza come una sorta di galleria, o nella forma di uno scheletro strutturale, la cui conformazione obbedisce a diverse esigenze (di carattere formale, strutturale, etc.), che disegna una copertura e le cui facciate laterali sono semplicemente definite dal dialogo tra la struttura portante e le chiusure (la "pelle" dell'edificio) realizzate come trasparenti, immateriali.
La stazione si sostituisce alla strada per il suo andamento longitudinale e per la sua conformazione, strutturazione interna che ha le caratteristiche dei luoghi pubblici di transito, delle strade, dei *passages*: il rivestimento esterno, caratterizzato da un'elevata trasparenza, svelando le funzioni interne, convoglia il flusso cittadino, invitandolo a percorrere la stazione come un interno della città, come un accogliente *boulevard* coperto.
Il piano del ferro, posto in profondità, è raggiungibile attraverso una complessa stratificazione in verticale, ed è più o meno permeabile agli sguardi.
Nel caso di stazioni definite al di sotto di un'unica copertura semicilindrica, gli accessi agli interni della stazione, posti lungo tutta la sua estensione, sono ancora ben definiti e la struttura che individua l'area occupata dalla stazione coincide con il suo stesso involucro accentuandone la dimensione di strada coperta e protetta.
Le facciate degli edifici perdono quasi totalmente la loro corporeità essendo individuate dalla volta di copertura stessa. La hall, come luogo dell'interconnessione, dell'incontro, dello smistamento, del percorso, che in molti casi si moltiplica in verticale, attraverso una complessa stratificazione, in questi casi è estesa a tutta l'area interna della stazione e diventa strada, percorso. All'interno di questo spazio totalmente attraversabile che finisce con il coincidere con la stazione stessa, emergono, nella forma di volumetrie compatte, spazi maggiormente introversi contenenti funzioni commerciali, terziarie o di servizi.

In alcuni casi la compenetrazione tra i luoghi della città e quelli della stazione è dovuta più alla trasparenza dei rivestimenti adottati che alla vera propria permeabilità ai flussi.

Firenze – Nodo Av di Firenze Belfiore – Gruppo Foster e Arup, progetto vincitore della competizione (articolata in due gradi) del 2001 – (2002)
Torino – Nodo Av di Torino Porta Susa – Arep, progetto vincitore della competizione (articolata in due gradi) del 2001
Stazione di Firenze, proposta Calatrava
Stazione di Firenze, proposta Carlos Ferrater

D–2 Assorbimento, introiezione del modello tipologico del boulevard, della strada.

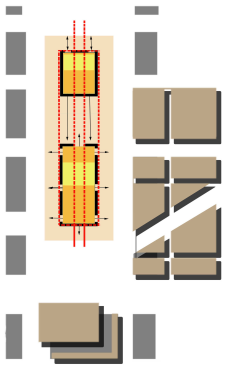


La stazione muta ancor più il suo "statuto" tipologico, per divenire luogo dell'attraversamento non solo all'interno dei suoi spazi chiusi, ma recependo la struttura della strada anche nella sua dimensione esterna.
Se nei casi precedenti siamo ancora nell'ambito della ricerca di un'osmosi procurata maggiormente nella forma della compenetrazione visiva tra la città e la stazione, e di un'introiezione della strada negli spazi interni della stazione nella forma di un "interno urbano", in questi casi la stazione recepisce la struttura della strada anche nella configurazione dei suoi spazi esterni, semplicemente protetti o delimitati dagli elementi strutturali, che diventano strumento, in alcuni casi con risultati altamente plastici, di costruzione formale, del linguaggio, oltre che di definizione dell'impianto tipologico.
Ad andamento planimetrico longitudinale, la stazione rappresentata in questa classe viene individuata essenzialmente da una copertura, in molti casi definita da un piano orizzontale. La copertura della stazione si configura come un piano orizzontale che circoscrive con il suo perimetro un'area completamente permeabile ai flussi e osmotica al livello della compenetrazione visiva. L'area individuata dalla copertura può non coincidere necessariamente con l'involucro della stazione: in alcuni casi, infatti, la stazione vera e propria (nel senso di manufatto costruito e protetto) occupa solamente una parte di tale area e viene definita a sua volta da involucri più o meno immateriali, nella forma di volumi trasparenti e dalle forme geometriche pure attraverso i quali si rende possibile l'accesso agli spazi interni della stazione. In questo modello di registra un maggiore allontanamento dallo sguardo della dimensione ferroviaria del moto, e, per contro, un' "estensione" della

stazione allo spazio aperto della città di cui si riproduce il caratteristico frazionamento degli spazi.

Stazione di Firenze, proposta von Gerkan Marg und Partners
Stazione di Firenze, proposta Francesco Cellini
Stazione di Firenze, proposta Gruppo Toscano
Stazione di Torino, proposta Paczowski e Fritsch
Stazione di Torino, proposta Tecnosistem
Stazione di Firenze, proposta Isozaki

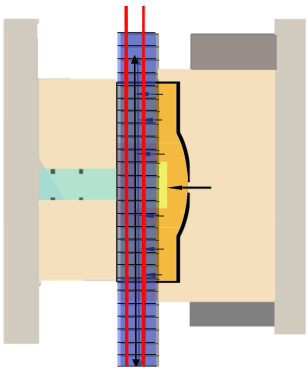
D–3 La stazione come ambito che raccoglie spazi esterni e volumetrie complesse



Come gli esempi precedenti, il modello di stazione rappresentato da questa classe si sviluppa con un andamento planimetrico longitudinale rispetto allo scorrere delle reti, ma, al contrario di quelli, risulta definito da una serie di strutture indipendenti (e di cui la principale, ospitante il fabbricato viaggiatori, risulta individuata da un'unica copertura), configurate nella logica di creare una serie di ambiti urbani, di confrontarsi più minutamente con la tessitura viaria della città, in una concezione complessivamente più tradizionale dello spazio pubblico esterno, meno "frammisto" a quello interno.
L'edificio principale interagisce con una serie di edifici strutturati gerarchicamente con lo scopo di definire uno spazio ricco e dinamico, ricreando un gioco di logge, piazze interne in corrispondenza degli assi della città e riproponendo le complesse logiche formali proprie della composizione della città.

Stazione di Torino, proposta ZANON
Stazione di Torino, proposta Turner and Towsend Group
Stazione di Torino, proposta Law

D4 – La stazione come strumento di connessione longitudinale e trasversale tra aree eterogenee e di relazione con le reti e con gli "spazi aperti" della città e del territorio.



La stazione è definita da uno scheletro strutturale – sviluppato planimetricamente in senso longitudinale – che risolve formalmente l'intervento, ed esprime una precisa

modalità insediativa. La stazione infatti mette in comunicazione due versanti della città o del territorio, o questi ultimi alle reti di comunicazioni, esprimendo, con un disegno dalla forte chiarezza planimetrica, una volontà connettiva, e in alcuni casi fondativa, e configurandosi come un ponte, rispetto ai versanti della città che separa.
La stazione, configurata come un organismo sintetico, si confronta con ampi spazi aperti, con "invasi" o con le altre reti infrastrutturali, introiettano lo spazio pubblico urbano nello spazio della hall, che si specifica come piazza, come luogo della comunicazione in verticale ed orizzontale. La funzione di "ponte", di luogo connettore, è assolta dalla forte accentuazione della hall e degli elementi connettivi interni od esterni – passerelle, ponti, pensiline– dalla simmetria degli accessi sui due lati e dal risalto dato all'impostazione planimetrica improntata ad una grande chiarezza rispetto agli assi viari, ai tracciati esistenti. All'interno dello spazio definito dallo scheletro strutturale, i diversi ambiti –le banchine, gli spazi commerciali, le hall – sono in diretta comunicazione tra loro, mentre le reti del ferro possono assumere una loro autonomia figurativa, ulteriormente sottolineando l'appartenenza della stazione al circuito delle reti.

Liegi, stazione di Liège Guillemins, Santiago Calatrava

Lisbona – Estaçâo do Oriente, Santiago Calatrava, concorso e progetto 1994–95, realizzazione 1995–98

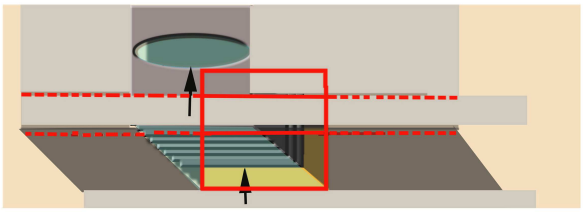
Lille – Nodo intermodale di (gare) Lille–Europe, Euralille, Duthilleul, Tricaud progetto 1988, realizzazione 1990–1994

E. Tipologie di nuova creazione le cui sostanziali modificazioni tipologiche sono legate a diversi usi del suolo e a nuove configurazioni degli spazi aperti, secondo i concetti di "mimesi", "quinta facciata", "topografia".
La struttura formale della stazione subordinata alla ricezione dello spazio aperto della città.

Si tratta di modelli di stazioni il cui progetto appare riconducibile ad elementi tipologici, a materiali architettonici ed urbani propri della storia più recente della città, e la cui struttura formale obbedisce alle esigenze, ben radicate nei temi del vivere contemporaneo, legate ad un diverso uso del suolo e alla concezione di uno spazio pubblico diversamente inteso.
Tale modello non si riferisce a consolidati modelli tipologici propri della storia della città quanto piuttosto ai materiali urbani della sua storia recente che maggiormente hanno a che fare con il disegno dello spazio pubblico aperto della città e del

territorio, secondo rinnovate concezioni dello stesso, in questo modo determinando un distacco totale dalle tipologie tradizionali. La suddivisione nelle diverse sottoclassi rispecchia le considerazioni già svolte – e che si ritiene quindi superfluo ripetere– nel IV Capitolo circa "il suolo della stazione come piazza, spazio aperto, giardino".

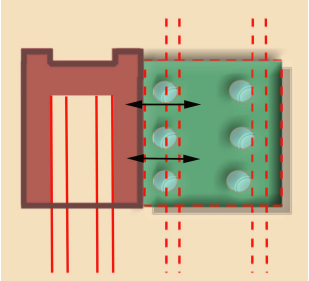
E1 – Il tema della stazione espressa attraverso la modellazione del suolo, come "quinta facciata".



Inverando un modello di stazione come piazza in verticale che ha un suo modello nelle elaborazioni teoriche del movimento Moderno, la stazione si presenta come un edificio sostanzialmente ipogeo che tende a scomparire dalla città stessa o le si mostra con parsimonia attraverso alcune superfici. In alcuni di questi casi la stazione mutua il suo linguaggio da quello dell'architettura delle metropolitane, delle subways. La stazione si riduce ad un prospetto, oppure l'unico prospetto della stazione diventa il suolo, che opportunamente "bucato" mette in relazione lo spazio ipogeo con il suolo della città. Questa soluzione viene ricercata in situazioni in cui le reti dell'alta velocità sono in sotterranea, ma soprattutto in cui le condizioni del sito di impianto o di ampliamento della nuova stazione impongono vincoli molto restrittivi nella configurazione della stazione nei confronti della città.
Si introduce, dunque, il concetto del trattamento del suolo che assume uno "spessore", una rilevanza tale da "costruire" gli spazi della città, seppur in modo prevalentemente immateriale, attraverso la capacità di dettarne la misura. Il suolo diviene, dunque, pressoché l'unico elemento di rivelazione della stazione nei confronti della città.
Il modello tipologico "archetipico" in questo caso è rappresentato proprio dalle elaborazioni di le Corbusier circa la "quinta facciata" (il tetto terrazza, la copertura–giardino) cui viene conferita autonomia figurativa e spessore e sul tema della stazione pensata quasi come completamente ipogea, per la quale il suolo di copertura (nel progetto del grande maestro destinato all'atterraggio degli aero–taxi) diventa l'unico mezzo di rivelarsi all'esterno.
Tale tema presuppone la presenza di uno spazio pubblico –nelle forme delle piazze interne, dei percorsi di attraversamento, di ambiti esplicitamente dedicati a funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie– frazionato in orizzontale e verticale di cui riesce oltremodo difficile dare una rappresentazione sintetica.

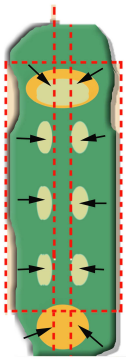
Montecarlo – Gare TGV de Monaco, Duthuilleul, Etienne Tricaud, Claris progetto del 1993, realizzazione 1995 –1999

E1 – L'ampliamento della stazione espresso attraverso la modellazione del suolo, come "quinta facciata".



Stoccarda Hauptbahnof, progetto di ampliamento, Von Gerkan, Kalen & Partner, 1997

E2– La stazione come edificio giardino

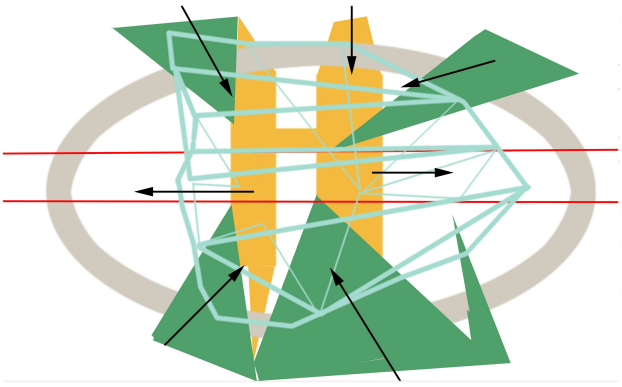


La stazione si dissolve, si scioglie nella città, per mimetizzarsi in uno spazio "aperto": la stazione svanisce dalla città per diventare un edificio giardino. Essa è dunque configurata al di sotto del suo piano di copertura come edificio ipogeo, a sua volta lineare (improntato all'idea del percorso), separato dalla città, in questo modo ricordando le realizzazioni delle *subways* più che quelle delle stazioni ferroviarie.

Stazione di Firenze, proposta FOA Foreign Office Architects

Stazione di Firenze, proposta Ricci Spaini

E3 – Topografia, ibridazione dell'involucro edilizio con il suolo



Quando interagisce col territorio, la stazione cattura del territorio stesso la capacità delle sue superfici di modellarsi: attraverso curve di livello, modulazioni, increspature, corrugazioni, confrontandosi con esso a livello tettonico.
Questa categoria di stazione riflette un nuovo modo di affrontare il problema inerente la disciplina del progetto urbano, dell'inserimento dell'edificio nel contesto

attraverso l'uso del concetto di "topografia". Nel caso si tratti di nodi di interscambio che ricadono nel territorio, la "dimensione topografica"appare motivata dall'esigenza di una interazione del progetto alla scala territoriale, accompagnandosi ad un tipo di ricerca strutturale, di forme innovative e grandi "luci". Di fatto questo tipo di ricerca, come si è già sottolineato, non si propone effettivamente il recupero e l'interpretazione della natura specifica del luogo. Il tema è quello infatti della compromissione della "figura" con lo "sfondo", del compromesso tra interpretazione del genius loci e sopraffazione dell'oggetto.

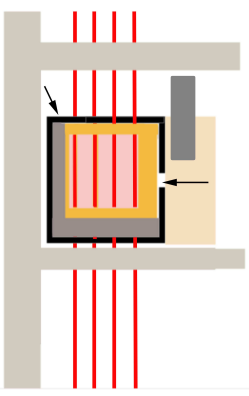
Stazione di Napoli Afragola, proposta Peter Eisenmann

Stazione Porta ad Afragola, proposta Dominique Perrault

F. Nuove tipologie, il cui totale distacco da elementi tipologici propri del patrimonio "storico" della città e dell'architettura, si motiva in relazione ad un concetto di città intesa come circuito reticolare o alla scelta di privilegiare un registro estetico come motore generativo della forma.

Questa classe comprende modelli di stazioni non riconducibili ad elementi tipologici, a materiali architettonici ed urbani propri della storia della città, ma che si riferiscono ad un nuovo concetto di città e di territorio intesa come circuito reticolare materiale e immateriale di flussi, determinando un distacco totale dalle tipologie tradizionali.
Si tratta di esempi in cui si attua uno stravolgimento così marcato degli elementi utilizzati in ordine all'esigenza di produrre un'"immagine" nuova che rifletta i temi, radicati nella cultura di massa del vivere contemporaneo, che un simile concetto di città presuppone, al punto da poter parlare di invenzione di una nuova tipologia (così come nell'intenzione, d'altronde spesso dichiarata o sottesa dal registro poetico adottato dai progettisti stessi). Si ricerca una relazione con il contesto che non passa attraverso il riconoscimento e l'accettazione delle regole in esso implicite (assumendole come principi di costruzione del progetto).

F1 – Stazione cittadella



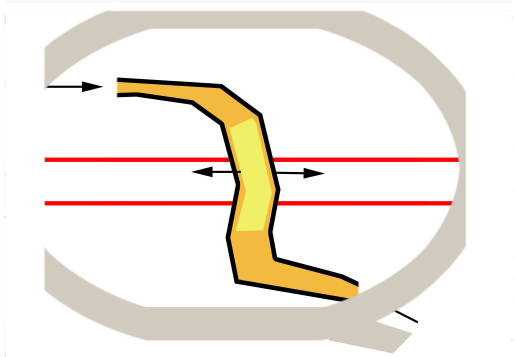
Si tratta di realizzazioni che esprimono una relazione forte rispetto alle sole reti della città rapportandosi per contro al costruito in modo totalmente introverso, non solo catalizzando al proprio interno funzioni di tutti i tipi, ma chiudendosi alla città in un contenitore impenetrabile che recepisce le

caratteristiche atopiche, a–relazionali proprie di alcune grandi strutture commerciali.
La stazione accetta punti di contatto con la città in modo discontinuo. Essa si relaziona con le reti infrastrutturali che dominano lo spazio aperto, esprimendo un concetto di città reticolare costruita per oggetti isolati che non ritengono le "regole" di costruzione delle parti di città in cui sono inserite. La stazione si pone come un edificio che non ricerca legami forti o ha un "indole" tracotante nei confronti delle parti della città nelle quali si inscrive.

Saragozza, Zaragoza Delicias, Carlos Ferrater, realizzata tra il 2001 e il 2003

F2 – La rappresentazione della fluidità come segno nella città e nel territorio



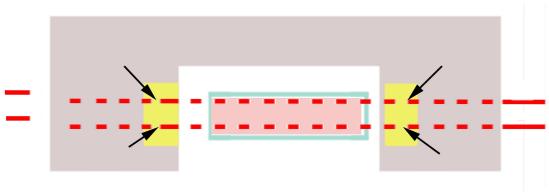


La stazione non ricerca un'interazione con il paesaggio e con la città, ma prende piede da un'idea astratta, legata al movimento, alla fluidità, al senso dello scorrere e del percorrere che generalmente si associa al viaggio in treno, particolarmente a quello dell'alta velocità. Non solo viene messa da parte totalmente la possibile natura "fondativa" del progetto di paesaggio, ma anche qualsiasi ispirazione di natura formale in esso cercato.

Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Zaha Hadid

Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Efisio Pitzalis
Stazione di Firenze, proposta Zaha Hadid
Stazione di Torino, proposta Lisandro Gambogi

F3 –Stazione versus aeroporto

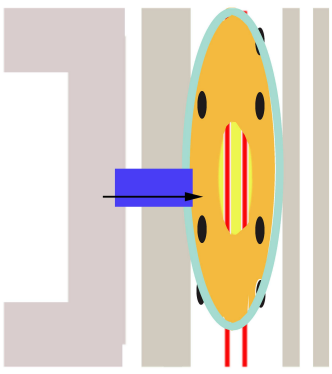


La stazione non cerca un confronto con i contesto né alla scala planimetrica dei tracciati e delle reti, né da un punto di vista topografico, né tanto meno da un punto di vista spaziale, ma si riferisce al mondo chiuso e introverso della cittadella aeroportuale di cui mutua il carattere ipertecnologico. Il progetto della stazione è interno a quello dell'aeroporto ed è risolto soprattutto attraverso un'impostazione planimetrica chiara e decisa rispetto agli assi strutturanti l'aerostazione, nei confronti della quale presenta un elevato grado di interazione. Al contrario, nei confronti del paesaggio, tale dimensione di interazione e di interpretazione dei luoghi è totalmente negata. L'involucro edilizio di queste stazioni praticamente si annulla in quanto trattato come un interno dell'aeroporto stesso. Si determina un rapporto nuovo nella concezione dello spazio pubblico interno ed esterno, con l'annullamento delle dimensioni tratteggiate precedentemente – di introiezione della città come strumento di configurazione tipologica della stazione e di "annullamento" nella città, negli spazi interni della stazione –, con la ricezione di una dimensione tipologica nel trattamento degli spazi pubblici "atopica" propria degli aeroporti. La hall, come risultante degli assi planimetrici che definiscono il progetto continua ad essere lo spazio qualificante e strutturante la stazione.

Roissy – Gare TGV Roissy–Charles–De–Gaulle, Paul Andreu, Duthuilleul, Maillard, Etienne Tricaud, Peter Rice (strutturista), progetto 1989, realizzazione 1991–1994

Stazione ICE dell'aeroporto Colonia– Bonn, Helmut Jahn, Murphy Jahn, 2003

F4– Stazione versus aeroporto



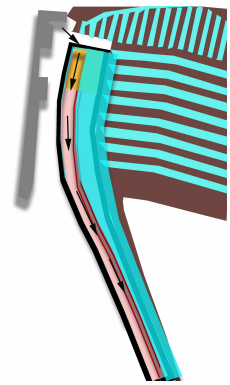
La stazione è indipendente dall'aeroporto e collegato ad esso attraverso percorsi e esterni e passerelle aeree. La sua configurazione tipologica non prende piede in alcun modo dell'interpretazione dei luoghi in cui si inserisce, né ha alcuna aspirazione fondativa nei confronti del

territorio, ma esprime una relazione planimetrica forte solo nei confronti del sistema delle reti di cui esprime il "discretizzarsi", materializzando, in alcuni casi, una estetica high–tech ispirata ai caratteri della fluidità – che trova una giustificazione nella provvisorietà ed espandibilità del programma funzionale, nell'indeterminazione dei programmi di localizzazione delle attività e delle previsioni di utilizzo della stazione, così ben radicati nei temi del "vivere contemporaneo".

Francoforte – Stazione ICE dell'aeroporto *Frankfurt am Main*, Bothe–Richter–Teherani (BRT)

Lione – Gare TGV Lyon–Saint–Exupéry, Santiago Calatrava, concorso e progetto 1989, realizzazione 1990–1994

F5 – Stazione urbana versus aeroporto



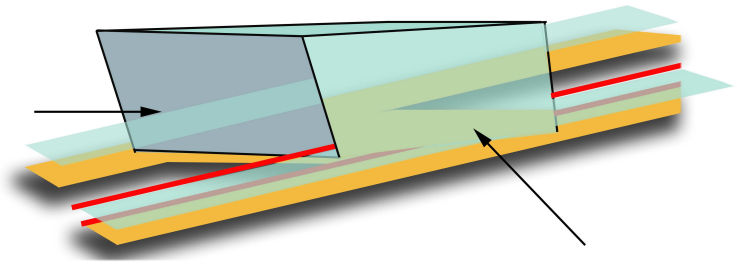
Il riferimento alla strutturazione interna e al mondo formale delle strutture aeroportuali è assunto da stazioni che si trovano all'interno della città, significativamente decretando un avvicinamento della tipologia della stazione a quella dell'aeroporto, con un'irrimediabile perdita dei valori urbani dell'edificio stazione.

Londra – Waterloo International Station, Nicolas Grimshaw & Partners, Neven Sidor, progetto 1988, realizzazione 1990–93

G. Nuove tipologie che rispondono ad un'esigenza di infrastrutturazione del territorio.

La stazione, polo di interscambio nel territorio, si modifica tipologicamente per rispondere a sollecitazioni che le provengono dal suo relazionarsi al territorio e non più alla città.
La stazione non si "riferisce" più ad altre architetture, come avviene per gli esempi di stazioni ricadenti all'interno della città, dunque ricerca le sue "logiche" di relazione nel territorio, cosa da cui scaturisce, nella determinazione tipologica degli esempi, un maggior prevalere delle modalità di relazione e connessioni con le reti.

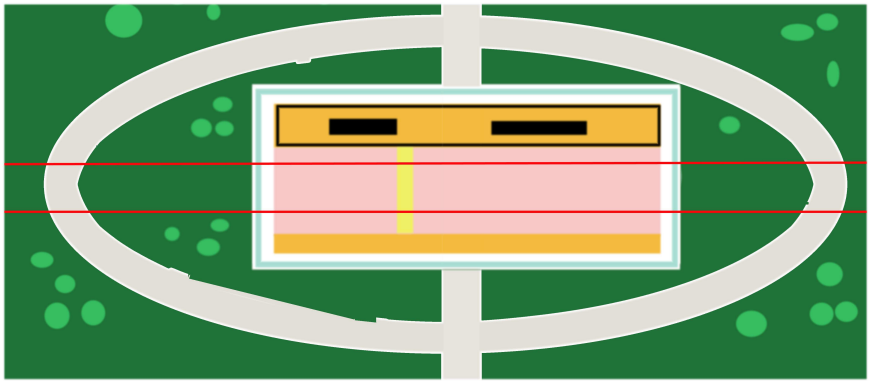
G1 Segnali e riferimenti alla scala del territorio



La stazione “ambisce” ad un confronto con il territorio al suo livello “scalare”, attraverso strutture monolitiche e compatte, in grado di creare segnali di orientamento e di direzione alla scala della vasta spazialità del paesaggio, all’interno del quale si istituiscono relazioni visive, privilegiando determinati punti di riferimento assunti come generatori del progetto ad un livello altamente monumentale.
La stazione è una struttura dalle grosse dimensioni che si impone decisamente nel paesaggio: è circondata da un sistema di viabilità che la “esclude” – pur connettendola efficacemente – dal territorio, che la fa emergere come polo isolato, all’interno delle reti infrastrutturali che disegnano il territorio. Questo “tipo” di stazione ricerca un dialogo con il paesaggio al livello della strutturazione volumetrica, spaziale e non già al livello del disegno delle reti che la servono, o della modulazione in continuità delle sue superfici presentandosi come un fuori scala monolitico, dalle volumetrie decise, che vuole manifestare la sua presenza nel paesaggio confrontandosi con esso alla sua scala dimensionale, che non esprime una volontà fondativa se non attraverso un segnale di orientamento e di riferimento nel territorio.

Stazione Porta ad Afragola, proposta KRAAS Arkitekter

G2 Strutture integrate nel paesaggio, disegno del suolo



La stazione propone un dialogo con il paesaggio al livello della strutturazione volumetrica, spaziale, attraverso la ricerca di soluzioni tipologiche inedite in grado di esprimere la scala dell’intervento coniugate alla ricerca di un corretto inserimento in ambito paesaggistico.
In questi casi la dimensione appare più contenuta, tesa a mediare l’anonimia, la scarsa consistenza in genere propria delle stazioni suburbane e la monumentalità

richiesta invece ad un intervento destinato ad incidere nel tessuto cittadino, con composizioni anche molto innovative che traggono ispirazione non più da materiali tratti dal vocabolario tipologico dell'architettura della stazione urbana e della città quanto piuttosto da quella delle strutture all'aperto come le pensiline, recependo di queste alcuni elementi, che, ingigantiti ed esaltati, assumono autonomia formale.
Il dialogo con il paesaggio e la mitigazione della dimensione artificiale dell'intervento avvengono attraverso la modellazione del suolo circostante.

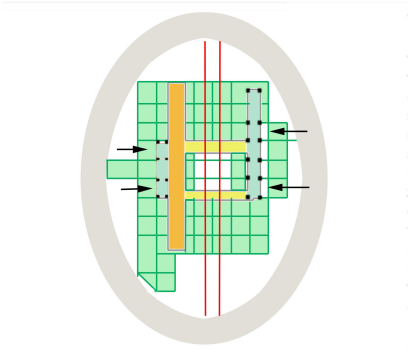
La stazione è dunque un nodo, polo di interscambio in un territorio prevalentemente rurale in cui irrompe con una dimensione di forte artificialità di cui si cerca la "mitigazione". È una struttura circondata da un sistema di viabilità che la "esclude" – pur connettendola efficacemente – dal territorio, facendola emergere come polo isolato, all'interno delle reti infrastrutturali che disegnano il territorio. Si ricerca l'integrazione dell'edificio attraverso opportuni scavi di terra e trattamento degli intorni della stazione a verde e giardini.
Si ricerca l'armonizzazione dell'edificio nel contesto attraverso la ripresa dell'andamento dei declivi delle aree limitrofe, attraverso opportuni scavi di terra e di un progetto delle aree verdi coerente con la destinazione agricola delle aree contigue, con l'uso di materiali naturali in armonia con il paesaggio circostante. In questi progetti emerge, nel disegno delle trame arboree, nella disposizione dei percorsi che con esse interagiscono, nella strutturazione degli scavi delle linee del ferro, opportunamente mimetizzati o divenuti disegno del suolo tramite opportuni movimenti di terra, e nel tracciato di tutte le interconnessioni viarie armonicamente disegnate, una tensione alla misura e al rigore gerarchico che esprime un atteggiamento progettuale di appropriazione del "suolo" che diventa anticipatorio delle future realizzazioni

Aix–en–Provence – TGV « Arbois », Duthilleul, Tricaud, Bajard, ed Agences de gares – AREP, 1992–2001

Avignon – TGV Avignon La Courtine, Duthilleul, Tricaud, Bajard, ed Agences de gares – AREP, 1992–2001

Valence, Valence Rhône Alpes Sud, Drôme, – Stazione TGV, Duthilleul, Tricaud, Bajard, ed Agences de gares – AREP, 1992–2001

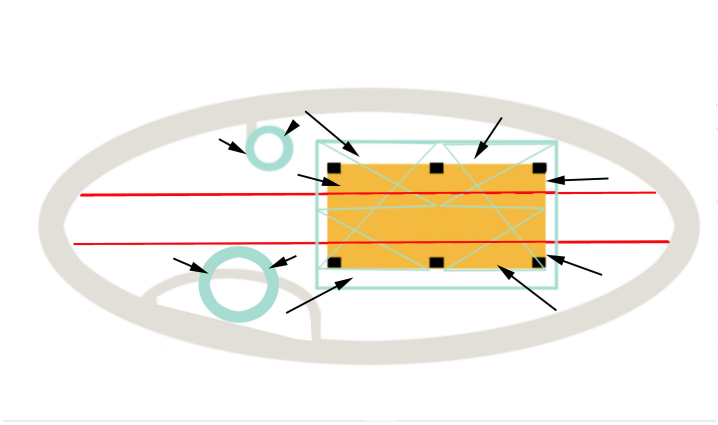
G3 Interpretazione della matrice ordinativa del territorio



Oppure la stazione ricerca una relazione con il territorio che si esprime nella proposizione rivisitata delle sue trame, dei suoi orientamenti, delle sue parcellizzazioni, dei tracciati, delle parcellizzazioni, insomma del complesso delle sue modalità insediative, dell'ordine complessivamente sovrintendente la strutturazione dei suoli.
Il progetto allora si ritrae in una configurazione minimale, ben lontana dalla grande scala di progetti di stazioni che, viceversa, ambiscono ad un confronto alla scala del paesaggio; si divide in una serie di edifici (articolato in una struttura a ponte) variamente collegati, secondo un disegno che privilegia appunto la rispondenza ad un bisogno di ordine e di misura, ritrovato nei tracciati e nelle parcellizzazioni del verde circostante.

Stazione Porta ad Afragola, proposta MSGSS– Diaz Del Bo y Asociados
Stazione Porta ad Afragola, proposta Giovanni Di Domenico

G4 Oggetti di design nel paesaggio

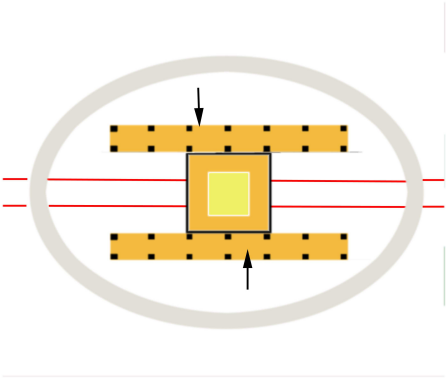


Il territorio con i suoi "segni" viene interpretato attraverso la riproposizione "iconica" degli elementi considerati depositari della sua identità, di cui non si trattiene però la vera natura, il vero contenuto, dando luogo ad un operazione astratta, intellettuale, che si inserisce in una prospettiva teorica che sostiene fortemente le capacità comunicative dell'architettura, all'interno della società di massa, secondo un'estetica giocosa e dichiaratamente irriverente nei confronti del patrimonio tipologico "storico" ereditato.
La stazione esprime un modo astratto d'interpretazione del luogo, del paesaggio, frutto di una raffinata operazione intellettuale, che da esito ad un progetto di "design". Nel territorio sono rintracciati elementi rivelatori della sua identità stratificata che, estrapolati, vengono riproposti come segni astratti, icone di quel territorio. Questa opzione progettuale, benché astrattamente si dichiari interessata ad un recupero dei valori identitari del luogo, e desiderosa di porre rimedio alla casualità del territorio, rinuncia di fatto, per la sua astrattezza e per le velleità

comunicative, ad una relazione seriamente propositiva (costruttiva) nei confronti dello stesso.

Stazione Porta, proposta Koolhaas

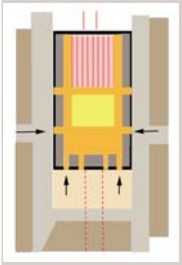
G5 Strutture introverse nel paesaggio



L'interpretazione del luogo alla sua scala territoriale avviene attraverso la scelta di una dimensione imponente e di segni planimetrici forti, ma, allo stesso tempo, fortemente introversi. Il progetto si riferisce a strutture archetipiche consolidate e a "materiali" consolidati del patrimonio infrastrutturale e formale ereditato, passati al vaglio di un'operazione di forte rarefazione e astrazione formali.

Il progetto trattiene più marcatamente caratteristiche proprie di tipologie storicamente ereditate di cui però si tradisce la vera natura (in merito alle modalità di relazione, di connessione con le "parti di città" in cui si inscrivono). Infatti questi tipi di stazioni, aperti su un paesaggio diverso da quello urbano, finiscono con il risultare profondamente introverse e chiuse nei confronti del contesto, in questo modo dichiarando la propria estraneità ad un territorio di cui sembrano denunciare la difficoltà di comprensione.

Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Snozzi
Stazione Porta Napoli Afragola, proposta Ferlenga



A1– Rivisitazione del modello di stazione di testa

Nome della stazione	SANTA JUSTA
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Siviglia, in una zona periferica non ancora urbanizzata
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	1987–1991
Progettisti	Antonio Cruz e Antonio Ortis
Categoria dell'intervento	Di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

La stazione, nata per servire le prime nuove linee dell'alta velocità, che attualmente legano in meno di tre ore Siviglia a Madrid, viene costruita in occasione dell'Esposizione internazionale del 1992, in sostituzione della vecchia stazione destinata a centro per esposizioni. L'interramento dei binari ha consentito di liberare una vasta area prima segnata dalla frattura indotta dal passaggio delle linee ferrate, facendo riguadagnare alla città il rapporto, prima negato, con il fiume Guadalquivir.
Viene concepita come elemento catalizzatore e attrattore per lo sviluppo urbano dell'area e come elemento di mediazione e ricucitura tra un'area della città storica (i quartieri di San Vincente, El Arenal, Santa Cruz, San Bartolome), densa e fittamente urbanizzata e il quartiere creato negli anni '50, costituito da imponenti edifici commerciali, case a schiera o in linea. La sequenza di spazi diviene il fulcro della riqualificazione e dello sviluppo delle aree urbane circostanti. La nuova stazione sta diventando il fattore scatenante della riconversione di tutta la zona, attualmente abbandonata, in un'area di intensa attività urbana. Questo processo sarà favorito anche dai raccordi in costruzione sul nuovo tracciato ferroviario, che uniranno parti di città contigue ma non comunicanti.
Per un'analisi approfondita del tema si rinvia al Capitolo IV del presente lavoro.

Presenza di altri sistemi di trasporto
Pedonale, automobilistico, ferroviario (treni AVE verso Madrid, treni regionali verso Cardiz).

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Parcheggio, sale di attesa, spazi commerciali e per il ristoro.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La risistemazione dell'area ha portato alla costruzione di un edificio perimetrale che, oltre a fornire adeguati allineamenti alle strade esistenti e di progetto, delimita un grande spazio, che accoglie l'edificio della stazione, e che è attraversata trasversalmente da due cavalcavia che scavalcano il piano dedicato al transito dei treni.
Improntata ad un marcato orizzontalismo, memore della tipologia delle prime stazioni novecentesche razionaliste, la stazione di Santa Justa si configura come un'architettura urbana in grado di fornire un contesto percettivamente omogeneo e di esprimere valori monumentali che si misurano con asciuttezza con la scala della città.
Analogamente alle grandi stazioni di testa di fine Ottocento, gli spazi di questo edificio definiscono diversi ambiti differenziati posti in successione e dedicati a funzioni diverse.
L'imponente spazio coperto dal profilo aggettante e curvilineo della pensilina di ingresso dà accesso – attraverso due gallerie circondate da aree per la vendita ed il ristoro – al grandioso atrio per gli arrivi e per le partenze, elegante e luminoso parallelepipedo dalle dimensioni imponenti, segnato da una grande sobrietà compositiva.
Poste trasversalmente rispetto a questo spazio, vi sono due ali laterali che ospitano altri servizi pubblici e, ai piani superiori, uffici amministrativi.
Dal grande salone delle partenze si accede ad una terza area che, occupata unicamente da lunghe scale mobili, unisce ancora le due ali laterali e fa da filtro tra il salone stesso e l'area di accesso alle banchine dei treni, creando, attraverso il dislivello tra le due quote, la modulazione della luce naturale, il gioco delle coperture prima piane e poi inclinate, una progressione dello spazio ritmicamente scandita. La luce naturale, penetrando in maniere differenti, rafforza la sequenza di questi spazi. Vicino alla grande hall, la copertura si solleva, illuminando dall'alto l'interno, così da dare la sensazione del movimento in contrasto con la sensazione statica data dalla forma prismatica della hall.
Le sei navate che ospitano i marciapiedi di accesso ai treni sono unite in questo unico grande spazio alto e trasversale, creando la comunicazione con la hall dei passeggeri e con la pensilina dell'entrata.
La semplicità del disegno è affiancata dalla modestia del materiale di finitura della facciata,

il mattone, usato non solo per le murature esterne ma anche in parte per quelle interne, accostato al cemento a vista delle pensiline e alle lamiere di copertura.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

La permeabilità graduale della stazione è garantita dal lento succedersi dei diversi spazi, i primi dei quali hanno un carattere marcatamente di filtro: la pensilina, e, di seguito, i varchi degli ingressi, che creano un restringimento e poi un allargamento del campo prospettico. La sala principale, la hall, conserva la sua originaria caratteristica di grande piazza, luogo di transito e di sosta. Una grossa enfatizzazione viene invece attribuita allo spazio di comunicazione tra questa e la galleria dei passeggeri posta alla quota inferiore. Tale area di collegamento, interamente occupata dalle rampe, caratterizzata peculiarmente dal gioco delle coperture, segna marcatamente il passaggio alla dimensione ferroviaria del moto.

Esterno

Il perimetro dell'area della stazione disegna un isolato compatto e ben delimitato all'interno di una vasta area libera, suggerendo un futuro disegno della città per isolati occupati da blocchi edilizi, che definiscono la trama viaria attraverso un rapporto di diretta e mutua relazione, dunque attraverso "materiali urbani" propri della tradizione, e utilizzati secondo una delle tecniche compositive consolidate della città. Gli edifici multifunzionali che cingono l'area circoscrivono uno spazio che recupera il senso dell'ottocentesco piazzale della stazione, ma in cui è pure sensibilmente accentuato il senso di ingresso ad un'area dalle caratteristiche particolari. Tali edifici, che rimandano significativamente all'idea del "recinto", sono infatti ritmati, con un interessante gioco di alternanze tra pieni e vuoti, da una serie di aperture che sembrano altrettante "porte della città". Queste hanno la funzione di mettere in collegamento il piazzale della stazione con l'area esterna ancora da edificare, quasi suggerendo simbolicamente il valore fondativo dell'architettura ferroviaria.

Altre annotazioni

La stazione, circondata da una serie di edifici destinati a funzioni terziarie, definisce nell'insieme un intero isolato, presentandosi come una stazione di testa, anche se, di fatto, parte dei binari della linea dell'alta velocità transitano sotto di essa nel sottosuolo. La proposizione degli edifici lungo il perimetro dell'area di fatto rende la costruzione della stazione l'occasione per la "fondazione" del nuovo

nucleo di una futura urbanizzazione.
Il fatto che la stazione costituisca uno dei pochi esempi di un recupero tipologico quasi integrale del modello delle stazioni ottocentesche e primo–novecentesche consente – senza privare la stazione delle caratteristiche funzionali di un moderno nodo di interscambio per l'alta velocità – di riproporre, in un'area dalle problematiche delicate, un impianto compatto, e di realizzare, attraverso l'occupazione dell'intero isolato, un contesto percettivamente omogeneo. Da ciò la stazione acquisisce le caratteristiche di una monumentalità non astratta, ma, anzi, in forte dialogo con le parti di città con cui si trova ad interagire.

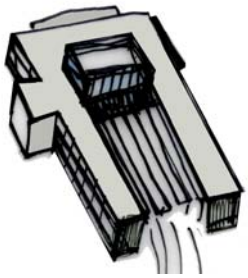
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

Riproposizione di un modello tipologico già collaudato nella storia dell'architettura ferroviaria.
Suggerisce una futura composizione della città attraverso materiali urbani propri della tradizione compositiva della città primo–novecentesca.

Riferimento tipologico/Modello

Modello di stazione primo novecentesca.



Stazione primonovecentesca



Interno della stazione di Santa Maria Novella, Firenze

L'idea del recinto. La stazione è circondata da un edificio perimetrale che ne rafforza il carattere urbano, configurandola come un elemento di generazione dello spazio in un dimensione fortemente fondativa. L'idea del recinto (che qui assume

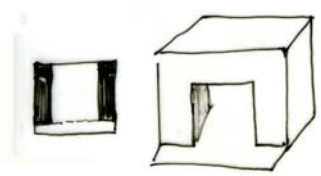


La torre

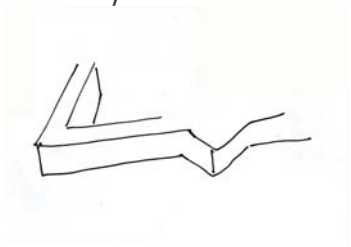


Mario Bellini, "Cittanova"

spessore divenendo non solo muro, ma edificazione) serve qui nella sua valenza originaria di mezzo e strategia di "appropriazione" e costruzione di un'area attraverso l'atto della sua perimetrazione, che, se da un lato accentua il carattere di eccezionalità del luogo racchiuso, dall'altro detta le regole per la costruzione successiva dello spazio escluso. E così, l'elemento della torre, che fa parte dell'edificazione perimetrale esterna, quasi sottolinea simbolicamente l'idea antica della murazione, racchiusa nell'idea stessa del recinto, che si apre alla città attraverso una serie di passaggi, memori, si direbbe, del ruolo delle antiche porte urbane.

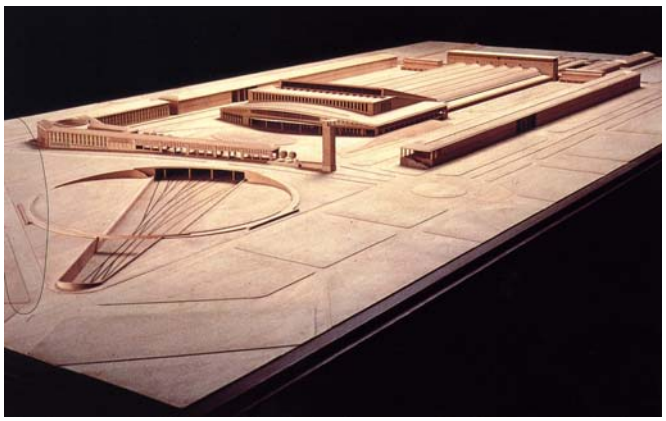


La porta urbana



Il recinto

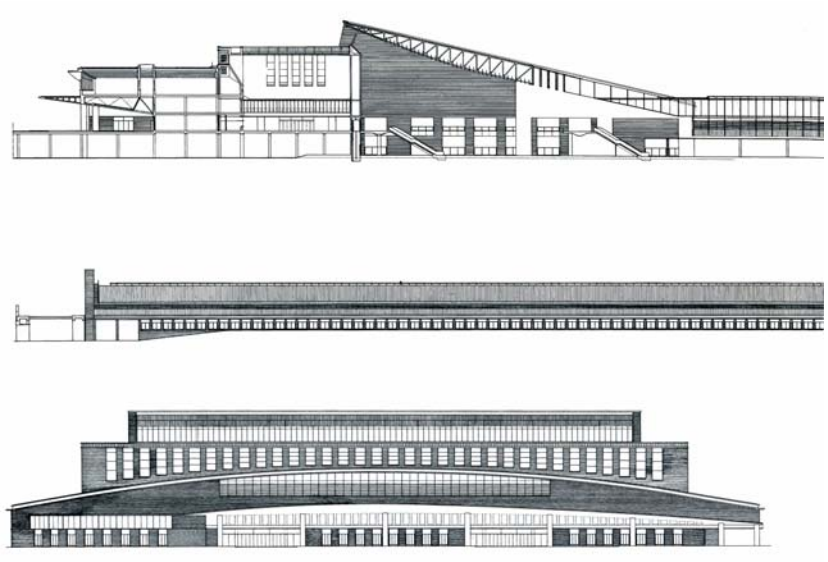
Immagini



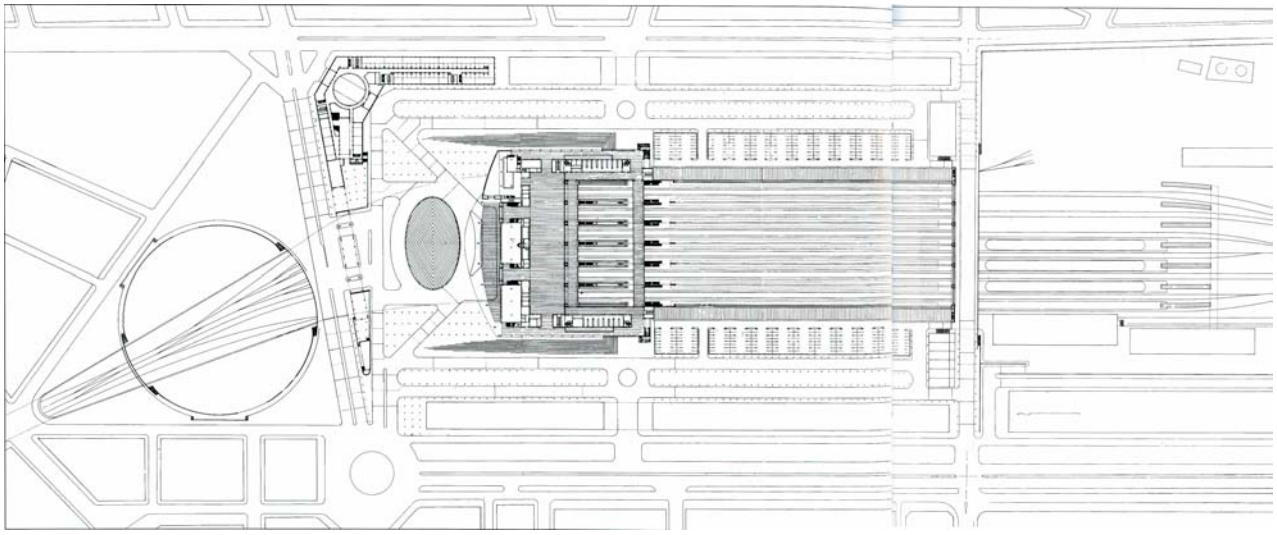
Il plastico della stazione con gli edifici che definiscono il "recinto"



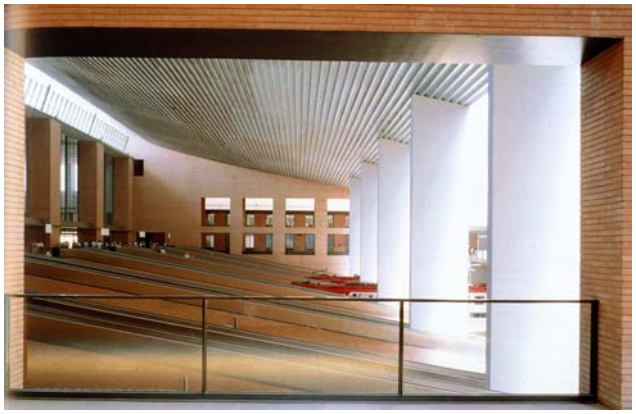
La stazione



Sezione longitudinale e prospetti



La pianta al livello stradale



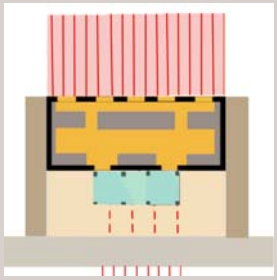
Lo spazio di connessione tra la hall e le banchine



La luminosa hall della stazione, memore della grande tradizione ferroviaria italiana

Bibliografia

"Casabella", n. 583, 1991.
"The Architectural Review", n. 1144, 1992.
"Architectural Record", n. 8, 1992.
"Abitare", n. 313, dicembre 1992.
"ArQ13", Napoli, Electa, 1994, numero monografico sul tema: *La stazione ferroviaria. Verso un nuovo modello d'uso.*
C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001
M. THORNE, *Modern Trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001
A. FERRARINI, *Stazioni. Dalla Gare de l'est alla Penn station*, Milano, Electa, 2004



A2 –Rivisitazione del modello di stazione di transito

Nome della stazione	Kassel Bahnhof Wilelmshöhe
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Kassel– Wilelmshöhe, Germania
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Concorso 1982–85 (A. Brandt, Y. Asisi, G. Signorini), secondo progetto 1986–1987, realizzazione 1987–1991
Progettisti	A. Brandt, R. Böttcher, A. Schuck
Esito di un concorso	sì
Categoria dell'intervento	Nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

L'ampliamento della rete ferroviaria, frutto del grande fermento culturale legato in Germania alla rinascita delle più importanti stazioni esistenti, costrinse all'abbandono della vecchia stazione di testa, inutilizzabile per le nuove linee ad alta velocità, rendendo necessaria la costruzione di questa nuovo nodo, che aveva allo stesso tempo l'importante compito di ricucire due parti di città rimaste separate per l'effetto barriera creato dal passaggio delle linee del ferro.

La stazione viene collocata in un'area ai limiti del centro storico all'incrocio fra un lunghissimo viale alberato, la Wilhelmshöhe Allee, di epoca barocca, che collega la città bassa al castello e al suo vasto parco ed il tracciato ferroviario.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Tram, autobus.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Spazi commerciali e per il ristoro (in proporzioni minime).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione si struttura come un lungo edificio ponte a due piani lungo 200 metri e largo solo 7.50 metri, che ospita gli spazi di accesso (la biglietteria con l'area per i passeggeri, nonché gli spazi commerciali ed un ristorante), aprendosi all'esterno, verso la città, attraverso il porticato di un'ampia piazza. Coperta in parte da una sorta di sala ipostila, specie di loggia urbana affacciata sull'asse storico, essa ospita la connessione di vari sistemi di trasporto ed i servizi necessari al loro funzionamento, sviluppando il passaggio dalla condizione urbana a quella del viaggiatore.

L'interno della stazione si compone essenzialmente di due ambiti distinti: una hall, estesa per la lunghezza dell'edificio, la cui proiezione lineare è scandita ritmicamente dall'ingombro plastico dei volumetti ospitanti le diverse funzioni, che fungono da ulteriore filtro anche nell'area d'ingresso; una galleria, concepita come uno stretto *passage*, che funge da area di accesso per le banchine poste al livello inferiore.



Posizione della stazione nella città

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Esterno

La stazione si sviluppa attraverso il succedersi graduale di diversi ambiti individualmente definiti, che hanno la funzione di segnare il passaggio sequenziale dagli ambiti urbani a quelli dedicati al viaggio. Dall'area esterna coperta (e illuminata dall'alto attraverso lucernai) della grande sala ipostila – che ricorda gli antichi spazi deputati al mercato – si passa a quella del porticato. La sua struttura in acciaio a vista definisce quindi un'area

Interno

L'interno dell'edificio, coperto da una volta ribassata, presenta lo stesso trattamento di finitura delle superfici in mattoni degli esterni. Gli elementi tipologici rimandano per analogia ad altrettanti luoghi significativamente

di filtro tra la piazza e l'interno dell'edificio, composto in diretta continuità – per caratteristiche e tipologie degli spazi, materiali, finiture – con gli ambiti esterni.
La stazione è composta attraverso tipologie che hanno un riferimento tipologico e iconico all'architettura della città, oltre che alla vera e propria architettura della stazione, quasi a scapito della sua riconoscibilità. Come nella tradizione della stazione ottocentesca, si tende al mascheramento dell'edificio ferroviario dietro le apparenze di un palazzo di città.

urbani, come le borse, i *passages*, le gallerie, i mercati di fine ottocento e primo novecento. L'interno della stazione si presenta come la trasposizione rivisitata di un "interno" della città e della stazione ottocentesca, del cui tema, sembrerebbe, vuole essere un'interpretazione.

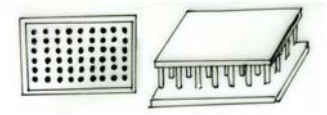
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

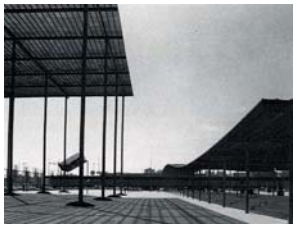
Articolazione di spazi e di modelli tipologici storicamente "codificati".

Riferimento tipologico/Modello

Il mercato coperto, la sala ipostila. Come nella piazza Sants di Barcellona, la sala ipostila destinata a proteggere la *gare routière* degli autobus, è uno spazio pubblico definito attraverso il recinto immateriale creato dai pilastri.



La sala ipostila
Il mercato coperto



Piazza Sants, a Barcellona

Il *passage*



Passage



Stazione di Stoccarda, Bonatz e Scholer.

ll porticato



Porticato

La stazione centrale di transito della città di medie dimensioni

L'uso di questo modello tipologico si evince nella disposizione del fabbricato viaggiatori disposto come una quinta bassa, come fondale allo spazio urbano del piazzale. In realtà in questo caso i binari non scorrono paralleli al fabbricato viaggiatori, ma hanno rispetto ad esso uno sviluppo ortogonale, per cui la stazione si configura come un ponte sulle reti ferroviarie. Ciò nonostante, la relazione attivata dal fabbricato con lo spazio pubblico è proprio quella tradizionale della stazione di transito della città di medie dimensioni, in cui la stazione con le sue pertinenze definisce il fondale di uno spazio chiuso e raccolto, di un "piazzale" dalle proporzioni misurate definito dagli edifici ferroviari stessi, e interconnesso attraverso grossi viali al resto della città.



Stazione di transito

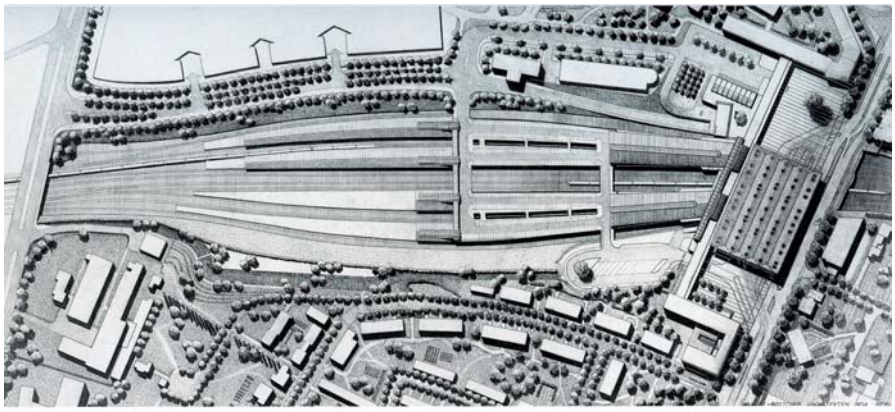


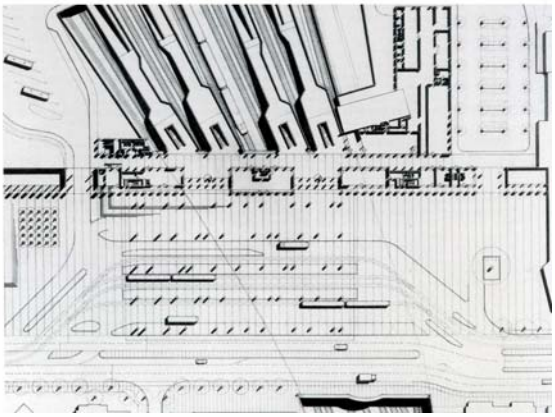
Stazione di transito di Montecatini, Angiolo Mazzoni



Stazione di transito di Foggia, Roberto Narducci, 1951

Immagini





Planimetria generale e pianta alla quota stradale



La "galleria" interna



Prospetto

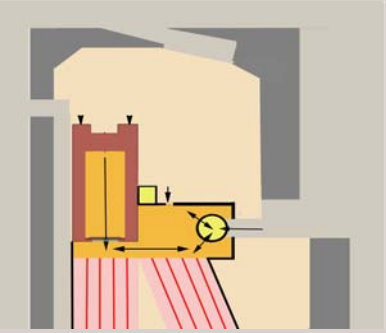


L'area esterna con la sala "ipostila" della

stazione autobus

Bibliografia

”Baumeister”, n. 3, 1980.
“Domus”, n. 640, 1983.
“Abitare”, n. 313, 1992.
“Casabella”, n. 536, 1987.
“Casabella”, n. 593, 1992.
“Domus Dossier”, n. 4, 1996, numero monografico *Alta velocità. Treni e stazioni*.



B1– La stazione storica e i tipi dell'architettura della città come "materiali" di costruzione della struttura formale dell'ampliamento.

Nome della stazione	ATOCHA
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Madrid, sulla circonvallazione attorno al centro, vicino al Prado
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	1987
Progettisti	José Rafael Moneo Vallés
Esito di un concorso o meno	sì
Categoria dell'intervento	Intervento di ampliamento/rinnovamento

Il livello e le diverse scale di progetto

<<La decisione del Ministero dei Trasporti spagnolo di quadruplicare la capacità della vecchia stazione, insieme a quella del Comune di Madrid di eliminare il sovrappasso automobilistico in Glorieta de Carlos V, congiunti all'interesse del piano urbanistico per la zona sud della città, costituiscono i dati di partenza per la progettazione della nuova stazione di Atocha. Nel 1984 viene bandito il concorso, e lo vince, tra cinque gruppi di architetti e ingegneri, Moneo, al quale viene affidata la redazione del progetto di massima e il controllo del progetto esecutivo, sviluppato direttamente dagli uffici tecnici delle ferrovie dello stato. Lo stesso Moneo era stato incaricato dall'amministrazione in un primo tempo della definizione delle linee generali di sviluppo dell'area, all'interno del Piano. Il progetto si presenta così esclusivamente come un intervento pubblico per uno spazio pubblico: l'edificio della stazione si flette e si adatta al contesto urbano rispetto al quale cerca di istituire delle trasparenze. La nuova stazione è in realtà solo una parte di un più vasto complesso affidato al medesimo architetto, il cui processo progettuale risulta parcellizzato tra soggetti diversi>>. (Balducci).

Presenza di altri sistemi di trasporto

Stazione treni veloci AVE, stazione per treni regionali, stazione degli autobus, metropolitana, parcheggi.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Giardino d'inverno, uffici, piazza pedonale, spazi commerciali.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto per la nuova stazione, situata nel centro di Madrid, a poca distanza dal "Prado", risolve il problema dell'ampliamento della rete e della riorganizzazione del traffico senza alterare la scala della città, ma proponendo una distribuzione delle varie reti di trasporto su più livelli: le linee suburbane in basso, le linee principali ad un piano intermedio, la metro più in alto e la stazione degli autobus al piano terreno. La sequenza degli spazi coperti della stazione si pone come continuazione ideale dell'intorno urbano.

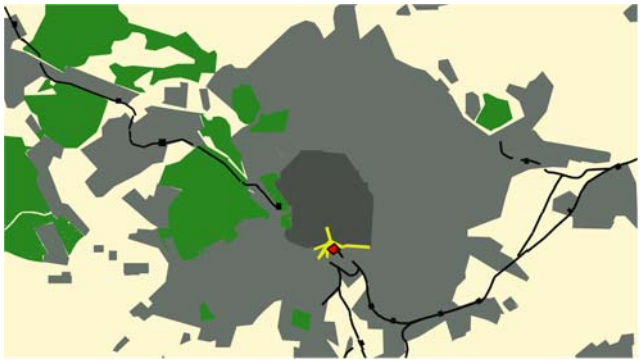
Lo stesso Piano Generale della prima metà degli anni '80 vede nell'ampliamento e nella riqualificazione della stazione storica il motore di un progetto che avrebbe permesso, con la creazione di un nuovo centro, il decongestionamento e lo sviluppo degli spazi metropolitani. Si è trattato infatti di ricostruire un pezzo di città tra il centro e la periferia, reso caotico dal convergere di vari tessuti urbani, vie di comunicazione e terminali ferroviari. L'identità del luogo è data dall'incontrollabile movimento umano che fruisce dei vari spazi. La vecchia stazione di Atocha (Alberto de Palacio) occupa un terrapieno che cela un dislivello di una decina di metri tra il piano stradale e il piano dei binari, e che ha reso a lungo impossibile, nonostante il succedersi di numerose proposte progettuali, il proseguimento della passeggiata.

Il fabbricato ottocentesco (collocato nel punto di confluenza con il tridente, planimetricamente debole, costituito dalla Ronda di Atocha, il Paseo di Santa Maria Cabenza, e il Paseo Delicias), terminando la lunga passeggiata del Paseo del Prado, lasciava dietro di sé un'area <<irrisolta, disordinata ed incerta>> (Mazzoni). Moneo interviene con un progetto che risolve la dinamica urbana e l'articolazione delle problematiche interne al nodo attraverso una complessa e felice articolazione di corpi di fabbrica affiancati all'edificio preesistente, che definiscono una serie di nuovi ambiti urbani.

Il progetto del nuovo complesso parte dalla conservazione del <<dislivello tra il piano stradale e quello della vecchia stazione, creando intorno a questa una piattaforma depressa che valorizza il vecchio edificio isolandolo. La nuova stazione si presenta come un insieme di funzioni urbane facente perno sulla vecchia stazione, recuperata e trasformata in giardino d'inverno con piante tropicali>> (Balducci).

Il nuovo grande complesso appare costituito da una serie di elementi ben distinti: il muro di contenimento, che, attraverso un sistema di percorsi a diverse quote, definisce la piazza sottostante; la rotonda, elemento più alto della stazione, fulcro del progetto; il parcheggio sopra il piano del ferro.
La stazione storica, con la sua grande hall con il tetto curvo in acciaio e vetro, viene conservata come testimonianza della tradizionale architettura delle ferrovie, e destinata a spazi commerciali.
La vecchia stazione può essere considerata l'atrio dell'intero complesso dal quale le grandi scale mobili comunicano ai vari livelli. A sud di essa vi sono le due stazioni delle linee a breve percorrenza e degli autobus, collegate con un insieme di diversi elementi quali la metropolitana, la piazza pedonale, i parcheggi. <<Più che una stazione tradizionale, in cui l'interscambio avviene tra pedone e treno, e in cui il traffico ferroviario assurge ad elemento principale, si deve parlare in questo caso di un sistema di interscambio tra diversi e molteplici tipi di traffico, ugualmente importanti. La vasta zona in pendenza della piazza segna architettonicamente il passaggio dalla città ai binari. La torre dell'orologio che divide le due stazioni sottolinea il carattere pubblico del luogo>> (Balducci).
L'autore lavora dunque per addizione, articolando tra loro nuovi percorsi e spazi pubblici, che hanno i loro fulcri di "condensazione" visiva e articolazione planimetrica in una serie di nuove architetture dalle forme geometriche pure (la rotonda cilindrica, il nuovo <<campanile laico>> (Gasparrini).
L'integrazione col vecchio edificio viene definita attraverso la nuova costruzione seminterrata, deputata ad accogliere le linee regionali e una nuova sala ipostila destinata a quelle nazionali.
Questa nuova costruzione di fatto sposta il baricentro della composizione nel nuovo edificio cilindrico, dal quale si accede ai diversi livelli seminterrati e interrati e al livello della strada, agli autobus e ai parcheggi. Il vero ingresso alla stazione diventa dunque quello laterale, impoverendo di ruolo in termini funzionali il grande spazio dell'antica galleria dei treni, che, splendidamente restaurato, diviene giardino d'inverno e nuovo "salotto" della città.
Un nuovo ambito urbano viene dunque definito lungo il fianco settentrionale della stazione, delimitato da un muro di contenimento e da una rampa (si trova al livello sottostante il piano stradale), e dal volume slanciato del campanile, posto a segnare, con un'operazione di grande eleganza ed asciuttezza compositiva il punto di raccordo tra le due architetture. Qui si esprime infatti <<la dialettica tra architetture e volumi diversi, basata soprattutto sul rapporto tra il grande edificio speciale di primo impianto, l'estensione orizzontale delle ampie sale di servizio che ne costituiscono un organico ampliamento, la rotonda/battistero cerniera del

complesso e il “campanile laico” nel punto di contatto tra le parti preesistenti e quelle in aggiunta, recuperando in chiave contemporanea una tradizione compositiva consolidata nella storia dell’architettura e della città>> (Gasparrini).



Posizione della stazione rispetto alla città

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

La serra proposta come piazza interna e salotto della città. Gli spazi di mediazione, di filtro tra la città e la stazione.

Esterno

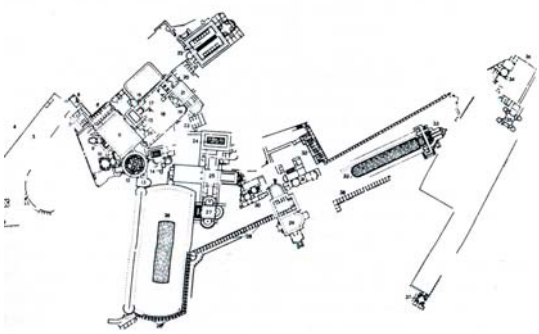
Spazi esterni, nuovi ambiti urbani, piazze, percorrenze, luoghi fortemente caratterizzati che propongono, nella ricchezza e “densità” dell’articolazione complessiva, le dinamiche e i meccanismi spaziali della città storica.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

Per articolazione, addizione e concatenazione di tipi elementari, in una struttura complessa liberamente “distesa” sul sito.

Esempio: i grossi complessi monastici o la villa di Adriano a Tivoli.



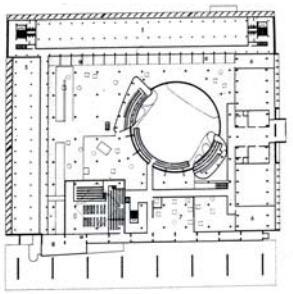
Villa di Adriano a Tivoli.

Riferimento tipologico/Modello

Luoghi archetipici della città: la rotonda, il cui significato spaziale viene esaltato appieno e recuperato come luogo della centralità e della condensazione di tutte le direzioni, dunque come segno di orientamento per i passeggeri. Il tipo della rotonda, che emerge alla scala della città come volume pressocché isolato, è parte in realtà di una composizione più vasta. Questa sembra riproporre il criterio compositivo classico dell'inserimento di uno spazio circolare in uno rettangolare[1] (del dialogo dei due spazi elementari per eccellenza: quello circolare e quello a sviluppo longitudinale), che al livello sotterraneo si fondono, essendo inseriti in uno spazio reso fluido.

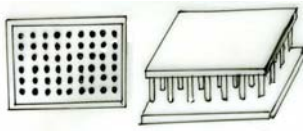


rotonda

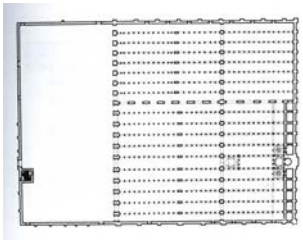


Palazzo delle assemblee di Chandigarh, Le Corbusier

L'aula ipostila, di copertura delle banchine dei treni dell'alta velocità, si riferisce anch'essa ad un tipo consolidato dell'architettura della città.



Sala ipostila



Moschea di Cordoba

La torre, perno compositivo ed elemento di raccordo tra le architetture moderne e le antiche, segnale urbano e simbolo civico (tra l'altro anche proprio della tradizione dell'architettura ferroviaria, si pensi alla stazione di Bonatz e Scholer per Stoccarda).

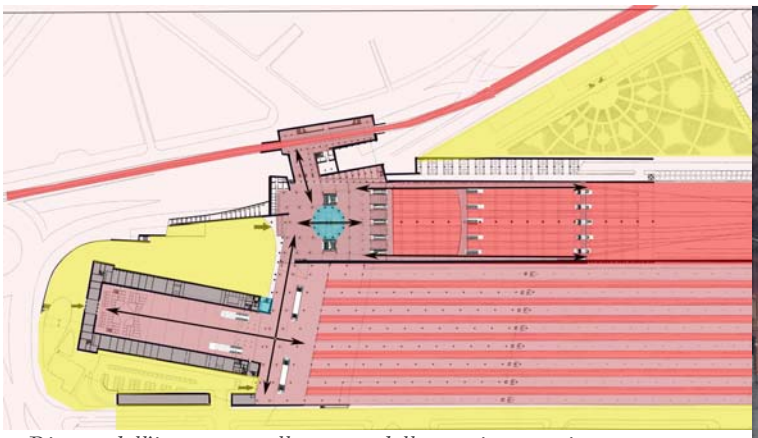


Torre



Edificio della borsa, Berlage

Immagini



Pianta dell'intervento alla quota della stazione storica



La "serra"



La sala ipostila delle banchine dell'alta velocità, veduta dell'area, scorcio (tra esterno ed interno) della rotonda

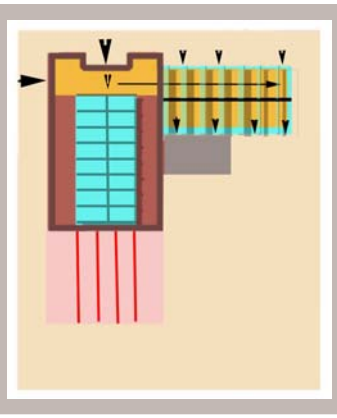


La rotonda

Bibliografia

A. BALDUCCI, *Progetti e innovazione. Esperienze europee*, in A. CLEMENTI,

Infrastrutture e piani Urbanistici, Roma, Fratelli Palombi Editori, 1996.
C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001.
M. THORNE, *Modern trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001.
C. GASPARRINI, *Passeggeri e viaggiatori*, Roma, Meltemi, 2003.
"Lotus", n. 59.
"Abitare", n. 313.
"Domus", n. 32.
"Domus", n. 748.
"Domus" n. 774.
"L'Arca", n. 90.



B2 La galleria in ferro e vetro della stazione storica come elemento di costruzione formale dell'ampliamento

Nome della stazione	TGV Méditerranée – Marseille
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Marseille, Centro urbano
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Progetto del 1994, lavori cominciati nel 1999, data attesa di fine lavori: 2006.
Progettisti	Duthilleul, Tricaud, Bajard, ed Agences de Gares – AREP
Esito di un concorso o meno	no
Categoria dell'intervento:	Intervento di ampliamento/rinnovamento

Il livello e le diverse scale di progetto

Il progetto di ampliamento e riammodernamento del quartiere limitrofo alla stazione si rende necessario per recepire i treni dell'alta velocità, in seguito alla creazione del TGV Méditerranée.

Il progetto si inscrive in un processo di riqualificazione urbana chiamato Euroméditerranée, che ha individuato diversi siti strategici di intervento dislocati in tutta Marsiglia. In particolare il progetto della stazione è legato, su di una area complessiva di 16 ettari, al recupero della vicina Port D'Aix, con la quale è collegata dal Boulevard Nédelec. L'intervento prevede che l'autostrada A7 venga arretrata di 250 metri, con il conseguente decongestionamento delle aree limitrofe. L'intervento sull'area attorno alla stazione avverrebbe invece grazie alla creazione di un tunnel sotterraneo in grado di recepire il traffico di superficie.

Per un'analisi approfondita del tema si rinvia al Capitolo IV del presente lavoro.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione degli autobus, TGV, TER, auto, taxis, autobus, métro, automobili e relativo parking sotterraneo (800 posti).

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Strutture commerciali all'interno della hall, uffici, residenze per studenti, hotels, poste centrali negli edifici di pertinenza della stazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto per Marsiglia propone l'ammodernamento e l'utilizzo della stazione ottocentesca come terminal urbano per i treni regionali e ad alta velocità. Il progetto è effettuato su modello dei lavori in corso per l'estensione e il ripristino delle più importanti stazioni ottocentesche della zona nord di Parigi, ulteriormente valorizzate dalla presenza dei treni Eurostar per Londra (Gare du Nord) e dal recente collegamento con le stazioni ipogee della nuova linea.

Il progetto di rinnovo e di ampliamento della stazione ottocentesca di Marsiglia si iscrive all'interno di una vasta operazione di riqualificazione dell'area urbana compresa tra il fabbricato viaggiatori e il porto. Il risanamento del quartiere prevede, a termine, la co–struzione di circa 400.000 metri quadrati di alloggi, attività commerciali e servizi.

Come nella parigina Gare du Nord, l'ampliamento del fabbricato ottocentesco è ottenuto attraverso la costruzione di un edificio laterale in pietra precompressa. All'interno, una nuova galleria dei passeggeri prolunga quella esistente e crea un'interconnessione tra le linee del TGV, il terminal degli autobus, le linee regionali e i parcheggi delle autovetture. Questi ultimi sono collocati nello zoccolo dell'edificio. La navata centrale, che si sviluppa sopra il tunnel dei TGV, accoglie le aree d'attesa e i servizi. Una leggera pendenza del suolo permette di passare dal livello dei binari del TGV al livello della linea perpendicolare riservata ai treni regionali.

Il colonnato che disegna la facciata principale, anch'esso in pietra precompressa, delimita una terrazza e un percorso pedonale che dalla stazione prosegue nel quartiere circostante. La stazione storica si prolunga dunque verso l'università attraverso la hall che amplifica la lunghezza di quella già esistente. La lunghezza del fronte della stazione è anzi raddoppiato dall'edificio giustapposto, il ritmo della cui facciata in pietra accentua l'unità del luogo, ribadita ancora dal basamento attraverso cui il piano della strada si connette alla stazione. Il basamento, che accoglie al suo interno il parcheggio e la strada carrabile di nuova costruzione, ospita un terrazzo pedonale che mette in comunicazione l'università e il boulevard d'Athènes.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
Il nuovo intervento si presenta come un'ariosa e luminosa serra, sorta di piazza interna estesa allo spazio pubblico della città. Questo spazio si affaccia, attraverso un porticato, ulteriore spazio di filtro, sul terrazzo ricavato sul basamento su cui si erge l'intero edificio. In questo modo si prolungano gli spazi antistanti la vecchia stazione, istintuendo un'ulteriore passeggiata pedonale che media l'ingresso alla stazione dalle aree dedicate alla viabilità urbana.

Esterno
Più che creare nuovi spazi esterni, il nuovo intervento li riqualifica, in certi casi li "corregge", escludendo il traffico viario da alcune aree, razionalizzandoli nelle loro dinamiche connettive e lasciandone intatti i valori formali. Un nuovo ambito urbano viene creato sul lato delle banchine in concomitanza della *gare routière*.

Altre annotazioni

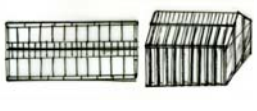
Il nuovo edificio, in modo non molto dissimile dall'intervento realizzato a Parigi per la Gare du Nord, si accosta alla vecchia stazione, amplificandone le funzioni connettive e soprattutto replicandone le caratteristiche di espressione formale e di relazione morfologica con il contesto. Come nella Gare du Nord, la tettoia di copertura della galleria dei treni – che tra l'altro a Marsiglia risulta chiaramente percepibile sin da lontano attraverso la *promenade* urbana che in salita la unisce alla Cabaniere – viene replicata e accostata alla vecchia struttura. Di questa si recepisce anche l'elemento basamentale, che fa elevare il complesso dell'edificio rendendolo il fondale, il punto focale rispetto ai percorsi di avvicinamento e, ancora una volta, sottolineandone il carattere di monumento.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi
Per addizione e chiarimento.
Per addizione di un elemento tipologico che estrapolato dal "vocabolario" dell'antica stazione diventa esso stesso "tipo".

Riferimento tipologico/Modello

Il modello tipologico della sala delle partenze viene estrapolato e riproposto come elemento autonomo di caratterizzazione formale. Come prototipo



Aula, hall



Stazione di Amstel,

Amsterdam, Schelling

di una analoga decontestualizzazione e di un uso diverso, rispetto all'originario, di un elemento del modello della stazione storica, si può fare riferimento alla stazione di Amstel ad Amsterdam, di Schelling, il primo ad utilizzare la vasta aula come hall, concourse della stazione, piuttosto che come galleria dei treni, facendola emergere come elemento isolato nella articolazione complessiva del progetto.

Immagini

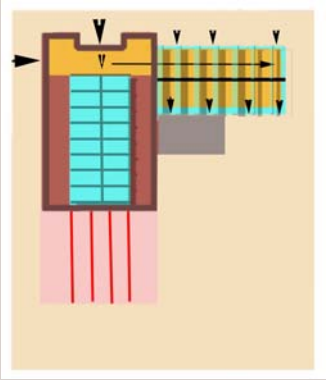


Vedute esterne ed interne

Bibliografia

Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998*, Agence des Gares – SNCF, AREP, Roma, Diagonale, 1998.

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001.



B1– La stazione storica e i tipi dell'architettura della città come "materiali" di costruzione della struttura formale dell'ampliamento.

Nome della stazione	Gare du Nord, Espace transilien Ile–de–France
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Parigi, pieno centro
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001
Progettisti	AREP con Agence des Gares (SNCF)
Esito di un concorso o meno	no
Categoria dell'intervento	intervento di ampliamento/rinnovamento

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
RER, RATP (metro), linee regionali, alta velocità, *gare routière*, taxis.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Commerciali, uffici.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La Gare Du Nord (1861–65) costituisce un esempio emblematico di stazione di testa di fine Ottocento, tanto da costituirne uno dei modelli. Se, infatti, nella prima Gare du Nord vi è ancora <<un esplicito riferimento al tema dell'*hôtel particulier* con il corpo di fabbrica arretrato rispetto alla strada, e la costruzione di due avancorpi laterali più bassi, in modo da formare una *cour d'entrée* chiusa su tre lati>> (Ferrarini); nel secondo progetto della stazione, a cura di Hittorf, si arriva alla definizione matura del grande modello della stazione della città

principale, caratterizzata da una grande compattezza ed imponenza delle forme, espressione di un elevato grado di sintesi funzionale. Sulla facciata principale all'esterno dell'edificio viene annunciata la presenza retrostante della galleria in ferro e vetro, con un'abile sintesi compositiva, attraverso una grande "vetrata termale".

<<Nell'affrontare il progetto di ristrutturazione e ampliamento della Gare du Nord, il gruppo Arep si trova dunque a dover confrontarsi con il peso storico e culturale dell'edificio.

La Società nazionale delle ferrovie francesi (Sncf) aveva già messo a punto un primo progetto (realizzato tra il 1990 e il 1993) per la Gare du Nord in occasione dell'apertura dell'asse ferroviario Parigi–Londra che collega l'Europa continentale alla Gran Bretagna: l'apertura del TGV Nord e la creazione del tunnel sotto la Manica fornirono in quel caso l'occasione per ridisegnare totalmente lo spazio interno della stazione. L'intervento, semplice e rispettoso, ha comportato la ristrutturazione del complesso storico e il suo adeguamento funzionale all'alta velocità. L'area destinata alla nuova linea è stata ricavata all'interno dell'edificio esistente, liberato dalle superfetazioni accumulatesi nel corso degli anni con il preciso intento di ricomporre idealmente lo spazio concepito da Hittorff. Una nuova galleria sopraelevata dell'ampiezza di 10 m – destinata ai differenti servizi per i passeggeri del TGV –, costruita a ridosso della facciata urbana, consente di osservare da un punto di vista privilegiato la hall ottocentesca. A questo primo intervento segue un nuovo progetto che prevede la realizzazione, all'angolo sud–est della stazione, di uno spazio intermodale che ricomponga formalmente il prospetto storico, alterato nel 1971 in seguito alla demolizione di due tettoie in ferro e vetro per far posto a un parcheggio>> (Ferrarini).

Inoltre, la stazione sotterranea della Gare du Nord, creata alla fine degli anni '70, per connettere la RER B ai diversi mezzi di trasporto (la metro, i treni della banlieu e le grandi linee, la *gare routière* e i taxis), era divenuta inadatta alle mutate esigenze del traffico e dei suoi fruitori, in termini di sicurezza, di comfort, di facilità di utilizzo e orientamento.

La nuova stazione Île–de–France della Gare du Nord è costituita da una doppia hall, che, risolvendo il problema del collegamento intermodale alla stazione, risulta perfettamente armonizzata e iscritta nella continuità delle coperture della stazione ottocentesca di Hittorf a loro volta resaturate, delle quali riprende lo schema formale utilizzando un vocabolario contemporaneo. Queste nuove hall rispettano la trama originaria della stazione di 10 metri nel senso nord–sud e di 3,87 metri nel senso Est–Ovest, inscrivendosi nel sito appropriatamente, restituendo all'esterno il volume delle hall primitive e prolungando con naturalezza la facciata. La doppia hall in vetro e metallo, interamente

trasparente, ospita uno spazio chiaro, leggibile e sicuro, articolandosi su una partitura centrale, e permettendo attraverso quattro livelli sovrapposti di accedere ai differenti modi di trasporti. Questo spazio, all'interno del quale prendono forma in modo dinamico i diversi collegamenti verticali e le passerelle, è dotato di una luminosità davvero notevole, con la luce naturale che arriva ad illuminare anche i livelli più profondi grazie ad una serie di affacci e spazi a doppia altezza, permettendo al passeggero un chiaro possesso dello spazio e dei percorsi.
La trasparenza orizzontale permette inoltre di creare un nuovo legame visuale tra la strada e la *gare routière* situata nel cortile posteriore, facendo divenire questa doppia hall l'incrocio, il punto nodale di una serie di spazi ben identificati interni ed esterni, in diretta comunicazione tra loro: la stazione Magenta della RER E, il mezzanino della RER B e D, i metrò, la stazione degli autobus, la stazione di Hittorf, la città con la rue Dunkerque.
Gli ambiti dedicati ai differenti modi di trasporti sono direttamente "significati" attraverso il trattamento e la finitura delle superfici, in modo da orientare chiaramente e con immediatezza il passeggero: piastrelle sui muri per l'accesso alla RATP, trattamento delle travi e dei pilastri in rosso per l'accesso al mezzanino della RER, pannellature di isolamento acustico in legno per l'accesso alla RER E. All'interno, il trattamento delle pareti è in cemento architettonico, le *dalles* sono in cemento leggero liscio e chiaro, mentre le travi sono in struttura mista in acciaio e cemento ad alta resistenza. Il pavimento è in pietra artificiale chiara e il vetro della facciata laterale è serigrafato per filtrare la luce. Per eliminare qualsiasi ostacolo alle future trasformazioni degli ambienti pubblici, tutti gli spazi tecnici – torre antincendio, locali di evacuazione dei fumi e postazioni per il controllo dei sistemi elettronici – sono distribuiti ai vari piani lungo le fasce perimetrali della struttura, lasciando libero lo spazio centrale destinato ai flussi dei viaggiatori e ai locali commerciali.
<<La copertura riprende la forma a capriate della galleria ottocentesca (struttura mista a tre campate con trave reticolare e travi rettilinee per le campate laterali), ma proponendone uno schema strutturale semplificato: le capriate delle due nuove tettoie gemelle, poggianti su colonne in metallo, sono composte da travi binate irrigidite da un sistema di tiranti e puntoni>> (Ferrarini).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Il nuovo spazio della stazione risolve il problema dell'intermodalità con la

Esterno

Il nuovo corpo della stazione crea differenziati ambiti urbani, articolando

creazione di una piazza stratificata in verticale, che si presenta allo stesso modo come un nuovo "salotto" della città, di cui, grazie all'elevata trasparenza, alla permeabilità dello sguardo tra il dentro e il fuori, costituisce un prolungamento.

lungo il prospetto laterale una nuova corte dedicata al transito degli autobus, e creando un nuovo, accattivante filtro tra la strada e la stazione, negli spazi prospicienti la facciata principale della stazione storica stessa.

Altre annotazioni

Rispetto alla stazione Atocha (e allo stesso intervento di ampliamento della stazione di Marsiglia), si tratta di un intervento molto limitato, ma pur sempre fondato sull'interpretazione di meccanismi compositivi della città e della stazione insiti nelle rispettive tradizioni.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

Per addizione di un elemento tipologico estrapolato dal "vocabolario" dell'antica stazione.

Il volume della hall viene accostato al volume della stazione di cui sembra una traslazione. E' come se il principio di costruzione della stazione – il cui prospetto principale è costituito, come è noto, dalla trasposizione, traslazione in facciata del profilo della hall che diventa partizione decorativa – fosse di nuovo assunto come perno compositivo di strutturazione formale del suo ampliamento.

Riferimento tipologico/Modello

La hall ottocentesca, uno degli elementi tipologici cardine della composizione della primitiva stazione, viene estrapolata e riproposta in una veste aggiornata per obbedire alle nuove esigenze della stazione e della città.



Hall, aula



Stazione di Amstel Amsterdam, Schelling

Immagini







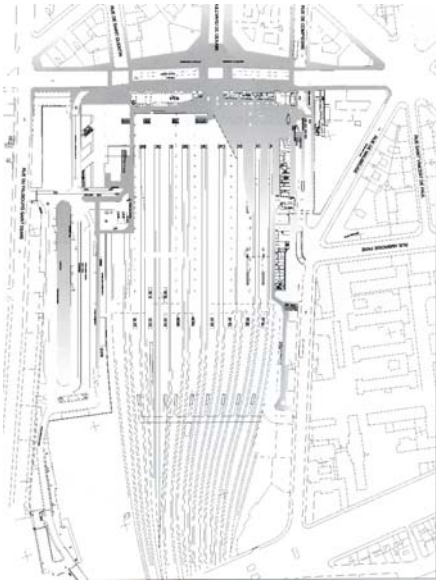
L'antica stazione dal ballatoio che costituisce l'accesso alla nuova banchina dell'alta velocità



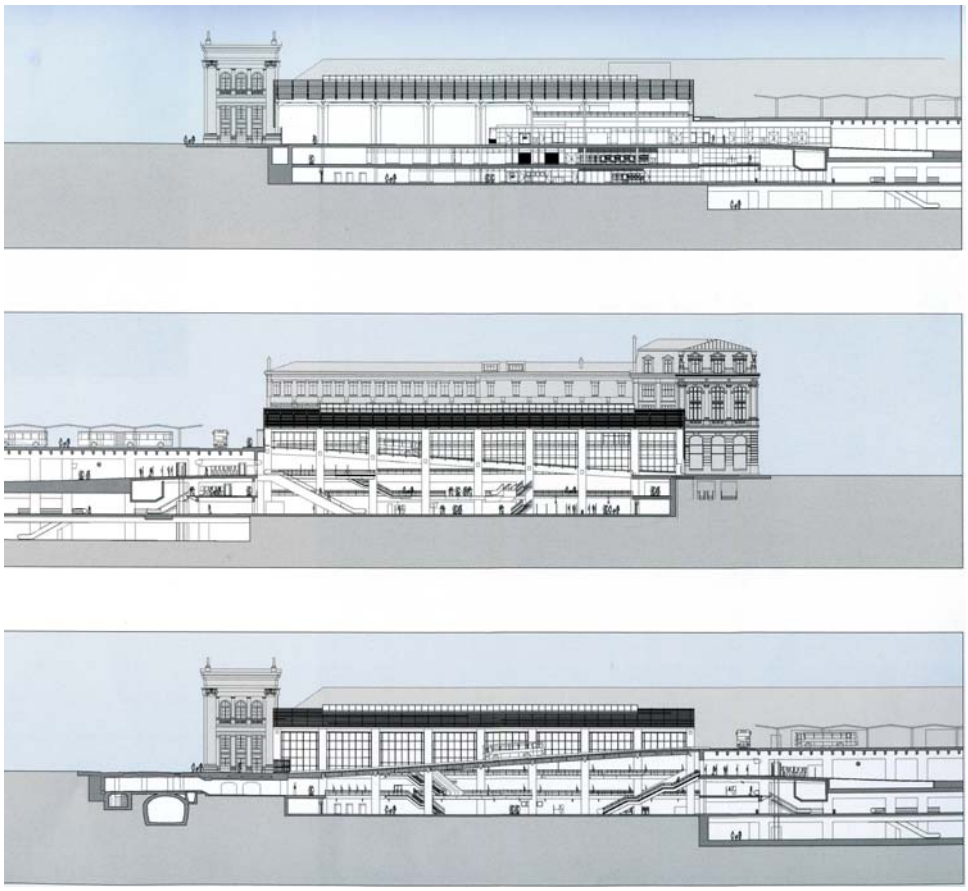
Il nuovo ampliamento, sullo sfondo



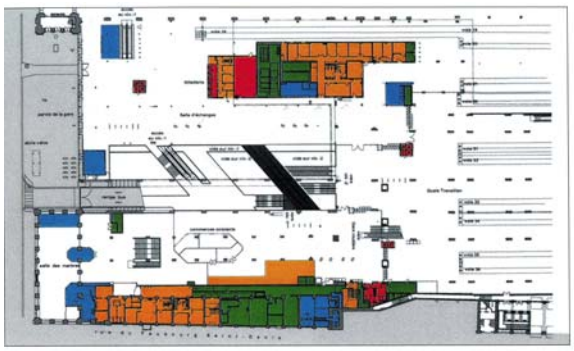
Dalla stazione storica verso il nuovo spazio intermodale

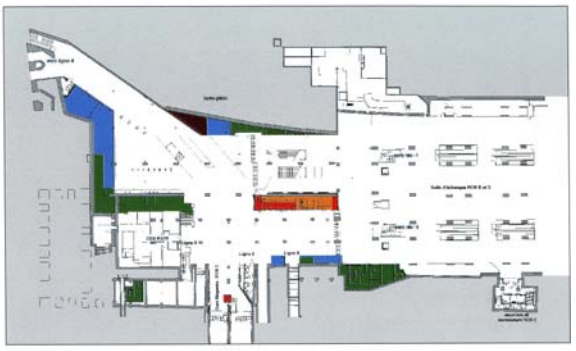


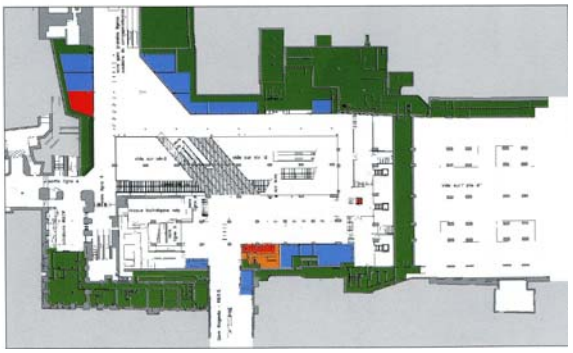
Pianta alla quota "urbana"



Sezioni longitudinali sulla hall, "piazza in verticale" e sulla rampa esterna che conduce alla stazione dei bus







Le piante ai diversi livelli

Bibliografia

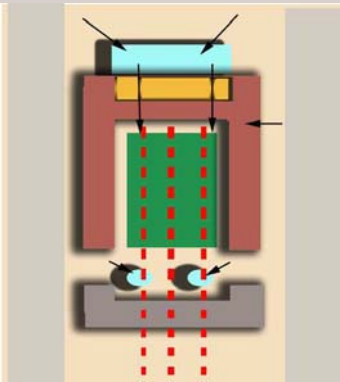
”Kineo”, n. 4, luglio 1994.

”ArQ13”, Napoli, Electa, 1994, numero monografico sul tema: *La stazione ferroviaria. Verso un nuovo modello d’uso*.

Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998,* AREP, Roma, Diagonale, 1998, pp. 72–79.

«L’Arca», 171, giugno 2002.

A. FERRARINI, *Stazioni. Dalla Gare de l’Est alla Penn Station*, Milano, Electa, 2004.



B3 Stazione come correzione del modello storico di stazione degli anni ’60

Nome della stazione	Stazione tgv a Montparnasse
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Parigi, Gare Montparnasse, Francia, centro cittadino
Data del progetto e/o della realizzazione o dell’attesa fine dei lavori	progetto 1985, realizzazione 1988–1995
Progettisti	Jean–Marie Duthilleul, Michel Maillard, Etienne Tricaud, Agences des gares–SNCF
Esito di un concorso o meno	No
Categoria dell’intervento	intervento di ampliamento/rinnovamento

Il livello e le diverse scale di progetto

All’interno dello <<schéma directeur>> per l’Île–de–France sono contenute specifiche indicazioni circa la necessità di interconnettere le stazioni tra loro, la cui ristrutturazione prefigurandosi come proficua occasione di rinnovo per i quartieri circostanti: <<Prévoir l’accueil des trains à grande vitesse par l’accroissement de la capacité des gares et leur adaptation, ainsi que l’aménagement de leurs abords et des quartiers environnants, en parallèle avec le développementdes «gares bis» destinées à desservir toute l’Île–de–France>> (in *Le Schéma Directeur en huit départements*, documento di pianificazione stategica dell’Île–de–France, reperito su internet).

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Autobus, taxi, metropolitana, linee del ferro regionali, pedonali.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Centri commerciali, aree destinate al ristoro, aree dedicate ai servizi commerciali ambulanti.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La necessità dell'intervento di ricostruzione di questa vecchia stazione deriva dall'incremento dei livelli di traffico, e di conseguenza dalla richiesta di una più estesa area per i viaggiatori, ma anche dalla necessità di ridare all'edificio stazione la dignità di luogo pubblico negata dall'intervento messo a punto negli anni Sessanta (Beaudouin, Lopez, de Marine, Arretche, Debuisson), che aveva unito le due stazioni precedenti della Gare du Maine e della Gare Montparnasse in un unico edificio, articolato in diversi corpi di fabbrica adibiti ad uffici ed abitazioni, e dominato dall'alta sagoma della tour Montparnasse.

Come in molte altre coeve realizzazioni, la struttura dell'anonima facciata, totalmente chiusa sullo spazio antistante, e l'interiorizzazione completa degli spazi del "moto" (a causa dello sviluppo ipogeo delle aree destinate al transito dei treni) avevano determinato la perdita pressocchè totale delle caratteristiche urbane proprie della stazione ferroviaria, assimilando nell'aspetto questa scialba opera ad una triste palazzina per uffici.

I nuovi progettisti, che con questa ricostruzione mettono a punto gli indirizzi per la progettazione delle nuove stazioni destinate all'alta velocità, inaugurando la nuova politica francese in merito ai trasporti ferroviari, concentrano principalmente i loro interventi su tre punti: la creazione di una connessione della stazione con lo spazio urbano della città, anche attraverso la moltiplicazione dei flussi in entrata e in uscita, l'integrazione dello spazio ipogeo delle banchine con il resto della macchina ferroviaria, e la creazione di un linguaggio tecnicistico che fosse allo stesso tempo memore della grande architettura ferroviaria ottocentesca ed espressione altamente comunicativa delle nuove frontiere tecnologiche raggiunte con l'alta velocità.

L'intervento più consistente è consistito nella creazione di un avancorpo trasparente che, col nome di porta Oceano, accostato alla vecchia anonima facciata, crea il nuovo prospetto sullo spazio della piazza mettendo in comunicazione la stazione con lo spazio antistante.

La hall, che costituisce l'elemento architettonico che maggiormente connota il complesso, con la sua grande vetrata che si affaccia sulla piazza, è suddivisa in tre spazi, di cui, quelli laterali coperti da due volte di 40 m, la zona centrale da una volta più grande di 60 m. Tutte le zone di circolazione si trovano dietro questa

imponente facciata vetrata (memore delle prime architetture ferroviarie ottocentesche che si annunciavano con i loro grandi portali termali, come nella stazione King Cross di Londra), la cui forma ad arco, di 70 metri di diametro, è delimitata da due vigorosi pilastri di pietra, che ricordano gli esterni di altre stazioni parigine come la Gare du Nord.
La vecchia hall di accesso è stata così riorganizzata attraverso questo nuovo spazio, che funge da filtro tra lo spazio urbano della piazza e lo spazio dedicato alle gallerie dei treni, in modo da permettere inoltre il trasferimento passeggeri–trasporto pubblico. Questa enorme superficie trasparente permette alla luce di penetrare nel cuore dell'edificio, rendendo così chiara anche l'organizzazione spaziale del complesso. Una nuova hall, posta sul lato che affaccia sul Boulevard Pasteur, coperta con una struttura in tessuto elastico – elemento che genera una forte coerenza fra questa stazione e l'intera rete del TGV atlantico – è stata creata sulle banchine, per i passeggeri che arrivano in macchina o in taxi, mentre la hall preesistente, risistemata, è stata riservata alle persone che accedono alla stazione mediante l'uso di mezzi pubblici, metrò e bus. Per ottimizzare gli spazi esistenti è stata creata una zona di circolazione del traffico, che ha reso necessario innalzare la quota del pavimento della stazione esistente. Sulla zona di arrivo dei treni, che è composta da 13 banchine e 24 linee del ferro è stato creato inoltre una nuova larga piattaforma sotto la quale è stato costruito il parcheggio per i veicoli. Tale area è coperta con un solettone che sorregge 3 ettari di giardini e due edifici di 28 metri di altezza con 70.000 m cubi di uffici, la cui progettazione è stata oggetto di un concorso architettonico vinto dall'architetto Jean Willerval.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno	Esterno
Interno nella forma della piazza (nelle hall). La facciata giustapposta come luogo pubblico del flusso e della permeabilità; luogo interno, ma al tempo stesso esterno, per il suo carattere marcato	Il progetto di ristrutturazione si pone come progetto urbano in grado di rivitalizzare il quartiere che lo circonda, recuperando le caratteristiche degli edifici ferroviari ottocenteschi, ma allo stesso tempo anche le prefigurazioni di alcuni maestri del Movimento Moderno (soprattutto in relazione alla sempre crescente intermodalità e alla realizzazione delle stazioni come grossi nodi di interscambio). Se da un punto di vista tipologico questo significa che si recupera il significato degli spazi di "filtro" che mettono in comunicazione la città e la stazione, con l'uso delle superfici trasparenti e attraverso la successione di ambiti differenziati in collegamento chiaro e diretto tra di loro, dal punto di vista simbolico ritorna una concezione di stazione dai grossi

di filtro e di soglia.

significati formali e rappresentativi. In essa la stazione si impone come riferimento architettonico forte, come elemento polarizzante, come una nuova "porta" urbana capace di generare un rinnovamento, in termini di qualità di utilizzo e di percezione degli spazi fortemente strutturati di una porzione della città storica.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviari consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

Principio compositivo per sottrazione dalla struttura data, chiarimento o rafforzamento dei rapporti spaziali esistenti e del loro ruolo; giustapposizione di nuovi elementi tipologici.

Sottrazione

Vengono eliminate, tagliate parti della stazione, per mettere in collegamento i diversi piani tra di loro, secondo il modello della piazza in verticale.

Chiarimento/ Rafforzamento

Parti già esistenti della stazione vengono caricate di compiti diversi, assumono un peso diverso all'interno della composizione.

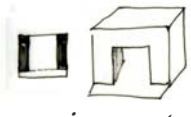
Il peso tettonico della stazione, concepita nel progetto originario come "suolo edificabile", viene ribadito dalle nuove costruzioni per ufficio nelle parti retrostanti. Il giardino, creato in questa area, svolge una funzione di messa in comunicazione dell'esterno con lo spazio delle banchine, assolvendo al compito del chiarimento delle reciproche relazioni spaziali.

Giustapposizione

Viene giustapposta una nuova facciata, che si appoggia alla struttura "tagliata" della stazione.

Riferimento tipologico/Modello

Il modello del fabbricato viaggiatori ottocentesco (inteso nella sua valenza di filtro tra il mondo urbano e quello ferroviario) viene assunto come elemento cardine della composizione. Se ne dà una riproposizione che tuttavia lo trasforma profondamente, semplificandone l'elemento maggiormente simbolico



cornice, porta



Euston Station

dell'arcone termale, che, da semplice elemento architettonico caratterizzante il prospetto, assorbe lo spessore intero della facciata e la complessità delle sue relazioni formali e funzionali. Questa sorta di moderno fabbricato viaggiatori, posposto al vecchio corpo della stazione, richiama al suo interno una serie di elementi classici propri dello spazio urbano, nella forma varia delle diverse hall e gallerie dei viaggiatori. A ben guardare tale esempio non è molto diverso dal progetto di rifacimento della facciata della stazione di Roma Termini – del gruppo Montuori, Vitellozzi, Fadigati – risoltosi con l'accostamento alla stazione dell'ampio volume trasparente, il cosiddetto "dinosauro" (a sua volta definibile come una rielaborazione tipologica, ancora all'interno del linguaggio razionalista degli anni '30, dello spazio aggettante definito dalla pensilina, come luogo di accesso, di filtro e di permeabilità). Un riferimento può essere rintracciato anche nel tipo della porta urbana – pure non a caso frequentemente ricordato nel discorso sull'architettura delle stazioni –, rievocata dai due enormi pilastri che circondano l'arcone.

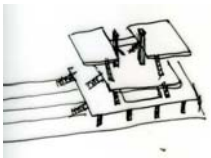


King's Cross Station, Londra

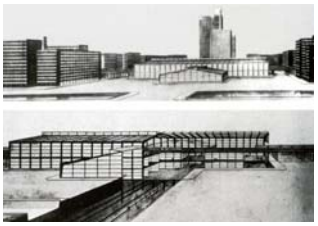


Roma Termini, prospetto della nuova addizione, tavola di concorso

La funzione di filtro tra l'esterno e l'interno non viene però ribadita solo come permeabilità in orizzontale, ma anche significativamente come permeabilità "ascensionale", recependo il modello della stazione come piazza in verticale (tipico del Movimento Moderno) già insito nella stazione stessa (nel primitivo progetto, seppure del tutto



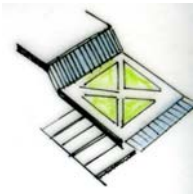
Piazza in verticale



Stazione di Berlino, progetto di Ludwig Hilberseimer

banalizzato).

Parte dell'ampliamento della stazione si risolve nel progetto del giardino, opportunamente messo in comunicazione (anche attraverso un linguaggio coerente con quello della stazione) con la parte ipogea dell'intervento, attraverso lucernai e nuovi accessi, configurando di fatto per la stazione una "quinta facciata".



La "quinta facciata"



Foreign Office, progetto di parcheggio–giardino

Immagini



Veduta aerea

Il prospetto, memore delle antiche strutture ferroviarie



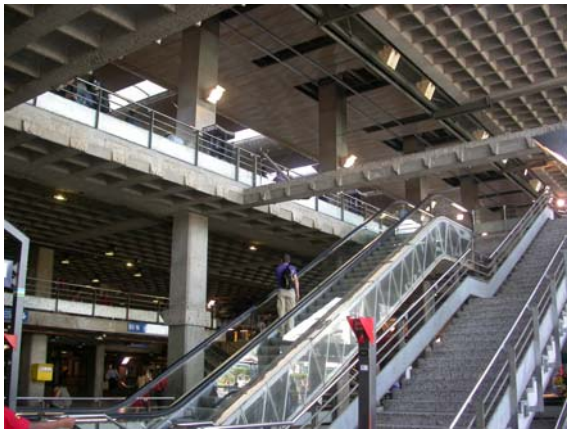


La hall, grazie all'intervento di taglio dei solai e di giustapposizione della nuova struttura trasparente, si apre nuovamente alla città

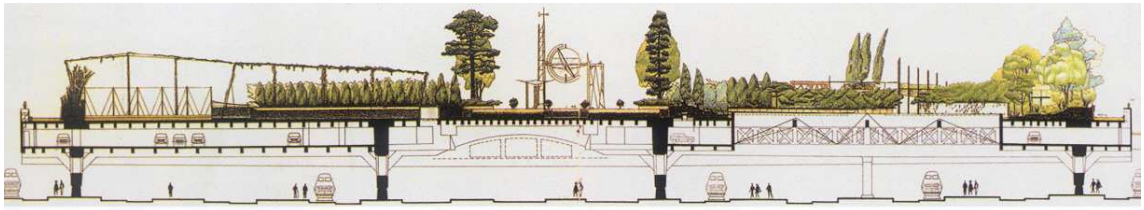


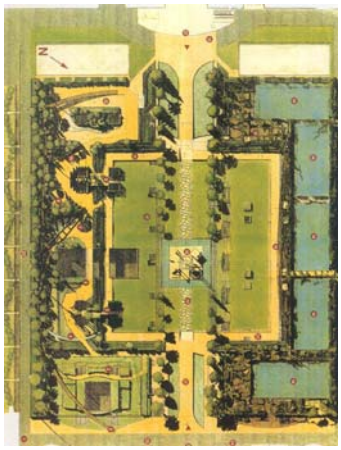
La nuova hall situata sul lato opposto, illuminata dai sovrastanti lucernai





Il sistema delle connessioni verticali ospitate nel volume vetrato giustapposto alla facciata



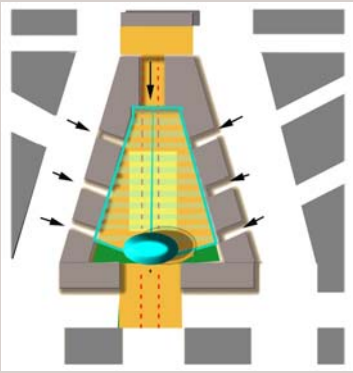


Il progetto del giardino ospitato sulla piastra di copertura dei binari

Bibliografia

"ArQ13", Napoli, Electa, 1994. Numero monografico sul tema: *La stazione ferroviaria. Verso un nuovo modello d'uso*.

Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998*, Roma, Diagonale, 1998, pagg. 64–71.



C1 Variazione sul tema della ricomposizione dell'isolato

Nome della stazione	Abando Passenger Interchange
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Bilbao, Spagna Tra il centro storico e la città di recente costruzione
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	1996 (progetto non più realizzato)
Progettisti	Michael Wilford and Partners
Categoria dell'intervento	Nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

La stazione diventa l'occasione per il ridisegno di un'area della città ampiamente degradata.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione degli autobus, treni a lunga distanza, treni regionali e di collegamento con l'aeroporto.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali: ristoranti, bar, discoteche, sale cinematografiche. Ai limiti dell'area si trovano edifici residenziali.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il vecchio edificio ferroviario sorge vicino ad un'ansa del fiume Nervìon, su un'area degradata a confine fra la città vecchia, con i suoi alti palazzi delimitati da strade

strette, e la città nuova con viali larghi, ampie strade rettilinee.
Il nuovo progetto risolve il problema dell'integrazione dei due spazi trasformando questo luogo della città in punto di incontro della vita collettiva, integrando anche il sistema di trasporto pubblico in un unico complesso.
Come si evince dal plastico del progetto, la soluzione tipologica prevede un'intelligente riproposizione degli originari schemi ottocenteschi. Difatti, l'occupazione dell'intero isolato avviene attraverso una serie di corpi di fabbrica che definiscono una vasta area centrale, in parte coperta dall'ampia volta vetrata, unico enfatico segno la cui cifra estetica sembra memore delle stazioni del XIX secolo. In questo modo, i corpi di fabbrica esterni definiscono su tutti i lati discreti prospetti, mediando con efficacia le due aree della città (l'antica e la moderna). All'interno, invece, delineano tre zone distinte: una prima area esterna, piazzale di accesso alla stazione; una zona centrale, la stazione vera e propria, enorme piazza (in verticale), coperta dall'ampia volta che garantisce la luce naturale a tutti i livelli, sotto la quale si dispiega un'incredibile serie di attività; infine una terza ampia area scoperta che definisce un giardino triangolare dominato dalla mole del World Trade Center.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

La dimensione di spazio pubblico urbano continua ad essere il dato connotante anche l'interno della stazione, che si configura come un'enorme piazza in verticale contenente molteplici funzioni.

Esterno

La stazione definisce diversi spazi pubblici aperti, dalle caratteristiche profondamente diverse, che descrivono il passaggio da una dimensione che potrebbe essere definita di "esclusione–apertura" dell'area più esterna ad una dimensione di "intrusione–chiusura" dell'interno.
Quest'ultimo corrisponde alla zona non protetta ma interna, delimitata dal recinto creato dai blocchi perimetrali dell'edificio. Lo spazio esterno al recinto, si dà dunque in negativo, come luogo di riconfigurazione della città attraverso il disegno dei bordi e dei limiti di questo isolato, mentre lo spazio pubblico in esso contenuto si apre a divenire piazza urbana, giardino, luogo di sosta, di mercato, di socializzazione.

Altre annotazioni

La stazione ottocentesca si dilata e si decompone, per poi ricomporsi ipertroficamente e in modo "snaturato", attraverso una serie di pezzi tipologicamente provenienti da momenti e storie diverse della città, ciascuno avente

uno specifico ruolo nella costruzione dell'architettura nel suo rapporto con la città.

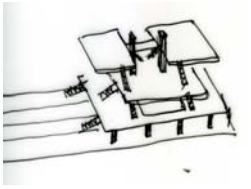
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

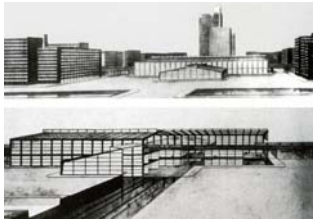
Composizione di pezzi secondo un montaggio libero che ne snatura il ruolo originario, al punto da rendere difficile la riconoscibilità dell'edificio stazione.
Si possono infatti cogliere diversi elementi del patrimonio tipologico della stazione e della città, ciascuno alterato nella sua funzione e nei suoi tradizionali rapporti di scala con gli elementi contingenti.

Riferimento tipologico/Modello

La piazza in verticale, la stratificazione dei livelli al di sotto di un'unica copertura trasparente. Si può anzi dire che sia quest'ultima a definirne peculiarmente il modello.

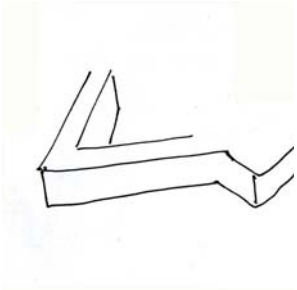


piazza in verticale



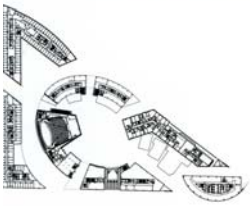
Progetto di stazione per Berlino, Ludwig Hilberseimer

Gli edifici laterali – che nella stazione ottocentesca–primonovecentesca circondano i binari, delimitando in modo compatto i fianchi laterali della stazione in un rapporto di subordinazione rispetto alla facciata principale – sono qui trasformati in blocchi residenziali posti a circondare l'intera estensione dell'edificio. Questo perde così l'originaria funzione del "fabbricato viaggiatori".
Il modello diventa dunque piuttosto quello del blocco residenziale a corte, la cui area interna, nello spazio definito dalla copertura, contiene la stazione stessa. La figura è quella del recinto, che, ispessito, diviene esso stesso edificio. Il recinto è allora interpretato come figura che delimita un'area qualificandola nella



recinto

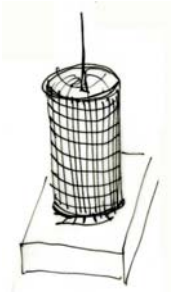




Sony Center, Berlino, Helmut Jahn

sua specificità, e che allo stesso tempo crea, al di fuori di sé, compattezza e omogeneità, riammagliando i margini di parti di città dalle caratteristiche disomogenee. <<L'area così circoscritta diviene un volume immateriale nel quale disporre punti nodali fortemente riconoscibili>> (Mazzoni).
A sua volta la copertura trasparente, con la sua forte allusività al modello storico delle stazioni, si dilata e giganteggia al punto da inglobare tutte le funzioni in una vertiginosa stratificazione in verticale.

La stazione come suolo edificabile. Anche in questo esempio non manca l'elemento della torre per uffici, un edificio "segnale" che rende ancora più complesso lo spazio semi–interno della stazione.

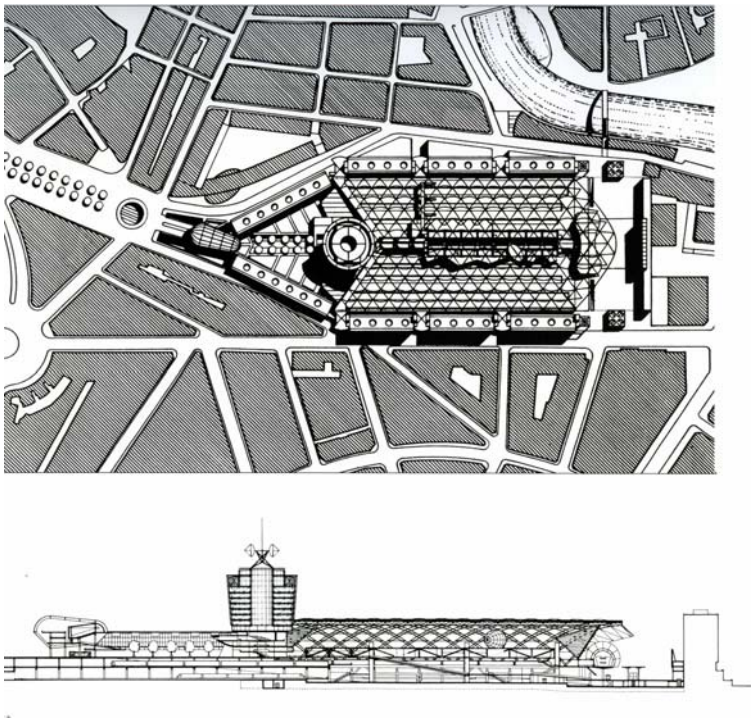


torre–segnale

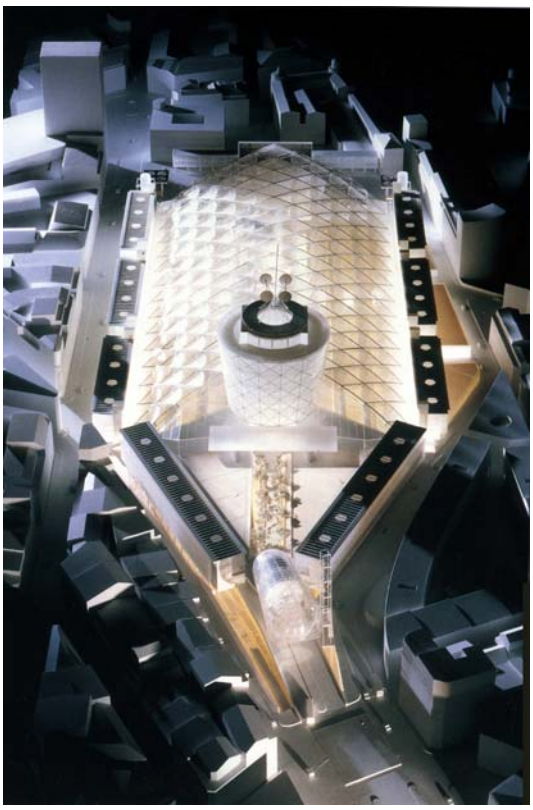


Torre delle telecomunicazioni di Foster

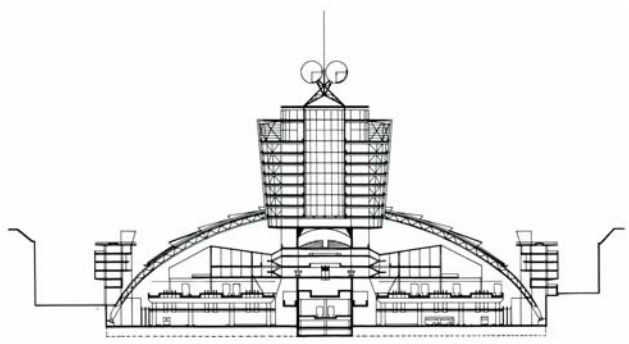
Immagini



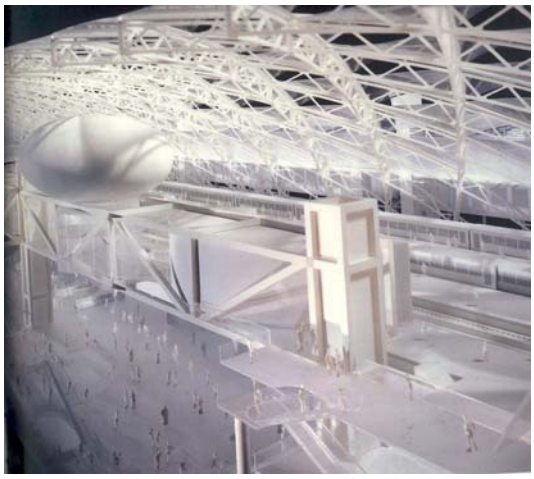
Planimetria e sezione longitudinale



Veduta del plastico



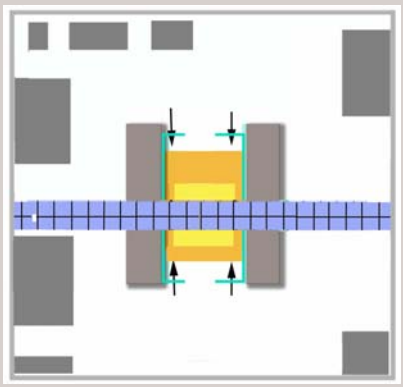
Sezione trasversale



Veduta interna del plastico

Bibliografia

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001.



C2 Dimensione monumentale alla scala della città

Nome della stazione	Leherter Bahnof
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Berlino, sulla vecchia stazione di transito in corrispondenza del muro
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	1995
Progettisti	Studio von Gerkan–Marg & Partner
Esito di un concorso o meno	
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

In Germania le prime infrastrutture ferroviarie (dell'alta velocità) vengono costruite nel 1984 (linea Mannheim–Stuttgart e Hannover– Würzburg) e sono l'inizio della costruzione di un circuito reticolare nazionale: vengono collegate tra loro Berlino ed Hannover, Colonia e Francoforte, Monaco e Lipsia.
La stazione fa parte di un più generale progetto di ristrutturazione del sistema del ferro progettato per la città dalla Deutsche Bahn, compagnia tedesca delle ferrovie privatizzate, e raccoglie i treni Transrapid (10 linee ICE, linee ferroviarie nazionali Intercity, linee regionali, linee della metropolitana leggera), configurandosi come un enorme macchina totalmente trasparente, cuore ferroviario di tutta l'area nord–est della Germania unificata.
La stazione è il nodo maggiore di tutto il sistema ferroviario nazionale, la cui riorganizzazione prevede un nuovo collegamento (delle linee veloci e regionali) nord–sud, reso possibile attraverso la connessione con la doppia corona anulare di Berlino. Tale esempio colpisce per il suo gigantismo e per la vastità dell'area interessata. La nuova stazione, sorgente al posto della vecchia

Leherter distrutta durante la seconda guerra mondiale, è stata pensata per servire un traffico annuale di trenta milioni di persone. La costruzione di questa stazione, situata non molto lontano dal muro demolito e dal Reichstag, è stata il motore della riorganizzazione di tutta l'area adiacente affidata, attraverso il concorso *Stadtquartier am Leherter bahnof*, nel 1994 ad Ungers. L'intenzione è, infatti, quella di realizzare un'opera che non solo risponda a quanto strettamente connesso con la propria funzione, ma che sia anche occasione di organizzazione funzionale e urbanistica del tessuto cittadino della parte di città in cui si inserisce, qualificandola e caratterizzandola.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Pedonale, ferroviario – 10 linee ICE, linee ferroviarie nazionali Intercity, linee regionali, 6 linee della metropolitana leggera sotterranea, due della metropolitana in superficie –automobilistico, autobus.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Uffici, attività commerciali, ristorazione, hotel

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

L'esempio sembra rientrare a pieno titolo tra i progetti più interessanti all'interno del processo di ricostruzione di Berlino. Situato nel quartiere zoologico, si trova in corrispondenza della vecchia stazione in un'area parzialmente inedificata della Berlino ovest, appena al confine del vecchio muro, sul bacino d'acqua formato da una rientranza del fiume Spree, vicino al quartiere del potere. L'edificio consta di due parallelepipedi, interamente vetrati (destinati ad uffici e funzioni commerciali) che si affrontano paralleli racchiudendo un'ampia volta vetrata, cuore della stazione da cui, a sua volta, si accede al tunnel, anch'esso trasparente, lungo 430 metri, di copertura dei binari.

In questo caso, l'edificio ferroviario condensa in sé le funzioni in altri casi disperse in più strutture rese indipendenti. L'enorme blocco, costituito dai due parallelepipedi, sembrato a molti metafora evocatoria della riunificazione del paese, deve essere capace di dialogare a livello monumentale con il vicino Reichstagt. Un progetto di grande impatto e valenza simbolica, esteso su 164.000 metri quadri, di cui 4.300 di servizi tecnici e 19.500 di circolazione. L'orientamento dei due fabbricati dalle massicce dimensioni segue l'orientamento dell'impianto stradale più a nord, ma sottolinea anche visivamente il vicino Reichstaig, puntando verso il nuovo baricentro della città (Postdamer e Leipziger Platz). La composizione di questo quartiere, generato *a*

posteriori dalla stazione stessa, appare strutturato per grossi volumi edilizi isolati che cercano però un riferimento planimetrico nell'andamento viario dell'area in cui si inseriscono e rapporti, relazioni di tipo visivo nelle vicine architetture, colloquiando a livello monumentale con la scala della città nella sua interezza.
La stazione appare composta da tre parti distinte:

1. I due corpi edilizi hanno il compito di istituire relazioni alla scala monumentale della città, creando un nuovo prospetto sul fiume, dando vita effettivamente, con la concentrazione di funzioni previste, a un nuovo polo della città. I corpi edilizi, inoltre, nel seguire l'andamento delle reti ferroviarie sotterranee che scorrono in senso nord–sud parallelamente agli edifici stessi, ne rilevano la presenza dichiarandola alla scala della città.
2. L'area di copertura dei treni sottolinea l'andamento della rete ferroviaria che accompagna lo scorrere del fiume, inverando un concetto di stazione come discretizzazione di una rete di flussi. Si dichiara in questo modo l'appartenenza delle reti alla città e viceversa, in un rapporto mutuamente scambievole.
3. L'alto basamento sopraelevato, sul quale si trova la copertura trasparente di mediazione tra l'area delle banchine sopraelevate e i corpi di fabbrica, oltre a sottolineare la centralità dell'accesso alla stazione e la singolarità della sua posizione nel contesto, ha la funzione di connettere, in modo simbolico e monumentale, la stazione ai diversi lati della città che unisce: la vasta area aperta, libera, lungo il fiume che si apre a dialogare con le preesistenze monumentali, e quella ancora parzialmente inedificata alle sue spalle (quartiere di Moabit). L'alto basamento, accessibile da tutti i lati, conduce nel cuore stesso di questo pulsante sistema, e rappresenta monumentalmente e simbolicamente il carattere fortemente urbano di concentrazione di attività e di tipologie introiettate all'interno della stazione.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Esterno

Lo spazio pubblico esterno, tanto immenso da non potere essere definito propriamente piazza, viene delimitato dal bacino del fiume e dalla stazione che ne costituisce il fondale. La stazione, che si presenta come un "fuori scala", assume il

Interno

Definito nell'area centrale della stazione, dal basamento, come luogo tutto interno della centralità dei percorsi, degli accessi, di permeabilità in tutte le direzioni di collegamento, di piazza in verticale, di attività varie. Ma anche come percorso altamente urbano

ruolo di orientamento visivo, di magnete, configurandosi come un potente attrattore di flussi, come un enorme segnale urbano capace di generare e allo stesso tempo involvere lo spazio pubblico urbano.

di collegamento di due aree profondamente diverse della città. La città è implosa nello spazio della stazione come "piazza in verticale" e sistema moltiplicato di percorsi.

Altre annotazioni

La stazione è un monumento isolato nello spazio aperto della città, che, tra la presenza delle reti ferroviarie e il fiume, impone in modo forte la sua presenza strutturando – attraverso l'imposizione di nuove gerarchie – allineamenti, riferimenti visivi e pesi spaziali, in questo modo sortendo le regole per la futura costruzione di una nuova parte di città.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principio compositivo

Per aggregazione di differenti tipologie

Riferimento tipologico/Modello

Modello dell'edificio compatto in linea per uffici. La stazione come suolo edificabile, che non si compromette con i caratteri dell'edificio ferroviario. La presenza marcata di altre funzioni, terziarie e commerciali, compromette il "carattere" e la riconoscibilità dell'edificio ferroviario.

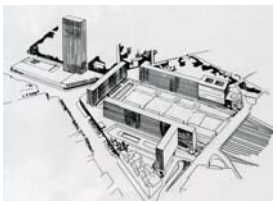
L'archetipo per eccellenza in questo senso è rappresentato dalla stazione di Saint Pancras, sul cui suolo sorge il Midland Grand Hotel, il grandioso albergo, che mimetizza l'architettura ferroviaria sotto le apparenze di un aristocratico palazzo in stile. Se nell'Ottocento questo avviene maggiormente per la ben nota ritrosia a far mostra della nuova architettura in ferro e vetro, negli anni 60' il modello dell'anonimo palazzo per uffici viene



palazzo per uffici



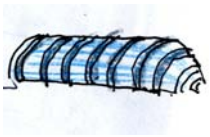
Stazione di Saint Pancras, Londra



Complesso Maine–Montparnasse, 1965

utilizzato per scopi speculativi e per una generalizzata disattenzione nei confronti dei valori spaziali della stazione come luogo collettivo e spazio pubblico urbano. Qui i due edifici in linea sono solo parte, seppur consistente, dell'intero complesso che sa ridare alla stazione l'appropriato valore urbano.

Modello di copertura delle reti ferroviarie: modello recente, la stazione di Spandau, e quella di Waterloo di Foster.
L'accentuazione del dinamismo delle reti avviene con un'architettura che ha memoria delle antiche volte ottocentesche, ma che si mostra autonoma e liberata dalle costruzioni adiacenti, sottolineando l'indipendenza spaziale delle reti e dei flussi.



edificio – copertura

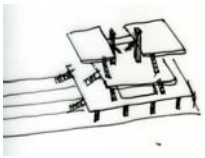


Bahnof Friedrrichstrasse, 1920–26

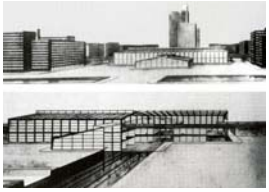


Marg and Partners, stazione di Spandau

Modello di stazione come piazza in verticale (secondo diverse elaborazioni dei maestri del Movimento Moderno).
La distribuzione dei flussi verso le differenti reti avviene su più livelli affacciati l'uno sull'altro.
Qui, infatti, si invera il concetto di stazione proposto dai moderni come "macchina" perfettamente funzionante, come "piazza in verticale" costituita da una serie di piani orizzontali in successione tra loro.
La stazione, però, non risulta totalmente ipogea, come nelle prefigurazioni di Le Corbusier; questo progetto è infatti sorprendente in quanto è permessa una continua e spettacolare compenetrazione visiva



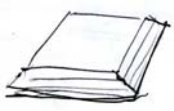
piazza in verticale



Stazione centrale di Berlino, progetto di Ludwig Hilberseimer

trai vari piani, tutti quanti raggiunti grazie all'enorme trasparenza dell'edificio, dalla luce naturale.

Il modello del monumento isolato, dell'arco di trionfo, della porta urbana (come esempio recente la Défense, nella sua idea di cornice, che racchiude uno spazio e indica una direzione).
La centralità del monumento ribadita dal piedistallo. La dimensione quasi quadrata del basamento sopraelevato accentua la singolarità (l'eccezionalità) e la multidirezionalità della stazione nel contesto urbano.
Tra i vari elementi che compongono l'edificio, questi due ultimi sono forse quelli che caratterizzano maggiormente la stazione in senso monumentale, attribuendole una dimensione propriamente urbana.



basamento



Euston Station



cornice, porta

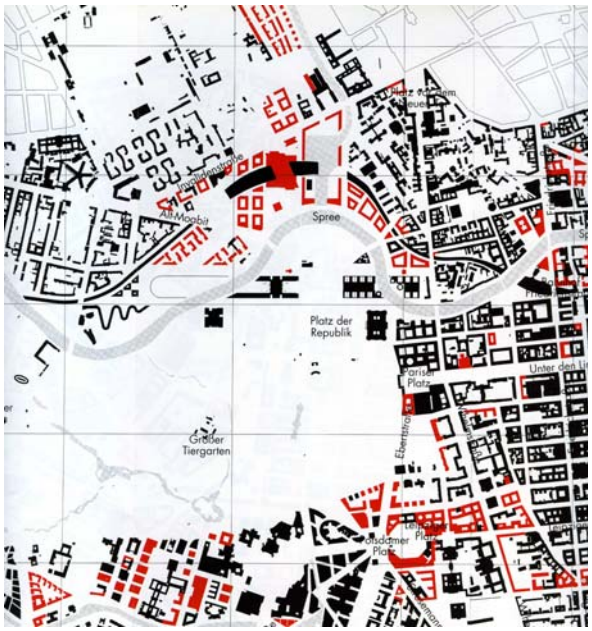


Vittorio Gregotti, progetto per la Defence

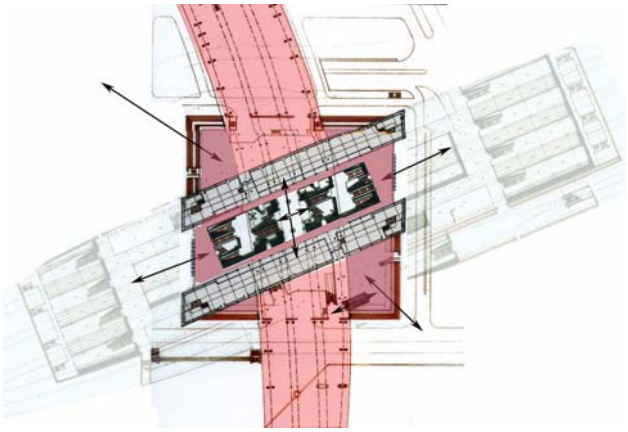
Immagini



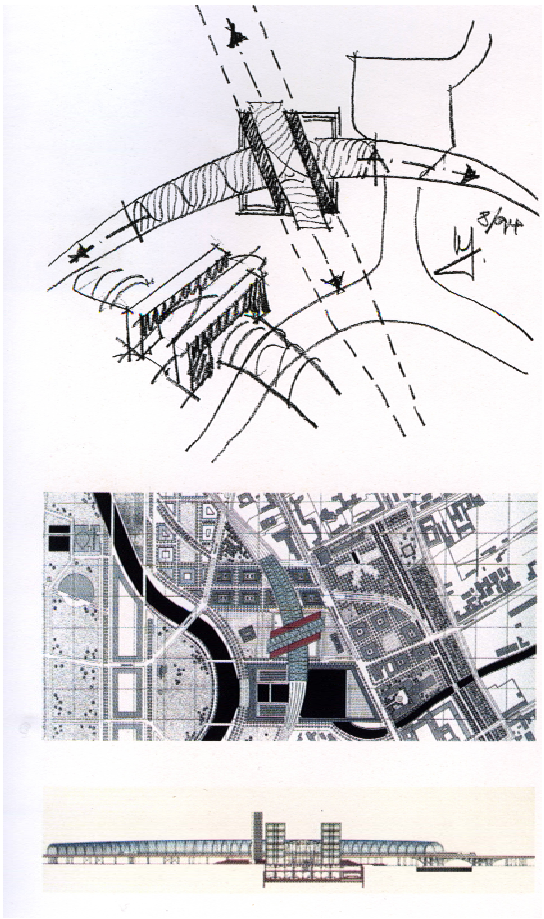
Plastico

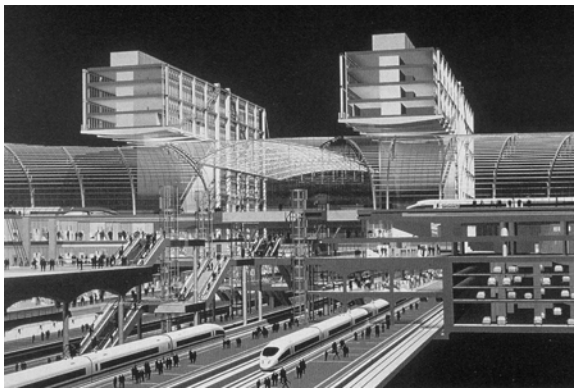


Inserimento nella città

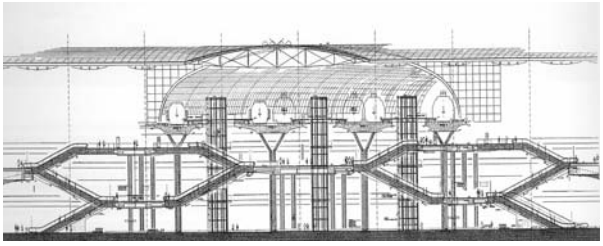


Pianta con differenti livelli sovrapposti





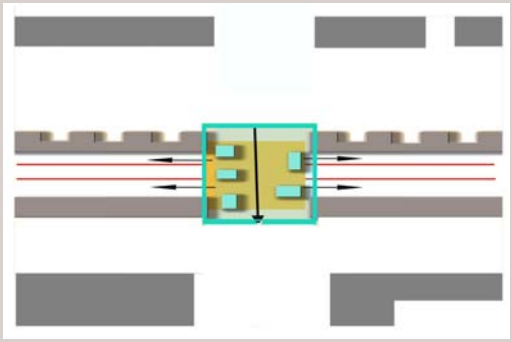
Spaccato assonometrico interno



Sezione trasversale

Bibliografia

"Kineo" n. 7,
"Abitare" n.313
A. FERRARINI, *Stazioni. Dalla Gare de l'est alla Penn station*, Milano, Electa, 2004
"The Architectural Review", n. 1223, gennaio 1999.
"Trasporti e Cultura" n. 4
"Arca Plus", n. 39
M. THORNE, *Modern Trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001



C3 Stazione come ponte e fronte urbano.
La stazione come edificio ponte il cui spessore disegna un fronte urbano ai lati delle linee ferroviarie.

Nome della stazione	Roma Tiburtina
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Roma al confine tra il quartiere Nomentano e Pietralata
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001
Progettisti	Desideri, progetto vincitore
Esito di un concorso o meno	Sì
Categoria dell'intervento:	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Il progetto della stazione Tiburtina – considerato nodo di scambio intermodale di valore nazionale, regionale, metropolitano ed urbano e centro di attività polifunzionali di interesse collettivo – si inserisce all'interno di un disegno di pianificazione della capitale secondo un modello policentrico. Parte di un più vasto progetto urbano, di cui funge da motore, configurandosi come nuova "centralità", la stazione ha il compito di ricomporre morfologicamente le due parti urbane limitrofe all'area di progetto, dai caratteri marcatamente eterogenei, il quartiere Nomentano e il quartiere Pietralata.
Per un'analisi approfondita del tema si rinvia al Capitolo IV del presente lavoro.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Bus–terminal urbano, metropolitano, regionale ed interregionale interconnesso con parcheggi di scambio; la stazione della linea B della metropolitana; connessione con le linee FM.

La nuova stazione Tiburtina è destinata a svolgere un ruolo di grande nodo di scambio in quanto fermata della linea ad alta velocità sia per i convogli passanti (Milano–Napoli) sia per quelli attestati a Roma alla stazione Termini e in quanto punto di interconnessione con la linea B della metropolitana e con le linee FM (ferrovia metropolitana, FM 1 ed FM2) sulla direttrice di Guidonia. In prospettiva la stazione sarà direttamente interessata anche dal prolungamento della linea B della metropolitana oltre il Grande Raccordo Anulare. Completa la funzione del nodo di scambio la previsione di una stazione di autolinee regionali ed interregionali e di una dotazione di parcheggi di scambio di 1200 posti auto. Il nodo, nella sua funzionalità modale di scambio, sarà toccato e/o attraversato mediamente da circa 180.000 utenti/giorno, sommabili a circa 20.000 visitatori indotti dalle aree adiacenti o accompagnatori.
Il progetto della stazione si inserisce all'interno del più generale riassetto della rete viaria, che prevede: la creazione di un by–pass dell'esistente tangenziale est attraverso il completamento della prima tratta funzionale della Circonvallazione Interna fra l'innesto della penetrazione urbana dell'autostrada A24 e via Nomentana; il declassamento della intera circonvallazione Nomentana a viale di settore urbano; la demolizione del sistema dei viadotti e svincoli a più livelli in corrispondenza del piazzale della stazione Tiburtina e il ridisegno completo con soluzioni a raso e in galleria della connessione tra via Tiburtina e la circonvallazione Nomentana. La NCI (Nuova Circonvallazione Interna), fisicamente inglobata all'interno dei fabbricati di cui si compone la stazione, dovrà dunque svolgere il compito assolto attualmente dalla tangenziale Est di distribuire i flussi verso i quartieri Orientali e verso le più importanti arterie di penetrazione, tra cui il tronco urbano dell'A24.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Connessioni con comparti edificatori destinati ad uffici e funzioni direzionali. Aree commerciali, per la ristorazione, sale conferenze, spazi espositivi.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto del gruppo Desideri realizza una nuova centralità urbana, in grado di riconnettere spazialmente i due quartieri storicamente separati dal tracciato ferroviario. La nuova stazione a ponte viene intesa come monumentale *boulevard* urbano coperto, strettamente interconnesso ad un complesso ed articolato sistema di piazze e di percorsi che ne assicurano un efficace raccordo con i contesti urbani locali. L'edificio ponte è concepito come una <<promenade monumentale e iperarchitettonica>> in cui i tracciati, gli elementi di servizio e gli accessi alla rete ferroviaria si sovrappongono in una stratificazione dinamica.

<<Una strategia complessiva tesa a raccordare l'inevitabile atopia dei grandi contenitori/scambiatori del trasporto internazionale passeggeri, alle ragioni ineludibili dei contesti fisici delle città, al significato più intimo e più fragile dei contesti locali, al compimento della storia dei luoghi e della città. Un controllo del grande e atopico manufatto ferroviario anche in chiave di composizione urbana per mezzo di una sua risignificazione alla scala della città, dei suoi assi strutturanti, del disegno dei suoi spazi pubblici. La Nuova Stazione Tiburtina è interpretata nel nostro progetto anche come occasione di riqualificazione ed infrastrutturazione ambientale della città: l'ambiente è perciò interpretato come uno dei grandi telai di infrastrutturazione da portare a sistema attraverso il progetto. La stazione a ponte, che è anche grande boulevard urbano, consentirà la riconnessione tra il quartiere Nomentano ed il Parco urbano di Pietralata, riconnettendo anche fisicamente a quest'ultimo i frammenti ambientali presenti sul fronte Nomentano, e raccorderà il paesaggio naturale del parco al paesaggio urbano della città, come percorso introduttivo al "setting" paesaggistico che caratterizzerà la progettazione del parco. Anche alle scale architettonico–tecnologiche, inoltre, la nuova stazione a ponte è pensata come un vasto manufatto ecosostenibile attraverso l'adozione di tecnologie sperimentali nel campo della bioclimatica e del controllo complessivo del bilancio energetico>>.

Il manufatto della stazione ponte – costituito da un grande parallelepipedo di vetro di dimensioni mt 50x240 per un'altezza costante di 9,80 mt – concepito come *boulevard* coperto, totalmente privo di elementi strutturali verticali, è pensato come un'ampia galleria aerea totalmente libera, che garantisce grande flessibilità nell'utilizzazione dello spazio e scorrevolezza ai flussi che l'attraversano. La galleria, <<supportata da una superiore struttura reticolare spaziale esterna>>, si struttura attraverso allestimenti liberi "appesi" ai solai, galleggianti, fluttuanti nello spazio, in grado di integrare concretamente, come nelle strutture aeroportuali, le aree destinate al commercio e quelle destinate alle sale attesa.

<<Nei grandi volumi sospesi sono state collocate le funzioni specialistiche (vip lounges, internet–caffé, ristorante uffici in affitto, sala controllo elettronico traffico, etc.) che usualmente sono posizionate alle quote superiori delle gallerie aeroportuali. Si tratta di otto volumetrie tra di loro separate e sospese che hanno ciascuna accesso diretto dal piano della galleria a quota +9.00, per mezzo di scala mobile e di ascensore. Queste volumetrie separate sono ricollegabili in quota attraverso la passerella sospesa di collegamento, che attraversa longitudinalmente tutta la volumetria vetrata della stazione in posizione laterale alla quota +15,00.

Il progetto della Nuova Stazione a Ponte, ed in specifico della galleria è pensato per comportarsi come edificio intelligente. Si sono in particolare adottati sistemi di controllo diretto dell'irraggiamento solare, sistemi di controllo passivo per la generazione naturale di raffrescamento estivo e riscaldamento invernale>> (dalla

relazione di progetto in *Nodo Stazione Tiburtina. Concorso per la nuova Stazione Roma Tiburtina*, supplemento di "Area", n. 76).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Il tema è senz'altro quello della "stazione ponte", disegnata come percorso urbano, strada, *boulevard* coperto.

Gli elementi sospesi, infatti, non intralciano la dimensione lineare del flusso di cui la stazione è trascrizione fisica, e, allo stesso tempo, arricchiscono lo spazio, introducendovi elementi di variazione e "condensazione visiva".

Esterno

All'interno del fronte urbano per uffici e spazi commerciali, che vanno a formare il prospetto compatto su Pietralata, il ponte della stazione assume un notevole risalto figurativo, emergendo come segno di grande asciuttezza e di forte indicazione planimetrica. Il fronte urbano su Pietralata si presenta, infatti, come compatto, solido e ritmato. Caratteristiche, queste, che mettono in evidenza il vuoto urbano della grande piazza d'accesso alla stazione e la connessione trasversale che essa contribuisce ad attivare. Dall'altro lato, dato significativo è il disegno dell'elemento connettivo rappresentato dalle grandi rampe d'accesso che collegano la quota della stazione ai percorsi urbani dell'area Nomentana. In questo caso è il disegno del suolo, degli elementi di minimo spessore, ad assumere maggiore risalto, rispetto agli elementi di forte costruzione rappresentati dai comparti edificatori. Il prospetto su questo lato si presenta, infatti, basso e frammentario, pensato per modellare, dare forma allo spazio aperto.

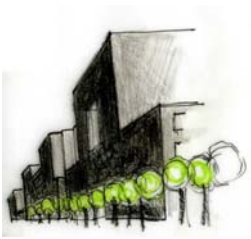
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

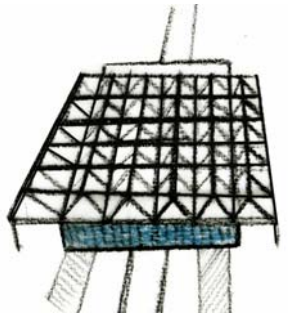
Per articolazione e giustapposizione tra diverse tipologie storicamente ereditate in organismo urbano unitario

Riferimento tipologico/Modello

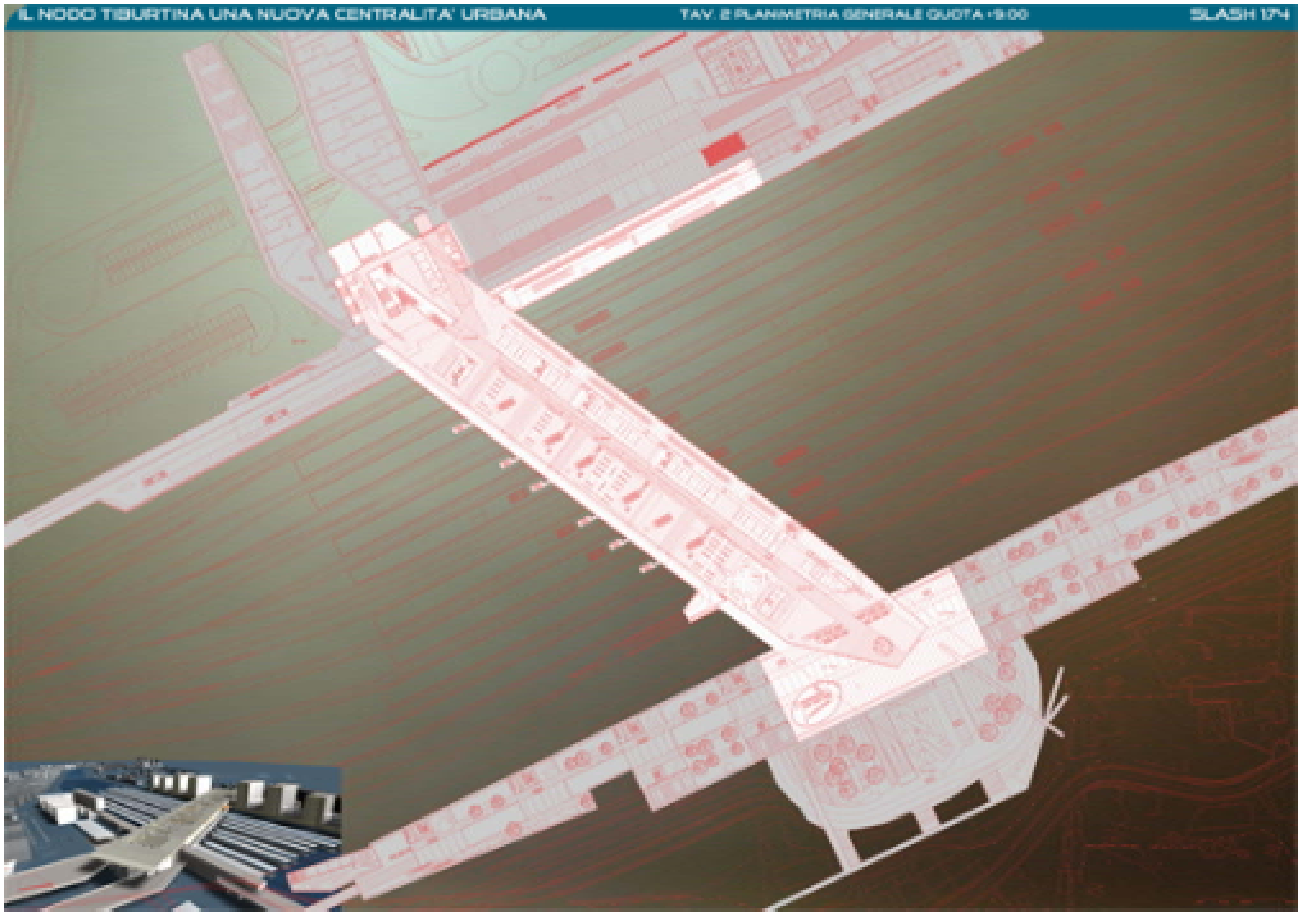
Fronte urbano



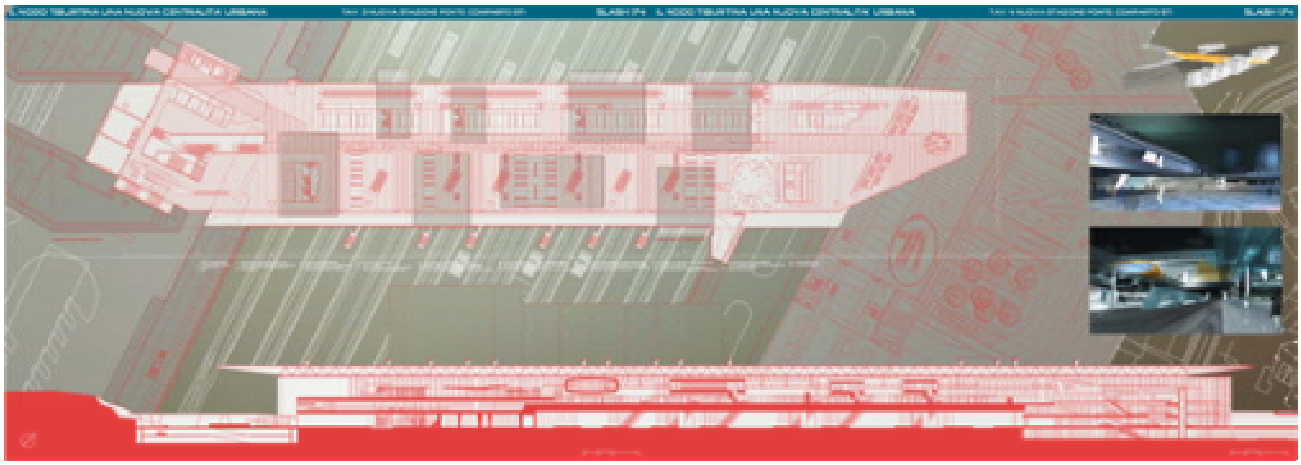
Stazione ponte

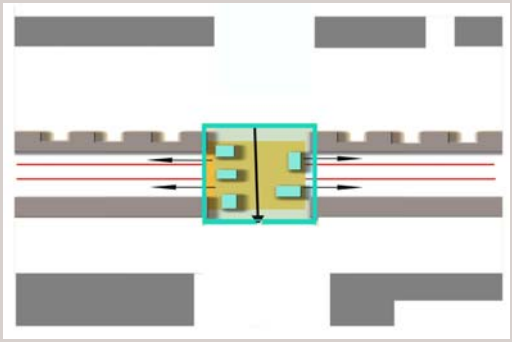


Immagini



Pianta alla quota del ponte





C3 Stazione come ponte e fronte urbano.
La stazione come edificio ponte il cui spessore disegna un fronte urbano ai lati delle linee ferroviarie.

Nome della stazione	Roma Tiburtina
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Roma al confine tra il quartiere Nomentano e Pietralata
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001
Progettisti	Aldo Aymonino
Esito di un concorso o meno	Sì
Categoria dell'intervento:	Intervento di ampliamento/nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Si rinvia alla scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Bus–terminal urbano, metropolitano, regionale ed interregionale interconnesso con parcheggi di scambio; la stazione della linea B della metropolitana; connessione con le linee FM.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Connessioni con comparti edificatori destinati ad uffici e funzioni direzionali. Aree commerciali, per la ristorazione, sale conferenze, spazi espositivi.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto di Aymonino è impostato prevalentemente su due ordini di considerazioni, la prima di carattere planimetrico, la seconda di carattere maggiormente volumetrico. Grande importanza, infatti, assume all'interno della

composizione l'asse pedonale inclinato della "stazione–ponte", che pur nella sua dimensione unitaria rende conto del diverso contesto urbano ai due lati del ponte, imponendo <<una deformazione significativa in "due punti sensibili">>.
Allo stesso tempo il progetto punta alla ricerca di un organismo urbano unitario che non nasca dalla staticità di nuove quinte urbane, quanto piuttosto attraverso un <<processo di emersione>>, facendo risaltare l'edificio ponte, come luogo centrale e di riconnessione, all'interno di uno sky–line variato con un andamento crescente di episodi in sequenza.
<<Verso la città consolidata, la Stazione si affaccia con nuova "attenzione" urbana, come evento a scala urbana che superi il carattere di "non luogo" dell'attuale piazzale Ovest. Verso la città da trasformare la stazione si protende costituendo a tutti gli effetti la prima pietra del nuovo sistema direzionale Tiburtino–Pietralata>>.
La ricerca non è quella di una rassicurante grande piazza unitaria, ma piuttosto quella di una <<variazione dimensionale degli spazi, che si dilatano e contraggono>>.
La stazione ponte, articolata in più livelli sovrapposti, è un corpo vetrato a sviluppo longitudinale, organizzato per fasce funzionali. Essa si affaccia sul fronte Nomentano <<con un grande atrio vetrato che ne rivela la sezione funzionale complessa e che definisce lo spazio di accesso al nodo sul vasto plateau pedonale esterno. Una piazza coperta a più altezze nella quale convergono visivamente tutte le direzioni di flusso e nella quale tutti i diversi livelli di funzionamento del fabbricato di stazione sono compresenti e rappresentati. Il piano interrato mette in relazione le direzioni di flusso dei passeggeri in uscita. Al piano terra l'atrio di ingresso consente l'accesso diretto alla banchina del primo binario per la ferrovia metropolitana e alle connessioni verticali con la piastra in quota delle partenze e con la piazza coperta sottostante. Ai livelli superiori si trovano i servizi accessori e gli ingressi alla stazione ponte.
Sul fronte Pietralata l'accesso all'edificio è compresso tra il muro della tangenziale e il viale che costeggia il parco. Le diverse quote del fabbricato coincidono con i differenti modi di accesso e di uscita dall'edificio viaggiatori: al piano interrato la galleria per i binari, la stazione della metropolitana e l'accesso ai parcheggi; al piano terra autobus e auto private; al livello superiore parcheggi, taxi e kiss and ride; sopra ancora la stazione ponte>> (dalla relazione di progetto in *Nodo Stazione Tiburtina Concorso per la nuova Stazione Roma Tiburtina*, allegato di "AREA", n. 76).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno Esterno

Sul fronte Nomentano, quello maggiormente consolidato e "stabile", il progetto si apre con la "tradizionale" hall, punto di smistamento di tutti i percorsi.
Il ponte di Aymonino infatti si fraziona in diversi livelli, rinunciando alla dimensione unitaria prediletta dalle altre soluzioni di concorso (soprattutto in quella di Desideri).
In questo progetto, allora, la hall conserva la sua condizione tradizionale di spazio di connessione in orizzontale e in verticale ("piazza in verticale").
Il progetto è improntato ad una forte idea di dinamismo, espresso soprattutto attraverso l'articolazione volumetrica e altamente plastica dei diversi comparti edilizi sulle due sponde. La preoccupazione è appunto quella esplicitamente dichiarata di evitare la staticità di un fronte urbano monolitico e compatto. L'articolazione dei volumi nel loro complesso permette di far emergere il "ponte stazione" come elemento strutturante, evidenziandone la funzione connettiva. Qui però l'edificio non rinuncia ad esprimersi attraverso tradizionali prospetti, seppure concepiti in modo da mostrare, al di là del rivestimento trasparente, la sezione trasversale interna.

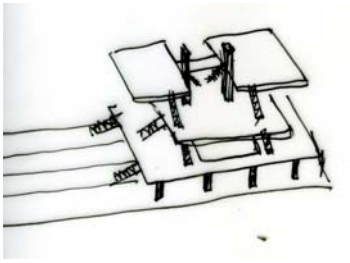
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi
Per articolazione e giustapposizione di diverse tipologie storicamente ereditate in organismo urbano unitario.

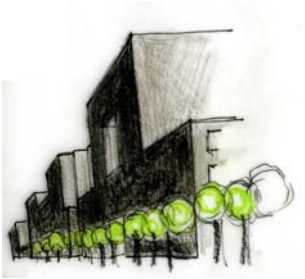
Riferimento tipologico/Modello

Il ponte abitato

La hall come piazza in verticale



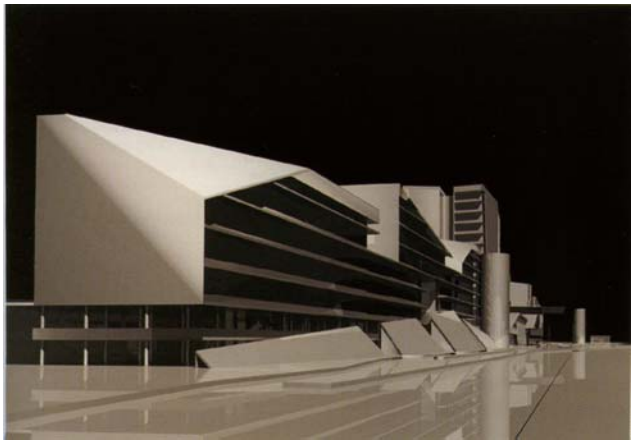
Il fronte urbano



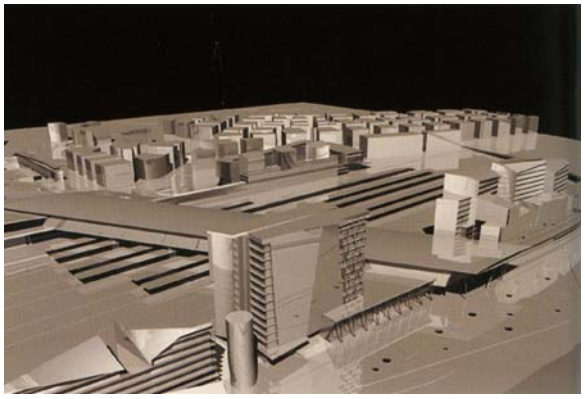
Immagini

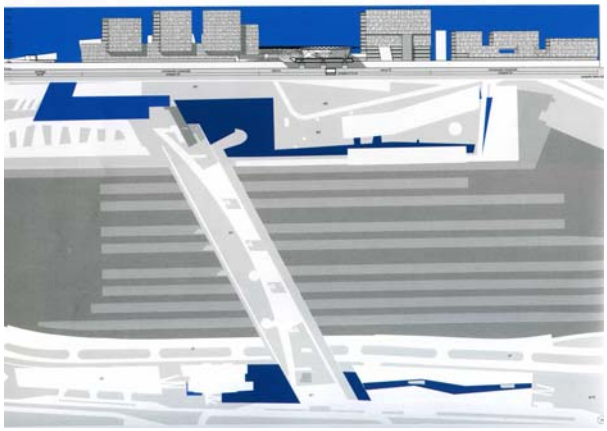


Render degli esterni, versante Pietralata

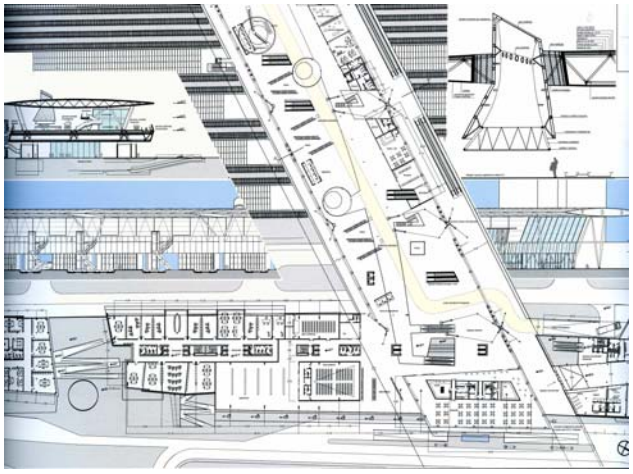


Render degli esterni, versante Pietralata





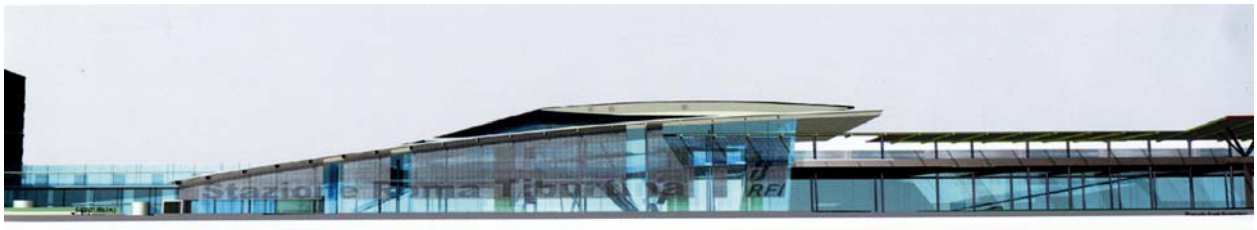
Pianta delle coperture



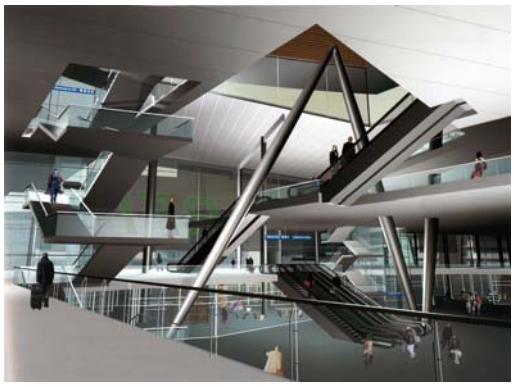
Pianta alla quota stradale



La hall, luogo di comunicazione, "piazza verticale"

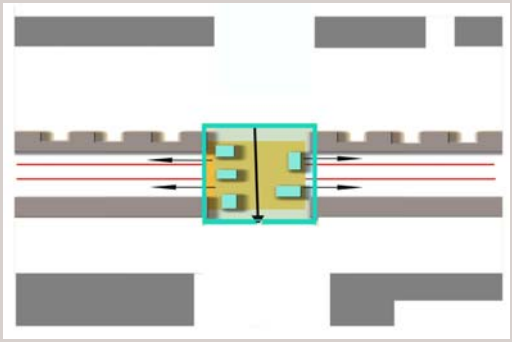


Prospetto sul lato Nomentano



Bibliografia

Nodo Stazione Tiburtina Concorso per la nuova Stazione Roma Tiburtina, allegato di "Area", n. 76.



C3 Stazione come ponte e fronte urbano.
La stazione come edificio ponte il cui spessore disegna un fronte urbano ai lati delle linee ferroviarie.

Nome della stazione	Roma Tiburtina
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Roma, al confine tra il quartiere Nomentano e Pietralata
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001
Progettisti	Franco Purini
Esito di un concorso o meno	Sì
Categoria dell'intervento:	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Bus–terminal urbano, metropolitano, regionale ed interregionale interconnesso con parcheggi di scambio; la stazione della linea B della metropolitana; connessione con le linee FM.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Connessioni con comparti edificatori destinati ad uffici e funzioni direzionali. Aree commerciali, per la ristorazione, sale conferenze, spazi espositivi.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

<<L'area interessata dall'intervento si trova in una condizione urbana di confine tra due distinte situazioni insediative: il quartiere Nomentano, che è parte della città consolidata e i quartieri Pietralata e Tiburtino, contraddistinti dai caratteri tipici delle più recenti periferie residenziali. La prima situazione, fortemente strutturata e

con basso livello di trasformabilità, esprime le sue vocazioni funzionali in alcune condizioni emblematiche: la terziarità diffusa del quartiere Salario–Trieste; le attrezzature commerciali di piazza Bologna; le attività indotte dalla presenza dell'Università e del Policlinico; nonché importanti zone di scambio tra trasporto pubblico e privato. L'altra invece è caratterizzata da brani di tessuto residenziale costruiti negli anni 60', con alta densità, bassa qualità urbana, pochissima strutturazione degli spazi pubblici e di servizio e un elevato grado di trasformabilità specie a ridosso della via Tiburtina, che presenta molteplici situazioni di degrado e precarietà. Va inoltre considerata l'intera direttrice della Tiburtina, servita dalla Linea B della Metropolitana che è di supporto ad una cospicua costellazione di quartieri residenziali, di iniziativa pubblica, privata e, in qualche caso, spontanea. Molteplici riferimenti identificativi e strutturati a ridosso di altri incompiuti, disarticolati e con identità urbana confusa, esprimono con forza la domanda di strategie di riqualificazione, di connessione e di valorizzazione dei luoghi. Gli aspetti che contraddistinguono la proposta progettuale sono riconducibili alle seguenti scelte:
– alla decisione di demolire l'attuale stazione Tiburtina; opzione, fra l'altro, prevista nel bando del concorso, che nasce dalla considerazione che l'edificio di Angiolo Mazzoni presenta tali rimaneggiamenti da non giustificarne il recupero in termini di rapporto costo/benefici;
– la volontà di incardinare l'impianto planimetrico e la configurazione complessiva di entrambi i fronti della nuova stazione sulle direttrici dei tracciati dei due versanti. Sul versante Nomentano la giacitura del tracciato viario del futuro viale della Circonvallazione Nomentano, nel suo prolungarsi in via Teodorico, sottolinea il fronte a margine del quartiere Bologna; mentre, nel suo deviare verso la via Tiburtina, dilata gli spazi urbani proprio in corrispondenza dell'accesso alla stazione alla quota 21.00 m.
Sul versante Pietralata, la giacitura planimetrica da invece conto a due assi viari, paralleli tra loro, e all'andamento del ferro, la Nuova Circonvallazione Interna e all'impianto ferroviario; sia a via Lorenzo il Magnifico, radiale che converge su piazza Bologna. Il suo valore spaziale è determinato dal contrasto tra l'apertura planimetrica e la forte chiusura in senso verticale. Sul fronte Pietralata il grande atrio a quota 21.00 m, è posto su un'ampia piazza delimitata da contorni "naturali" e si apre, orizzontalmente e verticalmente, verso il futuro insediamento direzionale inserito in un nuovo parco urbano, e verso il quartiere Pietralata–Portonaccio con l'obiettivo di avviarne opportuni processi di ricomposizione funzionale e morfologica dei tessuti metropolitani. La sezione trasversale dei due volumi è segnata da una linea inclinata e continua che, partendo dal fronte Nomentano a quota 42.00 m, cioè ad un'altezza di 21 metri rispetto alla quota 21.00 m, termina a Pietralata alla stessa altezza degli edifici che affacciano su quel fronte. Questa

linea, virtuale, che collega i due atri, rappresenta, in realtà, la traccia di un piano inclinato che disegna in modo continuo le coperture dell'intero intervento. L'articolazione volumetrica, lineare e continua, dei manufatti lungo i binari e le sedi stradali del Nomentano, vuole dare risalto ai due atri della nuova stazione.
La figuratività dei volumi direzionali e commerciali è affidata alla contrapposizione tra l'opacità delle parti basamentali e alla trasparenza e permeabilità delle parti superiori caratterizzate da complessi giochi tra elementi portanti e parti portate, tra opacità e trasparenze, tra arretramenti e sporgenze, tra spazi aperti e spazi protetti; e dalla matericità e aromaticità semplice dei paramenti: il travertino romano per gli edifici del direzionale e del recettivo; l'acciaio (o altra lega metallica) e il vetro per le pareti modulari>> (dalla relazione di progetto in *Nodo Stazione Tiburtina. Concorso per la nuova Stazione Roma Tiburtina*, supplemento di "Area", n. 76).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
Le due grandi "bocche" di accesso alla stazione, di grande rilievo plastico, scultureo, presenti su ciascun fronte urbano, sono il punto di smistamento di tutti i percorsi di collegamento tra le due sponde della città e tra i comparti edificatori stessi, rappresentando il fulcro compositivo del progetto. Entrambi questi volumi recepiscono infatti l'indicazione planimetrica degli assi urbani ritenuti maggiormente significativi per entrambe le aree della città da collegare.
In essi prendono forma tutti gli elementi ritenuti essenziali alla costruzione del progetto: gli assi viari dei due quartieri, l'indicazione planimetrica dettata dal ponte, quella dettata dai fronti urbani. La hall si qualifica come luogo di comunicazione e smistamento in verticale ed orizzontale.

Esterno
L'involucro della stazione si prolunga in fronti urbani contenenti funzioni diverse da quelle ferroviarie, che sono in grado di ricucire parti di città separate. In questo caso l'edificio stazione è "costruito" con le stesse logiche compositive e formali dei fronti urbani in cui si prolunga. La tensione è quella ad esprimere una valenza di strutturazione forte e di lunga durata della città, a costruire la stazione attraverso la città, piuttosto che la città attraverso la stazione. La figura del ponte non ha risalto figurativo all'interno dei fronti urbani: sul lato Pietralata, la presenza della stazione è annunciata dalla scultorea, bianca scatola tagliata, che, si apre verso il nuovo quartiere, di cui recepisce gli assi strutturanti. Sul fronte Nomentano, la rivela invece un parallelepipedo analogamente strutturato, ma introverso e chiuso.

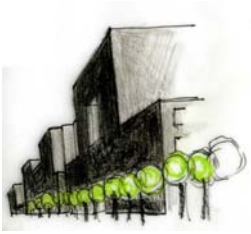
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

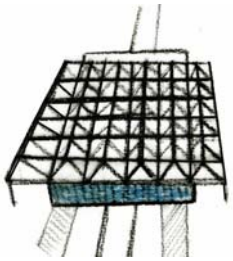
Per articolazione e compenetrazione tra diverse tipologie storicamente ereditate in organismo urbano unitario

Riferimento tipologico/Modello

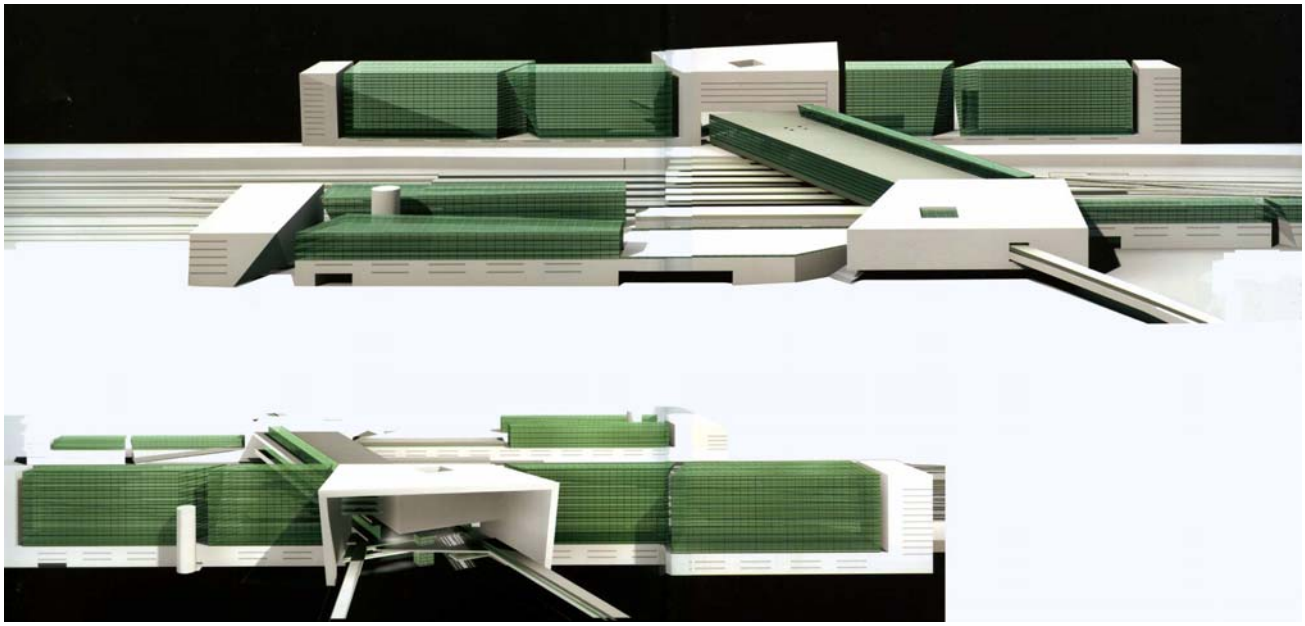
Fronte urbano



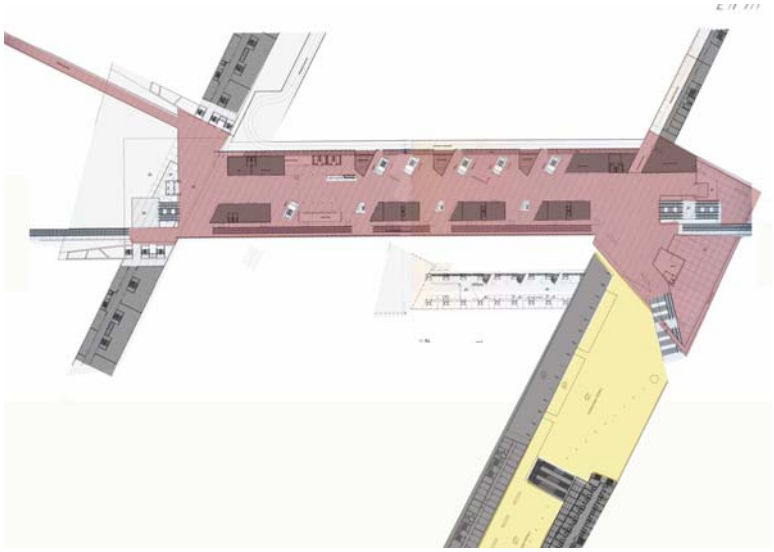
Stazione ponte



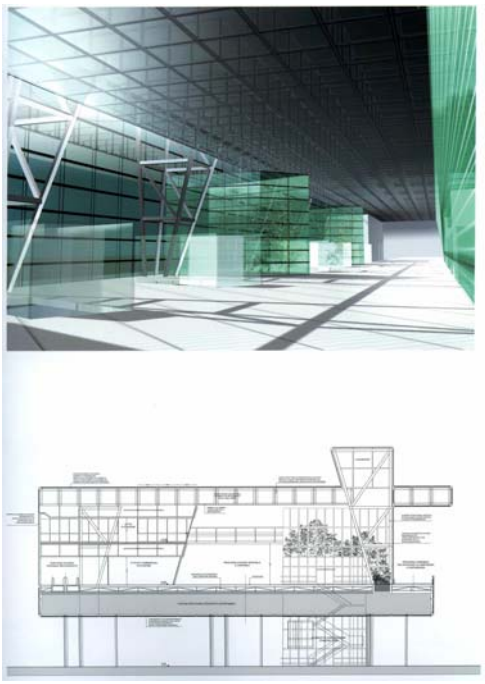
Immagini



Plastico della stazione, vedute sui lati Nomentano e Pietralata



Pianta al livello stradale del ponte urbano



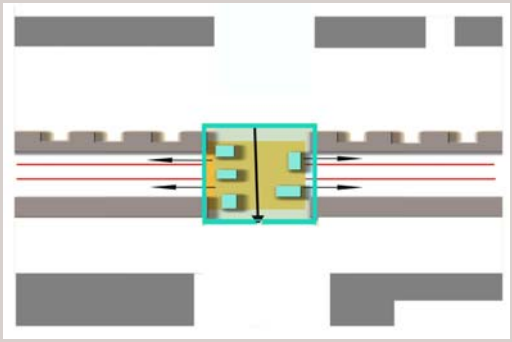
Sezione trasversale e veduta interna



Sezione longitudinale

Bibliografia

Nodo Stazione Tiburtina. Concorso per la nuova Stazione Roma Tiburtina, supplemento di "Area", n. 76.



C3 Stazione come ponte e fronte urbano.
La stazione come edificio ponte il cui spessore disegna un fronte urbano ai lati delle linee ferroviarie.

Nome della stazione	Roma Tiburtina
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Roma, al confine tra il quartiere Nomentano e Pietralata
Data del progetto	2001
Progettisti	Otto Steidle, progetto non vincitore
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Bus–terminal urbano, metropolitano, regionale ed interregionale interconnesso con parcheggi di scambio; la stazione della linea B della metropolitana; connessione con le linee FM.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Connessioni con comparti edificatori destinati ad uffici e funzioni direzionali. Aree commerciali, per la ristorazione, sale conferenze, spazi espositivi.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

L'intervento pensato da Steidle per Roma Tiburtina conferisce una forte autonomia figurativa al ponte della stazione, che emerge come edificio sostanzialmente autonomo rispetto allo skyline dei fabbricati (comparti edilizi) che definiscono il fronte urbano del versante Nomentano. Sul fronte Pietralata, invece, il ponte risulta come nascosto al di dietro della quinta edilizia disegnata.

Il corpo della stazione, pensato come <<una piattaforma dell'accessibilità, dell'energia, della trasparenza, della sicurezza; una "piazza" mercato della molteplicità, specifica per la città di Roma e aperta al resto del mondo>>, utilizza la piastra esistente come base per un <<corpo orizzontale a ponte, il quale si appoggia su un nuovo sistema di sostegni che, contemporaneamente, lo ancorano alle fondamenta preesistenti, offrendo così, pur nella sua precisione statica, una forte idea di dinamicità. La nuova stazione si pone così in forte relazione, sia con l'edificato preesistente, che con l'intorno cittadino a scala più vasta>>.
Sul lato Nomentano, l'atrio della stazione, punto d'incontro e smistamento principale dei flussi di movimento, collega verticalmente il Ponte, articolandosi in quattro livelli – un piano interrato, il piano terra e due piani superiori –, mentre orizzontalmente mette in comunicazione la parte sud della stazione e il piazzale degli autobus.
Esso ospita, oltre alle usuali funzioni prettamente connesse con i servizi di stazione, servizi commerciali e per la ristorazione. Nel suo lato nord la hall si affaccia su una piazza aperta verso i binari. Un porticato contiene le scale mobili di accesso alla sottostante metropolitana.
Il ponte stazione si articola in due livelli, di cui l'inferiore (+9,00 m) è pensato come luogo del movimento ma anche della sosta, del commercio, della ricreazione, della contemplazione del panorama romano: il suo ampio volume, autonomo sia al livello strutturale che architettonico, è infatti interrotto da una serie di <<installazioni quali scale mobili, negozi, chioschi, ristoranti ecc., che sono pensate come elementi d'arredo, autonomi, additivi, non strutturali. [...] Altri luoghi fungono da spazi di incontro separati dal convulso ritmo dell'andirivieni ferroviario, grazie a "terrazze di sosta", situate nelle immediate vicinanze di bar e chioschi>>.
Il livello superiore (+15,00 m), facilmente accessibile, contiene servizi culturali (sale conferenze, spazi espositivi, teatri) ed è pensato come <<luogo di osservazione e oggetto da osservare. [...] Il ponte viene ad assumere ruolo di grande palcoscenico, per la città e per gli ospiti in transito, diventando polo d'attrazione anche al livello internazionale. I tre teatri proposti in forma ellissoidale (non necessariamente definitiva) devono essere comunque interpretati come spazi particolari e, dunque, conservare una forma che li distingua rispetto alle altre sale >>.
<<Il Ponte è fortemente caratterizzato da scelte di tipo strutturale capaci di assicurare l'immagine che si è inteso dare al progetto. I sostegni sfruttano alla base le fondamenta preesistenti, mentre per la copertura, divaricandosi, sorreggono la costruzione del tetto, incontrandola nei punti di incrocio del reticolo a travi tipo "Vierendel" (a maglia 8x8 m). Nasce così una nuova relazione tra sostegni, copertura e piani di calpestio, che si esprime sia al livello costruttivo che formale. [...] Per gli edifici di stazione (versante Pietralata e Nomentano) sono previste

principalmente strutture portanti in cemento armato, con possibile alternativa di strutture portanti in acciaio rivestito. [...]
Verso ovest (lato Pietralata) sono previsti complessi e importanti volumi edilizi, che contengono l'accesso alla stazione, le funzioni direzionali e amministrative delle Ferrovie dello Stato e una galleria commerciale. Queste funzioni restano esplicitamente separate l'uno dall'altra, pur essendo stata sviluppata una piacevole continuità al livello spaziale e formale. La "Galleria" Pietralata collega al piano terra, tramite ampie scale d'accesso, l'ambito della stazione Pietralata (lato sud dell'edificio), l'ingresso agli uffici FS e il grande supermercato. Al livello +9,00 m, rivolto verso i binari è organizzato il piazzale Est.
Qui si incontrano il ponte stazione, il ponte pedonale che collega il quartiere di Pietralata e si apre l'ingresso rappresentativo degli uffici FS. Questi sono situati principalmente nei due edifici a torre a destra e a sinistra del Ponte Stazione. I fabbricati per uffici sono stati progettati in modo tale da poter consentire accessi indipendenti dal resto del complesso, tenendo conto della possibilità di affitto a privati.
Tipologicamente, gli edifici della stazione sul lato Pietralata risultano avere una corrispondenza con quelli del lato Nomentano, mentre si distinguono completamente dagli altri volumi adiacenti >> (Dalla relazione di progetto in *Nodo Stazione Tiburtina. Concorso per la nuova Stazione Roma Tiburtina*, allegato di "Area", n. 76).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
Il tema dominante la realizzazione del ponte è quello del percorso unitario disseminato di "eventi" architettonici. L'elemento strutturale è infatti dominante e conferisce unità al complesso, ma è come contraddetto dalla presenza dei volumi autonomi, contenenti le funzioni commerciali, ricreative, etc., dislocati lungo tutta la sua estensione, e di cui comunque

Esterno
Il ponte è concepito come un segno planimetrico di grande forza all'interno della quinta edilizia. I due fronti urbani non hanno un andamento uniforme, ma, al contrario, piuttosto frammentato (nelle altezze e dimensioni dei volumi). Questo non fa che accentuare, sul lato Nomentano, l'autonomia figurativa del ponte, la cui indipendenza è ulteriormente rimarcata dall'efficace sistema strutturale adottato. Il filo conduttore dell'intervento, in questo caso, sembra essere il tema del racconto, la cui unità si dà attraverso l'alternanza di "pause" e "battute", di vuoti e costruzioni opportunamente cadenzati.
Sul lato Pietralata invece il ponte della stazione

si comprende la natura “accessoria”. Sul lato Nomentano l’accesso al ponte è protetto dal suo stesso aggetto, che configura una spazio aperto ma protetto, di mediazione tra la città e le due stazioni (della ferrovia e della metropolitana).

non si affaccia all’interno della quinta edilizia disegnata. Su un’area dagli assetti ancora poco consolidati, la volontà è, probabilmente, quella di disegnare un fronte urbano maggiormente compatto, contrastato solo dallo sviluppo maggiormente frammentario nelle altezze, dettando ordine e misura.

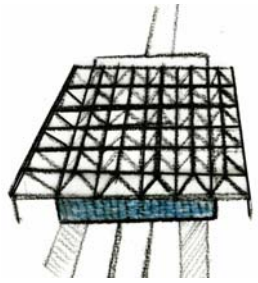
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

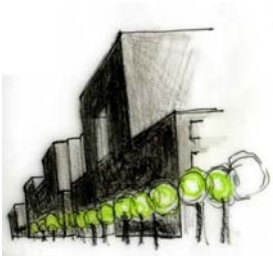
Per articolazione e giustapposizione tra diverse tipologie storicamente ereditate in un organismo urbano unitario.

Riferimento tipologico / Modello

Stazione ponte

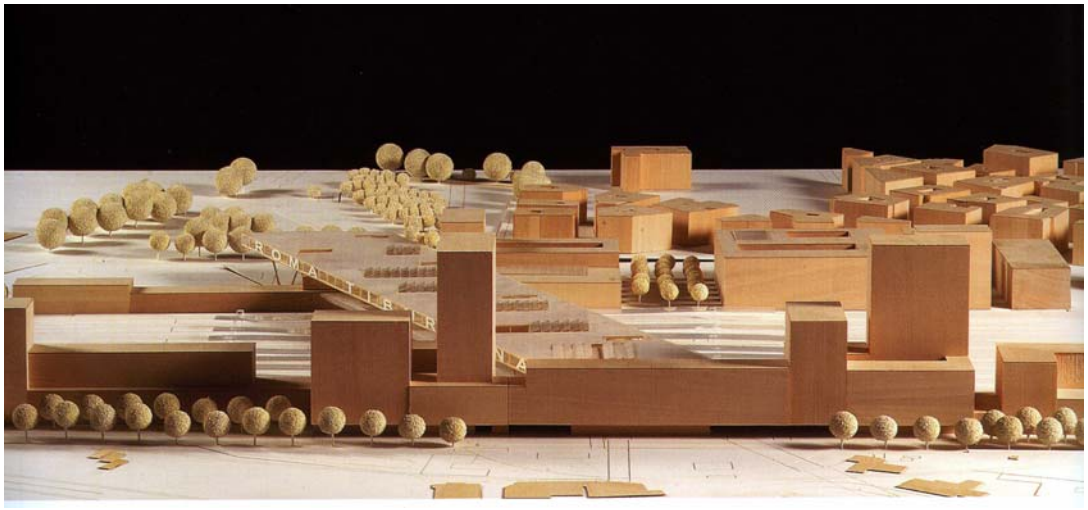


Fronte urbano



Immagini





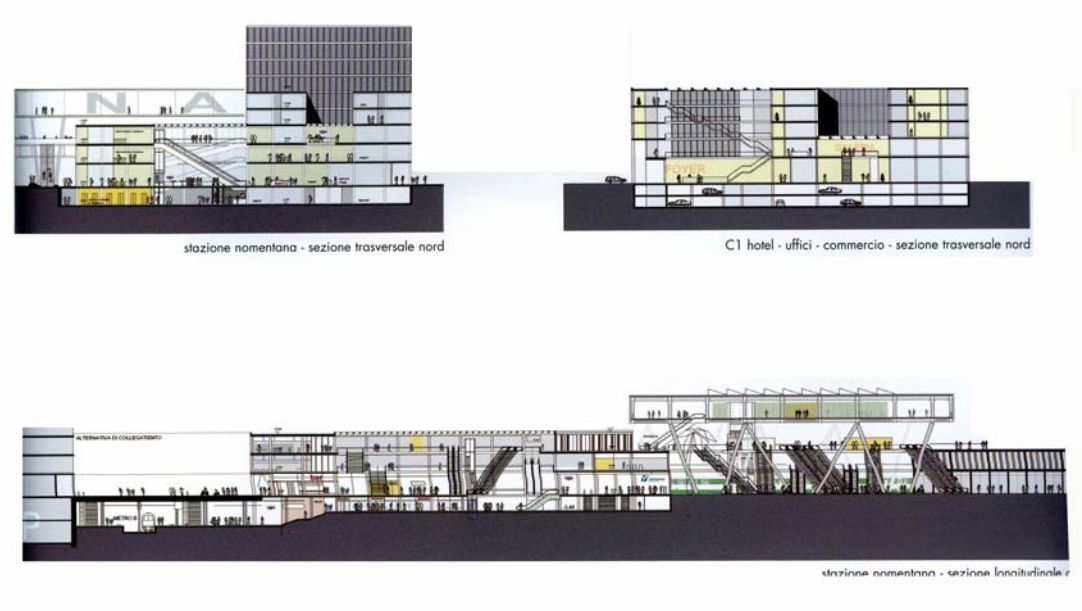
Plastico della stazione



Pianta delle coperture



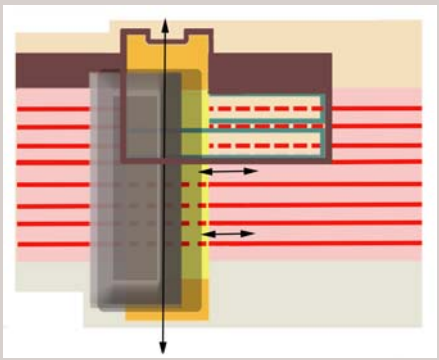
Pianta alla quota del ponte



Sezioni

Bibliografia

Nodo Stazione Tiburtina. Concorso per la nuova Stazione Roma Tiburtina, allegato di “Area”, n. 76.



C4 – L'ampliamento della stazione storica di transito come ponte abitato e percorso urbano

Nome della stazione	SBB Basel
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Basilea, Svizzera
Data della realizzazione	2003
Progettisti	Antonio Cruz e Antonio Ortiz, Sandra Giraudi e Felix Wettstein
Esito di un concorso o meno	
Categoria dell'intervento	Intervento di ampliamento

Il livello e le diverse scale di progetto

<<Rispetto agli altri paesi europei e nonostante le difficoltà legate alla propria topografia, la Svizzera è riuscita a sviluppare e a mantenere efficace una rete ferroviaria molto diramata, capace di assicurare buoni collegamenti anche ai paesini più sperduti delle valli montane. Recentemente, è stato deciso il potenziamento delle linee ad alta velocità con la creazione di un vero e proprio canale d'attraversamento del paese lungo l'asse Zurigo–Berna–Ginevra. Il rinnovo della stazione di Basilea – *SBB Basel* –, leggermente eccentrica rispetto all'asse principale dell'alta velocità, ha contribuito, invece, a trasformare non solo il vecchio fabbricato, ma anche l'intero quartiere adiacente.

L'ampliamento della stazione, portato a termine nel dicembre 2003, è dovuto agli architetti spagnoli Antonio Cruz e Antonio Ortiz e ai colleghi svizzeri Sandra Giraudi e Felix Wettstein. L'edificio proposto, costruito in continuità con la stazione preesistente, è articolato su altrettanti nuovi fabbricati, che intervengono a riqualificare l'intera area urbana e a porla in una nuova relazione con il territorio circostante.

Le discussioni relative al progetto di riqualifica del quartiere della stazione franco–svizzera di Basilea, situato nella parte sud della città, limitrofa al centro storico, prendono avvio intorno agli anni Ottanta. Il disegno di massima del *masterplan* prevede un intervento sulla piazza della stazione con lo scopo di deviare il traffico

automobilistico grazie alla costruzione di un ampio parcheggio sotterraneo, e di ridare all'invaso di superficie, reso pedonale, una nuova vita e un nuovo aspetto grazie all'inserimento di pensiline leggere per il terminal dei tram. Nello stesso tempo si prevede di costruire, nel cuore della piazza, un elegante parcheggio sotterraneo per biciclette (della capacità di circa 1100 posti) con rampe e piste ciclabili, anch'esse ipogee, collegate ad un circuito urbano razionale ed efficace.
All'inizio degli anni '90 il programma viene ampliato. Il nuovo progetto urbano, ribattezzato *EuroVille Basel* con esplicito riferimento al piano di Euralille concepito da Koolhaas, prevede l'ampliamento della stazione esistente e la costruzione di un ponte–galleria pedonale che collega le due zone della città separate dalla ferrovia: la Centralbahnplatz e il periferico Gundeldinger–quartier. A partire da tale nucleo centrale, l'intero quartiere sarà rimodellato attraverso il ridisegno dei fronti urbani lungo la ferrovia, a nord, e la creazione di una nuova piazza nella zona sud. Contrariamente alla politica che prevede, a monte, il disegno di un piano definitivo, messo a punto da un'equipe di specialisti le cui decisioni riguardano sia le infrastrutture sia il carattere degli edifici attinenti – si pensi sempre al masterplan di Koolhaas a Lille (1988–1994) –, la politica adottata comporta la definizione di un progetto di massima, seguito da un procedimento di attuazione flessibile e aperto, e scandito dall'organizzazione di concorsi d'architettura in cui si lascia ancora ampio spazio alle decisioni a carattere urbano. La stazione, ampliata e trasformata in una lunga galleria pedonale che fa da ponte tra il centro storico e l'espansione periferica, rappresenta dunque il nucleo principale della riorganizzazione di un vasto ambito urbano, il cui volto è caratterizzato dall'e–mergenza di singole architetture d'eccezione. Il quartiere così rinnovato permette di creare una forte polarità e di stabilire una connessione tra il centro urbanizzato e lo sviluppo periferico più caotico. Esso funge nello stesso tempo da nuova grande porta della città, aperta a ovest dell'asse Zurigo–Berna–Ginevra e capace di valorizzarne la posizione in questa zona centrale dell'Europa, all'intersezione di tre diversi territori nazionali. L'importanza e il risultato positivo dell'intervento hanno costretto la Francia ad abbreviare i tempi di decisione relativi alla creazione della linea del TGV Est e del rinnovo della vicina stazione di Strasburgo>> (Mazzoni).

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Parcheggi (anche per biciclette), pedonale, viario, tram.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Aree dedicate al commercio e alla ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Per questo punto si rinvia al Capitolo III del presente lavoro.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno/Esterno
Si rinvia ancora al Capitolo III, nel paragrafo "**Il ruolo assolto dal modello tipologico originario nella strutturazione formale dell'ampliamento".**

Altre annotazioni
In questo caso è la dimensione del ponte e del percorso, come connessione trasversale, a prevalere nettamente su quella del fronte urbano, che invece risulta delineato, da un lato dall'edificio storico che definisce il "classico" piazzale della stazione, dall'altro dall'estremità dello stesso edificio ponte, che costituisce il punto di accesso al nuovo ampliamento. Il fronte urbano è piuttosto quello definito dall'edificio ponte che con il suo andamento frammentario ripristina l'unità del luogo senza appiattire il valore formale delle singoli parti di cui risulta composto.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi
Per elencazione, giustapposizione e commistione di elementi eterogenei.

Riferimento tipologico/Modello

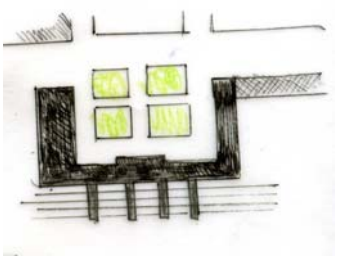
Il ponte abitato



Il percorso coperto, il *passage*



Il modello della stazione di transito



Immagini



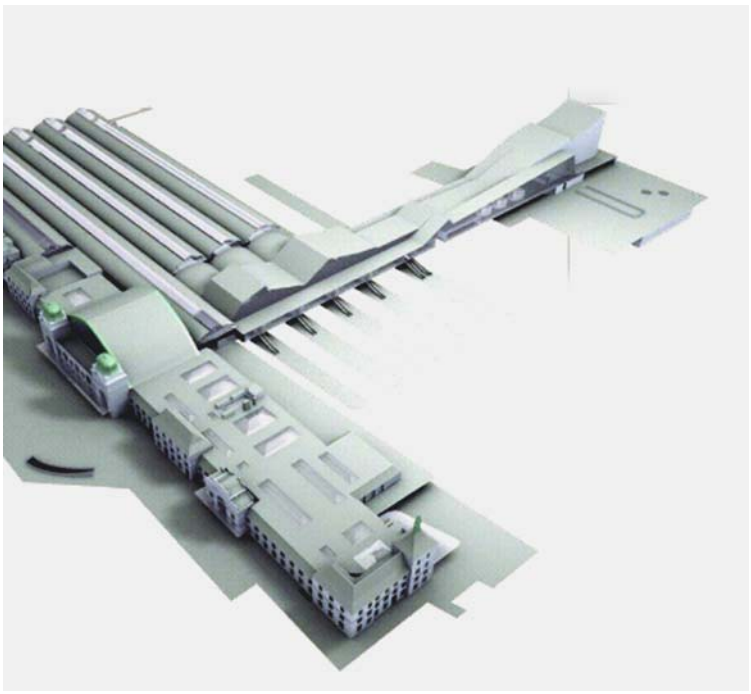
Il fronte storico della stazione



Il prospetto verso la città di più moderna costituzione



Interno della stazione con le antiche strutture inglobate nel nuovo ponte



Plastico della stazione



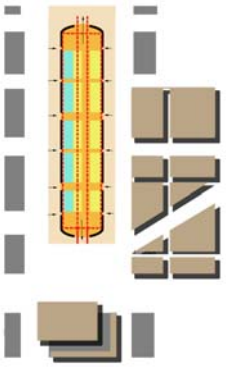
L'accesso al ponte dalla hall storica



Il ponte strutturato come percorso

Bibliografia

C. MAZZONI, *Basilea, la ristrutturazione della stazione come elemento di sviluppo urbano*, in <<Trasporti e Cultura>>, n. 11.



D1 La ricreazione di un interno urbano, la stazione come interno urbano.

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	Santiago Calatrava, II classificato
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

II livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore, Gruppo Foster.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione, costituita da un sistema strutturale voltato, totalmente vetrato su tutti i lati, esteso a coprire longitudinalmente l'area dell'intervento, ospita al suo interno funzioni molto diverse e assicura scambi e accessibilità immediati tra i differenti sistemi di trasporto. Le strutture principali in cemento armato, partendo dalla quota delle banchine (+25,05), compongono lo scheletro statico, fino alla quota del tetto (+64,00).

Il tetto vetrato copre un ampio, luminoso spazio centrale, un'imponente hall, lunga quanto il "camerone" e caratterizzata da una dimensione di forte monumentalità.

Questa vasta "aula" luminosa, scandita ritmicamente dal sistema strutturale, non si trova alla quota della città, ed è collegata da un sistema di rampe alle differenti aree di accesso alla stazione. Da questo livello si dipartono i percorsi verso l'area delle banchine, alla quale è assicurata luminosità grazie al solaio di copertura costituito da pannelli traslucidi.

<<Il progetto evidenzia le due aree di entrata alla Stazione (Belfiore e Circondaria) con pensiline di dimensioni ragguardevoli, che, partendo dal sistema della copertura centrale, coprono le due piazze alle testate.

La stazione è concepita come una struttura tale da collegare i quartieri Circondaria e Belfiore lungo l'area dell'ex Macello e di aprirsi alla città con una piazza urbana (viali Redi e Belfiore), dove si concentrano il nuovo parcheggio interrato e la stazione dei bus extraurbani (l'insieme della Stazione e della stazione dei bus extraurbani ha uno sviluppo di circa 800 m, interrotto dal torrente Mugnone)>>.

Per ciò che concerne, più specificamente, l'organizzazione distributiva interna, <<la testata Circondaria è organizzata su cinque livelli: quota +25,05, livello delle banchine; quota +38,00, mezzanino, che gode di illuminazione naturale ed è in comunicazione, tramite una galleria sottopassante il Mugnone, con l'area commerciale sul lato Belfiore; due livelli intermedi, in prossimità di via Circondaria, per i posteggi kiss and ride (quota +43,00) e per i taxi (quota +46,00); quota +50,00, hall della Stazione, in lieve pendenza, sino alla quota di via Circondaria (+46,30).

La testata Belfiore (con la stazione per bus extraurbani, la fermata tranvia, il parcheggio e la zona commerciale) è organizzata su quattro livelli: quota +38,00, zona commerciale; quota 43,00, parcheggio accessibile dai viali Redi e Belfiore; quota 47,00 secondo livello del parcheggio; quota 51,00, fermata della tranvia, area per i taxi, stazione bus extraurbani, coperte dallo sbalzo di circa 60 m della pensilina della Stazione.

Lo spazio interno della Stazione è suddiviso in due livelli. A quello dei treni, la copertura è sorretta da una coppia di travi arcuate in cemento armato, mentre quello sovrastante ai binari corrisponde ad un'imponente hall, lunga quanto il "camerone". L'aspetto della nuova Stazione discende dalla sua struttura, progettata

completamente in calcestruzzo>> (dalla relazione di progetto in “Casabella”, n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

L’aula interna si connota come uno spazio fortemente monumentalizzato, che non sembra pensato per assolvere allo scopo di una concreta abitabilità e fruizione. Le aree deputate alle funzioni ferroviarie sono escluse dallo sguardo. La stazione è sì costruita come interno urbano, ma come un interno gigantesco e monumentale, che rievoca l’aspetto e le suggestioni di antiche cattedrali, aule basilicali, più che quello dei *passages*, il cui principio insediativo è piuttosto improntato all’idea di una percorrenza intima, maggiormente introversa. Per questo ultimo aspetto, la stazione riproduce le atmosfere suggestive delle antiche, vaste gallerie in ferro e vetro.

Esterno

Pur offrendo una notevole flessibilità nell’uso dello spazio esterno – suscettibile di fruizioni diverse poiché protetto su entrambi i lati da ampie pensiline – e dello spazio interno, concepito come un’enorme aula coperta, l’“osmosi” con lo spazio della città è raggiunta fortemente al livello della compenetrazione visiva, ma non in quello della reale permeabilità dei flussi: qui, infatti, gli accessi sono limitati alle aree definite dal forte aggetto della copertura. La definizione formale delle ampie pensiline si pone in continuità con i modelli tradizionali delle stazioni, che possiedono queste ampie zone coperte, dalla funzione di filtro tra la dimensione urbana e quella ferroviaria. La pensilina – essenziale elemento compositivo, di “raccordo” tra le differenti giaciture – recepisce, inoltre, nella sua conformazione, l’andamento del Mugnone, con il quale forma un angolo di 90°.

Altre annotazioni

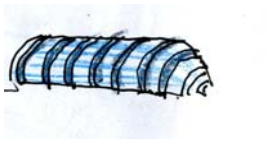
<<Per quanto riguarda l’inserimento urbanistico del nuovo complesso, accogliendo quanto previsto dal Piano Guida adottato dall’Amministrazione Comunale di Firenze, il progetto fa propria l’ipotesi di destinare alla realizzanda ”città dei giovani” l’area ex Macelli e propone di realizzarvi una serie di edifici, di scala analoga a quella delle costruzioni esistenti, del tipo a padiglione, dotati di strutture leggere. Alle aree verdi esistenti si prevede di aggiungerne altre, estendendole a tutto i quartiere, sino a formare ”il giardino dei giovani”, adeguatamente perimetrato e individuato, che completa le sistemazioni minute previste per l’intero comparto urbano>>.

Principi compositivi

Sintesi e stilizzazione di un elemento tipologico proprio delle antiche stazioni, la galleria in ferro e vetro, che, estrapolato e rivisitato, assurge ad emblema dell'intero insieme, definendo, nel suo complesso, l'intervento e le sue strategie insediative.

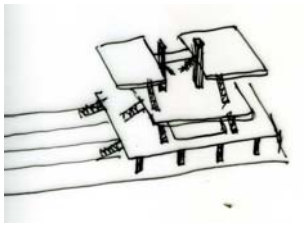
Riferimento tipologico

La galleria in ferro e vetro

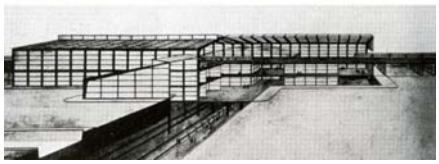




La piazza in verticale







Le grandi aule, il *Lichtof*, i mercati coperti





Lo spazio della strada come interno, i *passages*



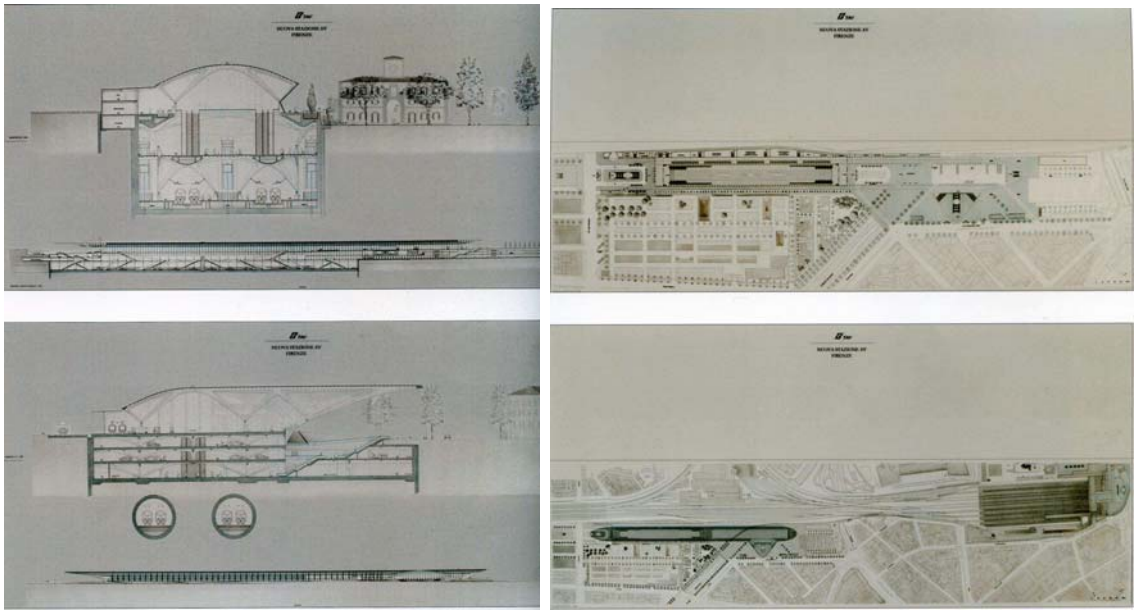
Immagini







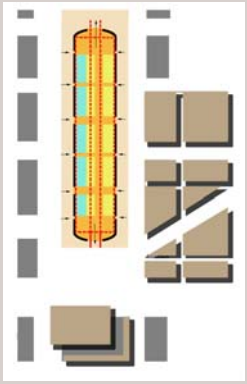
Vedute interne ed esterne del plastico



Piante, sezioni e prospetti

Bibliografia

“Casabella”, n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003



D1 La ricreazione di un interno urbano, la stazione come interno urbano.

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	Carlos Ferrater
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione si sviluppa per occupare longitudinalmente l'area del concorso lungo tutta la sua estensione, sotto un'unica copertura definita da un piano orizzontale, mentre appare chiusa sul lato urbano verso gli Ex Macelli da una lunga vetrata che permette di raggiungere con lo sguardo l'area delle banchine, lasciata totalmente aperta (con il camerone totalmente accessibile allo sguardo). Tutte le funzioni previste dal bando si sviluppano sul lato opposto in un corpo edilizio pluripiano, che funge da "schiena" per l'intero complesso, e sono accessibili tramite ponti pedonali, piani "sospesi" e mezzanini, posti in corrispondenza degli accessi. I due accessi più importanti, posti all'estremità della stazione, lungo Via Circondaria e Viale Belfiore, sono costituiti da due piani che si sporgono sul volume totalmente svuotato del camerone, con un accento di forte compenetrazione visiva tra il mondo urbano e quello ferroviario, mentre un mezzanino posto in posizione centrale, baricentrico rispetto a tutta la struttura, visibile e facilmente raggiungibile da ogni posizione, è il punto di partenza per tutti i collegamenti alle aree delle banchine.
<<Un'unica piattaforma, il mezzanino, è collocata sull'asse dei binari a quota +34,70, all'interno del "camerone", ed è il fulcro del sistema. Connettere il mezzanino ai servizi previsti è il tema prioritario affrontato dallo studio dei flussi, che sono concentrati in due fasce parallele alle paratie longitudinali del "camerone" a quota +10,50. Gli elementi di attraversamento dello spazio definito dal complesso, oltre allo stesso mezzanino, sono rappresentati da due vestiboli d'ingresso in zona Belfiore e Circondaria, e da due ponti che connettono pedonalmente la Stazione all'area degli ex Macelli e alla zona residenziale adiacente al torrente Mugnone>>.

La stazione si integra con un parco creato nell'area ex–macelli, proteggendone una parte con l'aggetto della copertura, in questo modo realizzando un dialogo più fitto con le aree circostanti. I flussi principali di traffico sono convogliati all'interno stesso della stazione (nella forma di kiss and ride, parcheggi multipiano, aree di accesso ai taxi, tutti collegati ai mezzanini interni alla stazione). <<Un parco alberato, lungo quasi un chilometro, attraversa l'intera area (dalla Centrale del Latte verso la Fortezza da Basso); entra a far parte della Stazione e collega il parcheggio della Centrale del Latte, la stazione dei treni regionali, la zona pedonale degli ex Macelli, l'accesso al parcheggio Belfiore, la fermata della tramvia, il kiss and ride su viale Redi e la stazione degli autobus. Questo lungo asse verde è concepito, pertanto, come un vero e proprio nodo intermodale. Adiacente al parco, nella zona del vestibolo Belfiore, si apre la nuova piazza, a quota +51,00. La spianata pedonale è attraversata dalla tramvia e avvolge la stazione degli autobus, interrata sotto le

officine di riparazione. La piazza si spinge fino alla torre–serbatoio dell'acqua e all'edificio d'angolo del Mazzoni. Di entrambi, si propone il ripristino e, nel caso del secondo, l'ampliamento con corpo per uffici, parallelo a viale Redi>> (dalla relazione di progetto in "Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Tra tutte le stazioni ricadenti in questa classe, questa è l'unica a proporre una totale osmosi visiva tra lo spazio del ferro e quello della città, lasciando libero, totalmente a vista il camerone. La stazione è infatti risolta nella forma di un edificio svuotato, una "scatola", attraversata da liberi piani orizzontali, ponti e passerelle, con un forte accento di comunicazione visiva, suggerita appunto dalla sovrapposizione dei livelli. Più che attraverso la reale percorribilità dell'edificio, l'osmosi è creata dalla sguardo del fruitore, "messo al centro" dello spazio.

Esterno

La stazione esprime tensione al raggiungimento di un segno lineare e pulito, che sia in grado di dialogare con il tessuto delle aree circostanti, anche attraverso l'integrazione con il parco lineare. La stazione è infatti individuata dal segno perfettamente rettangolare della copertura.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

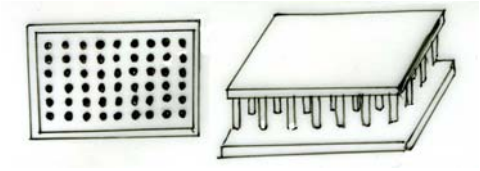
Stilizzazione e sintesi a partire da uno dei "materiali" di costruzione della città storica e della stazione stessa.

Riferimento tipologico/Modello

L'aula, la hall

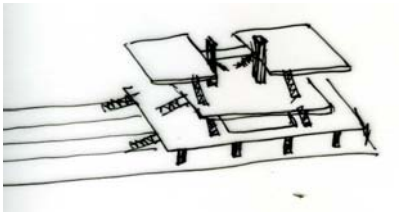


La sala ipostila, nella sua accezione di spazio definito attraverso la proiezione della



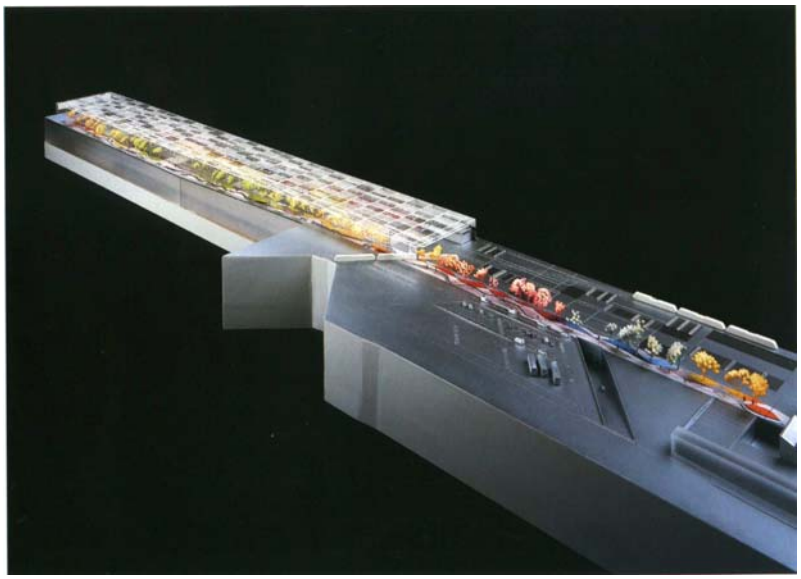
copertura.

La stratificazione in verticale dei piani

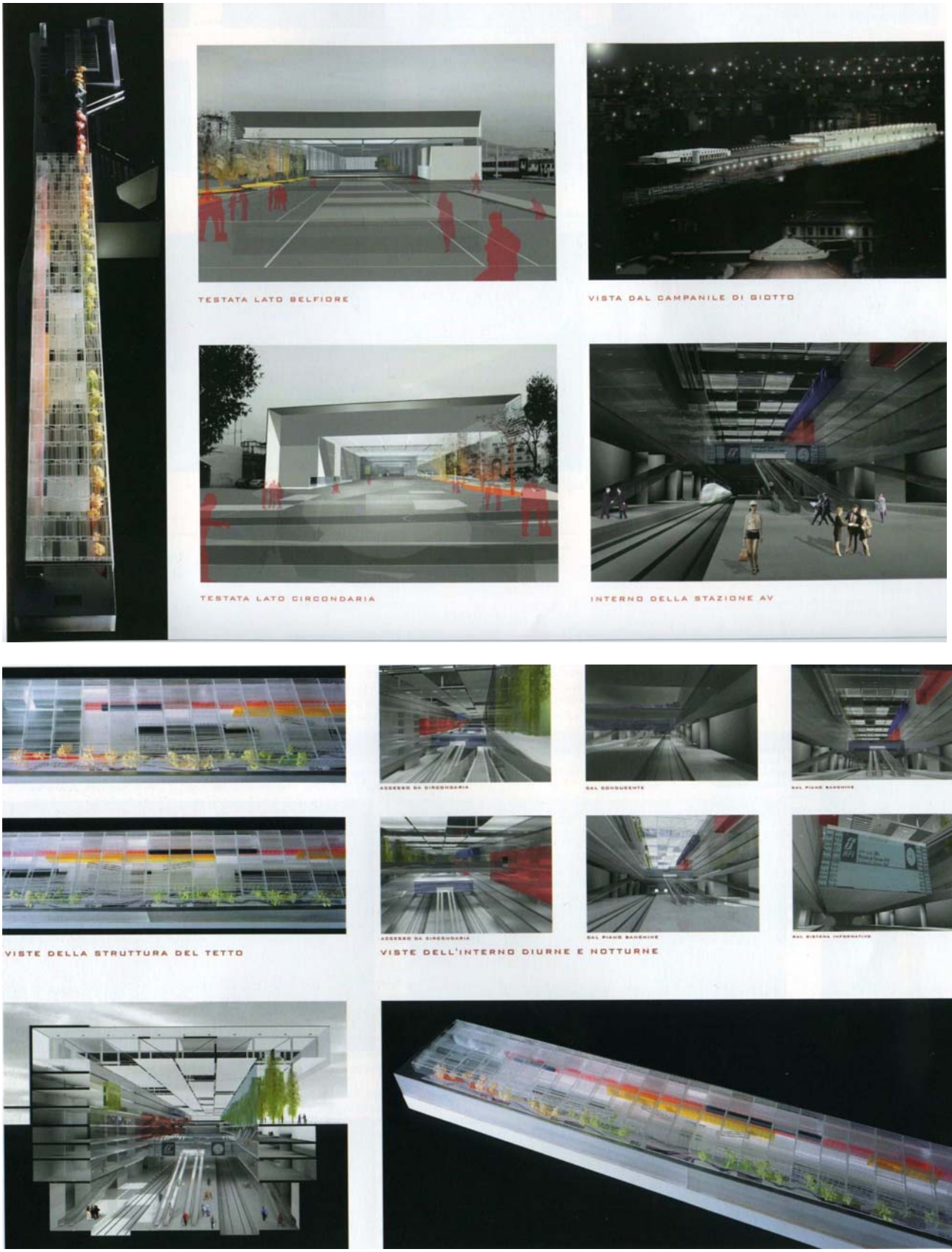


Immagini





Veduta del plastico



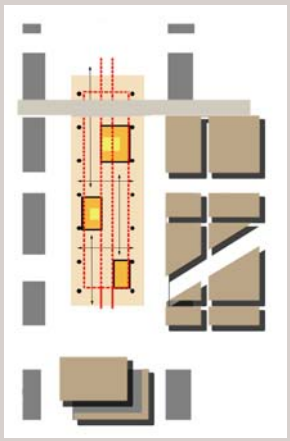
Render del progetto



Sezione trasversale, in evidenza le due "maniche" e la vetrata di filtro tra la città e la stazione

Bibliografia

"Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003.



D–2 Assorbimento, introiezione del modello tipologico del *boulevard*, della strada

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	GMP, Gerkan, Marg und Partners
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione si sviluppa al di sotto di un'unica, lineare, copertura trasparente (500m x 40m), estesa a coprire longitudinalmente tutta l'area del concorso, che si appoggia, lungo il lato posto a ridosso del rilevato ferroviario, ad un edificio alto due piani tale da fungere <<da "schiena" per il retrostante rilevato ferroviario e da ospitare una grande hall. Questo corpo mira ad integrare la zona ovest, occupata dai padiglioni degli ex Macelli e dalla Centrale del Latte (risistemata in modo da formare un regolare parco urbano), con il complesso ferroviario, inteso come elemento ordinatore dell'intera area.
Sul lato del rilevato ferroviario, parzialmente inserito nella copertura, un lungo edificio a due piani ospita le funzioni ferroviarie, al livello superiore, il centro viaggiatori, posto in posizione baricentrica, e gli spazi commerciali, al livello degli accessi (quota + 46,30). Al primo livello interrato, destinato ad accogliere funzioni prevalentemente commerciali, si trovano anche percorsi e i mezzi meccanici di distribuzione da e per le banchine. La galleria è direttamente connessa al sistema dei parcheggi e dei trasporti su via Circondaria. La hall è dotata di tre facciate aperte, mentre la copertura "coordina", ricoprendole omogeneamente, le varie funzioni esterne e interne>>.
La copertura, segno unificante per l'intero complesso, pone al riparo tutte le aree di interscambio, e racchiude un volume vetrato su tutti e tre i lati liberi, che ha la funzione di proteggere gli spazi interni della stazione, permettendo una forte osmosi visiva tra il piano della città e i livelli posti a quote diverse in un rapporto di aperta e continua comunicazione, ottenuto grazie alle doppie altezze e ad opportuni tagli nei solai.
<< La grande copertura protegge tutte le aree di interscambio intorno alla Stazione, che è in connessione con la stazione "Circondaria" per i treni regionali, la fermata dei tram e la stazione delle autocorriere, a sua volta connessa con viale Redi. Il traffico privato motorizzato viene incanalato su una "strada terminale" (lungo la quele sono distribuite le aree di sosta per i taxi e la zona kiss and ride), accessibile da viale Redi, che affianca la Stazione sul lato sud. Oltre al previsto garage nella zona della Centrale del Latte, che potrà essere collegato direttamente alla Stazione attraverso un percorso interrato, è stato progettato un garage da 600 posti su viale Redi. All'interno della Stazione, grazie a due tappeti mobili, dai binari si raggiungono i livelli superiori e viceversa. La capienza del flusso pedonale è assicurata per punte di 1000 viaggiatori in arrivo e partenza ogni 10 minuti. Il livello dei negozi raccoglie i visitatori e i viaggiatori provenienti da ogni accesso e mezzo meccanico di movimento e può accogliere 3000–5000 persone contemporaneamente>>.

La struttura che regge l'intero complesso, improntata ad una grande semplicità, è costituita da un telaio, con pilastri binati dalle proporzioni misurate, che scandisce ritmicamente tutta la lunghezza del sito, dando luogo ad un risultato di forte immaterialità, ma allo stesso tempo di grande "possesso" dell'area, che viene "misurata" dalla successione del sistema porticato. <<Le coppie di pilastri previste nella zona centrale della Stazione (interasse 25,20 m) rappresentano il motivo architettonico caratteristico del progetto e reggono la copertura, grazie a sostegni obliqui e divaricati in acciaio, a loro volta connessi con i telai delle vetrate esterne>> (dalla relazione di progetto in "Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).
Tale struttura, con la sua esilità, contrasta con il forte spessore attribuito agli altri volumi edilizi dell'area ex–macelli, che ribadiscono un concetto di occupazione del suolo per isolati, ripristinando il senso della "pienezza" del costruito.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
La stazione è strutturata come una stratificazione in verticale dal piano della città fino a quello profondo delle banchine.
L'introiezione del modello della strada, nella forma del percorso pubblico aperto, qui determina una certa chiusura dello spazio interno della stazione, per quel che riguarda le quote poste al livello inferiore rispetto al piano stradale. La quota delle banchine risulta piuttosto isolata, non visibile dall'esterno, in un capovolgimento totale dei rapporti compositivi e delle relazioni formali tradizionali.

Esterno
La stazione è sviluppata come cerniera e strumento di connessione tra le parti di città in cui si inserisce. La dimensione longitudinale della stazione, grazie alla permeabilità realizzata, costituisce strumento di dialogo e relazione con gli spazi urbani. La strutturazione dell'edificio come un enorme porticato urbano evita inoltre <<la situazione bipolare che, date le sue dimensioni e la presenza di due testate, la Stazione avrebbe potuto generare>>. Tale dialogo è inoltre implicito nella dialettica tra il corpo lineare e trasparente della stazione e quello spesso e compatto degli isolati di nuova creazione, da considerarsi parte strutturante e inalienabile della composizione tutta. A proposito della strutturazione di questi isolati, cenno a parte merita la torre, allusiva e simbolica degli antichi spazi pubblici urbani, e parte importante della composizione di alcune stazioni storiche (quella di Saarinen per Helsinky, quella di Bonatz e Scoler per Stoccarda). Tale elemento, nella sua spiccata dimensione verticale, fa da contrappunto visivo alla dimensione allungata, lineare, marcatamente orizzontale della stazione.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

Per sintesi: da elementi, “materiali” propri dell’architettura della città.

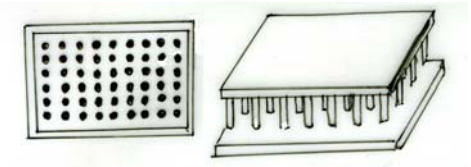
Per la soluzione urbana nel suo complesso: dialettica di parti dai principi insediativi fortemente contrapposti. Mentre la stazione nel suo andamento marcatamente lineare fornisce la misura di tutta l’area, gli isolati come “individui” seriali garantiscono il dialogo con le parti ottocentesche, mentre la torre, come elemento monumentale di condensazione visiva, costituisce il fulcro della macchina compositiva e della sua concertazione “dialogica”.

Riferimento tipologico/Modello

I porticati



Le sale ipostile, i mercati



La torre





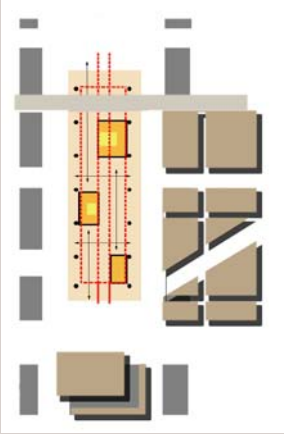
Gli isolati



Immagini

Bibliografia

“Casabella”, n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003.



D–2 Assorbimento, introiezione del modello tipologico del boulevard, della strada.

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	Francesco Cellini
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Alla base di questo progetto c'è la scelta di lavorare sullo spazio aperto, continuo, dalla profondità della quota dei treni al cielo sopra la città. Viene qui rifiutato il modello di una stazione totalmente ipogea con le varie funzioni (ferroviarie, commerciali ed urbane) stratificate una sull'altra, per approdare ad una stazione totalmente aperta, grazie alla scatola del "camerone" scoperchiata e percepibile da ogni punto: <<abbiamo preferito da ogni punto (dai treni, dalle banchine, dagli spazi di servizio, da quelli commerciali, dalla città, da sotto e da sopra ecc.) garantire la possibilità di percepire ogni altro punto, riconoscendo a colpo d'occhio la propria posizione; abbiamo pensato che si dovesse avere la possibilità di capire e di vedere fuori (o da fuori, dentro)>>, scrivono i progettisti. Le varie attività sono dunque dislocate in diversi volumi che "galleggiano", in uno spazio reso fluido da una fitta e stratificata serie di poderosi puntoni orizzontali, che, partendo dalla scatola del camerone, contribuiscono anche a supplire l'apparente levitazione dei volumi interni, divenendo – insieme alla copertura trasparente, <<liscia e orizzontale>> – un segno unificante per tutto il complesso. Questo, nella sua configurazione finale, si caratterizza << per le relazioni energiche, ma instabili, fra le sue parti e fra esse e l'orizzonte urbano>>. La ricerca appare, qui, quella di un dialogo con la città che si svolga attraverso la tensione tra il segno unificante della struttura e della copertura, che dettano ordine, misura e ritmo, e la tridimensionalità dei volumi <<solidi e austeri, ripiegati attorno a cavità, che determinano e delimitano la spazialità interna della Stazione e che poi, allontanati verso l'esterno, dislocati o allungati, ne risolvono le relazioni con la città >>.
<<A tutto ciò corrisponde una configurazione funzionale ed ambientale molto articolata e particolarmente adeguata al nostro concetto di stazione: c'è lo spazio unitario, semiaperto (vedi il sole e la pioggia), continuo, parcamente climatizzato e relativamente protetto, costituito dall'intera scatola, che accoglie i treni, le banchine (i viaggiatori sono sempre e comunque al coperto), le strade, i moli per i kiss and ride, i percorsi pedonali –insomma, qualcosa di molto simile, dal punto di vista climatico, allo spazio delle pensiline e degli accessi ai treni di una stazione tradizionale. C'è poi lo spazio più protetto, ma ancora non completamente interno, degli atri, delle biglietterie, delle sale d'aspetto, delle gallerie e strade commerciali. Ci sono, infine, nel pieno dei volumi veri e propri, gli spazi specialistici: gli uffici, i servizi, le strutture tecniche, le scale di sicurezza, i ristoranti, gli spazi commerciali>> (dalla relazione di progetto in "Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
Il segno della copertura, estesa a coprire tutta l'area dell'intervento non è, in questo caso, l'unico elemento unificante dell'insieme. Il progetto è, infatti, reso omogeneo dall'attraversamento alle diverse quote dei puntoni orizzontali che scandiscono ritmicamente l'intera costruzione. Lo spazio interno della stazione è, in questo modo, reso comunicante con quello esterno e con l'insieme delle infrastrutture tutte (il complesso è infatti attraversato dai flussi automobilistici). La "scatola" che racchiude la "macchina stazione" viene "lacerata" in ogni sua parte e mostrata.
La scelta è quella della messa in comunicazione visiva e fisica dello spazio pubblico superiore, aperto ai flussi, alla luce, con quello inferiore nella sua duplice accezione di spazio maggiormente aperto, ma protetto, e, ancora, di quello, maggiormente introverso, rappresentato dalle diverse scatole e volumi galleggianti.

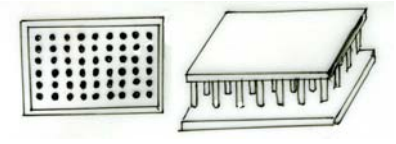
Esterno
La copertura della stazione individua tutta l'area dell'intervento, configurando al suo livello superiore uno spazio pubblico pedonale protetto, che recepisce la linearità dello spazio della strada e del percorso. La copertura, pur conservando la sua dimensione longitudinale, si allarga e si restringe tendendo a mimare la complessità dello spazio urbano, frazionandosi in diversi ambiti interni ed esterni. In questo modo l'edificio, pur nell'omogeneità che gli deriva dalla sua configurazione lineare, sembra in grado di selezionare e orientare i punti di vista verso la città e verso gli interni della stazione stessa, interpretando, in modo dinamico, la complessità della parte di città in cui risulta inscritto.

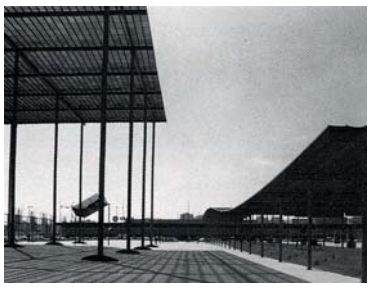
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi
Sintesi

Riferimento tipologico/Modello

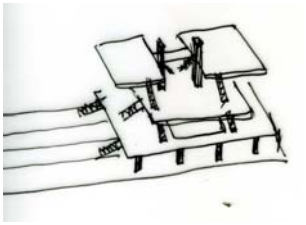
Mercato coperto, sala ipostila.
Ad entrambi questi tipi di edifici è proprio il senso di uno spazio pubblico aperto ma nettamente delimitato dalla proiezione virtuale della copertura sul suolo della

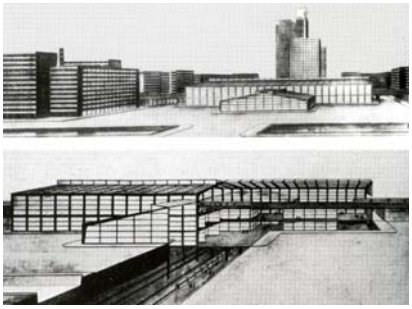




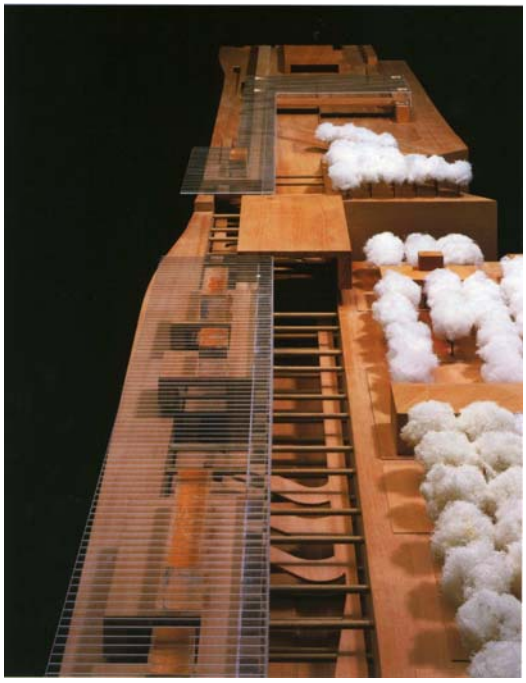
città. L'idea implicita è quella della perimetrazione e del recinto.

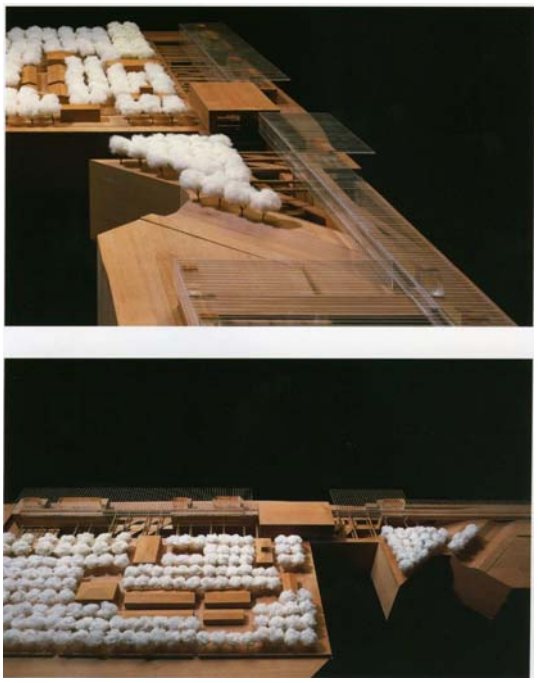
La piazza in verticale



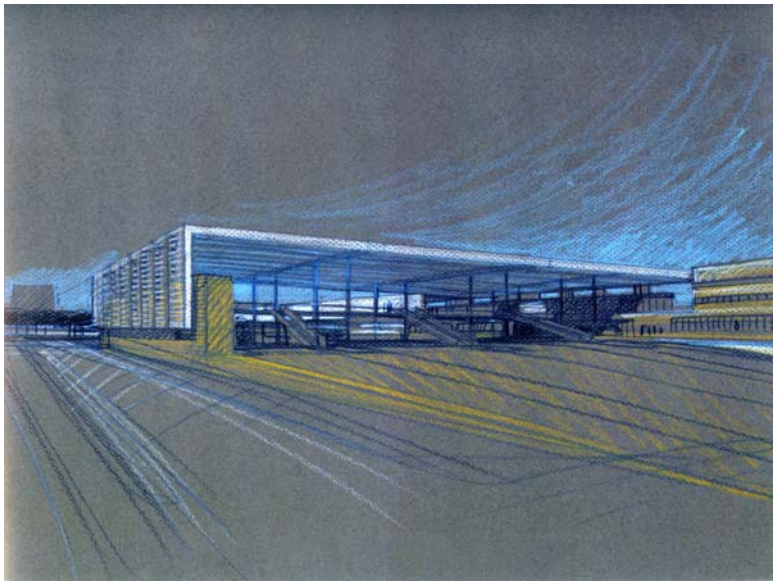


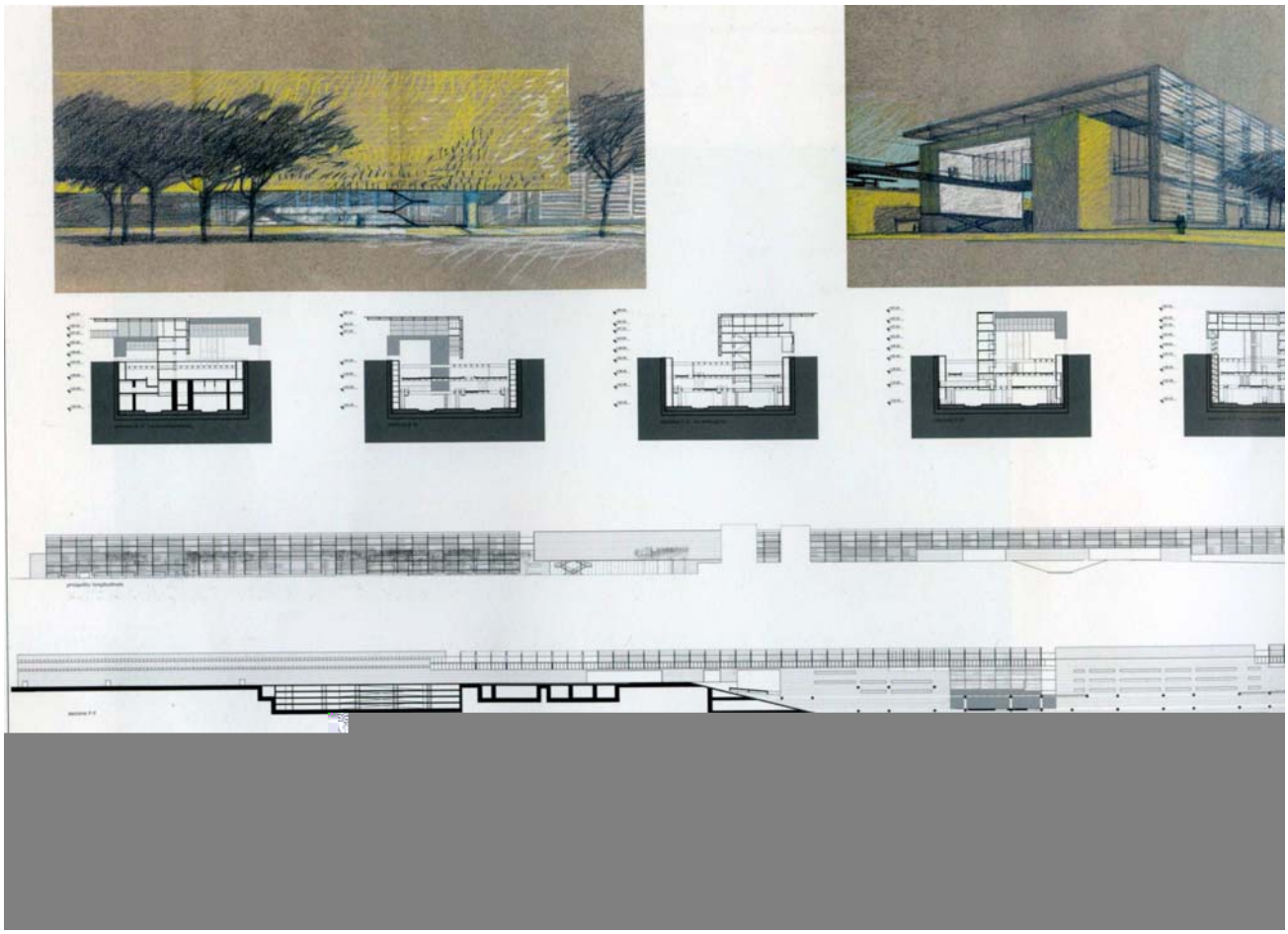
Immagini





Vedute del plastico

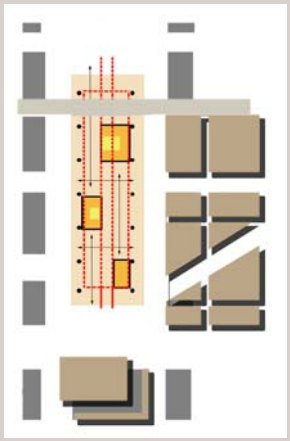




Sezioni trasversali e longitudinali, prospetti, schizzi di progetto

Bibliografia

<<Casabella>>, n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze,* 2003.



D–2 Assorbimento, introiezione del modello tipologico del boulevard, della strada

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	Gruppo Toscano
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

L'articolazione del progetto mira a creare con la Stazione di Firenze Santa Maria Novella, e sulla scorta delle indicazioni del Piano Guida del Comune, <<un sistema dialettico, dove ogni edificio, interpretando il suo ruolo, rinforzerà l'altro>>.
La stazione si sviluppa al di sotto di un'unica copertura, che, tesa tra viale Belfiore e via Circondaria, si allarga in determinati punti per raccogliere il flusso automobilistico e del trasporto pubblico di servizio alla stazione.
La copertura, generata dalla ripetizione cadenzata di una serie di lame di cemento armato precompresso, definisce anche le pareti laterali, disegnando un astratto prospetto esterno su viale Redi, mentre sui restanti lati, verso il Viale Belfiore e su Via Circondaria, gli accessi sono totalmente aperti, appena delimitati visivamente da una successione prospettica di "portali" strutturali.
<<La Stazione è un edificio senza facciate, o meglio ha un fronte interno (lungo le rampe), un fronte verso i binari e due grandi aperture alle estremità, che scoprono l'interno; disegnata dai percorsi, è configurata dalle strutture. La copertura e le pareti sono, infatti, generate dagli stessi elementi. Grandi lame di cemento armato precompresso costituiscono la copertura e le stesse, in verticale, divengono strutture portanti e, in orizzontale, sostengono i solai. Sulla copertura sono impostati shed triangolari orientati, con altezze variabili. La copertura in rame assume così diverse configurazioni. All'interno, la luce naturale arriva con intensità variabile, caratterizzando le diverse zone e favorendo l'orientamento. La facciata interna sulle rampe è costituita dalle lame verticali che ombreggiano le vetrate e che, nella zona bassa, rimangono libere. Le lame sono levigate ed hanno un aspetto lapideo (cerulee come pietra serena). Grandi vetrate delimitano le zone chiuse e climatizzate. Pareti metal–liche segnano alcune zone tecniche. Le pavimentazioni sono lapidee. La coincidenza tra struttura ed architettura aspira a un linguaggio sobrio e dignitoso>> (dalla relazione di progetto in "Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).

Il progetto punta ad una forte integrazione tra gli spazi urbani e la stazione attraverso l'inglobamento degli assi urbani all'interno dell'area definita dal progetto. Nell'area da Viale Redi verso Viale Belfiore viene dunque creata una piazza, che, definita da un piano inclinato, unisce viale Belfiore all'accesso della stazione, penetrandovi all'interno; sullo stesso lato, il traffico del trasporto pubblico viene convogliato al di sotto della copertura. Un nuovo edificio per uffici delimita la piazza verso Viale Belfiore e fa da testata all'edificio delle ex officine restaurato.
<<Sotto l'edificio, si aprono gli accessi al garage sotterraneo e quello per il parcheggio interrato per ciclomotori. Una serie di scalinate permettono un accesso rapido ai nuovi edifici terziari, cui si accede anche con rampe dalla piazza della

Stazione. Sul viale Redi si apre l'accesso alla stazione degli autobus situata al livello alto della piazza (quota +51,00). La stazione degli autobus, le fermate del tram e gli accessi auto e pedoni alla Stazione sono riuniti da una grande copertura, estensione di quella della stazione, che crea una zona di piazza protetta>>.
La struttura risulta in parte chiusa – coperta da un sistema di shed ad altezza variabile, tale da ottenere un effetto di leggera ondulazione, che sostiene un rivestimento in rame – per garantire la protezione dei pedoni, e in parte, sulle aree dedicate al traffico veicolare, scoperta.
Le aree della stazione vera e propria si sviluppano, al di sotto di una parte di questa struttura, in un corpo longitudinale trasparente, che, all'interno, risulta articolato attraverso diverse quote funzionali al raggiungimento del piano del ferro. Dalla quota della città (+51.00), area di transito, aperta ai viaggiatori e alla città, partono le rampe che conducono al cuore della stazione, costituendo la continuazione della piazza, un grande spazio pubblico coperto e protetto per i pedoni e parzialmente scoperto per le auto. Il piano delle banchine è in parte aperto, attraverso un gioco di compenetrazione visiva ricercato attraverso i "tagli" e gli sfalsamenti tra i solai e le doppie altezze, e in parte chiuso, non accessibile agli sguardi, come se si trattasse di una stazione della metropolitana.
<<L'edificio del Mazzoni viene riportato al suo disegno originale e quello delle officine ferroviarie viene adibito a funzioni espositive. Tra questo e la torre cilindrica viene aperto un accesso pedonale verso viale Belfiore, con una rampa alberata che conduce alla nuova Piazza. La nuova Stazione AV occupa l'area indicata dal concorso, con un corpo longitudinale
Il progetto recepisce le indicazioni del bando e del Piano Guida per la destinazione dell'area a "Città dei Giovani". Gli edifici vincolati verranno restaurati, mentre gli altri verranno sostituiti da un grande padiglione, che accoglierà tutte quelle attività artistiche precariamente ospitate alla Leopolda. Il fronte del padiglione si comporrà con quello della Stazione su via Circondaria. Tutta l'area degli ex Macelli verrà pavimentata e piantumata. Davanti al centro della nuova Stazione, si aprirà la Piazza dei Macelli. L'accesso pedonale attraverso gli ex Macelli acquista così una sua dignità e sembra alludere a un'altra possibile Piazza della Stazione. L'area della Centrale del Latte: il progetto prevede il restauro dei quattro edifici con strutture in ghisa e la creazione di un parcheggio interrato, collegato alla Stazione con un sottopasso pedonale. Sopra il parcheggio, troverà posto parte degli edifici del Centro Internazionale del Restauro Su via Circondaria si confrontano i nuovi padiglioni dei Macelli con un'architettura di tipo industriale, la copertura della Stazione e delle rampe e, sull'altro lato, l'archeologia industriale degli edifici della Centrale del Latte>>.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Nel recepire appieno lo spazio lineare della strada, del percorso, la stazione "perde" il suo pieno carattere di edificio ferroviario. Lo spazio delle banchine è infatti inaccessibile allo sguardo e difficilmente percepibile dall'esterno, ed i livelli funzionali a raggiungerlo risultano piuttosto introversi. Il rapporto tra l'esterno e l'interno della stazione è assicurato dai volumi pieni situati al di sotto degli shed, e dalla continuità delle rampe che dalla piazza si insinuano nel cuore dell'edificio.

Esterno

Ad andamento planimetrico longitudinale, la stazione viene individuata essenzialmente dalla copertura e dal sistema strutturale che la configura, realizzando la coincidenza di "tetto" e "recinto". La stazione è determinata quindi dalla proiezione di questo piano orizzontale con il suo perimetro e con il suo involucro immateriale. Si qualifica soprattutto come un'area completamente permeabile ai flussi pedonali e viari, e osmotica al livello della compenetrazione visiva. La copertura della stazione, inoltre, si allarga e si restringe per interconnettersi idoneamente alla struttura della città. In questo modo, la stazione riesce a divenire misura dello spazio urbano e strumento di riconnessione morfologica dell'esistente.

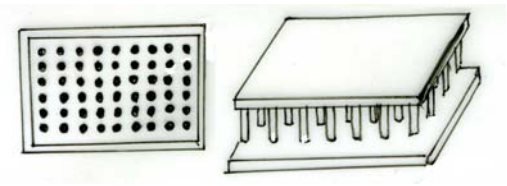
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

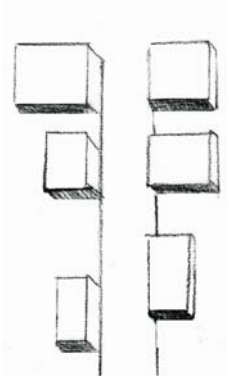
Per sintesi: da un elemento tipologico estrapolato dai "materiali" dell'architettura della città. Il principio insediativo risulta essere quello della dimensione lineare del percorso. La struttura formale del progetto è espressa dalla dialettica tra lo scheletro strutturale dell'involucro immateriale che costituisce la stazione e l'articolazione dei volumi in esso contenuti.

Riferimento tipologico/Modello

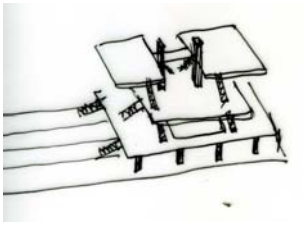
Le sale ipostile, soprattutto nella loro idea di recinto creato immaterialmente.



Edifici legati ad una forma compositiva lineare



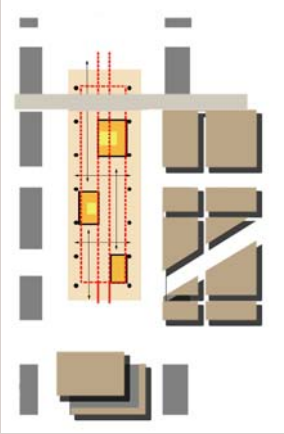
La piazza in verticale



Immagini

Bibliografia

<<Casabella>> n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003.



D–2 Assorbimento, introiezione del modello tipologico del *boulevard*, della strada

Nome della stazione	Stazione di Torino Torino – Nodo AV di Torino Porta Susa
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Poco lontano dalla stazione Porta Nuova
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Proposta, competizione (articolata in due gradi) del 2001
Progettisti	Paczowsky e Fritsch
Esito di un concorso o meno	Sì
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore del concorso, quella relativa al gruppo Arep.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Metropolitana, parcheggi, taxi, stazione degli autobus.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Spazi commerciali, funzioni terziarie, attività culturali e per il ristoro, edificio per uffici.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto di Paczowsky e Fritsch, attraverso una struttura pensata in forma di lungo porticato totalmente permeabile su tutti i lati <<in forma di un'unica onda strutturale sinuosa e vibrante>>, intende attualizzare la tradizione dei portici torinesi, accogliendo i flussi dei passeggeri al di sotto di una galleria multifunzionale coperta, che vuole ricreare <<la tensione così frequente nei monumenti del capoluogo piemontese tra la sobrietà geometrica del perimetro e la ricca dinamicità barocca dello spazio interno>>.
Sotto la copertura, lungo tutto l'asse della Spina, si sviluppano gli spazi pubblici, del commercio, i servizi di ristorazione e infrastrutture di ogni genere, fino all'atrio dei viaggiatori, sovrastante la stazione della Metropolitana. Tale copertura, dalla forma ondeggiante possiede uno squarcio longitudinale di circa sette metri su tutta la lunghezza, pensato per filtrare la luce naturale e aprire la vista verso il cielo.
<< I flussi dei passeggeri dei treni e della Metropolitana vengono accolti in un unico vasto spazio, accessibile da tutte le direzioni, protetto dalla pioggia e dal sole e illuminato e ventilato naturalmente. Questo spazio è concepito come una galleria multifunzionale coperta, sviluppata su due livelli, lungo i quattro accessi alle banchine ferroviarie e tesa tra l'animata piazza XVIII Dicembre e la stazione della Metropolitana, in modo da dargli un senso e trasformarlo in un luogo d'incontro>> (dalla relazione di progetto in *Il nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa*, Milano, L'Arca Edizioni, 2003).
Gli accessi agli spazi ferroviari della stazione, sono collocati al di sotto di questa copertura in semplici volumi trasparenti, che mettono in comunicazione il piano stradale con la stazione vera e propria sviluppata al di sotto di esso. Tale piano stradale possiede in corrispondenza delle aree trasparenti della copertura ampi tagli, che permettono di creare una certa osmosi tra lo stesso e la stazione vera e propria che si sviluppa al di sotto.
La memoria tipologica va, in questo caso, per esplicita dichiarazione dei progettisti, oltre che ai porticati torinesi, ai mercati coperti di ascendenza haussmaniana, al mercato di Covent Garden, alle gallerie urbane, ai *passages* italiani e stranieri.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno	Esterno
In questo modello si registra un maggiore allontanamento dalla dimensione del moto propria dell'architettura ferroviaria, e, per contro,	Questo esempio descrive perfettamente la categoria in cui è stato classificato. Oltre a realizzare una forte compenetrazione visiva tra l'edificio e la stazione, e ad introiettare lo spazio della strada in quelli interni della stazione nella forma di un "interno urbano", in questo caso l'intervento recepisce la struttura della strada

un'"estensione" della stazione verso lo spazio aperto della città.
Lo spazio interno si struttura come un percorso lineare e fluido, dal carattere essenzialmente commerciale.

anche nella configurazione dei suoi spazi esterni.
Lo spazio esterno è individuato dal recinto immateriale, definito dalla proiezione della copertura sul suolo pubblico e dalla cadenza ritmica degli elementi strutturali, che diventano strumento, con risultati altamente plastici, di costruzione formale del linguaggio, oltre che di definizione dell'armatura tipologica.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi
Accostamento tra tipologie ereditate (la torre e l'edificio longitudinale) e allo stesso tempo sintesi a partire da un elemento tipologico in particolare (la galleria, i *passages*, le sale ipostile) che diventa elemento preminente di generazione del progetto dell'edificio ferroviario.

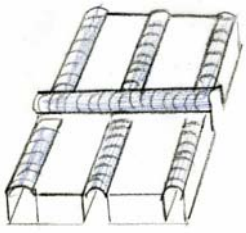
Torre



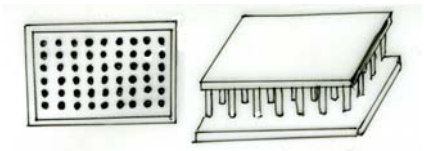
Aula



Mercato, sala ipostila



mercato



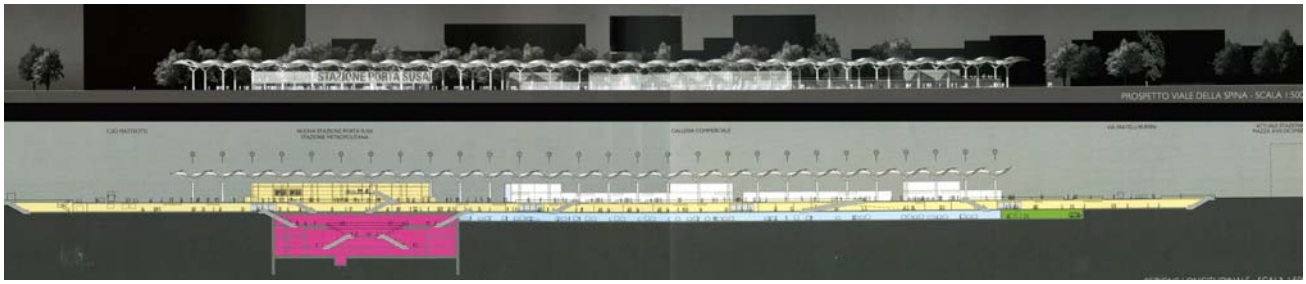
I Porticati



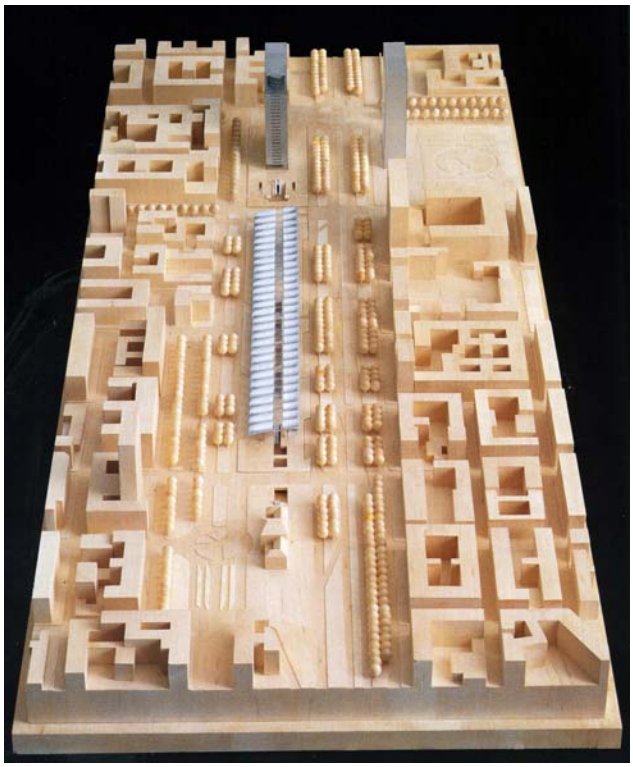
Passage



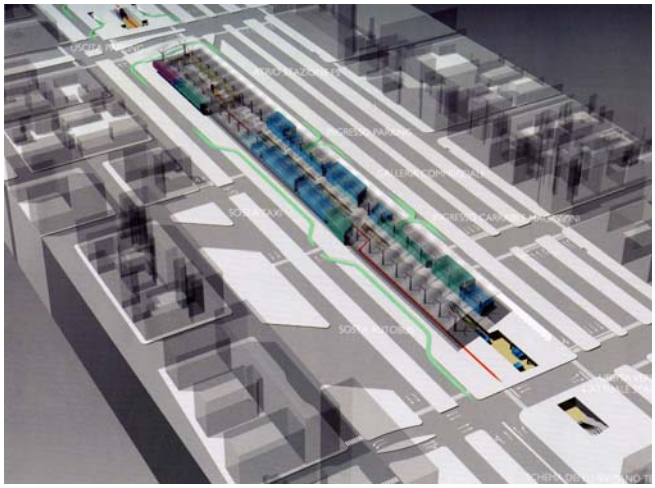
Immagini

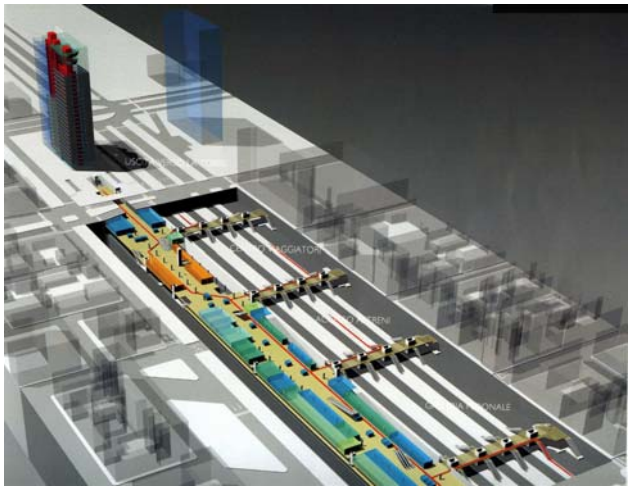


Sezione longitudinale e prospetto



Plastico







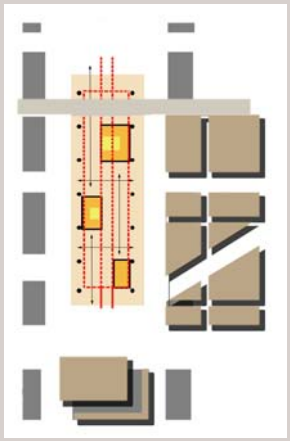
Veduta interna della galleria



La torre

Bibliografia

Il nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa, Milano, L'Arca Edizioni, 2003.



D–2 Assorbimento, introiezione del modello tipologico del *boulevard*, della strada

Nome della stazione	Stazione di Torino Torino – Nodo AV di Torino Porta Susa
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Poco lontano dalla stazione Porta Nuova
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Proposta, competizione (articolata in due gradi) del 2001
Progettisti	Proposta Tecnosistem
Esito di un concorso o meno	Sì
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore del concorso, quella relativa al gruppo Arep

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Metropolitana, parcheggi, taxi, stazione degli autobus.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Spazi commerciali, funzioni terziarie, attività culturali e per il ristoro, edificio per uffici.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto, che sfrutta totalmente la dimensione longitudinale dell'area in forma di galleria urbana accessibile e permeabile da tutti i lati, è tutto imperniato sulla dialettica tra il sistema strutturale – uno scheletro portante costituito da una serie di 13 portali dalle forme plastiche, che <<misurano le cadenze della maglia urbana>> – e la pelle dell'edificio. La sua superficie è difatti data da una serie di lamelle con elevato carattere di linearità e purezza, e dalla copertura in policarbonato che garantisce la trasparenza dell'intero complesso.
All'interno del perimetro, definito dalla copertura della stazione, si trovano diversi volumi dalle forme pure, che, contestualmente ad altri ingressi scoperti, costituiscono i diversi accessi alla stazione, garantendo un elevata <<porosità>> della stessa ai flussi. La stazione appare dunque praticamente divisa in due parti, in quanto la parte superiore – che ne definisce l'immagine, caratterizzandosi come spazio urbano, strada, luogo luminoso per il passeggio e per la sosta – è in dialogo – per il tramite di questi elementi, di queste scatole trasparenti – con la parte vera e propria della stazione, ipogea e poco illuminata dalla luce diretta. Si riporta qui la descrizione degli elementi strutturali del progetto che ne definiscono l'immagine, realizzando una totale coincidenza tra struttura, linguaggio adottato, e principio insediativo espresso.
<<Per la Spina centrale, che costituisce il vero e proprio "corpo" della nuova stazione, si prevede di realizzare una successione di tredici portali, in struttura mista acciaio–calcestruzzo alleggerito di altezza massima pari a 21,60 metri e luce di circa 40 metri, che costituiscono le centine di sostegno del manto di copertura. La copertura vera e propria è costituita da una U rovescia, il cui comportamento è assimilabile a una piastra ortotropa, realizzata con travature principali piene saldate tessute in senso longitudinale, in combinazione ortogonale con travi secondarie tessute in senso trasversale rispetto alla copertura stessa, il tutto sostenuto dalle centine.
La piastra spaziale reticolare ha uno spessore pari a 2,40 metri e risvolta lateralmente su entrambi i lati a costituire parete, terminando a 4.00 metri circa dal piano di campagna.
La faccia esterna della piastra di copertura sarà rivestita da lastre di policarbonato a tripla camera, agganciate alla sottostruttura mediante un sistema che permetta loro di deformarsi liberamente sotto l'effetto delle variazioni termiche e dei carichi esercitati dal vento e dalla neve, a costituire un manto continuo e trasparente di protezione del volume del nuovo Fabbricato Viaggiatori. Il manto sarà completato da un sistema di gronde che raccolgano e convoglino in fogna le acque meteoriche.
Il rivestimento delle baraccature di parete sarà costituito da frangisole motorizzati orientabili, costituiti da elementi d'alluminio presso–fusi.

La pulizia e la manutenzione dell'intero sistema saranno garantite da camminamenti orizzontali inseriti nello spessore della copertura e delle pareti laterali.
Lungo tutto il fronte ovest sarà realizzato un cavedio continuo necessario a garantire l'aerazione naturale dei locali ipogei. I portali saranno fondati su pali di grande diametro indipendenti e separati dalle paratie che da una parte perimetrano le esistenti strutture interrate e, sul lato opposto, il cavedio d'aerazione e gli altri locali ipogei del Fabbricato Viaggiatori. Un'idonea campagna d'indagini geognostiche e topografiche dovrà fornire tutti gli elementi necessari al definitivo dimensionamento delle opere in sotterraneo e delle fondazioni. Particolare attenzione è stata posta alla definizione strutturale dei portali per i quali si è fatto ricorso a strutture miste con anime in acciaio e guscio esterno in calcestruzzo alleggerito. Tale tipologia strutturale associa una grande leggerezza alla necessaria rigidezza flesso–torsionale, rendendo quindi le centine capaci di sopportare le azioni orizzontali e verticali trasmesse alla copertura per effetto del vento, della neve e dei sovraccarichi accidentali.
I portali sono costituiti da un guscio esterno, a sezione variabile, in c.a. o c.a.p., realizzato con inerti alleggeriti, cui fa capo, attraverso apposite piastre munite di pioli per la trasmissione degli sforzi tangenziali, le anime delle centine realizzate mediante travi reticolari spaziali o profili a C e/o a doppia T saldati. I gusci hanno un'altezza variabile compresa tra 1,40 e 1,80 metri e una larghezza, anch'essa variabile, compresa tra 4 e 7 metri. La sezione utile interna di dimensioni sempre superiori a 1,30 m x 2,50 metri, consente il passaggio nel suo interno delle reti tecnologiche e degli impianti, garantendo, nello stesso tempo, la massima resistenza al fuoco delle strutture grazie al rivestimento continuo rappresentato dal guscio in calcestruzzo alleggerito di spessore minimo pari a 18 centi–metri. Altro elemento caratterizzante la struttura dei portali è rappresentato dal collegamento al piede dei montanti, realizzato utilizzando "catene" in calcestruzzo armato, eventualmente precompresso, o porzioni del solaio a piano campagna, per consentire di trasmettere ai pali di fondazione solo azioni verticali.
La chiara impostazione architettonica a torre del corpo di fabbrica destinato ad alberghi, con dimensioni in pianta 39,60 metri x 21,60 metri e altezza 100,00 metri, consente di adottare per esso una soluzione con nucleo centrale in calcestruzzo armato gettato in opera nel quale sono ubicati i blocchi scale e ascensori, un "anello" rigido superiore, impostato a quota 85,60, cui sono appesi i "telai" orizzontali di piano che, partendo dal perimetro esterno della torre, si ricollegano al nucleo centrale, e un "cappello" superiore con tre terrazze panoramiche.
Il nucleo centrale, in collaborazione con i telai orizzontali di piano, ha la funzione di assorbire le azioni orizzontali, in particolare quelle dovute al vento.

È opportuno sottolineare come in edifici di quest'importanza sia molto significativa la qualità di realizzazione in termini d'uniformità e in particolare di livellamento delle super–fici orizzontali e verticali.
La "Torre" sarà fondata su di una struttura cellulare in cemento armato rappresentata dai livelli interrati dell'intervento, i cui elementi orizzontali sono costituiti dai solai di piano e quelli verticali da setti di parete>> (dalla relazione di progetto in *IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa,* Milano, "L'Arca Edizioni", 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno / Esterno
I portali creati da Tecnosistem, posti in successione lungo tutta l'estensione dell'area di concorso, misurano e cadenzano lo spazio, definendone il perimetro e indicando il percorso longitudinale in modo totalmente immateriale. Il portale, infatti, utilizzato in questo caso come segno indipendente, in quanto cornice che racchiude una particolare prospettiva, suggerisce e seleziona il punto di vista (in questo caso il "materiale" di progetto evocato è quello della porta urbana, dell'arco di trionfo). L'area individuata dalla copertura reticolare a sua volta non coincide con l'involucro del fabbricato viaggiatori.

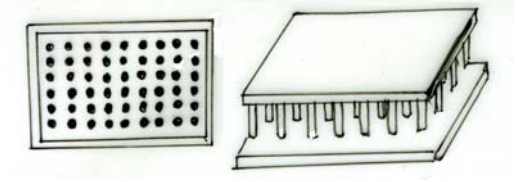
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

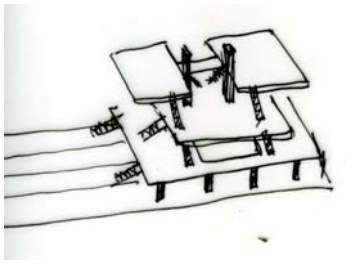
Per sintesi: da un elemento tipologico estrapolato dai "materiali" dell'architettura della città. Il principio insediativo risulta essere quello della dimensione lineare del percorso. La struttura formale del progetto è espressa dalla dialettica tra lo scheletro strutturale della stazione e l'articolazione dei volumi in esso contenuti.

Riferimento tipologico/Modello

Le sale ipostile, soprattutto nella loro idea di recinto creato immaterialmente



La piazza in verticale



La porta urbana, la cornice

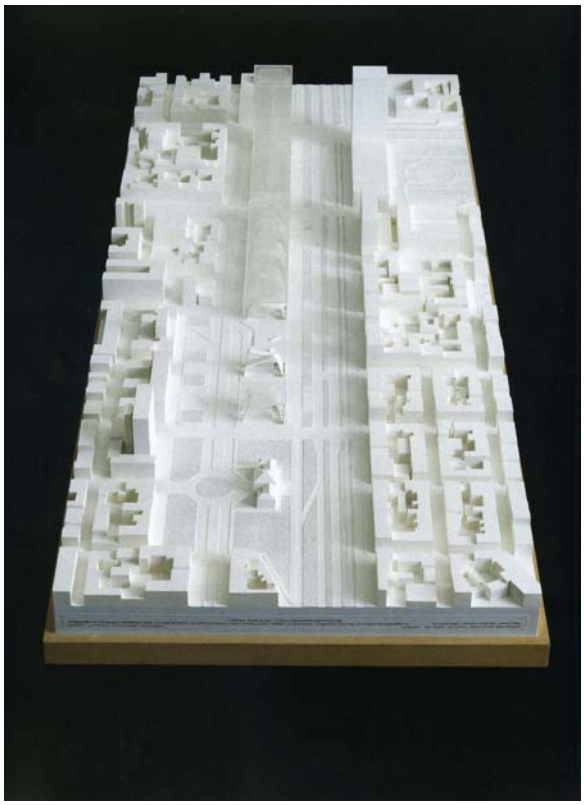




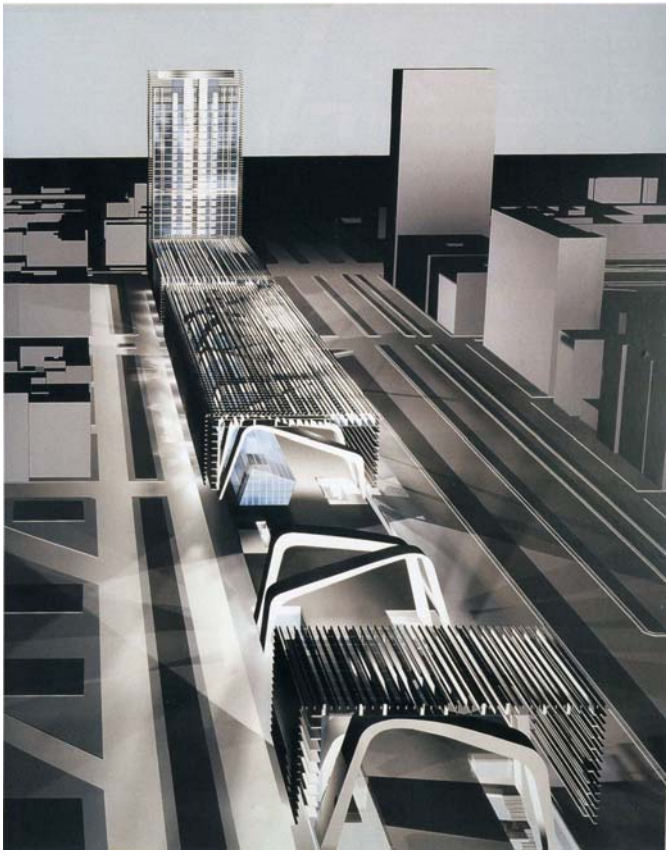
La torre



Immagini



Plastico



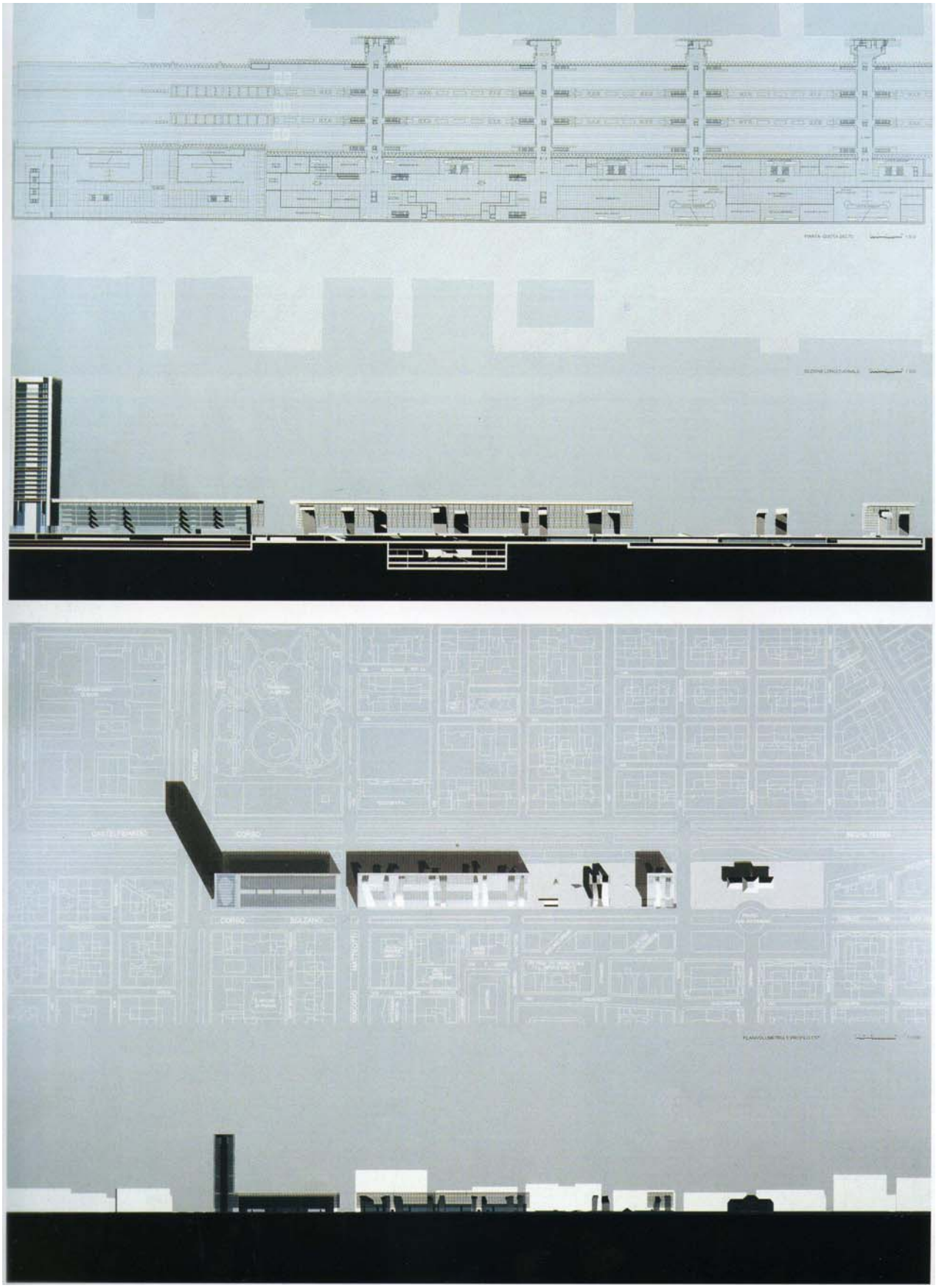
Prospettiva sull'asse attrezzato e la torre







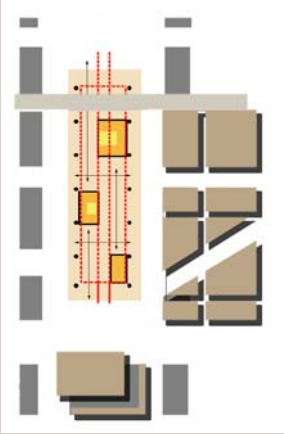
1 “portali”



Sezione longitudinale, planimetria e prospetto

Bibliografia

IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa, Milano, “L’Arca Edizioni”, 2003.



D–2 Assorbimento, introiezione del modello tipologico del boulevard, della strada

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	Arata Isozaki
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

In un contesto dato come estremamente “disaggregato”, <<la nuova Stazione mira a proporsi come un servizio rapidamente fruibile, dove tutto deve essere raggiunto velocemente, senza dover attraversare spazi gerarchicamente definiti>>. La stazione si realizza come una struttura stratificata in verticale, aperta su tutti i lati, al di sotto di un’unica copertura, in forma di una superficie piana, che segue interamente l’andamento longitudinale dell’area (400 metri), sostenuta da quattro nuclei strutturali dalle forme organiche e altamente plastiche, in netto contrasto con la marcata linearità del complesso.
<<La copertura definisce l’immagine della Stazione, e con la sua essenzialità e le sue dimensioni si pone come un segno unificante per l’intero, disaggregato contesto, ”ri–cucibile” solo grazie a un presenza e a segni architettonici non compromissori>>.
Essa appare composta da quattro aree principali sviluppate su diversi piani e livelli.
Il piano stradale, aperto su tutti i lati, a definire un enorme spazio coperto permeabile ai flussi, si sviluppa con un sistema di piazze collegate strategicamente agli assi viari esistenti, in modo da recepire il flusso pedonale, automobilistico e degli autobus urbani.
Il livello immediatamente inferiore, seminterrato e concentrico, ospita l’area che costituisce più propriamente la hall della stazione.
Tale vasta hall è composta dunque da due piani perimetrali, che ospitano tutte le funzioni della stazione, facilmente individuabili e accessibili. Questa ultima area, che si pone dunque in completa osmosi visiva con le aree soprastanti, grazie alla successione “gradonata” di piani, permette di raggiungere il livello destinato alle banchine, totalmente chiuso e isolato rispetto al resto della stazione, in questo modo realizzando una tipologia di stazione nettamente in contrasto – dal punto di vista della successione degli spazi e del loro grado di osmosi con la città – con il modello storico. <<I binari e le piattaforme sono infatti chiusi in un tubo continuo, rovesciando così la tipologia della stazione d’origine ottocentesca, poiché i treni saranno in questa maniera del tutto separati dalle altre stratificazioni funzionali. La struttura della galleria sarà formata da travi metalliche arcuate, per contrastare le spinte, con rivestimenti e riempimenti in acciaio. [...]
La copertura è composta da una superficie piana superiore e da strutture organiche di sostegno inferiori. La forma organica degli elementi di sostegno deriva da un calcolo della configurazione ottimale per sopportare i carichi e non da ragioni estetiche, ovvero dall’applicazione di uno dei software di calcolo strutturale più innovativi attualmente a disposizione, che produce la forma ottimale per rispondere alle sollecitazioni. Usualmente, si associa la razionalità strutturale a soluzioni rettilinee e lineari, ma, paradossalmente, a fornire le soluzioni più intelligenti per rispondere alle tensioni, sono proprio le forme organiche, quali quelle che caratterizzano questo progetto. La struttura, spazialmente ramificata, sarà rivestita

di pannelli sagomati in acciaio inossidabile, che determineranno, con le loro forme curvilinee, continui cambiamenti della luminosità riflessa di giorno e di notte, richiamando, ma a una scala gigantesca, gli effetti prodotti dalla varietà dei colori di un display digitale a cristalli liquidi>>.
Quanto alla interconnessione con il tessuto urbano complessivo e le sue funzioni, <<la copertura fa da sfondo all'area ex Macelli e si ricollega ai volumi del nuovo Auditorium lì previsto e alla copertura in vetro progettata per gli edifici esistenti e quelli da realizzarsi. L'altezza della copertura è di soli 15 m, e si stende su una sorta di piazza, completamente aperta e sulla quale affacciano tutte le funzioni richieste dal bando. Per accedere a questa nuova piazza, si è pensato a un percorso carrabile tutto intorno al perimetro della Stazione, con quattro punti di ingresso, uno su via Circondaria (il principale), uno sul retro, due sui lati. Vicino agli ingressi di testa e di coda, sono concentrati gli spazi kiss and ride e le soste per i taxi. Su via Circondaria, sono previste le fermate per gli autobus, mentre su viale Redi si trova la stazione degli autobus extraurbani, la quale è interrata per corrispondere al livello della hall principale della Stazione. Su lato del rilevato dei binari esistente, è stato previsto un prolungamento verticale dei piani in vetro seminterrati, che forma una sorta di palazzina, dove saranno ospitarti gli uffici della Stazione e altri servizi per i viaggiatori.
Sul lato Belfiore (dove si trova il parcheggio interrato di tre piani) e in corrispondenza di viale Redi, è prevista la formazione di un'ampia piazza di impianto triangolare, sulla quale si aprono tutti i servizi richiesti dal bando per garantire i collegamenti con la città. L'area ex Macelli si fonde più intimamente con quella della nuova Stazione, abolendo ogni elemento di separazione. Qui è prevista la realizzazione di un Auditorium, mentre i volumi esistenti e da conservare saranno integrati da nuove costruzioni in vetro. Sul lato Circondaria si è progettata una nuova piazza per collegare la stazione allo stesso Auditorium. L'ingresso principale, sul "lato Circondaria", è preceduto da un ampio piazzale ed è dotato di tappeti mobili, che agevolano l'accesso alla quota +41,30 e di un'ampia gradonata, larga 20 m., che apre lo spazio all'ambiente urbano circostante. L'accesso Belfiore è articolato su diversi livelli: alla quota della piazza sono previsti gli accessi alle stazione delle autolinee extraurbane e al parcheggio interrato; al livello superiore (+41,30), sono gli spazi per i taxi e il kiss and ride; alla quota +46,30, è situata l'area di sosta per i bus turistici, e la risalita alla tranvia, che si trova alla quota +51.00>> (dalla relazione del progetto, in "Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Oltre ad essere rappresentato dalla quota delle banchine (spazio totalmente negato alla vista ed alla permeabilità dei flussi), il "vero" interno della stazione, inteso come spazio totalmente racchiuso, è quello che si trova nella parte perimetrale che definisce l'edificio nel suo complesso attraverso la delimitazione del suo grande vuoto. La struttura formale della stazione risiede dunque nella definizione dello spazio concentrico attraverso la modellazione di un vuoto. Il luogo della stazione, virtualmente perimetrato dalla proiezione della copertura orizzontale, si dà dunque in modo totalmente immateriale come spazio in negativo, in cui anche le parti costruite sono pensate per "lavorare per sottrazione".

Esterno

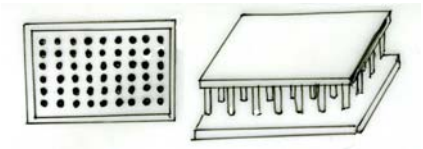
La stazione si offre dunque alla vista e alla possibilità di fruizione senza opporre alcuna mediazione (al di fuori della definizione formale dei grandi supporti organici). In questo modo la struttura del percorso – evitando di darsi nella forma del *passage*, dell'interno urbano – costruisce la stazione in modo astratto, configurandola come supporto neutro, spazio indifferenziato, freddo e, in un certo senso, anonimo.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

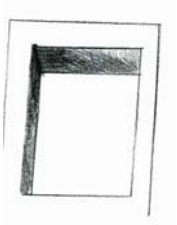
Principi compositivi

Riferimento tipologico/Modello

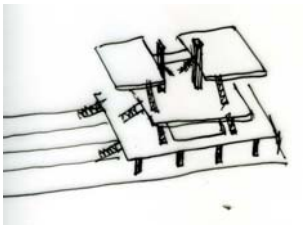
La sala ipostila



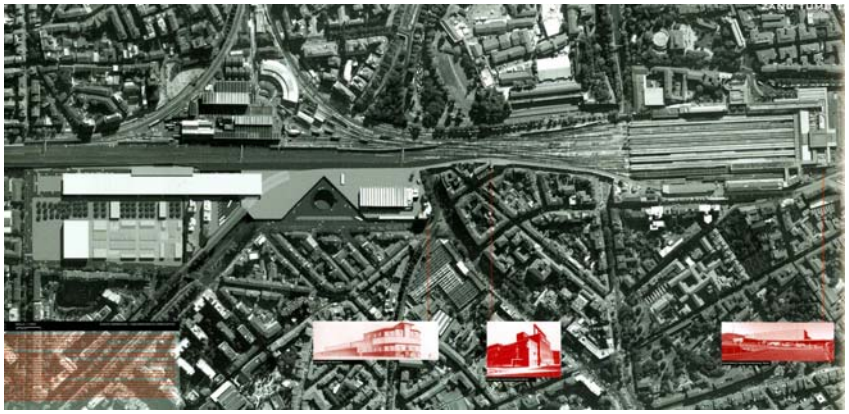
Lo spazio del vuoto, incisione



La piazza in verticale



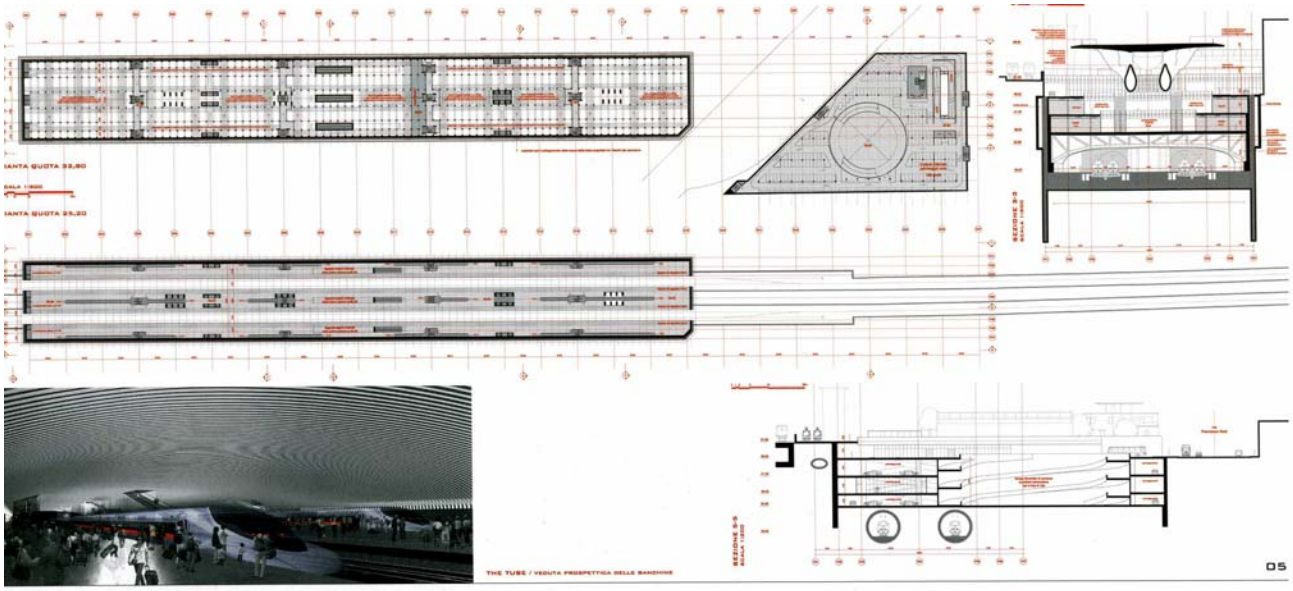
Immagini



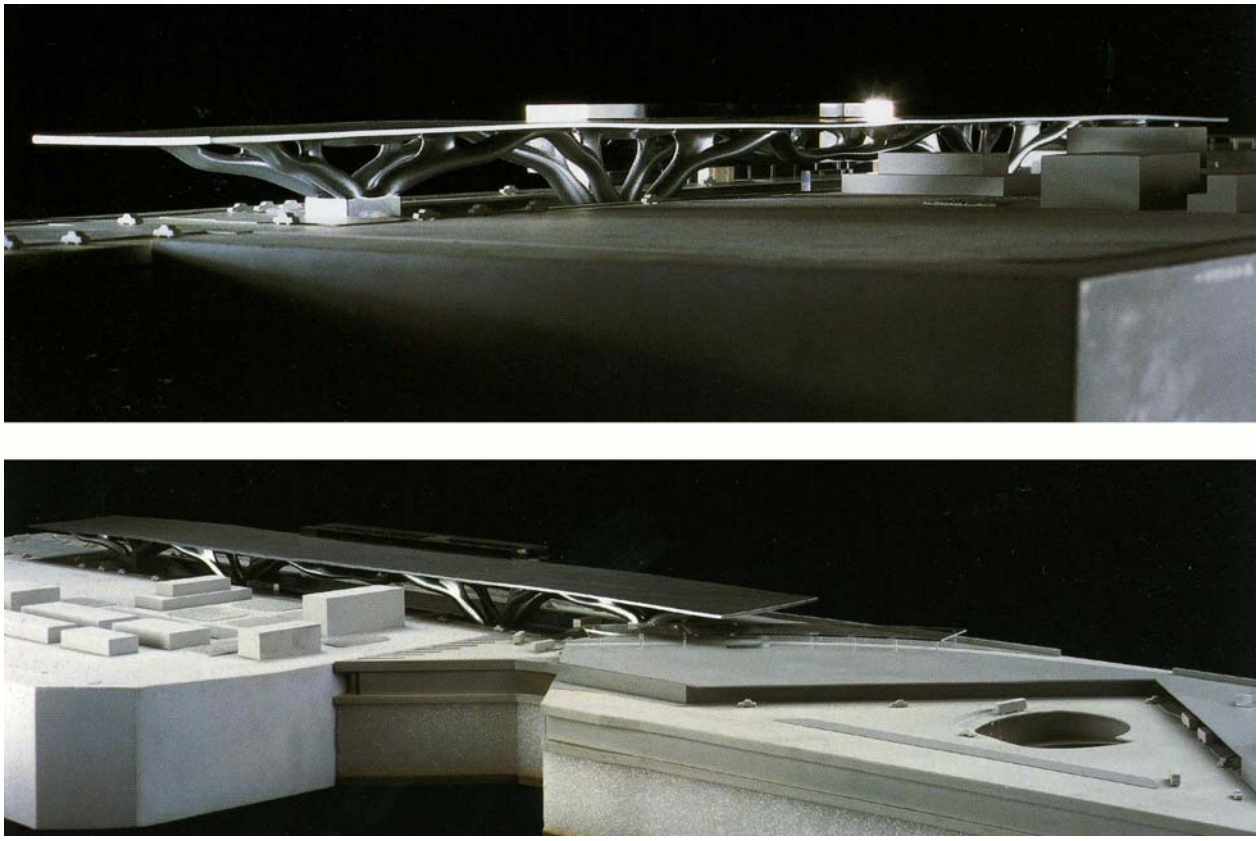
Planimetria



Veduta del plastico



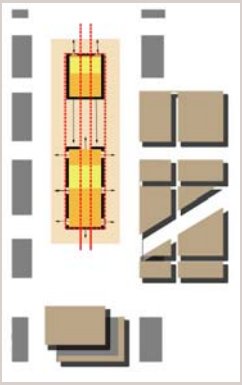
Piante, vedute e sezioni trasversali



Vedute del plastico

Bibliografia

"Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003.



D–3 La stazione come ambito che raccoglie spazi esterni e volumetrie complesse

Nome della stazione	Stazione di Torino Torino – Nodo Av di Torino Porta Susa
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Poco lontano dalla stazione Porta Nuova
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2002
Progettisti	Manuel Zanon
Esito di un concorso o meno	Proposta, competizione (articolata in due gradi) del 2001
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore del concorso, quella relativa al gruppo Arep.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Metropolitana, parcheggi, taxi, stazione degli autobus.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Spazi commerciali, funzioni terziarie, attività culturali e per il ristoro, edificio per uffici.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione è individuata da un edificio principale, quasi totalmente trasparente, permeabile agli sguardi, il fabbricato viaggiatori, ubicato in corrispondenza della stazione sotterranea della metropolitana. Questo non occupa tutta l'area del concorso, ma solo l'area compresa tra Corso Matteotti e l'ideale prosecuzione di Via Grattoni. La rimanente porzione del lotto di progetto viene destinata a piazza, mentre nei piani sottostanti la stessa vengono realizzati il centro commerciale e due piani di parcheggi.
L'intervento è divisibile in due sistemi interdipendenti: il primo, contenente le principali funzioni di servizio per i viaggiatori, si sviluppa anche fuori terra, il secondo, contenente il centro commerciale, i parcheggi e i magazzini, si estende alla quota sottostante la piazza.
<<Intorno alla hall in quadrupla altezza si organizza il centro viaggiatori composto, alla quota della strada, dalle biglietterie dei mezzi di trasporto urbani, dai punti di informazione turistica sulla città e dai punti di offerta di auto a noleggio. La parte calpestabile a questa quota è stata ridotta al minimo per favorire l'illuminazione naturale del piano sottostante dove si trovano le biglietterie e i servizi principali della stazione; anche se ridotta, la dimensione del piano è tale da permettere l'istallazione di stand informativi su particolari eventi o per la promozione commerciale>>.
Sulla piazza si sporge in forte aggetto e con un'accentuazione notevolmente plastica il ristorante panoramico, raggiungibile tramite scale mobili e ascensori che partono dalla hall, al cui interno si trova il volume sospeso del centro Vip.
<<L'edificio proposto per il lotto della torre occupa l'intera area edificabile compresa tra corso Vittorio Emanuele e corso Matteotti e nell'articolazione dei volumi, si confronta sia con l'edificato esistente sul lato di corso Bolzano, che con il fabbricato della stazione, con la quale dialoga per dimensioni della parte basamentale e per materiali.
Si compone di un basamento destinato, quasi interamente, a uffici con una parte riservata alle hall degli alberghi e una torre che si eleva al di sopra di quest'ultima fino all'altezza di circa 100 metri. Le due parti sono in stretto rapporto di linguaggio ma costruttivamente separate e costruibili in tempi diversi>> (dalla relazione di progetto*, IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa,* Milano, "L'Arca Edizioni", 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno	Esterno
Lo spazio interno della stazione si suddivide in	Il volume dell'edificio stazione, che dialoga strettamente con quello delle torri, non risulta più monolitico, ma, al

due parti in netta contrapposizione tra loro: la parte fuori terra, in forte comunicazione con l'esterno; e la parte seminterrata che coglie nella sua interezza la dimensione longitudinale dell'area, strutturandosi come un percorso protetto, per tutta la lunghezza del camerone.
Il progetto, nell'accentuare la dimensione di "costruzione" della città, finisce con il nascondere la parte più precipuamente ferroviaria. La comunicazione tra le due parti è essenzialmente affidata alla hall, che mantiene, nella sua posizione centrale, baricentrica, il ruolo tradizionale di spazio di mediazione tra la città e l'edificio ferroviario.

contrario, viene frazionato e suddiviso in poche parti diversamente opache, le cui forme assumono in alcuni casi rilievi altamente plastici. La frammentazione indotta nell'area dalle diverse parti accentua la multidirezionalità dello spazio e la molteplicità delle funzioni ospitate, mima la complessità della città, riproducendo, così, differenziati ambiti urbani.
Il progetto risulta allora dalla composizione dell'edificio principale (a sua volta definito dal dialogo del corpo lineare del fabbricato viaggiatori, con il volume plastico aggettante del ristorante che su di esso si innesta) con l'edificio della torre, la cui parte basamentale, a sua volta, appare in forte comunicazione plastica con il fabbricato viaggiatori. Questi due "corpi", con le relative accentuazioni plastiche, articolazioni volumetriche, con il dialogo tra le parti piene e quelle trasparenti, riescono, con la creazione di diversi piazzali, ambiti coperti e scoperti, a generare una dimensione urbana unitaria.
Siamo all'interno di una concezione dello spazio pubblico esterno più tradizionale, con una netta distinzione tra la spazialità interna e quella esterna. Anche nelle parti in cui la stazione si rivela solamente attraverso fenditure del suolo, la dimensione longitudinale dell'area appare sottolineata dalla misura e forma delle fenditure stesse e da elementi a rilievo (contenenti i corpi scala di accesso alla stazione sotterranea) che ne disegnano, il perimetro recingendola.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi
Sintetico

Riferimento tipologico/Modello

La torre



Il basamento



Il recinto



Il disegno del suolo



Immagini



Il plastico



La torre









Vedute interne



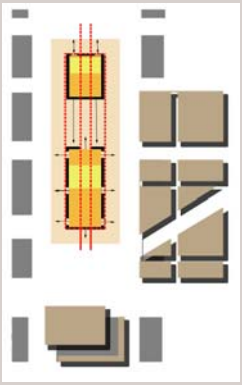
Veduta esterna





Bibliografia

IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa, Milano, “L’Arca Edizioni”, 2003.



D–3 La stazione come ambito che raccoglie spazi esterni e volumetrie complesse

Nome della stazione	Stazione di Torino Torino – Nodo AV di Torino Porta Susa
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Poco lontano dalla stazione Porta Nuova
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	
Progettisti	LAW
Esito di un concorso o meno	Proposta, competizione (articolata in due gradi) del 2001
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore del concorso, quella relativa al gruppo Arep.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Metropolitana, parcheggi, taxi, stazione degli autobus.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Spazi commerciali, funzioni terziarie, attività culturali e per il ristoro, edificio per uffici.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto è costituito dal dialogo tra diversi corpi edilizi (i due corpi delle torri gemelle, la stazione della metropolitana, la stazione dell'AV, tutte pensate come strutture volumetricamente indipendenti) che, tutti improntati ad una marcata linearità, devono la loro articolazione volumetrica, e soprattutto il loro dimensionamento, alla struttura viaria esistente e ai blocchi ottocenteschi della città:
<<Considerando l'intera area di intervento, il progetto fa riferimento a un'idea di unitarietà, strutturata lungo l'asse che parte dalla vecchia stazione, passa attraverso la stazione ferroviaria prima e quella metropolitana poi, arriva alla torre degli alberghi e degli uffici e infine, attraverso un forte richiamo formale, rimbalza sul lato opposto della spina dove si trova la torre gemella. A una scansione di funzioni, corrisponde una scansione di spazi urbani ben definiti: lo spazio attrezzato attorno alla vecchia stazione di Porta Susa, la piazza–loggia di ingresso del nuovo edificio passeggeri, la piazza pedonale protetta dal traffico e contrassegnata dall'ingresso principale della metropolitana, la piazza antistante l'albergo a tre stelle. Questa lunga teoria di spazi e funzioni trova la sua naturale conclusione nel piazzale della torre degli uffici e dell'albergo a quattro stelle che si affaccia sul Corso Vittorio Emanuele II. [...]
L'intera area di progetto è attraversata da assi viari e visivi di memoria illuministica.
La morfologia dell'area di intervento ha portato alla progettazione di un edificio a sviluppo longitudinale con una sequenza volumetrica che ha come riferimento la partitura del tessuto circostante. Il corpo nuovo della stazione emerge dal suolo non come un elemento isolato, ma integrandosi fisicamente al contesto esistente grazie a un disegno controllato e lineare ma riconoscibile. La copertura, progettata come una quinta facciata anche per favorire la vista dall'alto che si avrà dagli edifici adiacenti e dalla nuova torre, consente di far filtrare la luce all'interno dell'edificio in un modo non continuo ma creando delle zone di luce e di ombra per evidenziare le principali funzioni primarie interne.
Sul lato dell'ingresso principale all'angolo fra via Ruffini e corso Bolzano questa copertura copre il piazzale della stazione creando un tetto urbano sotto cui vengono ospitate funzioni secondarie tipiche di una stazione ferroviaria come luogo d'incontro e di sosta. Il punto focale dell'edificio è evidenziato dal lucernario circolare al di sotto del quale un gioco di rampe e scale mobili mette in evidenza l'aspetto dinamico di una stazione ferroviaria. Questo spazio può ospitare altre funzioni come brevi esposizioni, comunicazioni multimediali, attività promozionali e pubblicitarie e altro. [...] La torre nasce come un naturale proseguimento verticale della chiarezza formale e lineare del fronte principale della stazione accentuandone l'unità compositiva. Tenendo conto delle esigenze del programma la pianta tipo è stata suddivisa in due parti in modo da avere due torri che, accentuandone la

verticalità, sono unite tra di loro da ponti di collegamento. Questa zona è stata progettata in modo da creare dei vuoti su più piani che possono essere utilizzati in modo differente come zone di attesa panoramiche, lounges, zone verdi all'interno, zone di sosta, evidenziando la trasparenza tra le due parti della torre. L'edificio più basso è stato pensato come elemento di congiunzione tra gli edifici esistenti antistanti, la parte bassa della torre e la stazione, in modo da creare un intervento omogeneo.
Una particolare attenzione è stata dedicata alla definizione degli spazi esterni intesi come elementi di rifinitura e migliore definizione del concetto urbano e come spazi aperti di arredo urbano di uso pubblico e proseguimento verso l'esterno dello spazio interno sia della stazione che della torre>> (dalla relazione di progetto in *IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa,* Milano, "L'Arca Edizioni", 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

La hall, ancora una volta luogo dell'interconnessione – accentuata dalla rampa elicoidale illuminata dal lucernaio soprastante – rappresenta il punto focale del progetto.
In questo caso la struttura formale non nasce, dunque, esclusivamente dall'idea, comunque ben presente, della ricezione della dimensione longitudinale del percorso, imposto dalla dimensione allungata dell'area. Essa sorge, viceversa, come dialogo e compromesso tra due diverse spazialità, quella lineare del percorso e quella circolare della hall, che si inscrive all'interno dello spazio rettangolare. La rotonda evidenzia l'idea della

Esterno

Rispetto alle altre stazioni ricadenti in questa classe, caratterizzate dalla marcata ripetitività dell'elemento strutturale che si traduce in una forte omogeneità formale, il progetto di questa stazione esprime una tensione forte a recepire le "variazioni" della tessitura della città. In questo caso la stazione, seppur definita principalmente dalla dimensione longitudinale individuata dalla copertura che dà unitarietà e omogeneità al complesso, configurandolo come uno strumento di riconnessione dell'area, contiene in sé una tendenza alla frammentazione e alla varietà, riflesso di una ricezione della complessità urbana. Il diverso trattamento delle facciate, il loro rientrare e sporgere, esprime infatti una tensione a dialogare con gli spazi aperti della città creando differenziati ambiti urbani.

centralità, della concentrazione e moltiplicazione dei punti di vista e delle direzioni.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi

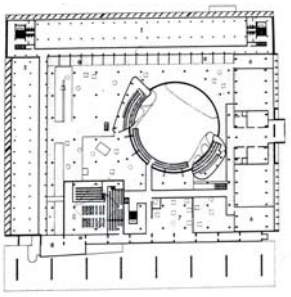
Stilizzazione e sintesi da uno o più materiali originari ma anche "opposizione dialogica" tra la stazione e il corpo della torre.

Riferimento tipologico/Modello

Lo spazio circolare, il cui significato spaziale viene recuperato come luogo della centralità e della condensazione di tutte le direzioni. Il tema è quello classico dell'inserimento di uno spazio circolare in uno rettangolare. In questo caso il risultato della composizione è uno spazio dagli accenti complessi, che allude all'idea del percorso e della molteplicità delle direzioni, ma anche della stasi e della concentrazione.



rotonda

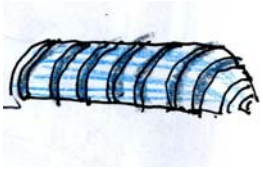


Palazzo delle assemblee di Chandigarh, Le Corbusier

Aula



Copertura



La torre “segnale”
La torre, posta in contrappunto con la marcata orizzontalità e linearità della stazione, diventa “segnale” nel paesaggio urbano.





Immagini

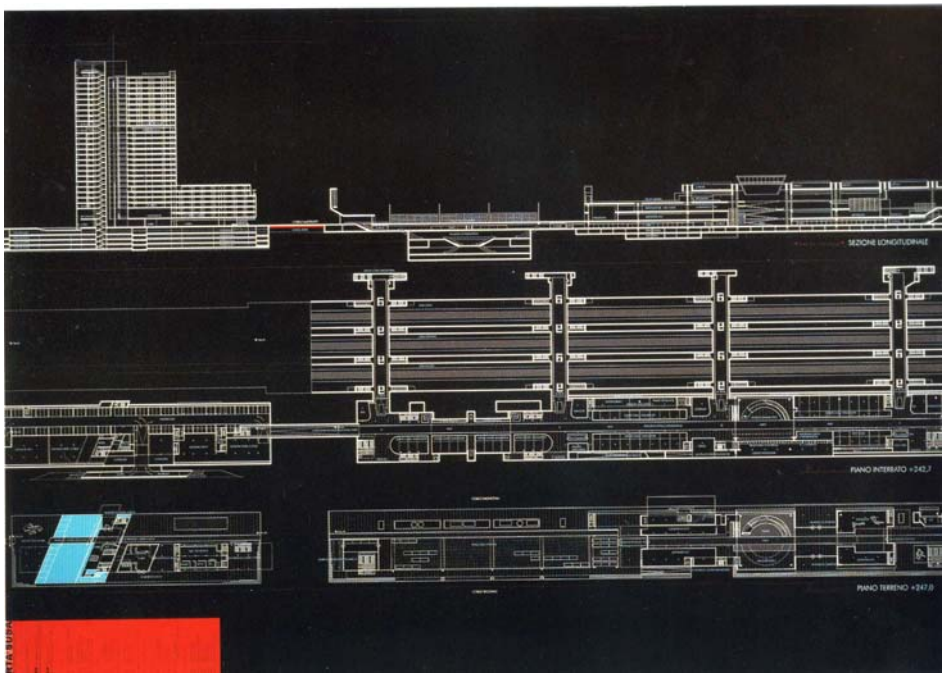
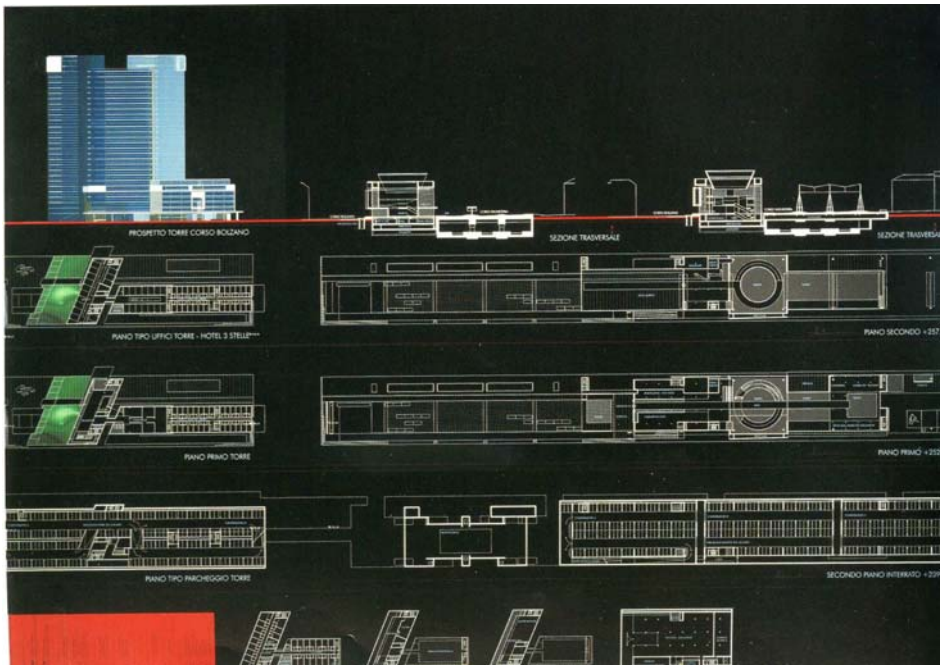


Tavola di concorso, piante del livello interrato e terreno



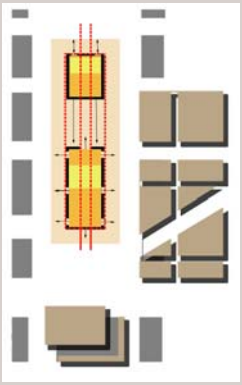
Piani interrato, primo e secondo e sezioni traversali



Plastico dell'intervento

Bibliografia

IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa, Milano, L'Arca Edizioni, 2003.



D–3 La stazione come ambito che raccoglie spazi esterni e volumetrie complesse

Nome della stazione	Stazione di Torino Torino – Nodo AV di Torino Porta Susa
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Poco lontano dalla stazione Porta Nuova
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	
Progettisti	Proposta Turner and Towsend Group
Esito di un concorso o meno	Proposta, competizione (articolata in due gradi) del 2001
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Si veda la scheda del progetto vincitore del concorso relativa al gruppo Arep.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Metropolitana, parcheggi, taxi, stazione degli autobus.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Spazi commerciali, funzioni terziarie, attività culturali e per il ristoro, edificio per uffici.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

L'edificio della stazione è caratterizzato da una grande copertura, ad andamento curvilineo e asimmetrico – con finiture superficiali in lamiera di bronzo, sia per l'estradosso che per l'intradosso –, che si apre a nord per permettere un facile accesso. La copertura si abbassa a sud sino al livello del piano della città, dando forma ad un piccolo anfiteatro utilizzabile per spettacoli o manifestazioni all'aperto, e segnando, con i suoi picchi di altezza, i diversi ingressi principali sui lati est e ovest.

<<Si è voluto così raggiungere due obiettivi: con l'andamento longitudinale esprimere il dinamismo della grande Spina nord–sud corrispondente ai flussi dei treni e delle auto; con la dissimetria delle facciate laterali si è inteso produrre un effetto di centralità in corrispondenza degli assi degli ingressi, richiamando in modo simbolico la memoria delle stazioni storiche (è anche evidente il riferimento alla stazione esistente di Porta Nuova)>>.

L'edificio interagisce con un struttura dalle proporzioni limitate che, anch'essa dotata di una copertura curvilinea omologa nel linguaggio a quella della stazione, protegge alcuni volumi vetrati destinati alle funzioni di ristorazione, e che si collega alla stazione al livello seminterrato. La scelta di dividere la stazione in due corpi di fabbrica, collegati nella parte basamentale, si motiva con l'esigenza di connettere gradualmente il complesso urbano agli spazi della città. Analoghe scelte motivano la composizione dei volumi della torre, connessa al suolo tramite un ampio basamento. <<La composizione dei corpi di fabbrica della stazione con la torre definisce un impianto di insieme dal carattere unitario (pur nella sua varietà), che rafforza in forma dialogica il principio dinamico dell'intero progetto. La torre vetrata e gli edifici laterali degli uffici si ergono su un basamento dal carattere urbano, che prende forma a partire dall'imponente scalinata posta sul lato della stazione e si articola con una serie di spazi aperti. La decisione di proporre un nuovo elemento urbano a sviluppo verticale e di grande impatto va letta in relazione al previsto edificio pluripiano posto dall'altro lato di corso Inghilterra. I due edifici assumono un ruolo equivalente e rafforzano il rapporto tra due parti di città separate da più di un secolo (da un punto di vista funzionale e percettivo) dal piano del ferro. La dicotomia bipolare dei due elementi verticali propone una nuova porta urbana, una nuova centralità all'interno della morfologia urbana dell'area ovest di Torino>>.

Sotto la grande copertura, su cui si aprono diversi lucernai, la stazione si articola su diversi livelli. <<La sequenza dei solai ai vari livelli si estende verticalmente nello spazio definito dalla grande copertura, proponendo una configurazione varia e articolata. A ogni livello i solai assumono forme differenti, creando visioni

suggestive che stimolano all'uso dei servizi e alla permanenza, evitando la monotonia di sequenze ripetitive e anonime >>.
<<Nella grande copertura sono state aperte delle fessure longitudinali, chiuse da vetri che svolgono la funzione di lucernari. Lo spazio interno alla struttura portante del tetto è utilizzata per una ventilazione trasversale che penetra da alette situate sui due lati per tutta l'estensione della copertura.
Le pareti laterali sono costituite da vetrate leggermente inclinate, parzialmente protette da frangisole esterni, anch'essi in lamiera di bronzo.
Sulle facciate laterali vetrate, sopra gli ingressi principali, sono stati collocati due orologi digitali, presenze funzionali e simboliche dense di memorie e di referenze letterarie. L'orologio della stazione, infatti, scandisce i tempi degli addii e accompagna l'ansia delle attese e dei ritorni.[...]
La torre è avvolta da una pelle superficiale a doppio guscio: un primo guscio interno in vetro a tutta altezza (pelle climatica) e un guscio esterno permeabile, in struttura reticolare metallica di bronzo brunito (frangisole e sistema di protezione anticaduta). La cima della torre si conclude con un elemento costituito da una struttura in acciaio e un rivestimento esterno in lastre di vetro disposte a scaglie>> (dalla relazione di progetto *IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa,* Milano, "L'Arca Edizioni", 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno	Esterno
L'interno si presenta come una lunga *promenade* urbana protetta, strutturata su più livelli strettamente interconnessi. In questo caso la comunicazione con l'esterno della stazione è creata soprattutto grazie alle facciate laterali interamente vetrate. Gli ingressi sono ancora ben circoscritti, non	In questo esempio, l'utilizzo della copertura nella sua dimensione di superficie continua non serve solamente a configurare l'idea del percorso, e a suggerire la presenza della strada coperta, base della struttura formale del progetto. Qui la copertura assume diversi accenti e configurazioni, modellandosi per interpretare le diverse sequenze del luogo in cui è inserita. Nel piegarsi per strutturare il piccolo anfiteatro, la copertura media l'inserimento dell'edificio nella scena urbana, raccordando l'architettura al cielo, secondo un tema caro all'architettura moderna. Allo stesso tempo l'andamento dissimetrico segna, con i suoi picchi di altezza, i diversi ingressi principali sui lati est e ovest, producendo un <<richiamando in modo simbolico la memoria delle stazioni storiche>>. Il tetto dell'edificio, allora, serve come raccordo tra il suolo e l'architettura, e tra quest'ultima e l'orizzonte; serve, ancora, come indicazione di direzione e di centralità, indica, con la sua dimensione longitudinale, la linearità del

realizzando quell'idea di totale fluidità propria di altre realizzazioni.

percorso che protegge.

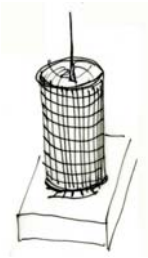
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

Opposizione dialogica tra le diverse costruzioni a loro volta costruite secondo principi sintetici.

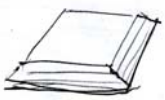
Riferimento tipologico/Modello

La Torre come segnale urbano

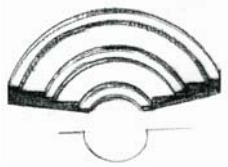




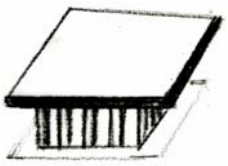
Il basamento come tipo contenente l'idea di monumento



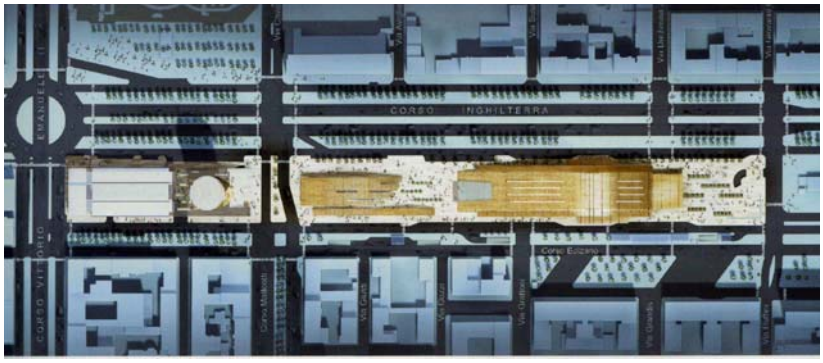
L'anfiteatro come luogo di socialità



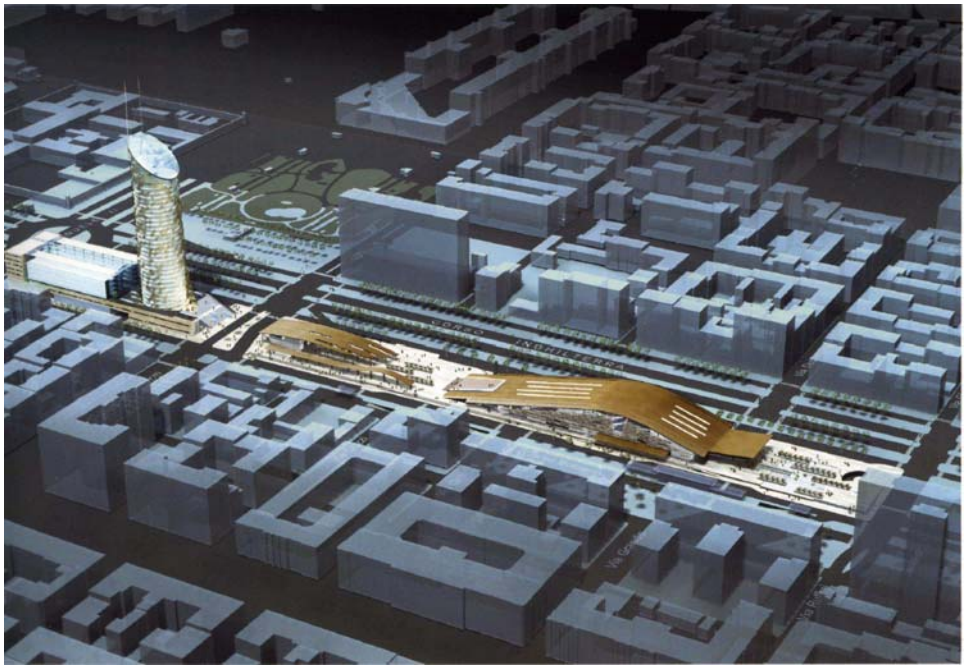
La copertura come elemento di definizione del progetto

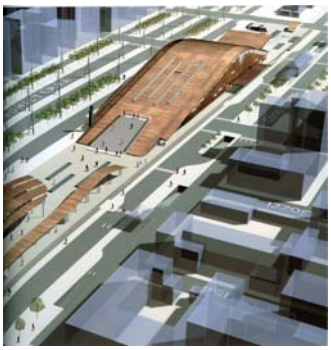


Immagini

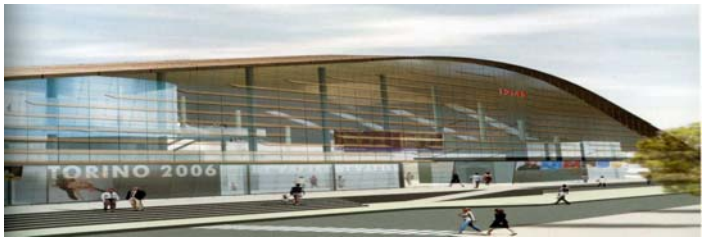


Planovolumetrico





Immagini del plastico

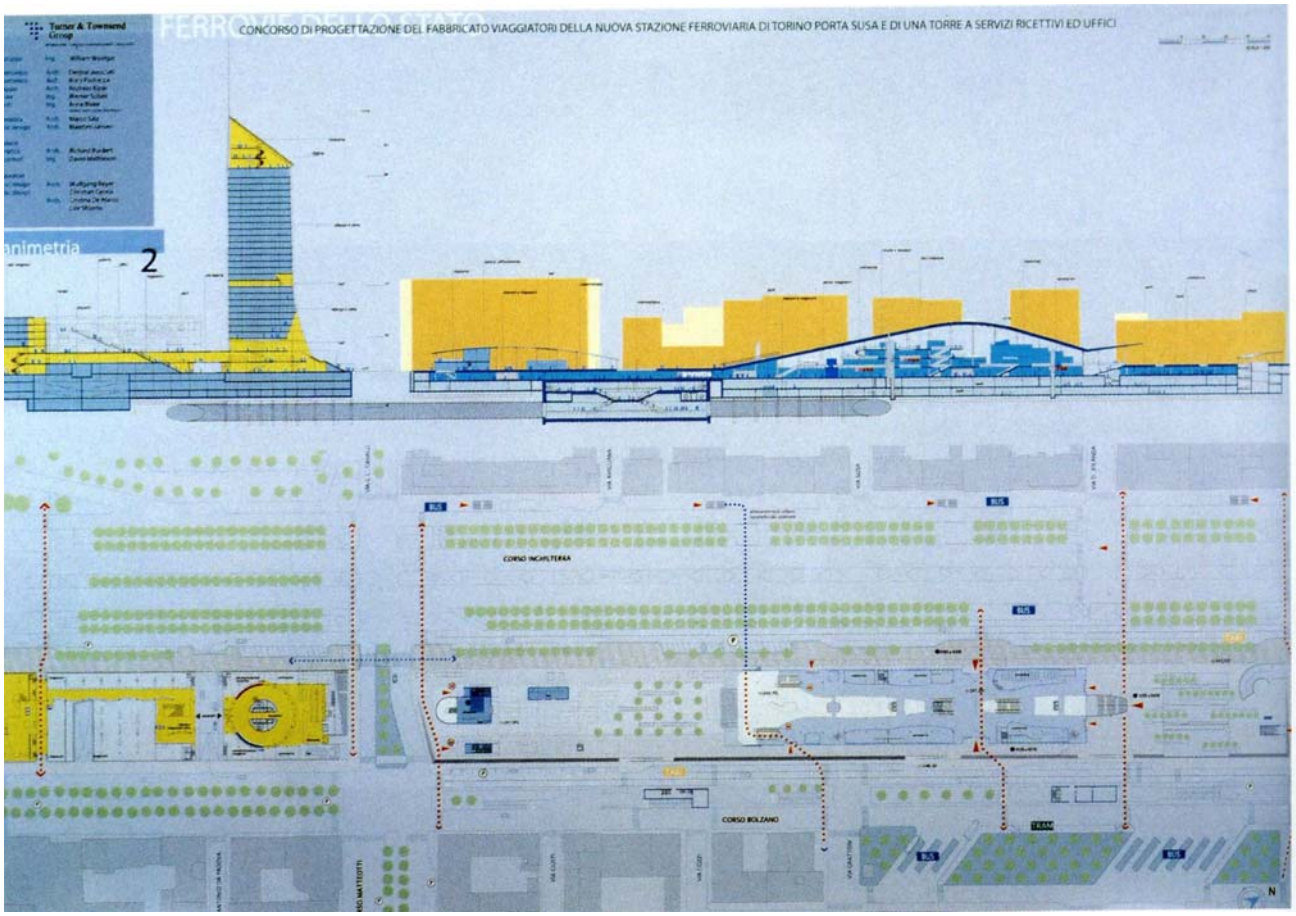


Prospetto



La torre

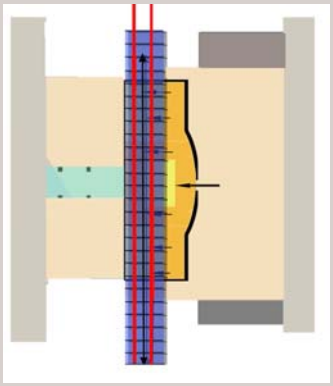




Sezione longitudinale e planimetria

Bibliografia

IL nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa, Milano, "L'Arca Edizioni", 2003.



D4 – La stazione come strumento di connessione longitudinale e trasversale tra aree eterogenee e di relazione con le reti e con gli “spazi aperti” della città e del territorio

Nome della stazione	Liège – Guillemins
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Liegi, Belgio, centro citta
Data del progetto e/o della realizzazione o dell’attesa fine dei lavori	Realizzazione prevista entro il 2006
Progettisti	Santiago Calatrava
Esito di un concorso o meno	
Categoria dell’intervento:	Intervento di nuova costruzione all’interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Nell’ambito della ristrutturazione del sistema dei trasporti su ferro belga, legato all’estensione delle linee dell’alta velocità di connessione tra Londra Parigi, Bruxelles, Amsterdam e dirette in Germania, si rende necessario il progetto di questa nuova stazione collocata vicino al fiume Meuse, in aggiunta alla vecchia che, distante solo 150 metri, non potrebbe ospitare le nuove attrezzature e sostenere il mutato volume di traffico (per permettere l’ingresso dei treni ad alta velocità viene ristrutturato l’intero complesso dei binari).
Ancora una volta il progetto di una stazione per l’alta velocità si trasforma in occasione di recupero e ridisegno di una vasta area di città e tramite di riammagliamento tra due parti di città dalla natura profondamente diversa. La nuova stazione ha infatti il compito di connettere e ricomporre due aree della città piuttosto diverse tra loro: il tranquillo quartiere residenziale collinare di Colline De Cointe (vicino ad assi viari a scorrimento veloce) e il quartiere a vocazione di centro di affari di Guillemins e Fragnée, finora separate tra loro.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Trasporto ferroviario, veicolare, pedonale.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Aree commerciali, travel center, aree per il ristoro, sale espositive.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto, risultato vincitore nell'ambito di una competizione europea, riunisce al di sotto di un unico enorme sistema voltato in cemento, acciaio e vetro, tutti gli spazi necessari al funzionamento della macchina stazione, organizzati su livelli diversi collegati tra loro attraverso rampe, sistemi meccanizzati di risalita, ascensori, passerelle aree, sistemi di comunicazione seminterrati, che permettono una grande fluidità di circolazione e percorsi differenziati per il personale di servizio.
La stazione, che si estende principalmente in senso longitudinale, seguendo il senso dei binari, presenta ingressi su entrambi i lati trasversali, segnalati da due enormi ali convesse, prosecuzione della volta di copertura.
Un primo accesso principale si trova infatti sulla piazza pedonale verso il quartiere di affari di Guillemins, in diretta comunicazione con la sala degli arrivi e delle partenze, estensione della piazza urbana (che contiene il Travel center, i banchi informativi, il deposito bagagli, e le aree commerciali, oltre ad aree espositive).
Un secondo accesso si apre dall'altro lato, verso la collina in prossimità del parcheggio seminterrato (per circa 800 auto) che, addossato al profilo della stessa, si sviluppa in verticale al di sotto delle aree di accesso risolvendo il dislivello tra le differenti quote.
L'area del parcheggio è raggiungibile direttamente, per il traffico veicolare, attraverso un ponte che conduce ad una strada vicina: permette ai passeggeri motorizzati di evitare l'area trafficata dell'ingresso principale e contiene servizi per i viaggiatori.
I binari sono collocati ad una quota superiore rispetto al piano dell'atrio ed i collegamenti verso le cinque banchine (nove binari) sono assicurati da passaggi sotterranei e da due passerelle sopraelevate che uniscono la stazione in senso trasversale per tutta la sua lunghezza collegando tra loro le due aree di ingresso.
La prima banchina si affaccia sull'atrio degli arrivi e delle partenze attraverso una terrazza. Il complesso si presenta così come un ponte che unisce due differenti aree della città, mettendole in comunicazione tra loro attraverso un'architettura che ricorda le stazioni ottocentesche attraverso l'enfatizzazione di una sola delle caratteristiche che le contraddistinguevano: l'enorme copertura trasparente.

Altro elemento di interesse è la monumentalizzazione di tutti gli elementi connettivi all'interno della stazione stessa (passerelle, ponti, strutture di collegamento sotterranee), che risultano fortemente autonomi rispetto all'involucro e assumono rilievo plastico al di sotto della grande copertura seppur all'interno di un'uniformità di linguaggio che il cemento a vista colorato di bianco enfatizza. L'osmosi si realizza, oltre che nella dimensione della compenetrazione visiva, anche come permeabilità dei flussi, nella moltiplicazione degli accessi tra il vasto invaso della piazza e l'interno della stazione concepita come un prolungamento della stessa, e tra questi ultimi e il lato prospiciente alla collina, raggiungibile attraverso i numerosi percorsi pedonali.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

L'area interna alla stazione, nella parte prospiciente al piazzale, è organizzata attraverso una grande hall pensata come un prolungamento della piazza pedonale esterna (non a caso definita infatti come "*la place*"). Oltre alla sua funzione di piazza interna, la hall, vero cuore dell'intervento, è luogo di percorrenza e comunicazione verso il versante opposto, (il quartiere situato sulla collina) direttamente in relazione (attraverso un ponte e una *gare minute*, area di deposito minuto collegata ai parcheggi) con l'autostrada. In apparente contraddizione con la dimensione marcatamente longitudinale, dettata dall'adeguarsi al segno planimetrico delle reti, la stazione assume così diversi ruoli urbani legati ad un'idea di centralità: come connettore di sponde diverse esso assume la funzione di ponte, e di elemento di riammagliamento; come prolungamento dello spazio triangolare esterno assume un importante ruolo di spazio pubblico, di piazza urbana coperta (segnalato dalle pensiline, enormi ali convesse poste a protezione degli accessi

Esterno

Sul lato dello sviluppo principale della città, la stazione domina un area pubblica pedonale concepita, nelle sue generose dimensioni, come un enorme slargo in grado di rendere apprezzabile la dimensione monumentale dell'intervento.

La dimensione urbana della stazione, in questo modo enfatizzata nella definizione degli spazi esterni, viene ulteriormente ribadita dalla strutturazione interna della stazione, tutta aperta come una balconata su questo lato della città, e completamente osmotica e permeabile ai flussi.

Dall'altro lato la stazione si connette maggiormente alle grossi reti di comunicazione. Si trova, infatti, vicina ad un'autostrada di recente costruzione (2000) che ha convogliato gran parte del traffico cittadino di quest'area. La prossimità con il tracciato autostradale ha generato l'idea di

principali).
La hall, posta in corrispondenza dell'asse che taglia l'area esterna triangolare, è il baricentro di tutta la composizione; la stazione, pur nell'indifferenziazione data dall'assenza di un vero e proprio prospetto, si connota come un elemento di misura dell'area, grazie al ritmo imposto dalla ripetizione strutturale, e alla simmetria più volte ribadita.

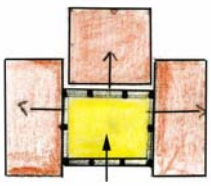
convogliare direttamente un asse viario all'interno del volume costruito della stazione, con un accesso diretto ai parcheggi, risolvendo efficacemente il problema dell'intermodalità rispetto al traffico viario.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

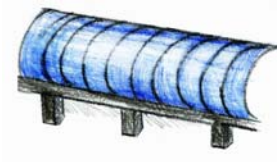
Principi compositivi
Processo di elaborazione sintetica a partire da uno o più materiali tipologici propri dell'architettura ferroviaria.

Riferimento tipologico/Modello

La hall come luogo di comunicazione

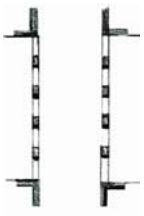


La galleria in ferro e vetro come ponte

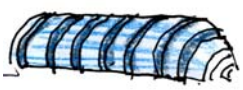




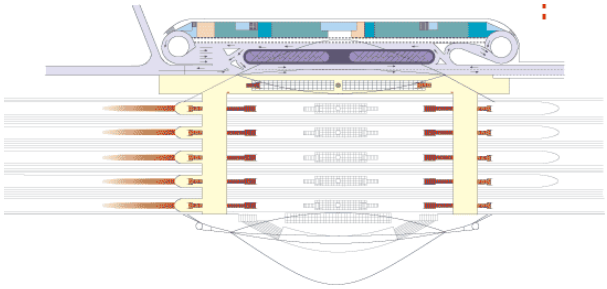
Il ponte



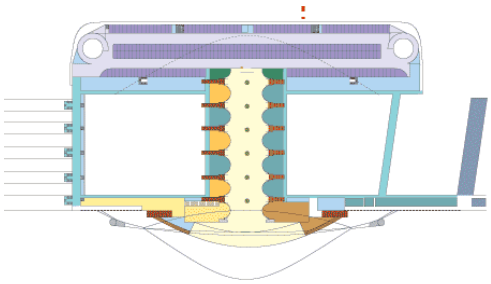
La copertura



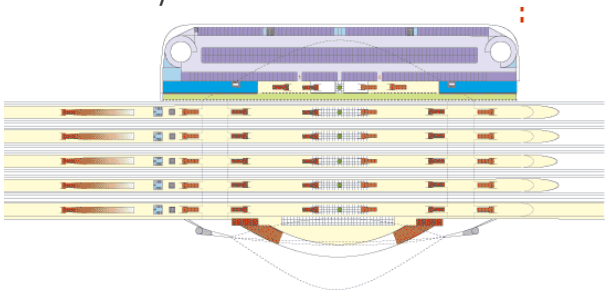
Immagini



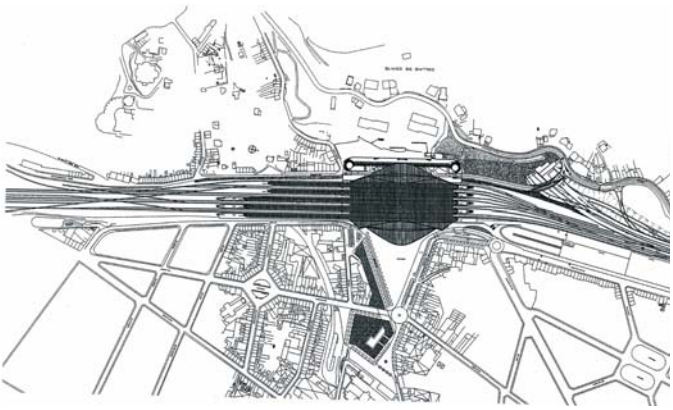
Pianta alla quota delle connessioni trasversali aeree



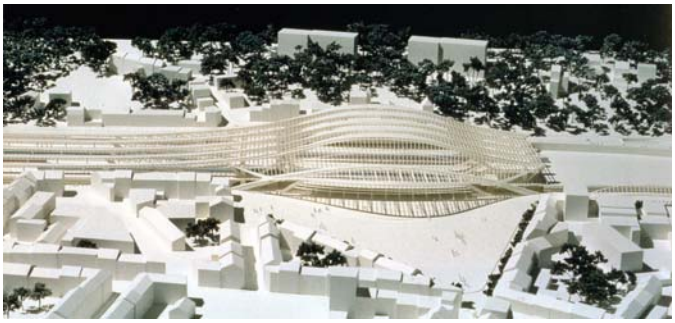
Pianta alla quota urbana



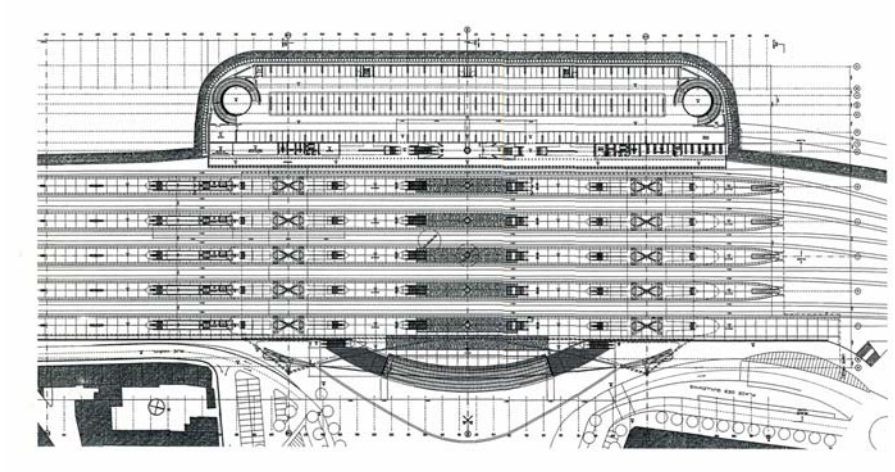
Pianta alla quota delle banchine



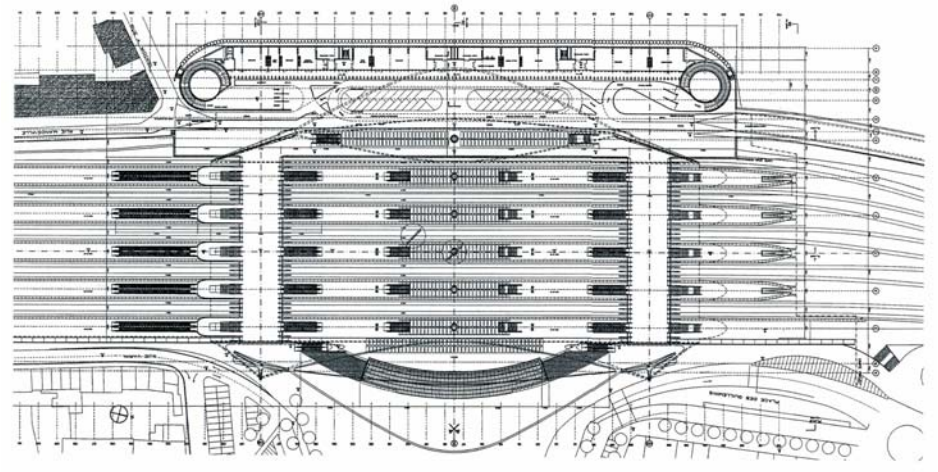
Posizione della stazione rispetto alla città. Si nota la strada a scorrimento veloce insinuarsi nella stazione.



Veduta del plastico



Pianta alla quota delle banchine

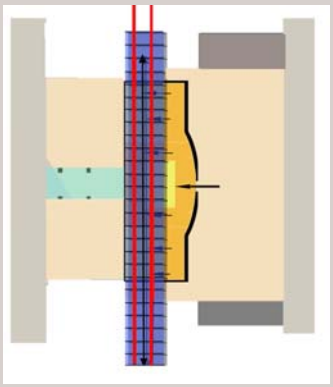


Pianta alla quota delle connessioni trasversali

Bibliografia

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001

M. THORNE, *Modern trains and splendid stations*, Merrel, London, 2001



D4 La stazione come strumento di connessione longitudinale e trasversale tra aree eterogenee e di relazione con le reti e con gli "spazi aperti" della città e del territorio.

Luogo e ubicazione (localizzazione)	Portogallo, Lisbona, sulle rive del Tago
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Concorso e progetto 1994–95, realizzazione 1995–98
Progettisti	Santiago Calatrava
Esito di un concorso o meno	Sì (concorso a inviti)
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Il progetto della stazione, nata come polo connettivo funzionale al servizio del nuovo quartiere creato ad oriente della città storica (in occasione dell'Expo 98), risolve il problema dell'integrazione di quest'area di Lisbona, centrale ma in obsolescenza, con il centro storico.
Se la stazione è strumento di integrazione di due parti di città dalle caratteristiche molto differenti (oltre che segno di un modo nuovo di concepire l'espansione della città), essa è anche importante segno strutturante nel vasto territorio "di fondazione" dell'Expo. Essa serve, con la sua capacità di impatto simbolico e monumentale, come una nuova "porta" di accesso alla città. La stazione porge, analogamente ad altre strutture la cui creazione appare legata ad avvenimenti di grosso richiamo mediatico, al passeggero in visita all'Expo il segno tangibile dell'apertura del Portogallo ai processi, fortemente perseguiti, di integrazione europea, il biglietto da visita della città stessa di cui si offre un'immagine rinnovata.
Per un'analisi approfondita del tema si rinvia al Capitolo IV del presente lavoro.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica

locale dei trasporti
Linee del traffico su ferro regionali e metropolitane – di connessione con il centro cittadino, la periferia e l'aeroporto – con i relativi spazi di stazionamento; un terminal autobus; il parcheggio auto (sotterraneo); una stazione delle autocorriere.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Grande galleria a destinazione commerciale.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione connette una notevole quantità di modalità di trasporto organizzate complessivamente su tre livelli principali: un livello sopraelevato, uno all'altezza del piano stradale, un terzo nel sottosuolo.
Il piano dedicato alle linee ferroviarie, con otto binari, è un ponte lungo 238 metri, che, posto alla quota sopraelevata di +19.00 metri, permette di creare la continuità tra le due parti di città. Esso è coperto da una struttura metallica arborescente modulare (larga 68 metri e alta 28) che offre, con la sua chiusura vetrata, riparo ai viaggiatori in attesa dei treni.
Tale struttura, un rigoglio fantasioso di forme di grande leggerezza strutturale e potenza espressiva, che sembra appoggiarsi del tutto lievemente alla piattaforma di arrivo dei treni, trova un deciso contrappunto ai piani inferiori nella plasticità di un'architettura massiccia in calcestruzzo a vista di analoga complessità strutturale e omologa nel linguaggio espressivo. Le forme imponenti di questa parte basamentale, modulate dai giochi chiaroscurali, sottolineano il gioco delle forze a cui sono sottoposte.
Nella parte centrale del ponte, alle quote immediatamente inferiori, si sviluppano, articolandosi in verticale, gli spazi della stazione. L'atrio degli arrivi e delle partenze, a quota + 9.00, area dedicata allo smistamento di tutti i percorsi, è posto immediatamente al di sotto di questo ponte, connettendosi anche al livello della quota inferiore. La parte centrale di questa vasta galleria pedonale, corrispondente ad uno spazio a tripla altezza, è illuminata dall'alto da lucernai che contribuiscono ad esaltare la plasticità delle strutture, ed è delimitata longitudinalmente da una serie di terrazze, collegate tra loro da rampe meccanizzate, e contenenti i diversi servizi per i viaggiatori e alcune gallerie commerciali. La stazione della metro, a +5.20 mt, il livello più basso, attraversa il complesso trasversalmente e si connette, attraverso un piano intermedio, alla galleria longitudinale, che costituisce lo spazio di relazione tra le varie aree del complesso, ospitando diversi spazi commerciali.
Le banchine degli autobus si diramano perpendicolarmente alla direzione della galleria, accessibili attraverso un percorso pedonale in quota che definisce un ambito differenziato, ma fortemente connesso visivamente al resto dell'organismo,

attraverso l'omologia del linguaggio utilizzato per la struttura delle pensiline, in calcestruzzo, acciaio e vetro.



La posizione della stazione rispetto alla città

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Ancora una volta è la hall, come luogo della condensazione di tutti i flussi, e come ambito di relazione tra gli spazi interni e quelli interni, il luogo essenziale di costruzione del progetto. La hall si dà anche come strumento essenziale di relazione tra le due sponde della città, che la stazione connette. Essa è il punto focale delle due direttrici del progetto, che contribuiscono ad orientare, grazie alla

Esterno

Nonostante la forte "monumentalizzazione" dell'edificio, permeato da una grande tensione alla ricerca estetica, il progetto, per la chiarezza dell'impostazione planimetrica cruciforme, per la felice intuizione di porre in quota sopraelevata la piattaforma per il transito dei treni, offrendo un doppio fronte verso la città e verso il fiume, costituisce effettivamente un tramite per la connessione delle due aree di città prima separate, cui parrebbe offrire una nuova dimensione urbana.

La stazione esalta l'elemento osmotico in molteplici direzioni. Nella forma della permeabilità dei flussi rispetto alla città, consentita in tutti i vettori, e all'interno stesso della stazione. In quella del possesso visivo degli spazi, in virtù della tripla altezza dell'atrio viaggiatori. Nell'enfatizzazione degli elementi di copertura che si sporgono in forte aggetto all'esterno della stazione, che definiscono spazi di pertinenza "ambigua" tra la città e la stazione. Nell'immediata rivelazione dell'elemento ferroviario dato dalla copertura arborescente, che segnala la presenza e la posizione delle linee del ferro già al di fuori della stazione. Quello che differenzia sostanzialmente tale esempio dai precedenti è invece il fatto che qui viene meno

matrice fondativa contenuta nella felice indicazione planimetrica cruciforme, le future urbanizzazioni di questa parte di città.

l'elemento unificante di una copertura continua scelta come elemento di costruzione tipologica, per realizzare una composizione libera di parti dalle caratteristiche diverse. Si esprime così una forte dialettica tra elementi maggiormente corporei, di "spessore" ed elementi leggeri, immateriali, mentre permane l'elemento di relazione con il sito e con le reti improntato al risalto della dimensione longitudinale. C'è, dal punto di vista tipologico, una reminescenza delle antiche volte ottocentesche, ma soprattutto un'enfatizzazione dei materiali architettonici, che definiscono, in genere, le coperture dei luoghi per l'attesa all'aperto, come le pensiline.

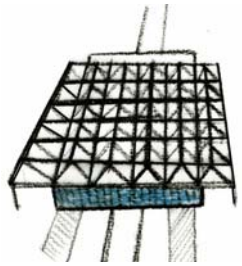
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

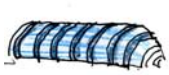
Per addizione, sovrapposizione (i bracci che definiscono le pensiline e la struttura arborescente della copertura sono semplicemente addizionate, sovrapposte al corpo centrale della stazione) e sintesi.

Riferimento tipologico / Modello

La stazione come ponte

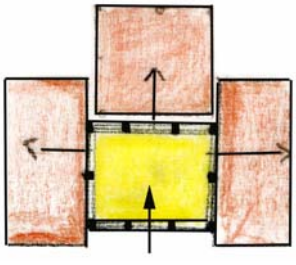


La copertura come elemento di definizione formale del progetto

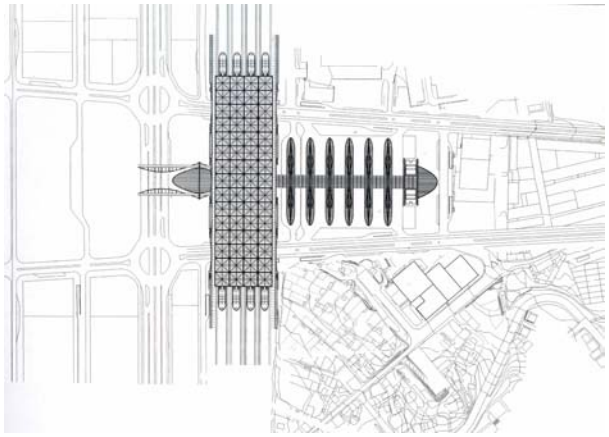




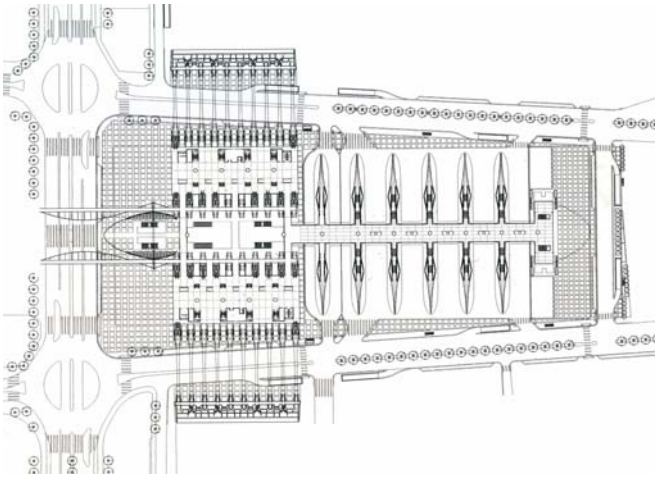
La hall come essenziale luogo di connessione



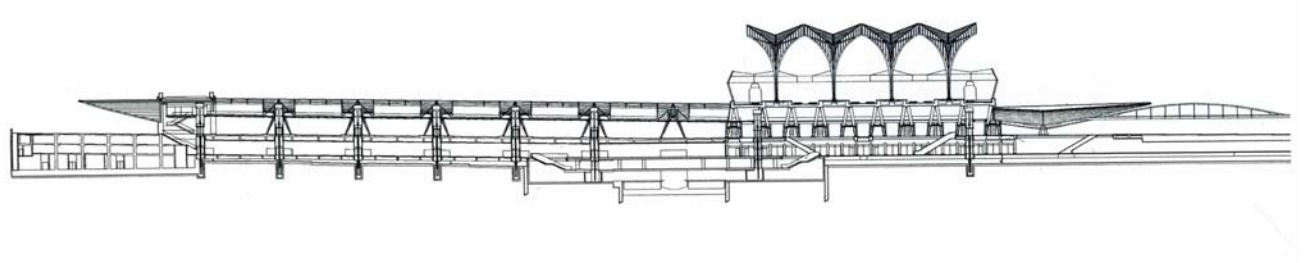
Immagini



Planimetria



Pianta della stazione



Sezione trasversale



La copertura delle banchine



Il pesante basamento in contrasto con la leggerezza della copertura



Particolare dell'interno con le passerelle sospese



Connessioni sotterranee interne alla stazione

Bibliografia

M. BINNEY, *Architecture of Rail. The Way Ahead*, London, Academy Editions, 1995, pp. 84–91.

"Costruire", n. 142, marzo 1995.

"L'Arca", n. 96, settembre 1995.

"Casabella", n. 654, marzo 1998.

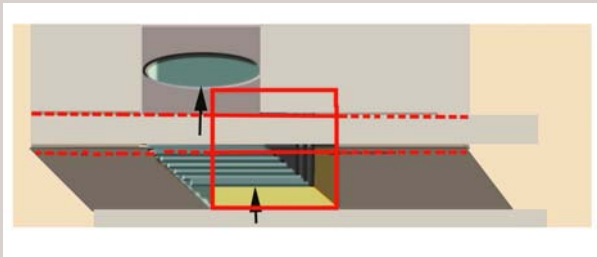
"The Architectural Review", n. 1217, luglio 1998.

A. CLEMENTI, *Infrastrutture e piani Urbanistici*, Roma, Fratelli Palombi Editori, 1996.

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001.

M. THORNE, *Modern trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001.

S. POLANO, *Santiago Calatrava. Opera completa*, Milano, Electa, 1996.



E1 – Il tema della stazione espressa attraverso la modellazione del suolo, come "quinta facciata".

Nome della stazione	Gare TGV de Monaco
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Montecarlo, Monaco Centro città
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Realizzata nel 1999
Progettisti	Jean Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Daniel Claris – AREP, Agence de Gares (SNCF)
Esito di un concorso o meno	No
Categoria dell'intervento	intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Il progetto viene realizzato in seguito all'estensione delle linee dell'alta velocità del TGV dalla Francia verso il Principato di Monaco, consentendo la dismissione della vecchia stazione e il riutilizzo, nell'ambito di un imponente progetto urbano, di una vastissima e preziosissima porzione di suolo pubblico (4 ettari) da destinare per metà a nuovi edifici commerciali, residenziali ed allo sviluppo turistico e per l'altra metà a parchi urbani e giardini.
La sua realizzazione (il tunnel proveniente da Cap d'Ail è infatti lungo 2.8 Km) ha richiesto notevoli opere di sbancamento e di consolidamento (durate 6 anni) e la topografia del luogo ha influenzato notevolmente l'impostazione del progetto tutto veicolato a rendere il più luminosi possibile gli spazi seminterrati della stazione.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Parcheggio multipiano (13 piani)

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Spazi commerciali

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione, prevista per soddisfare un volume di traffico di 2.000.000 di passeggeri l'anno, parzialmente scavata nella roccia e quasi totalmente ipogea, è un fabbricato configurato a gradoni che occupa una limitata porzione di suolo pubblico nel vallone di Sainte Dévote, aprendosi al panorama marino della città attraverso una liscia parete in marmo in cui si iscrive un portale vetrato, un arco ribassato che funge da principale accesso pedonale alla stazione, collegandola al quartiere circostante attraverso una esigua piazzetta pedonale e ad una strada a scorrimento veloce tramite un ponte sospeso. La configurazione a terrazze permette di dare luce non solo all'atrio d'accesso attraverso il portale (che presenta un elegante sistema di schermatura di frangisole orizzontali in un materiale composito innovativo di vetro– marmo), ma anche alle aree situate ai livelli superiori destinate a parcheggio (su 13 livelli per 700 auto).
La stazione è principalmente articolata attraverso due spazi distinti, il lungo tunnel della lunghezza di 446 metri (profondo 25 e alto 10) in cemento armato rivestito con pannelli fonoassorbenti in legno, che ospita le banchine e il fabbricato viaggiatori che si sviluppa perpendicolarmente ai binari inserendosi profondamente nella spaccatura del vallone. La soluzione tipologica è piuttosto interessante in quanto la sala degli arrivi e delle partenze, dove sono collocati tutti i consueti servizi di supporto al viaggio (biglietterie, deposito bagagli, desk informativi), si trova su di un livello superiore rispetto al piccolo atrio di ingresso pedonale alla stazione che dà invece immediatamente accesso alla prima banchina dei treni. La seconda banchina e la sala degli arrivi e delle partenze sono raggiungibili tramite una passerella aerea in acciaio e legno sospesa sugli spazi dei binari che, servita da ascensori in vetro e da rampe, domina visivamente lo spazio dell'atrio di accesso, rivelando la sua funzione vitale di collegamento. Una seconda hall, dalle proporzioni piuttosto generose, è posta a servizio dei parcheggi e dell'accesso superiore, risultando collegata al resto dell'edificio soltanto tramite gli ascensori.
Il linguaggio della stazione molto sobrio ed elegante, è giocato su di un sistema di illuminazione (che nel tunnel per il suo aspetto puntiforme ricorda la volta celeste) molto efficace che le conferisce, come è stato da molti sottolineato, un aspetto "quasi magico", accentuato dal contrasto tra materiali di rifinitura algidi come il marmo ed altri caldi quali il legno.
Il cemento faccia vista e il marmo levigato, tutti elementi evocativi della dimensione introversa dello scavo, esteriorizzano, con il ripetersi dell'elemento dell'arco ribassato (che ricorre in facciata e nelle strutture dei tunnel) la dimensione di

“pesantezza” della costruzione in contrapposizione ad elementi leggeri di collegamento quali rampe, ascensori, passerelle, che sono in acciaio e legno.
In ogni caso la stazione, per la sua configurazione tipologica e per gli elementi che ne definiscono il linguaggio, ricorda le recenti realizzazioni delle metropolitane francesi.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

La stazione ha diversi spazi interni di notevoli dimensioni che fungono come luoghi pubblici di sosta e di smistamento, messi in comunicazione tra loro attraverso rampe, passerelle e, soprattutto, data la particolare conformazione dell’edificio (sviluppato in altezza) ascensori.
Di questi, soltanto lo spazio di accesso situato al livello inferiore prospiciente alle banchine, dalle dimensioni ridotte, è in diretta comunicazione con la hall attraverso mezzi non esclusivamente meccanizzati e in diretta comunicazione visiva. I principi di relazione tra i diversi spazi della stazione tradizionale sono totalmente capovolti: le banchine non si trovano al termine del consueto percorso di avvicinamento, costituito dalla fondamentale mediazione dell’area della hall, dalla città ai treni, bensì si offrono alla vista (ed alla fruizione) immediatamente all’entrata. L’altro accesso, svuotato di ogni dimensione monumentale, per contro, costituisce soltanto il punto di arrivo della serie di rampe mobili che lo collegano alla seconda hall.

Esterno

La stazione si rivela e costruisce la città soltanto attraverso il disegno di un prospetto e il suo emergere attraverso il suolo (una sorta di prospetto sul suolo). Gli spazi di filtro e di accesso alla stazione sono essenzialmente due: un primo spazio, posto in sommità, sul tetto della stazione, in corrispondenza di una strada a scorrimento veloce, che non presenta il carattere di un ingresso ad una stazione, quanto piuttosto quello, sostanzialmente a–monumentale e dalle proporzioni molto ridotte, di un’entrata della metro; un secondo accesso, che si trova alla base del vallone, in corrispondenza dell’unica facciata della stazione, che invece domina un piccolo piazzale dalle dimensioni molto ridotte. Si registra un quasi totale annullamento delle dimensioni di filtro e connessione con gli spazi pubblici della città. Il rapporto instaurato è soprattutto visivo.

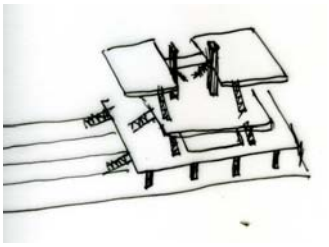
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

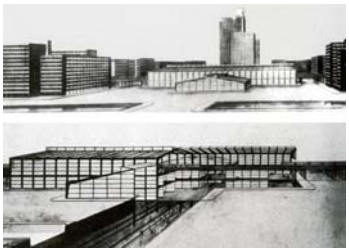
Per accostamento e commistione di tipologie eterogenee

Riferimento tipologico/Modello

Il modello della stazione in verticale. L'adozione di questo modello è chiaramente dovuto alle particolari condizioni morfologiche del sito, dall'esiguità dello spazio disponibile, dal passaggio in sotterranea delle reti.

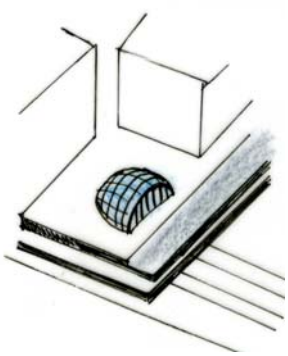


Piazza in verticale



Stazione centrale di Berlino, progetto di Ludwig Hilberseimer

Le stazioni della metropolitana. L'elemento di filiazione da questo modello è evidente sia nell'ingresso superiore che nella strutturazione formale della galleria dei treni e dei suoi ambiti di relazione con le altre parti della stazione.

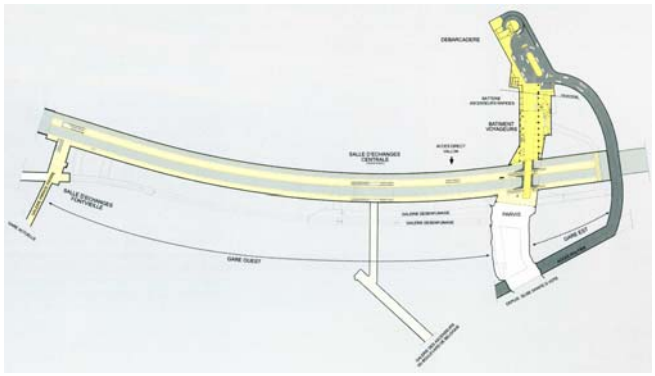


Stazione della metropolitana

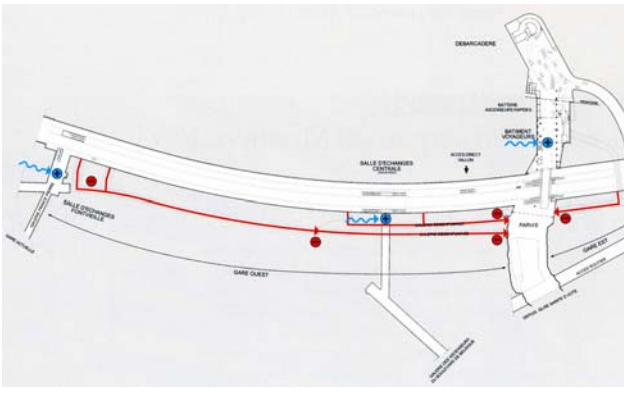


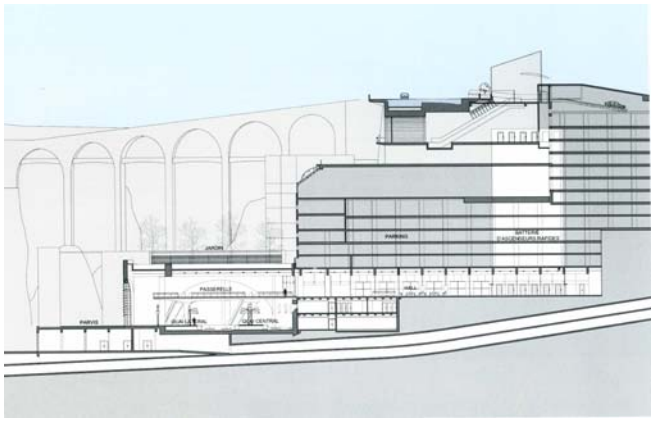
Stazione della metropolitana di Londra, Canary Wharf, Foster and Partners

Immagini

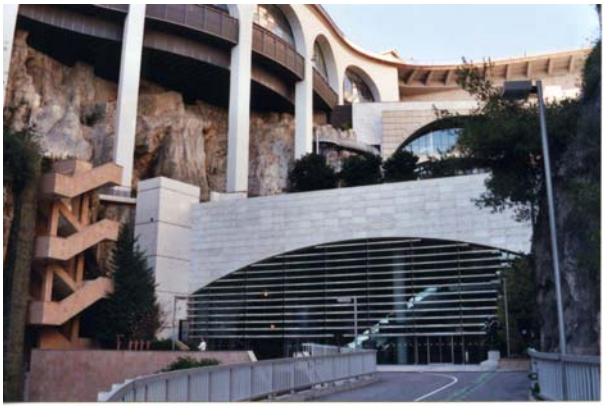


Piante





Sezione trasversale



La stazione configurata a gradoni



Il piccolo accesso posto superiormente



Lo spazio delle banchine del tutto simile a quello delle metropolitane



La seconda hall



Particolare della copertura



Lo spazio di accesso



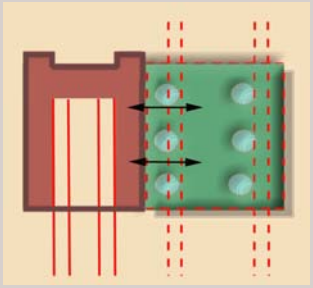
Lo sguardo "attivato" dalla finestratura della seconda hall

Bibliografia

M. THORNE*, Modern trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001

Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998,* Roma, Diagonale, 1998, pp. 112–113.

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001



E1 – L'ampliamento della stazione espresso attraverso la modellazione del suolo, come "quinta facciata".

Nome della stazione	Stuttgart Central Station
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Germania, Stoccarda, vicino alla vecchia stazione
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Progetto del 1994
Progettisti	Overdiek, Kahlen and Partners, ora Igenhoven, Overdiek and Partners
Esito di un concorso o meno	Si (126 proposte)
Categoria dell'intervento	intervento di ampliamento/rinnovamento

Il livello e le diverse scale di progetto

Come in molte altre realizzazioni di portata analoga, la stazione dell'alta velocità, che penetra fin dentro il cuore di Stoccarda, diviene motore principale della rinascita dell'immagine urbana e, rappresentando una sorta di biglietto da visita da porgere ai visitatori in entrata e in uscita, funge da eccezionale occasione di rilancio del ruolo strategico della città nell'ambito della politica competitiva tra i centri urbani europei.

Presenza di altri sistemi di trasporto
Pedonale, automobilistico, ferroviario, autobus, metropolitana, parcheggi

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Area commerciale, ristorazione, sale di attesa

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto della nuova Stuttgart Central Station[1], a Stoccarda, progettata da Ingenhoven, Overdiek, Kalen & Partners, fa della conciliazione tra modernità, innovazione e sensibilità alla memoria dei luoghi, il punto fermo di un azione di rinnovamento di una parte del volto della città.
Lo smantellamento dei vecchi binari permette un ampliamento consistente del complesso della stazione ferroviaria in grado di fornire a Stoccarda un nuovo centro cittadino. Il volume in cui consiste il nuovo ampliamento, non si limita infatti ad ospitare solo le funzioni di trasporto e circolazione, ma incorpora anche i vari servizi accessori e di commercio al dettaglio. Il progetto prevede infatti la dismissione dell'attuale stazione di testa e la costruzione di un nuovo complesso sotterraneo passante, i cui binari sono orientati trasversalmente rispetto a quelli attuali.
Le banchine, poste a 14 metri sotto il piano degli odierni marciapiedi, sono slittate eccentricamente verso est e ruotate di 90 gradi rispetto a quelle precedenti.
La nuova stazione dei treni dell'alta velocità si collega nel sottosuolo, in questo modo mediando l'impatto delle linee del ferro nel centro della città, alla vecchia stazione di Bonatz e Scholer, riammodernata e collegata al nuovo progetto. L'ingresso principale alla stazione avviene attraverso un'ampia cupola vetrata che si appoggia alla struttura antica, mentre altre quattro cupole servono di accesso direttamente all'area delle banchine dal piano creato dalla nuova piazza. Grazie all'area liberata dallo smantellamento dei binari preesistenti, si è potuta prevedere la creazione di un grande atrio definito al di sotto delle coperture vetrate, prospicienti sui livelli inferiori, che illuminano di luce naturale. Il nuovo spazio ipogeo evita infatti di negarsi alla città aprendosi ad essa attraverso una rete opportunamente cadenzata di fenditure del suolo (ampiezza di 15 metri), che, assomigliando a tanti occhi attraverso cui traguardare, hanno il duplice scopo di mettere in relazione i due piani e di scandire ritmicamente l'invaso tra i diversi fabbricati, relazionandoli e mettendoli in comunicazione a loro volta. Si crea così, nel complesso, un ampio volume abitabile, spazioso e luminoso, in grado di connettere le più varie funzioni del viaggiare e dello stare. Le superfici commerciali si distribuiscono al piano terreno e al primo livello, accessibili attraverso ampie zone di circolazione che si snodano attorno al grande atrio centrale della vecchia stazione.
L'invaso della piazza si pone in continuità ideale anche con il giardino del castello, ricoprendosi anch'esso di essenze arboree. L'impressione che deriva osservando i sofisticati lucernari è che finalmente l'utilizzo del mezzo tecnologico sia realmente funzionale ad un programma e non sfoggio

[1] Se ne parla diffusamente in un articolo di Stefano Pavarini dal titolo *Una nuova cattedrale* in "Trasporti", numero monografico di Arcaplus.

tecnicistico; altra cosa che colpisce è la posta in sequenza dell'enorme piazza sotterranea, luogo della velocità e irrequietezza, "spazio del moto", con quella del piazzale, luogo progettato per la sosta e la contemplazione, all'insegna, dunque, di una dimensione di maggiore lentezza.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

La necessità di interrelare le due dimensioni, dello stare e del muoversi, dell'urbano e del ferroviario, che nella stazione ottocentesca veniva risolta operando una cesura tra i diversi ambiti in termini di linguaggio e di separazione funzionale – viene ottemperata dai progettisti configurando le superfici delle due piazze sovrapposte verticalmente come luoghi in aperta, continua comunicazione, mediate dallo splendido contenitore della vecchia stazione.

Lo spazio pubblico interno ritrova gli spazi di filtro, mediazione, sosta*, loisir* nelle aree appositamente destinate dell'edificio antico, in aperta comunicazione visiva con le aree del "moto" delle banchine, secondo un continuo rimbalzare dall'una all'altra dimensione.

Esterno

Lo spazio pubblico esterno creato è uno spazio tipicamente urbano, di sosta, di passeggio, di ritrovo. La stazione con le sue funzioni lo rivitalizza con i suoi flussi, con la molteplicità degli sguardi innestati tra le due dimensioni (quella sotterranea e quella della piazza pubblica del giardino). La parte in cui si risolve il nuovo ampliamento, pur non consistendo in una struttura autonomamente espressa volumetricamente (ove si eccettui l'edificio adibito a parcheggio che fronteggia l'antica stazione di Bonatz e Scholer), ma soltanto nella forma del trattamento, della conformazione del suolo, riesce a costruire comunque significativamente la città: la superficie di copertura delle banchine dà forma all'invaso della piazza, scandendolo attraverso l'aprirsi ritmico dei lucernai e delle cupole e mette in collegamento il piano sotterraneo con quello della città, restituendo alla vecchia stazione il possesso dei luoghi aperti, attraverso il riequilibrio delle relazioni tra i diversi spazi, aperti e chiusi.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

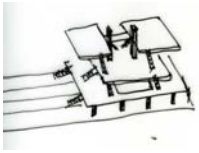
Principi compositivi

Accostamento dei due modelli (la vecchia stazione di Bonatz e la nuova

piazza sotterranea)

Riferimento tipologico/Modello

Modello di stazione stratificata in verticale

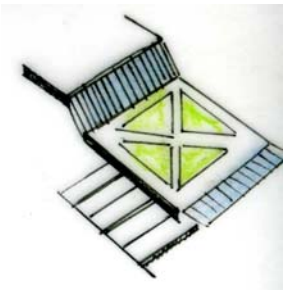


Piazza in verticale

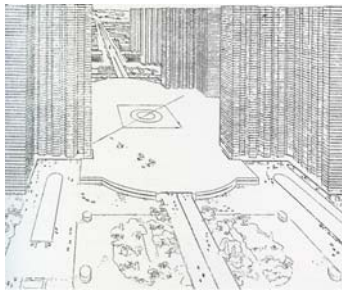


Stazione centrale di Berlino, progetto di Ludwig Hilberseimer

Il suolo come "quinta facciata".
Si introduce il concetto del trattamento del suolo che assume uno "spessore", una rilevanza tale da "costruire" gli spazi della città, seppur in modo prevalentemente immateriale, attraverso la capacità di dettarne la misura, e che diventa pressoché l'unico elemento di rivelazione della stazione nei confronti della stessa.
Il modello tipologico "archetipico" in questo caso è rappresentato proprio dalle elaborazioni di le Corbusier circa la "quinta facciata" (il tetto terrazza, la copertura–giardino) cui viene conferita autonomia figurativa e spessore e sul tema della stazione pensata quasi come completamente ipogea, per la quale il suolo di copertura (destinato all'atterraggio degli aero–taxi) diventa l'unico



Il suolo come "quinta facciata"



Le Corbusier, stazione per una città di tre milioni di abitanti.

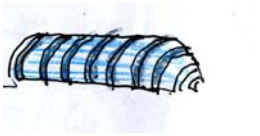


Eisenmann, Museo di Castelveccchio, Verona, allestimento per la mostra "Il giardino dei passi perduti", 26 Giugno–3 Ottobre 2004. Lo spazio esterno del museo, nella dimensione stretta della modellazione del suolo, viene frammentato da una griglia che detta un sistema di misure, in grado di interpretare

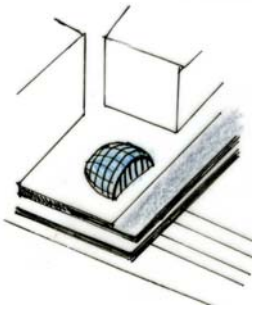
mezzo di rivelarsi all'esterno.

il luogo nelle sue complesse stratificazioni di segni e significati.

L'elemento della copertura trasparente, l'unico che ricorda dall'esterno la presenza di un edificio ferroviario. In questo caso non si può parlare di tipo, ma di un materiale concorrente alla definizione del tipo, che, estrapolato dal suo contesto originario – l'area di copertura dei binari della stazione ottocentesca – diventa autonomo elemento di costruzione di una nuova tipologia di stazione. Qui però l'elemento trasparente non è teso tanto a sottolineare l'indipendenza e la dinamicità delle reti, ma piuttosto a cadenzare ritmicamente il suolo definendo relazioni all'interno dello spazio aperto, configurando di fatto un modo diverso di gestire l'elemento della copertura trasparente che diventa parte stesso del disegno del suolo e strumento di interrelazione tra la dimensione ipogea della stazione e quella della città. Nel punto in cui la copertura, simile ad una bolla trasparente, definisce uno degli accessi alla stazione, il linguaggio adottato è parecchio simile a quello



edificio–copertura



Stazione della metropolitana



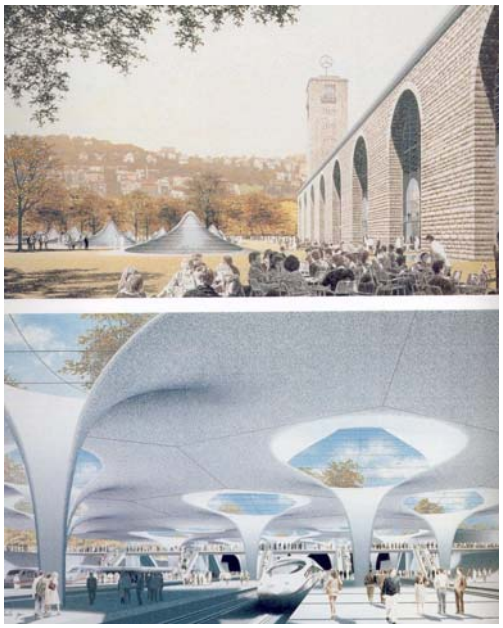
Bahnof Friedrichstrasse, 1920–26



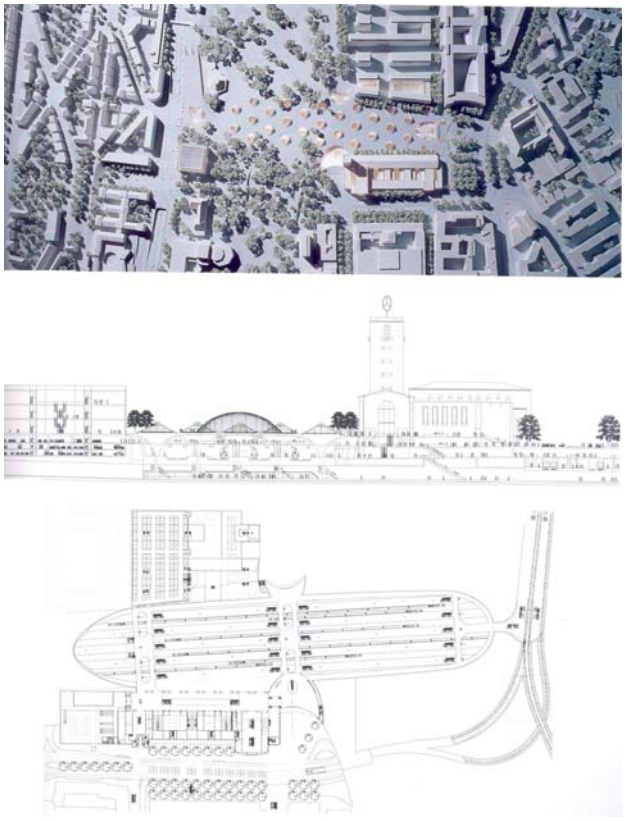
Stazione della metropolitana di Londra, Canary Wharf, Foster and Partners

utilizzato per le più monumentali stazioni della metropolitana, segnalate in superficie attraverso tecnicistiche strutture in acciaio e vetro, e le cui ultime realizzazioni (vedi i metrò parigini della Linea 14, o i recenti esempi londinesi), riescono ad intrattenere con la città, nonostante la "natura" ipogea degli interventi, proficue relazioni visive e funzionali.

Immagini



Vedute dei due livelli, quello urbano della piazza–giardino e quello della stazione ipogea



Plastico, sezione e pianta

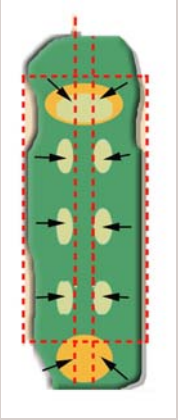


Veduta della stazione storica interconnessa in sotterranea al nuovo intervento

Bibliografia

Kineo n.7

"Domus Dossier", n. 4, giugno 1996. Numero monografico: *Alta velocità. Treni e stazioni.*



E2– La stazione come edificio giardino

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	proposta FOA Foreign Office Architects
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto "HORTUS VIATORIS" per la seconda fase di selezione , 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione è trattata come un parco urbano lineare che interpreta la dimensione longitudinale del sito, in modo da connettere le diverse aree disunite di questa parte di città.
<<"Un giardino per i viaggiatori": questa espressione può rendere l'idea che è alla base del progetto presentato per la nuova Stazione Alta Velocità di Firenze. Lo sviluppo dei sistemi di trasporto, la crescita esponenziale dei movimenti compiuti dagli individui nella società contemporanea, suggeriscono di pensare la stazione (in generale e non solo in riferimento a Firenze) come una sorta di ibridazione tra gli spazi della vita pubblica e quelli delle infrastrutture, che servono specificatamente i sistemi di trasporto. Affrontando la progettazione della Stazione di Firenze, abbiamo ritenuto opportuno, sulla scorta di quest'ipotesi, mirare, piuttosto che a concepirla come un monumento, ad integrarne la presenza con la struttura urbana e a trattarla come un'occasione per rafforzarne la continuità. I luoghi d'arrivo dei sistemi di trasporto, al giorno d'oggi, dovrebbero venir concepiti come piazze o spazi pubblici, luoghi dove le persone si possono raccogliere, piuttosto che come "porte" d'accesso alle città che servono. In questo senso, la stazione di Santa Maria Novella, nel caso specifico del concorso per il quale il progetto che qui viene presentato è stato elaborato, rappresenta un riferimento affidabile. Il fatto che la nuova Stazione Alta Velocità di Firenze debba funzionare come un nodo intermodale, ovvero come un punto di convergenza di diversi sistemi di trasporto, implica che la soluzione progettuale adeguata al peso delle funzioni (quelle di un nodo metropolitano di traffici), che graviteranno nell'area destinata ad essere attraversata dalla linea dell'alta velocità, debba, soprattutto, puntare ad innescare un processo di trasformazione atto a migliorare il complessivo assetto urbano della città. Il fatto che le rotaie dei treni siano destinate ad essere posate circa 25 metri sotto il livello del sedime urbano, ha semplificato le decisioni progettuali da assumere ed è il fattore che ha determinato la scelta di fondo, che il progetto esprime. La nostra proposta, infatti, mira a rendere quasi "invisibile" la Stazione, mascherandola all'interno di un ambiente che dovrebbe accogliere i passeggeri, i visitatori, gli abitanti nel modo più inatteso e "amichevole", ovvero offrendo loro un parco, disegnato al fine di connettere diverse parti della città. L'importanza della nuova Stazione e la frequenza con cui i treni l'attraverseranno, ci hanno indotto a pensarla come una sorta di fermata di una gigantesca metropolitana, estesa tra le diverse città italiane, come se queste fossero altrettanti settori di un unico insediamento urbanizzato. Il progetto, dunque, prefigura un'ibridazione della Stazione con un parco. Ciò che il bando richiede, è stato in gran parte sistemato sotto il livello del terreno. La copertura del "camerone" si connette (livello 46 m) all'area degli ex–Macelli, mentre viale Belfiore viene collegato con percorsi pedonali alle aree limitrofe, sino a raggiungere la Fortezza da Basso. Dalla superficie

continua del parco, mossa tra i livelli 46 m e 51 m, si aprono gli accessi alle stazioni Circondaria e alla linea del tram. Dal parco, caratterizzato da filari di alberi e da pergole e luoghi di sosta, delle aperture a asola, corrispondenti alla configurazione della sottostante struttura, è possibile osservare dall'alto la complessità e le dimensioni degli spazi, che scendono sino alle rotaie. Gli spazi commerciali sono stati localizzati sia al livello del parco, per fungere da mediazione tra la vita "urbana" che lì si svolge e quella del "viaggio", concentrata nel "camerone", sia sulla "copertura" del "camerone" stesso, in modo da configurare una grande, varia galleria, che funge anche da percorso connettivo con i punti di arrivo dei diversi mezzi di trasporto e i parcheggi. In questa maniera, riteniamo possa risultare ulteriormente rafforzata la centralità urbana del nuovo complesso.
Due considerazioni sono all'origine della concezione funzionale del progetto. Data la quota dove transiteranno i treni, i percorsi verticali avranno un ruolo determinante nella nuova Stazione; ma, d'altro canto, le dimensioni delle scavo costituiscono una risorsa per attribuire un carattere unico alla galleria sovrastante il "camerone". Inoltre, essendo le interfacce con gli altri sistemi di trasporto (Belfiore e Circondaria) distanti circa 500 m, ed essendo per di più i due accessi separati dal Mugnone e dalla linea tranviaria che verrà realizzata, ciò comporta ulteriori movimenti nell'assetto del parco e dei percorsi. Da queste due considerazioni, è derivata la decisione di enfatizzare il ruolo della galleria all'interno del volume del "camerone" (quota 36,25 m), per farne uno spazio spettacolare e rappresentativo, mentre per il superamento del Mugnone si è pensato ad un percorso sotterraneo. Le interfacce della Stazione, pertanto, si trovano alla quota 46 m, prossime alla galleria sovrastante le piattaforme, mentre la quota 51 m è libera ed è trattata a parco. La configurazione formale del progetto deriva dalle scelte strutturali compiute, a partire dai vincoli di spesa e di tempo prescritti dal bando di concorso. L'obiettivo è quello di realizzare un parco dal quale, però, si possano osservare la successione degli spazi sottostanti, attraverso la galleria sino alle piattaforme d'attesa per i passeggeri. La struttura sotterranea, costituita da elementi prefabbricati in precompresso, deve garantire questa "trasparenza" e, al contempo, contrastare le pressioni laterali. Per queste ragioni, la struttura è costituita da sistemi ad albero, connessi alle murature di contenimento. Tra i rami che salgono aprendosi verso l'alto, sino ad uscire a livello del parco, sono disposte la travi orizzontali precompresse e i solai, che hanno, conseguentemente, la forma di archi sovrapposti in altezza (questa loro configurazione, ne consente lo sfruttamento anche al fine di collaborare alla resistenza contro le pressioni laterali). Le scale e i sistemi di trasporto verticali sono appesi alla struttura sovrastante, mentre gli involucri vetrati, che fungono da lucernari, seguono i movimenti dei solai e giungono sino alla soletta sottostante il livello del parco, sono retti da una struttura secondaria in acciaio. Le fondazioni sono concepite sia per contrastare il carico verticale, sia le spinte oblique esercitate

dalle strutture ad albero. Per la costruzione si prevede di utilizzare, per il tra–sferimento dei materiali derivati dallo scavo e per l'approvvigionamento del cantiere (destinato a svilupparsi in cinque fasi distinte), la linea ferroviaria esistente, in modo da non appesantire il traffico su gomma gravitante sull'area>> (dalla relazione di progetto, in "Casabella", n. 709).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

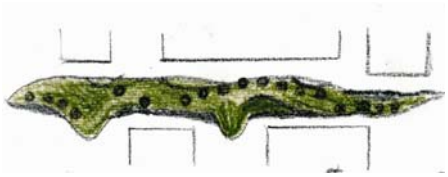
Interno /Esterno

L'interno della stazione è trattato come quello di <<una gigantesca fermata di metropolitana>>. Lo spazio del viaggio, sebbene messo in comunicazione con la città, da questa risulta nettamente separato in termini di concezione spaziale: le modalità di accesso alla stazione sono infatti affidate a dei varchi posti in modo puntuale, che ricordano il sistema di ingresso alle linee metropolitane. L'area interna della stazione risulta complessamente frazionata, dinamica e luminosa, ma non facilita il possesso dello spazio da parte del viaggiatore. Il principio di continuità, che è il motivo dominante della struttura formale esterna, viene dunque in qualche modo negato all'interno della struttura, che esprime un concetto di spazialità "interrotto", "conflittuale".

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

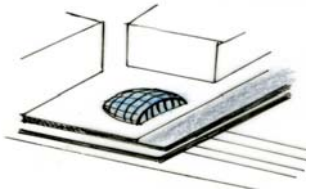
Riferimento tipologico/Modello

Il parco come strumento connettivo lineare

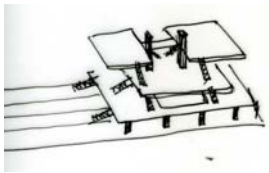




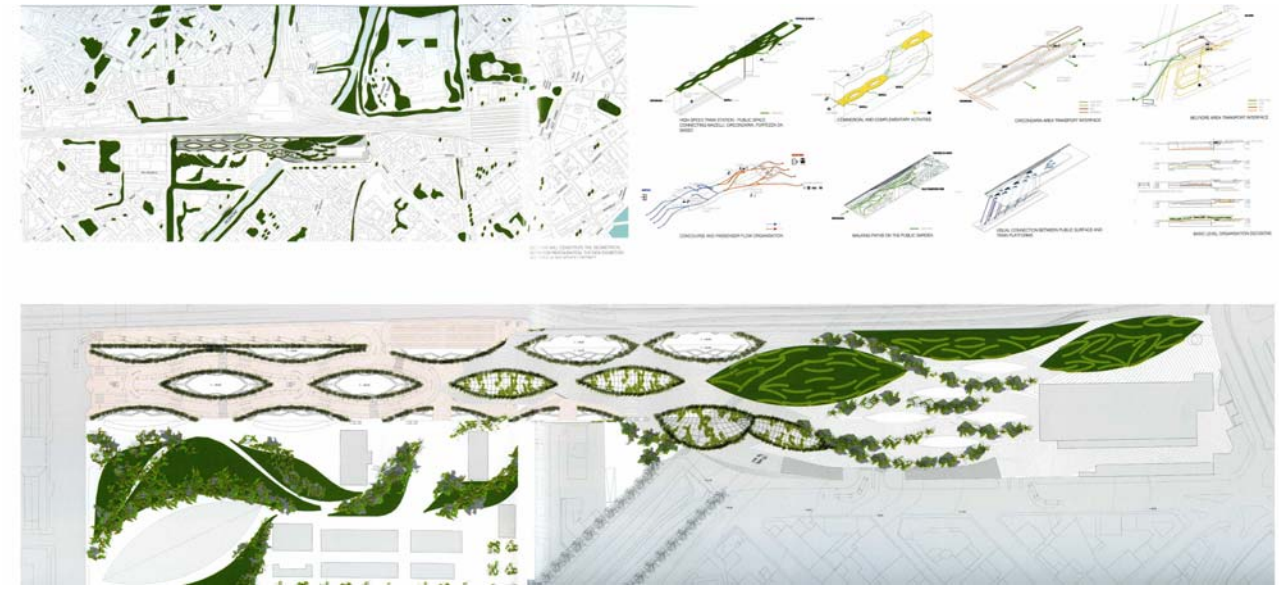
La fermata della metropolitana



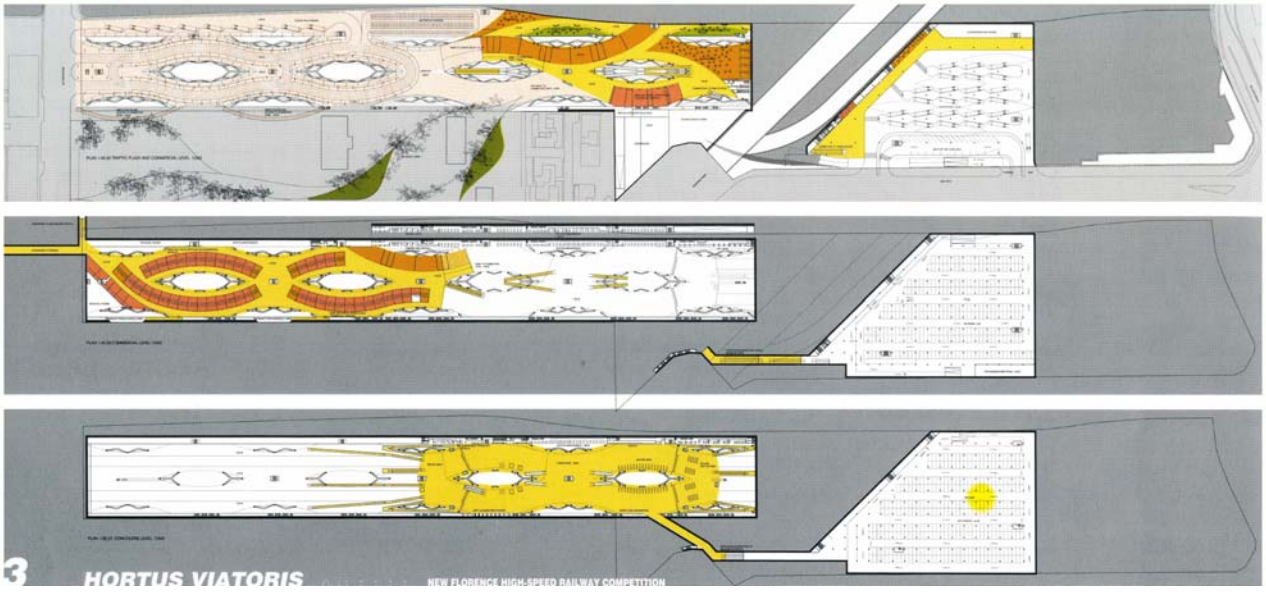
La stazione come "quinta facciata"



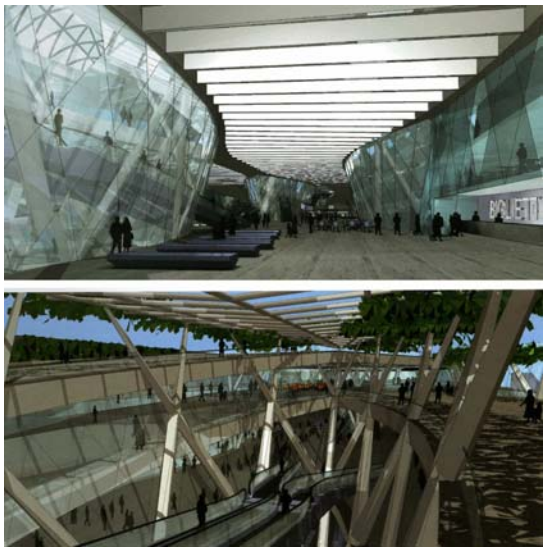
Immagini

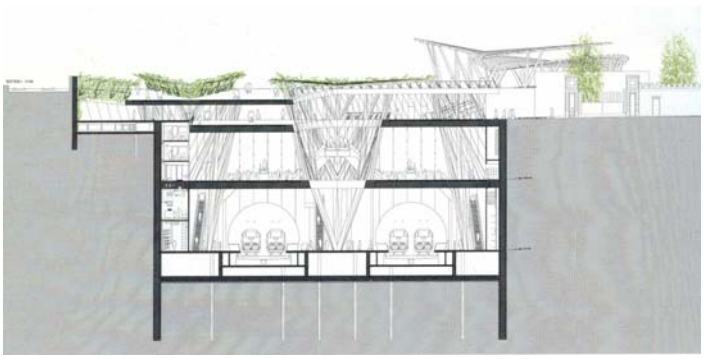


Planimetria dell'area



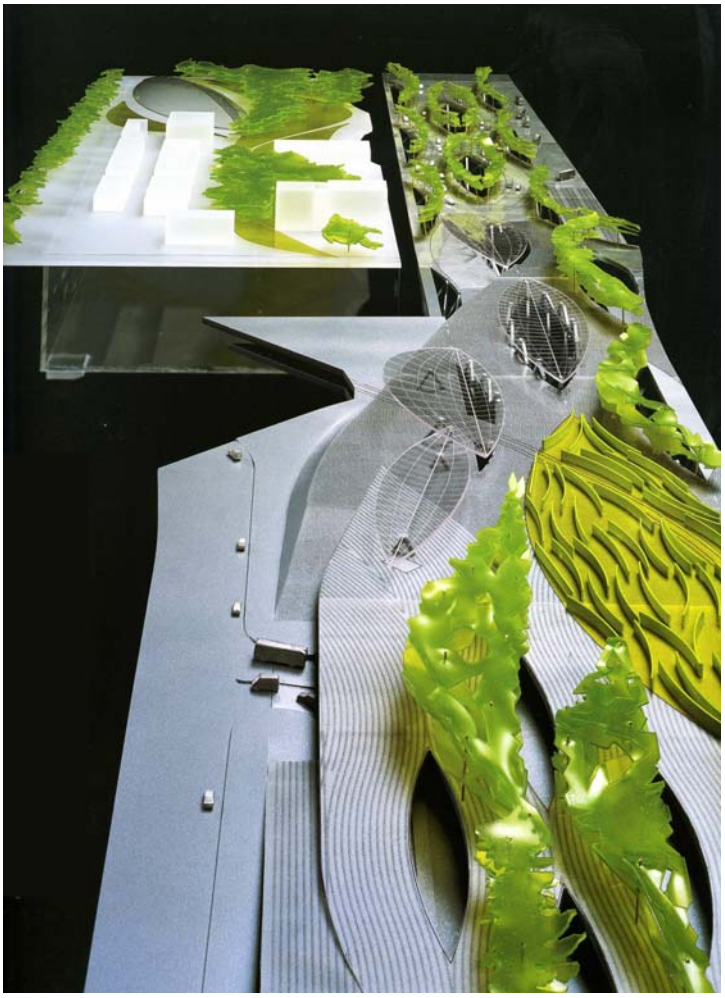
Piante ai diversi livelli





Sezione trasversale

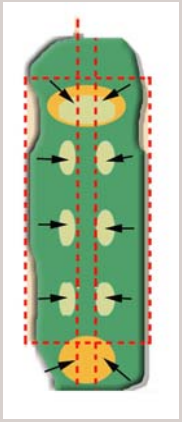
Render degli interni



Veduta del plastico

Bibliografia

"Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003.



E2– La stazione come edificio giardino

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	Ricci & Spaini
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il gruppo Ricci Spaini risolve la sua stazione attraverso la proposizione di un parco lineare, che intende risolvere l'area attraverso principi di continuità e connessione piuttosto che di tradizionale "costruzione" monumentale. In questo modo, nelle intenzioni dei progettisti si persegue un duplice obiettivo, l'uno obbediente a preoccupazioni di carattere urbanistico, l'altro a valutazioni di natura ecologico–ambientali. Rispetto al primo ordine di preoccupazioni, il progetto, strutturandosi come parco, intende evitare, in un'area già densamente costruita e ricca di significative preesistenze architettoniche, un nuovo <<improbabile edificio>> dalle dimensioni smisurate. Rispetto alle problematiche ambientali, ad avviso dei progettisti tenute colpevolmente al di fuori delle preoccupazioni del bando, il progetto risolve il problema dell'interruzione della continuità della falda ponendo i tunnel dei treni ancor più in profondità (rispetto allo scavo previsto per il camerone), in grandi gallerie a struttura idrostatica connesse in modo puntuale, attraverso tre grandi varchi, al piano della città.
<<Dal punto di vista architettonico, il volume della Stazione è composto dall'integrazione di tre figure spaziali specializzate dal punto di vista formale, strutturale, tecnologico e funzionale:
– la galleria dei treni sottofalda;
– la collina–parco, con i servizi di stazione, gli uffici e le attrezzature commerciali;
– le tre camere verticali che mettono in comunicazione lo spazio delle banchine e quello della città. All'interno delle prescrizioni dimensionali e dei perimetri del bando, si prevede di realizzare un sistema di grandi gallerie a struttura idrostatica (idrostatic shell structure), con una membrana a doppia curvatura che resiste per forma alle pressioni del terreno, ove galleggiano in immersione. Le due gallerie idrostatic shell, che coprono il piano banchina, sono messe in comunicazione tra loro da aperture sui fianchi delle volte e, soprattutto, da tre camere verticali idrostatiche, che insistono sull'area di fermata dei treni.
La Stazione ha tre entrate principali. L'ingresso Belfiore è caratterizzato da una grande copertura, che collega l'atrio agli spazi per l'ufficio postale, la banca e la stazione delle autolinee. Sotto la copertura, si trovano le fermate dei taxi e della tramvia urbana. L'ingresso organizza e separa due grandi spazi pubblici. Verso la bocca del torrente Mugnone, una piazza pedonale integra i paesaggi della Stazione, della città e del parco. Dall'altra parte e a ridosso della ferrovia, si apre la piazza carrabile, che funziona da nodo di scambio con il trasporto pubblico e privato su gomma. Tutto lo spazio interno della Stazione si snoda lungo un itinerario urbano che unisce gli accessi di Belfiore (m. 51 slm) e Circondaria (m. 46 slm), con un percorso a corda molla, come un'impronta sul luogo della stazione sotterranea, che– con una pendenza massima dell'8% – sale agli estremi dei due ingressi e digrada verso il centro fino a raggiungere la quota minima sopra–falda (m. 41 slm)

per la discesa ai treni. Lungo il percorso, spazi commerciali e di servizio, tapis roulant per i viaggiatori, punti di ristoro, strutture di allestimento temporaneo dello spazio pubblico, zone di attesa. Una grande strada commerciale coperta, sulla quale affacciano e cui si collegano tutti gli altri spazi funzionali, che organizza i tempi e i modi di permanenza nella stazione. Dalla galleria commerciale partono le connessioni pedonali meccanizzate per i parcheggi di Belfiore e Circondaria, e per le Ferrovie Regionali. Sul fronte est, lungo la strada di servizio, sono posizionati gli ingressi ai magazzini e agli altri spazi di carico e scarico delle merci>> (dalla relazione del concorso in "Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Lo spazio interno della stazione è messo in comunicazione con l'esterno, oltre che dai tre ingressi, attraverso tre grandi varchi che raggiungono, alla quota più profonda della stazione, lo spazio delle banchine, ricordando, per la posizione circoscritta e puntuale, la spazialità tipica degli ingressi alle metropolitane. Lo spazio interno, nel suo andamento longitudinale e continuo, ricalca lo sviluppo del parco pubblico proposto al piano superiore, configurandosi anch'esso come un percorso fluido e lineare. Pur essendo strutturato nella stessa ottica di continuità, di comunicazione tra le diverse superfici che lo compongono, tale spazio, per il suo carattere introverso, appare in netta

Esterno

La stazione si risolve in un grande spazio pubblico, la cui architettura – costruita con la logica della città più che con quella della scatola edilizia – appare <<come un percorso urbano che scende dolcemente verso la linea ferroviaria, coperto da un'unica superficie verde praticabile, che descrive un nuovo sistema di relazione con le altre aree per la cultura e il tempo libero che si aggregano ai margini della città storica>>.

I luoghi di intermediazione con la città sono costituiti dalle tre grandi piazze, che costituiscono l'interfaccia con lo spazio costruito urbano, all'interno del quale la superficie del parco sembra volersi insinuare senza proporre una precisa geometria.

Il parco – sottratto ai canoni di certa tradizionale architettura del giardino – è strutturato come area aperta e interstiziale, fluida e amorfa, sorta di spazio galleggiante, di "sospensione" dalla realtà del costruito, dai caratteri indeterminati e per questo direttamente interpretabili dal comportamento stesso degli utenti, siano essi passeggeri, o semplici flâneurs. Secondo questo concetto, la stazione non solo tende a fondersi con il suolo modellato

contrapposizione con quello esterno. Inoltre, lo spazio delle banchine è di fatto totalmente negato allo sguardo, realizzando un concetto di stazione apparentato a quello delle strutture metropolitane. In questo modo il carattere dell'edificio ferroviario viene del tutto smarrito, in nome di un esaustivo recupero delle funzioni di spazio "pubblico".

tridimensionalmente, annullando l'opposizione della figura con lo sfondo, ma è la messa in forma dello stesso "comportamento" degli utenti, e di un'idea di paesaggio urbano che si intende molteplice, fluido, lasciato ad un livello di "informalità".

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

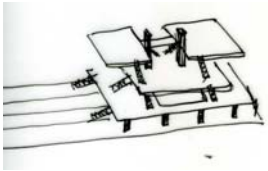
Principi compositivi

Riferimento tipologico/Modello

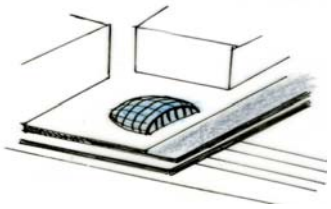
Parco pubblico urbano inteso come modellazione topografica



Piazza in verticale



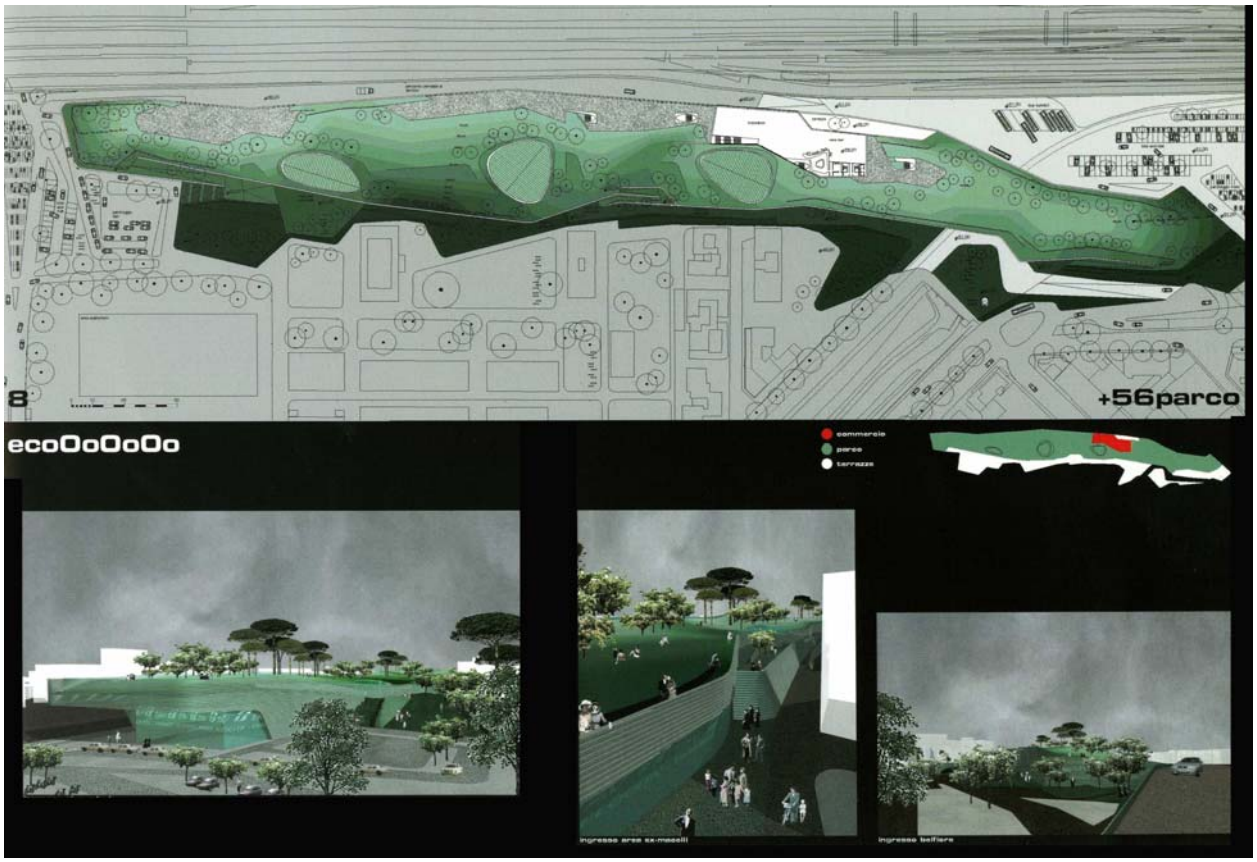
Ingressi e spazi delle metropolitane



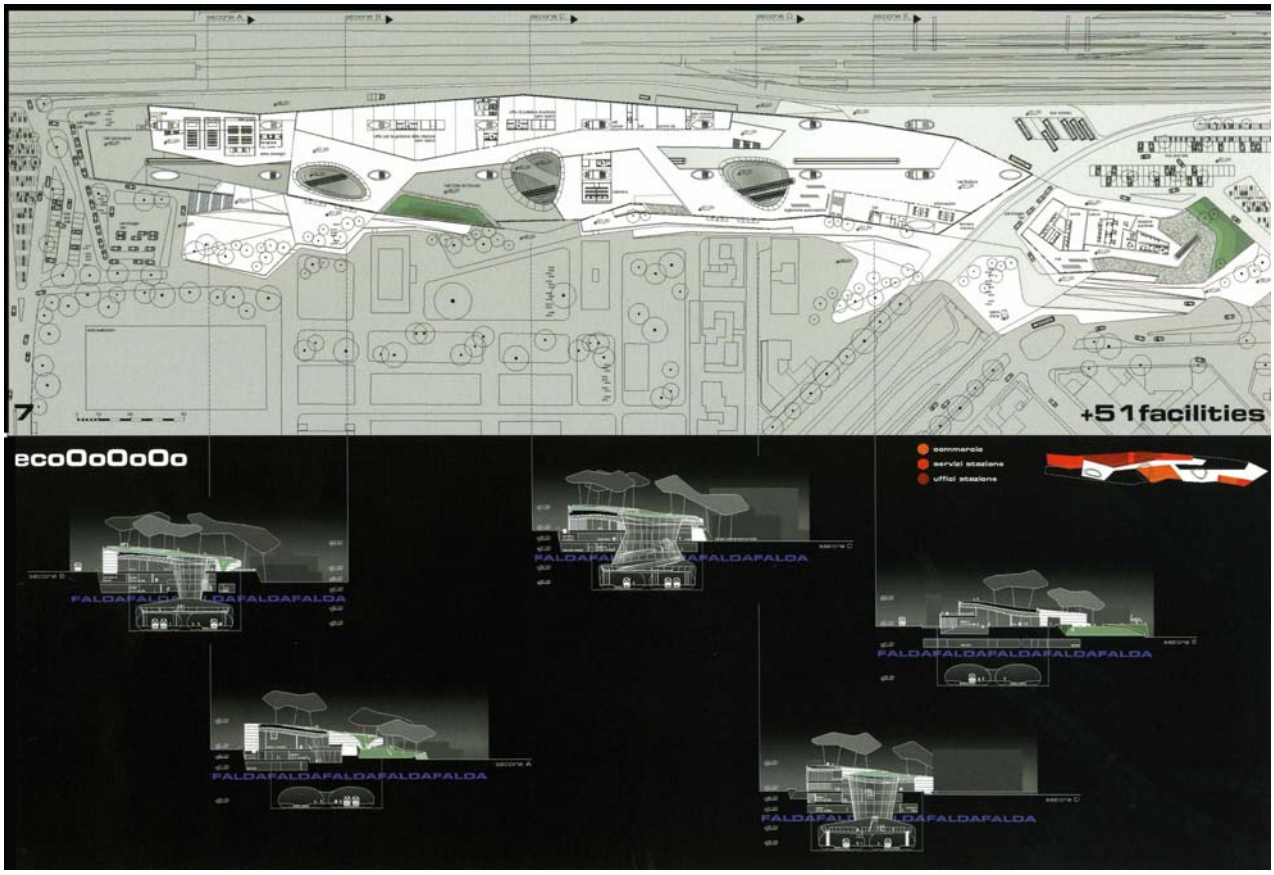
Immagini



Spaccato del plastico



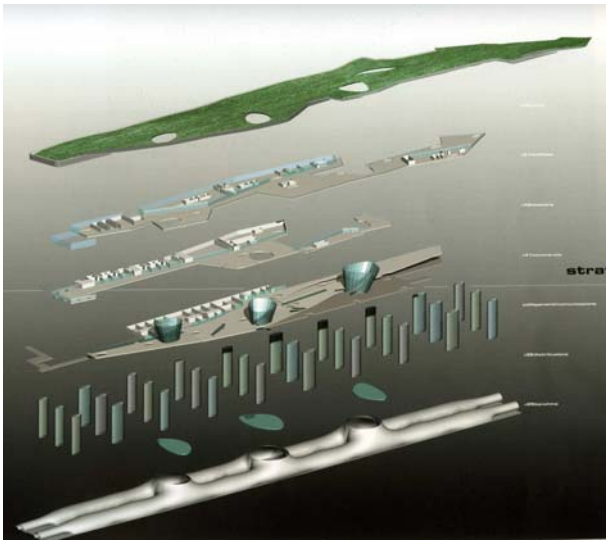
La stazione alla quota urbana



Il livello intermedio della stazione



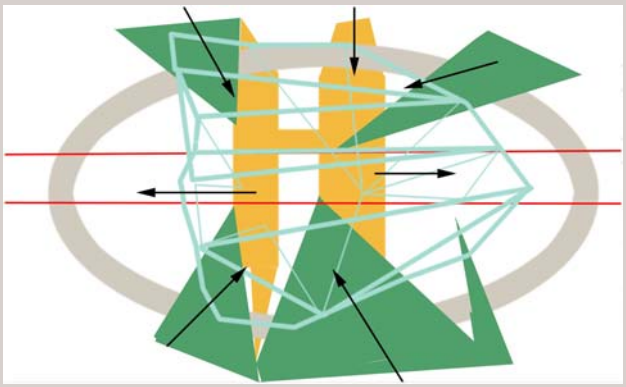
Veduta del plastico



I diversi layers di cui si compone la stazione

Bibliografia

"Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003.



E3 – Topografia, ibridazione dell'involucro edilizio con il suolo

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Proposta Peter Eisenmann
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda relativa al progetto vincitore, quello di Zaha Hadid.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La soluzione proposta da Eisenmann parte dall'infrangere l'anello viario prescritto dal bando di concorso per far adagiare la stazione su una serie di "zolle" di terreno inclinate (in realtà vere costruzioni architettoniche in cemento armato) per

ripristinare la continuità con il territorio escluso dalla perimetrazione dell'area di progetto. La stazione appare così come un oggetto eruttato dalla terra che <<solleva i campi e i frutteti della valle>>, istituendo analogie con il vicino Vesuvio. Al di sotto di queste zolle, di questi piani inclinati, scorre la viabilità esterna, che si interconnette su entrambi i lati (Est ed Ovest) ai parcheggi, anch'essi nascosti e protetti. Le funzioni della stazione << sono ospitate in due blocchi, uno a Nord e l'altro a Sud del principale sottopassaggio pedonale della ferrovia. Il blocco Nord prevede un tunnel di servizio lungo il suo margine settentrionale per le operazioni legate ai treni; ospita le aree di arrivo e partenza dei passeggeri, lungo le quali si attestano una reception e attrezzature culturali, le biglietterie automatiche, le banchine merci, i servizi postali e bancari. Nel blocco Sud sono ospitati un centro viaggiatori e le biglietterie, un ristorante vicino all'ingresso e una sala d'aspetto. Gli spazi commerciali e gli uffici sono allineati e connessi con la galleria commerciale centrale>>.
La stazione vera e propria consiste, dunque, di questi due fabbricati che allo stesso tempo inglobano e scavalcano le linee ferroviarie, e i cui livelli superiori, destinati al commercio, sono in diretta comunicazione visiva con gli spazi delle banchine e sono protetti da un enorme copertura a ventaglio, modellata, ancora una volta, per innescare una continuità visiva con il paesaggio circostante e per conferire unità formale al progetto. Al disotto di tale copertura emergono, come delle lunghe lingue, le coperture delle singole banchine, che contraddicono l'unità dell'insieme per riportare l'accento sulla dimensione lineare dello scorrimento veloce e del flusso. Dalla relazione di progetto si evince che la copertura è stata pensata come elemento simbolico e allusivo rispetto al senso dell'immagine del velo del Cristo di Sansevero, quale elemento ambiguo che copre e scopre, che rivela e nasconde allo stesso tempo.
<<Il verde agricolo circostante è ridisegnato secondo un nuovo modello, che prevede bande di colture diverse, inframmezzate da bande di piantumazione a foresta, che ricreino un microclima e una fauna particolare. Non si tratta di un disegno arbitrario, ma derivato dall'analisi dell'attuale organizzazione agricola a piccola scala, che rivela un orientamento Nord Ovest – Sud Est, residuo dell'organizzazione anticamente romana della valle>> (dalla relazione di progetto, in AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Esterno
La stazione ricerca un dialogo con il contesto alla scala tettonica del paesaggio, cerca di interpretarne la natura spettacolare e pittoresca, allo stesso tempo mirando

ad una sua ricomposizione. Se, dunque, al livello macroscalare la stazione “aspira” ad una connessione con il paesaggio circostante, alla scala umana, per le sue dimensioni impressionanti, essa involve e risucchia lo spazio pubblico all’interno della struttura. C’è qui una contaminazione tra il linguaggio e le forme innovative adottate dall’autore e le strutture tipologiche più care al patrimonio formale dell’architettura ferroviaria.

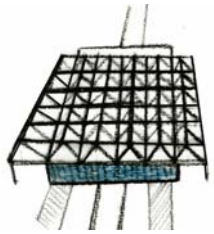
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

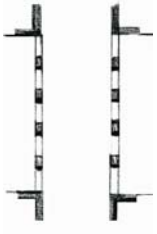
Il “frattale”, come elemento unitario minimo attraverso cui si descrive e rappresenta la natura tettonica del suolo, diventa l’elemento da cui parte questo tipo di composizione, che si avvale comunque anche degli strumenti propri della geometria euclidea.

Riferimento tipologico / Modello

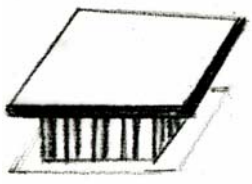
La stazione a ponte



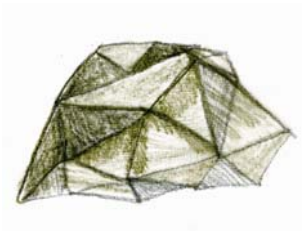
Il ponte



La copertura come elemento unificante.



La natura tettonica del suolo

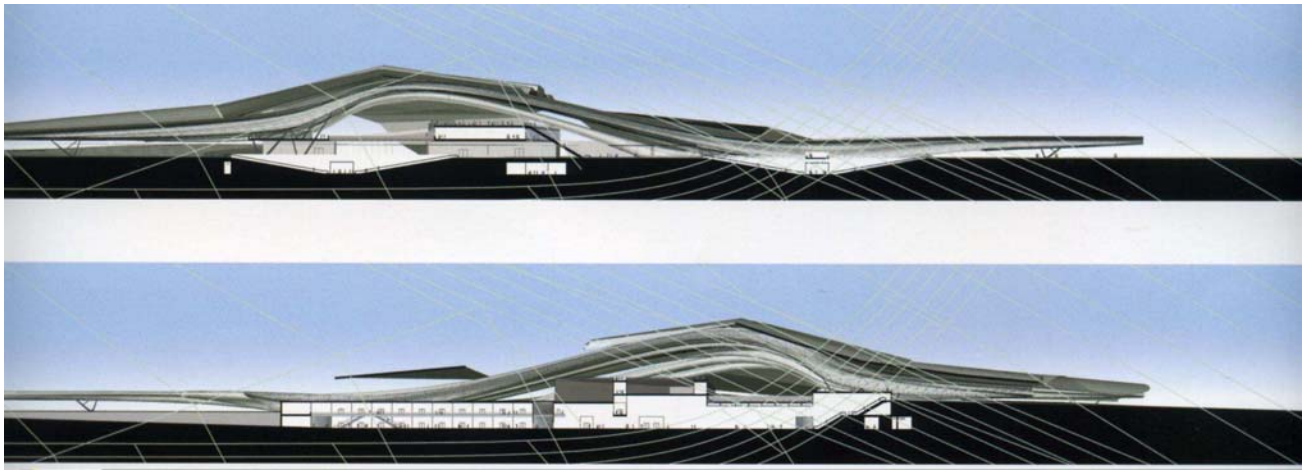


Immagini





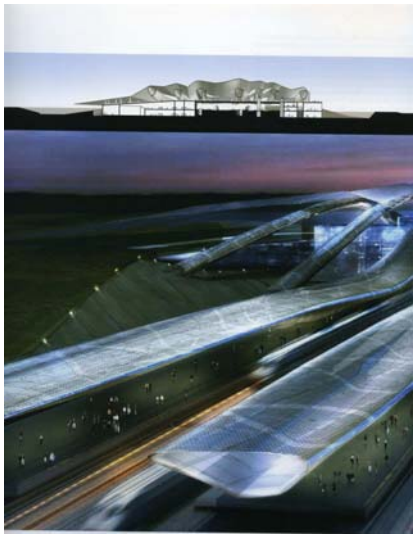
Vedute del plastico



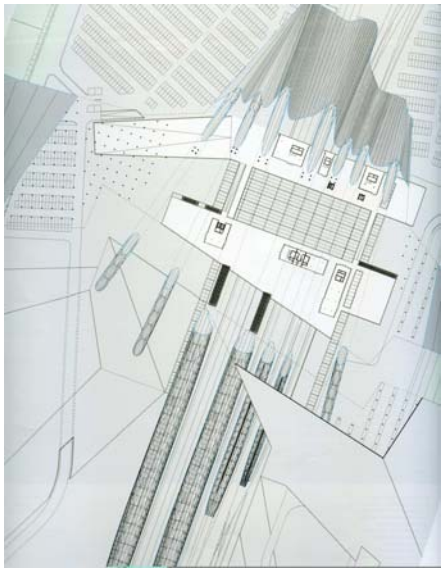
Sezione longitudinale



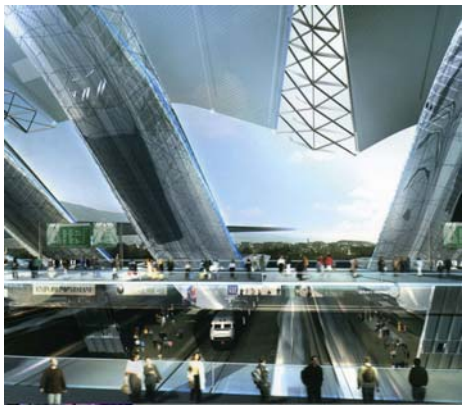
Sezione trasversale



Sezione trasversale e veduta delle banchine



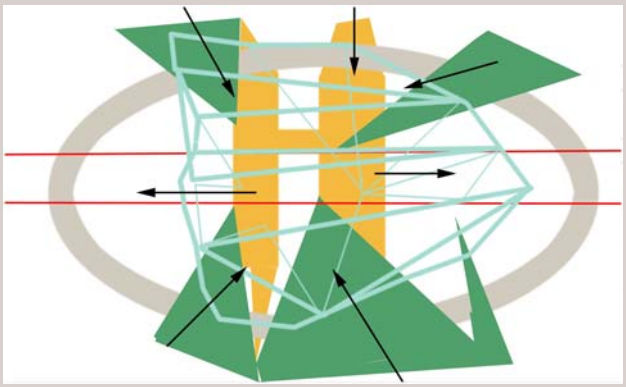
Pianta del livello più alto con gli spazi commerciali



Veduta dalla piattaforma– ponte della stazione

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



E3 – Topografia, ibridazione dell'involucro edilizio con il suolo

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Proposta Dominique Perrault
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento:	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda relativa al progetto vincitore, quello di Zaha Hadid.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione immaginata da Perrault è davvero una grande piazza aperta verso il territorio circostante. Essa consta, infatti, di tre livelli ospitati al di sotto di un'unica immensa copertura increspata, una sorta di sfoglia di cemento ondulato, che ricorda l'andamento di un declivio naturale. La stazione si compone di tre livelli: vi è un <<livello interrato, che ospita i volumi tecnici e i magazzini; il piano terreno, dove si svolge tutta la circolazione veicolare e di interscambio tra i treni e i mezzi di trasporto privato e pubblico su gomma; il primo piano, a una quota di 9 metri di altezza, dove interagiscono le funzioni della stazione e quelle dello spazio pubblico, con negozi, ristoranti, spazi culturali. Il rapporto tra i livelli è sfumato in un percorso continuo, senza precisi stacchi tra piani orizzontali e verticali, secondo un andamento naturale dove le solette sembrano sfogliarsi e sovrapporsi.>> L'andamento della copertura, che sembra come sospesa (gli elementi di sostegno sono molto radi e sembrano appena trapuntarla), è, infatti, come specchiato sul piano di diretto accesso alla stazione, anch'esso modellato attraverso ondulazioni e inclinazioni, che costituiscono le rampe di accesso alla stazione. In questo modo la stazione si connette al territorio circostante apparendo come una sua corrugazione, sorgendo da esso come da <<uno smottamento tellurico>>.

Le funzioni della stazione sono racchiuse all'interno di volumi dalle forme cilindriche, che, di fatto, fanno configurare questa stazione come un'enorme piazza pubblica luminosa (la copertura della stazione si apre, infatti, in tanti <<camini di luce>>, lucernai di varia forma e dimensione) aperta sulla pianura afragolese.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno /Esterno

Non vi è soluzione di continuità tra l'esterno e l'interno della stazione. Le aree configurate per l'ingresso alla quota superiore – dove sono i piccoli volumi che ospitano i servizi per i viaggiatori, (unico reale spazio veramente interno della stazione) – sono quelle in cui le solette che definiscono tale livello e la copertura, si dilatano in modo accogliente. In questo caso la continuità visiva e, nei limiti del possibile, fisica, con lo spazio pubblico esterno e con il territorio circostante (si ricordi la limitazione imposta dall'anello infrastrutturale), è totalmente perseguita.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

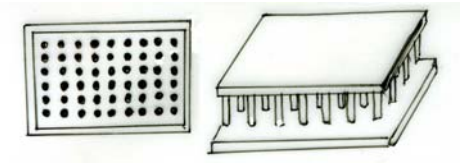
Principi compositivi.

Il livello di ricerca di una modellazione tettonica qui si coniuga con un'impostazione più tradizionale, che ricorre al grande segno unificante della copertura come elemento istitutore di ordine e come segno formale unitario. Il modello in questo

caso continua ad essere il tradizionale spazio aperto della sala ipostila, dell'area semi–aperta o semi–interna che fa proprio lo spazio della città, secondo un'impostazione già riscontrata per le stazioni ricadenti in area urbana (vedi la categoria D2).

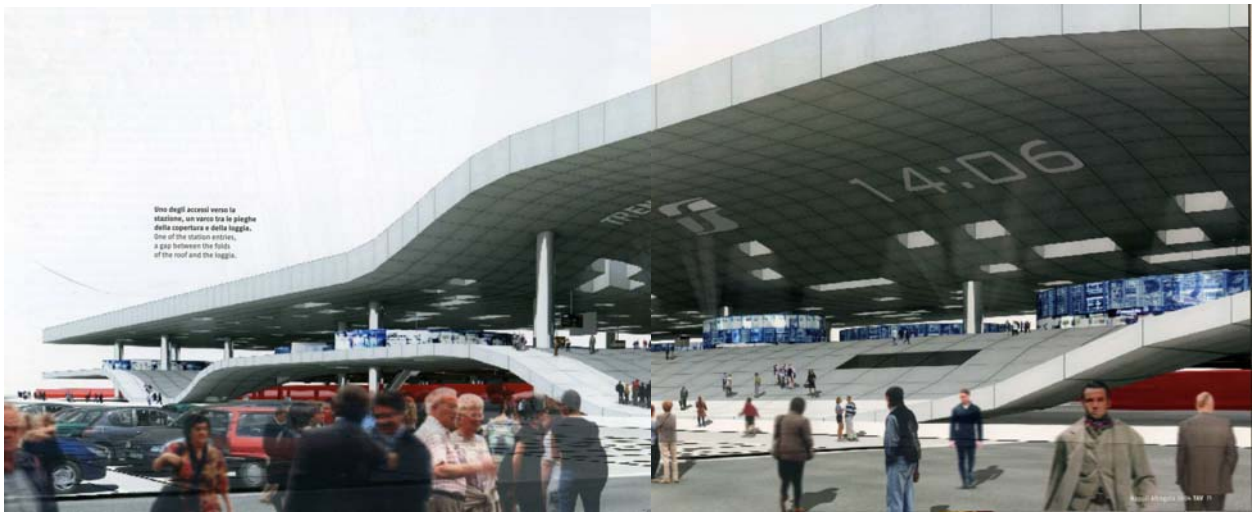
Riferimento tipologico/Modello

Sala ipostila

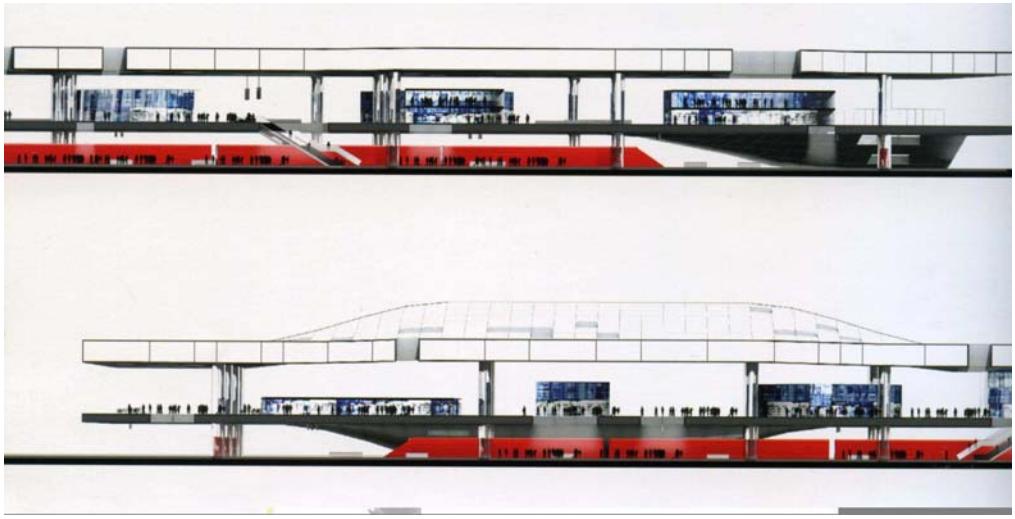


La natura tettonica del suolo

Immagini



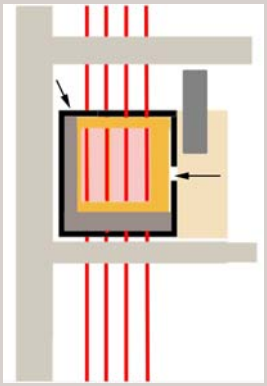
Render della stazione. Si noti la piegatura reciproca delle due solette che configurano visivamente e fisicamente l'area d'accesso alla stazione



Sezioni

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



F1 – Stazione cittadella

Nome della stazione	Stazione di Zaragoza Delicias
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Saragozza, in un'area di recente formazione vicino al fiume Ebro
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Progetto del 2000, realizzata tra il 2001 e il 2003
Progettisti	Carlos Ferrater, P&T, José Mª Valero, Elena Mateu, Félix Arranz
Esito di un concorso o meno	SI – 1999
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Il progetto di questa stazione, voluta da una municipalità molto attiva da un punto di vista economico ed imprenditoriale, si trova in posizione baricentrica rispetto a Bilbao, Madrid, Valencia e Barcellona e si inscrive, appunto, all'interno delle strategie reticolari che attualmente ridisegnano il volto delle città europee grazie alle possibilità indotte dal cambiamento di accessibilità. In questo caso il progetto della stazione è stato il volano per la trasformazione dell'ampio sito situato tra la stazione stessa e il fiume, intervento a sua volta trainato dall'Expo previsto per il 2008.
Per un'analisi approfondita del tema si rinvia al Capitolo IV del presente lavoro.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Treni regionali, autobus, parcheggi.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Hotel, spazi per riunioni e congressi, un auditorium, un centro direzionale, centri commerciali, ristoranti, palestre, uffici, Museo delle Ferrovie.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Concepita come un grosso nodo di interscambio, ma ancor di più come un grosso nodo intermodale capace di offrire i più diversi servizi commerciali e per la cultura (hotel, spazi per riunioni e congressi, auditorium, un centro direzionale, centri commerciali, ristoranti, palestre, uffici e un Museo delle Ferrovie), al contrario di altre realizzazioni contemporanee, si presenta come un'autonoma cittadella introversa nel cuore della città stessa.

Essa si presenta, infatti, come un'enorme scatola bianca e compatta che si estende planimetricamente maggiormente lungo la direzione dei binari che l'attraversano all'interno di uno spazio alto 30 metri e sovrastato da una copertura dall'intradosso piano semitrasparente (le dimensioni sono davvero imponenti, la copertura principale copre un area di 42.000 mq) che vi galleggia sopra come sospesa, priva di gravità.

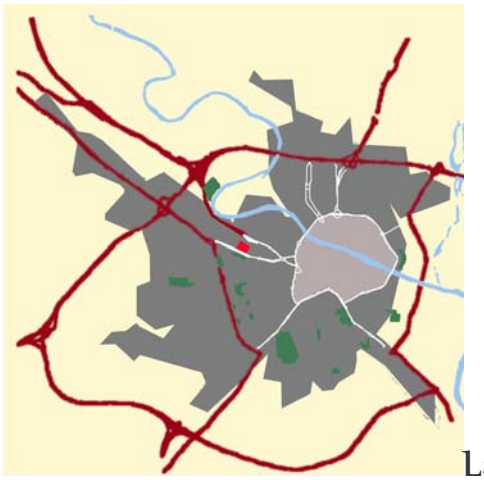
La copertura è sostenuta da nove enormi arconi (dalle dimensioni talmente grandiose dall'essere lette alla scala territoriale) appoggiati trasversalmente rispetto allo sviluppo planimetrico dell'impianto, che reggono segmenti Vierendel triangolari (a spessore nella copertura) a loro volta di sostegno rispetto alla struttura sottostante, che definisce una superficie piana.

Quest'ultima è composta da una sequenza a scacchiera che alterna pannelli di forma triangolare trasparenti in maglia metallica, o pieni, in legno, moltiplicando lo spazio in tutte le direzioni.

Le banchine, così ospitate nel cuore dell'edificio, sono in comunicazione con gli spazi dedicati agli arrivi e alle partenze tramite passerelle sopraelevate e attraverso un corridoio sotterraneo trasversale detto Tranfer. Gli spazi dedicati agli arrivi e alle partenze si sviluppano separatamente e trasversalmente rispetto ai binari, rispettivamente lungo i lati est e ovest della stazione.

Il lato est, che ospita, come si diceva, l'atrio degli arrivi, contiene, in appositi spazi che definiscono piccoli edifici, tutti i consueti servizi di supporto alle partenze. Sul lato opposto, dedicato agli arrivi, sorgono invece una serie di edifici di 5 o 6 piani destinati ad uffici e servizi. Entrambi i lati della stazione – ad est ed ad ovest– i cui prospetti laterali a zig–zag si offrono a giochi di luce e ombra, interrompono l'effetto scatola dell'edificio regalando un profilo scultoreo, accentuato dalla disposizione delle aperture.

Le banchine sono in diretta comunicazione con la stazioni degli autobus e i parcheggi allocati presso il lato nord e con gli ampi parcheggi, i taxi e i veicoli pubblici della Avenida De Navarra sul lato sud. Su questo stesso lato la facciata, che si affaccia verso la città relazionandosi agli spazi della vecchia stazione e al parco di nuova creazione, viene definita da una doppia pelle, che raccoglie gli arconi di sostegno alla copertura, e dalla quale emerge una pensilina in profilato metallico che protegge le vecchie locomotive del Museo delle Ferrovie.
Il lato nord, prospiciente verso l'autostrada e il fiume Ebro, il cui prospetto appare molto articolato, accoglie una serie impressionante di funzioni. Verso l'esterno sono allocate le aree dedicate ai servizi, mentre all'interno si affaccia una vera e propria cittadella articolata in spazi per riunioni e congressi, un auditorium, un centro direzionale, centri commerciali, ristoranti, palestre, uffici, etc.
Ciò che qui impressiona è proprio l'affacciarsi di questi spazi dedicati a funzioni terziarie (mentre i servizi sono allocati all'esterno) all'interno della stazione che creano un mondo tutto rivolto e introverso, affacciato sull'enorme piazza che ospita le banchine, sopra "il cielo virtuale" potenzialmente infinito della copertura trasparente (la maglia triangolare accentua lo sviluppo multidirezionale e indefinito dello spazio).



La posizione della stazione rispetto alla città

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

In questo caso l'uso della trasparenza, della superficie vetrata, non vuole sviluppare la dimensione dell'interazione con gli spazi della città, totalmente negata, secondo un tema caro e più volte rivisitato dell'architettura ferroviaria, sin dai

Esterno

La stazione ha un aspetto monolitico e compatto e soprattutto delle dimensioni gigantesche che fanno assumere a questa realizzazione il senso e il ruolo di una megastruttura. In un'area priva di forti riferimenti spaziali – ove si eccettuino la presenza delle reti di grossa

primi esempi ottocenteschi; ma mira a creare, per l'appunto, un cielo virtuale e neutro sotto il quale sviluppare, in una condizione di luminosità diffusa, una microcittà, dai prospetti articolati che si contrappongono alla linearità delle facciate esterne, i cui muri bianchi sono appena interrotti dai tagli verticali ed orizzontali delle finestrature. Ciò nondimeno, la stazione è dominata al suo interno dalla presenza delle banchine, dallo spazio ferroviario del moto, ancora messo al centro della composizione. Ciò che qui veramente sembra venir meno sono gli spazi di mediazione tra la città e la stazione, con un effetto irrimediabile di perdita della dimensione urbana.

comunicazione e quella del fiume Ebro – e i cui assetti morfologici sono ancora incerti, la stazione assume un ruolo invasivo e tracotante, chiudendosi verso l'esterno e involvendo al suo interno, alla pari di alcune cittadelle del commercio, le funzioni urbane. Se non fosse per la presenza delle banchine che fuoriescono dal suo "ventre" compatto e anodino, tale stazione non potrebbe essere riconosciuta dall'esterno quale edificio ferroviario. L'unico elemento che ancora appare memore delle stazioni storiche è il lungo aggetto della pensilina, segno pulito e lineare che interrompe l'omogeneità dell'unico prospetto che si apre verso la città maggiormente consolidata.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

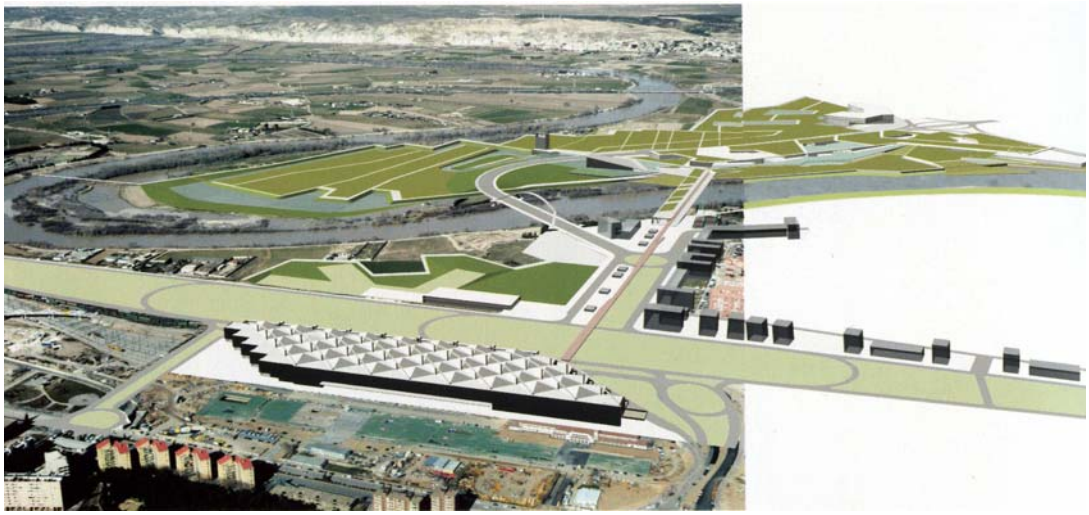
Principi compositivi

Il progetto appare come un segno unitario, monolitico e compatto, non frutto di una compenetrazione, addizione o sovrapposizione di diverse tipologie edilizie.

Riferimento tipologico/ Modello

L'unico riferimento rintracciato è quello della "megastruttura" delle cittadelle commerciali.

Immagini



La stazione sarà il veicolo della rigenerazione di una ben più ampia parte di città.





Veduta aerea



La stazione a confronto con le strutture preesistenti.



L'interno della stazione

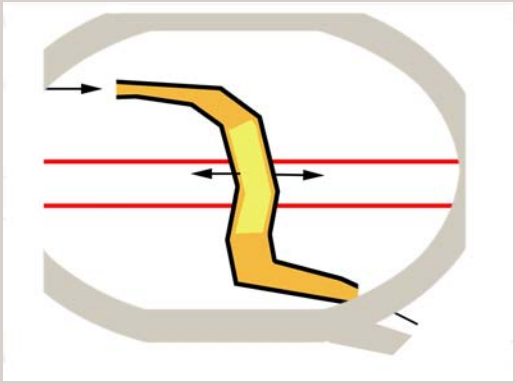




Interno

Bibliografia

<<Trasporti e cultura>>, n. 8, 2004



F2 – La rappresentazione della fluidità come segno nella città e nel territorio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Zaha Hadid, progetto vincitore
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

La nuova stazione AV, ulteriore tappa del prolungamento della rete AV italiana verso Sud, si localizza nel Comune di Afragola, in un'area sita a sud dell'Asse Mediano Pomigliano – Lago Patria, in prossimità del grande "quadrifoglio" degli svincoli dell'autostrada Milano – Napoli. L'area della stazione ricade al centro di un vasto ambito verde coltivato che fa parte della piana a nord di Napoli, compresa tra la parte orientale del capoluogo e le prime pendici del Partenio, ove è prevista la costituzione di un parco naturalistico, tecnologico e dei servizi. La nuova stazione non sostituirà l'attuale Stazione di Napoli Centrale, situata nel centro storico della città di Napoli. L'area della stazione è perimetrata da un anello viario che garantisce l'accessibilità alla stazione sia per chi proviene dalla "regione metropolitana campana" sia per chi giunge da itinerari di rilevanza nazionale. Il piano del ferro della nuova stazione AV Napoli Afragola prevede 4 binari per la linea AV, 3 binari della Cancello – Napoli e il futuro attestamento della Circumvesuviana. La realizzazione della nuova stazione si inserisce in un più ampio programma di salvaguardia, riqualificazione e trasformazione perseguito dalla Regione Campania e

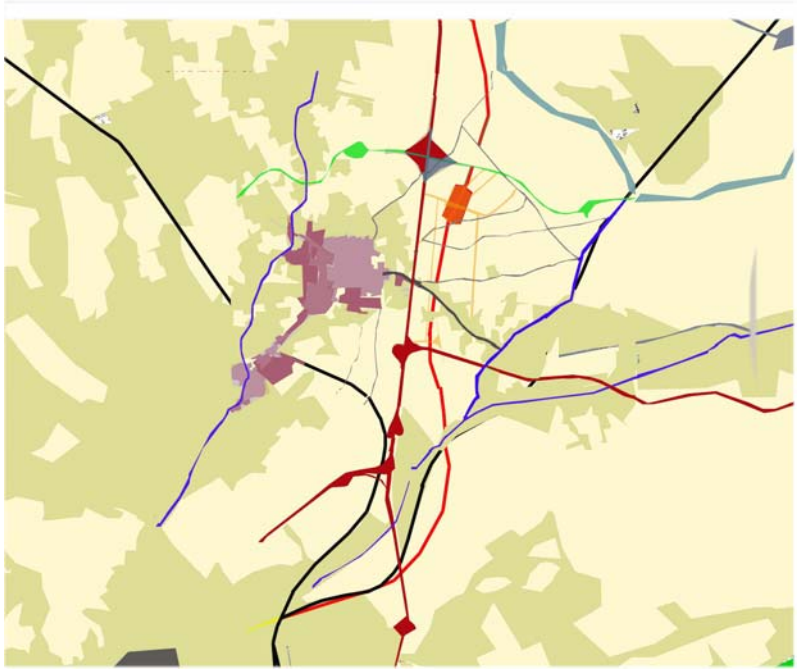
dalla Provincia di Napoli che prevede tra l'altro, per il grande parco metropolitano, la realizzazione di un sistema continuo di aree verdi, di luoghi a carattere storico – culturale e di nuove attrezzature di carattere intercomunale. La progettazione preliminare della localizzazione è avvenuta all'interno della definizione di un Accordo di Programma Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Campania, RFI e TAV.
Uno studio, redatto dalla Provincia, relativo ai cinque Comuni (Acerra. Afragola, Caivano, Casalnuovo, Casoria) interessati dalla linea TAV è stato promosso *a posteriori* (rispetto alla scelta della localizzazione).

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Zaha Hadid risolve la sua stazione in un edificio ponte che deforma tale radicata tipologia ferroviaria in un manufatto che si fa interprete della dimensione del dinamismo e del flusso. La struttura, allo stesso tempo espressiva e monumentale, che definisce planimetricamente una sorta di ESSE stilizzata, è infatti un ponte sospeso sullo spazio delle banchine che si prolunga sui fronti che ne risultano connessi attraverso una serie di rampe e percorsi di accesso. Su entrambi i lati, il flusso dei passeggeri è indirizzato, anzi, quasi introiettato, attraverso un percorso lineare, verso gli spazi della hall, che, strutturata in due livelli, domina visivamente il paesaggio circostante e lo spazio delle banchine che fuoriescono come prolungamenti sinuosi della struttura. Anche lo spazio della hall, come tutti gli spazi della stazione, è organicamente modellato dalla dimensione lineare del percorso, del flusso che sottopone a deformazione gli elementi di partizione verticali, disegnandone il serpeggiante andamento. La struttura è pensata per essere espansa e per integrarsi con un parco acquatico (altro elemento del fluire dinamico, che nella sua apparente staticità enfatizza, pur essendo in costitutiva armonia, la potenza espressiva del manufatto).



Posizione della stazione rispetto alla città e al territorio

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
Lo spazio disegnato è quello del flusso, del movimento e certamente non quello dell'"abitare". Nessuno spazio è pensato per il radicamento, anche momentaneo, dell'individuo all'edificio architettonico.

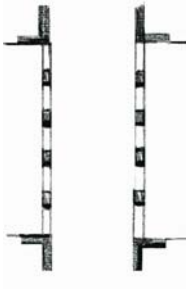
Esterno
La struttura carica e scarica i flussi su un territorio pensato come "neutro" e di cui non si ritiene alcun elemento da far rientrare come dato fondante per la costruzione formale del progetto. Il confronto avviene soltanto con la natura reticolare e infrastrutturale del territorio.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

Vedi la scheda relativa alla proposta, della stessa autrice, per il concorso di Firenze Belfiore.

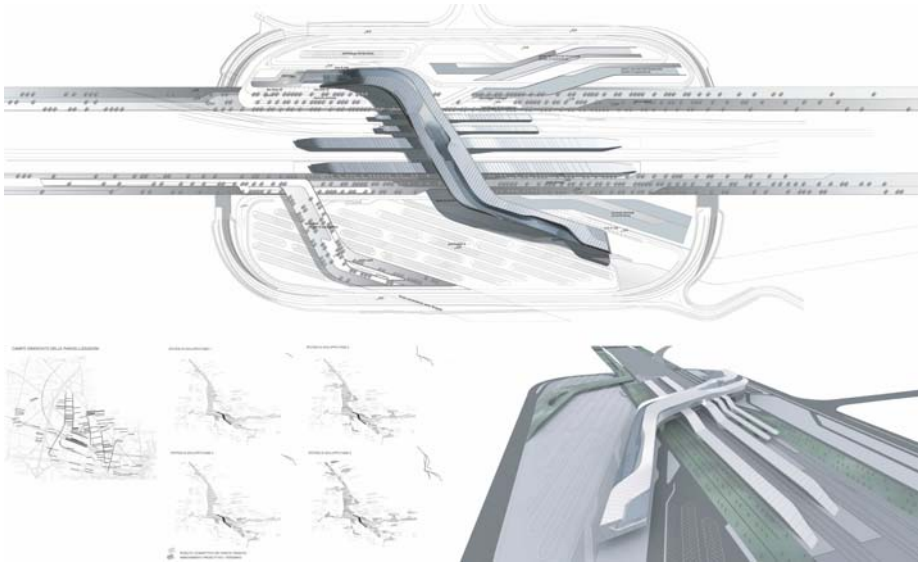
Riferimento tipologico/Modello



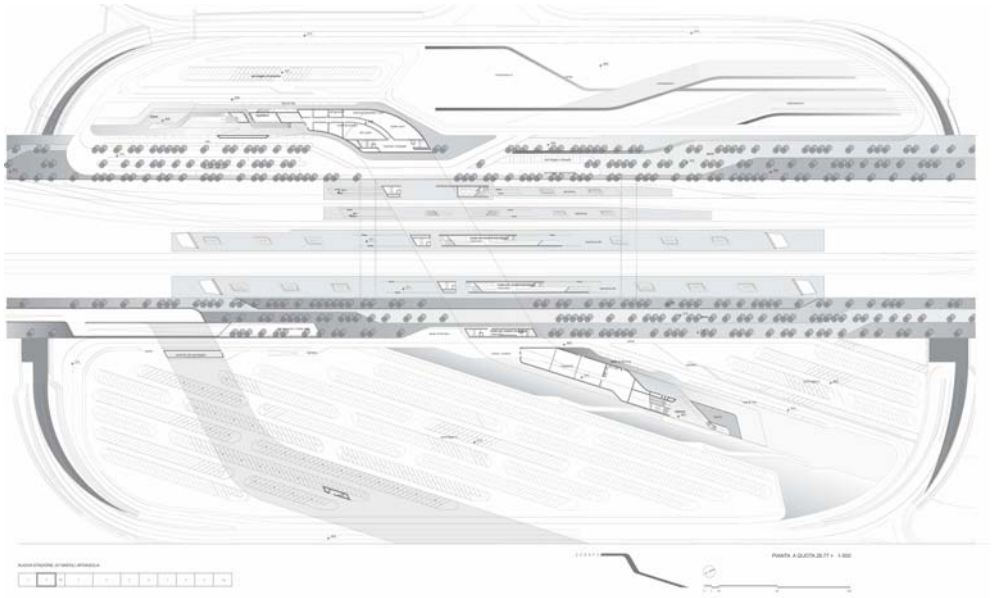
Il ponte

L'unico riferimento tipologico, rintracciabile nell'intervento, è appunto quello del ponte, nella sua figura essenziale di luogo di connessione, la cui linearità qui viene percorsa e curvata dalla dimensione della fluidità e del movimento.

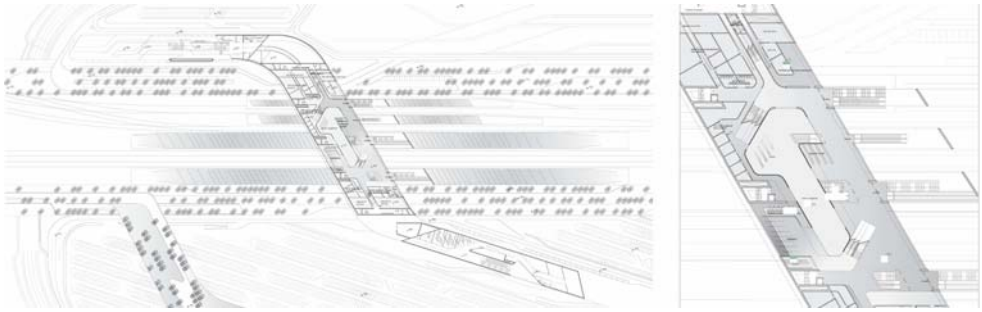
Immagini



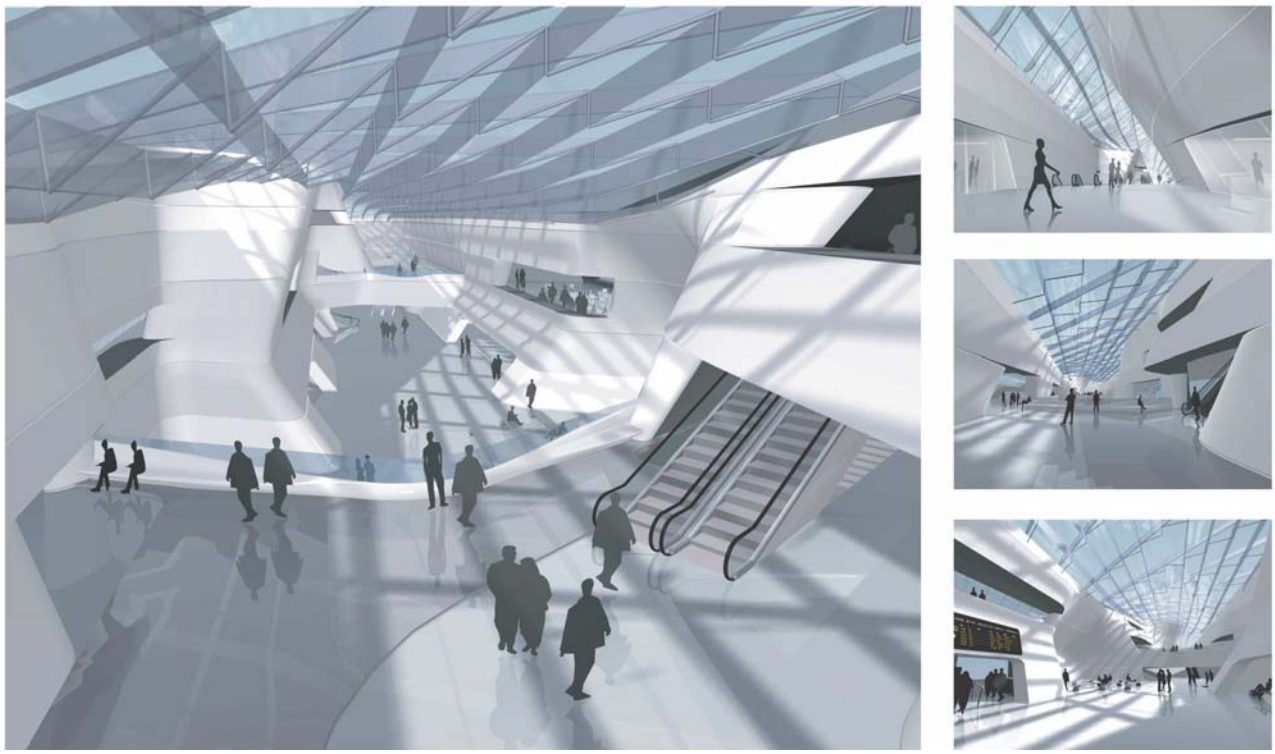
Planimetria e veduta



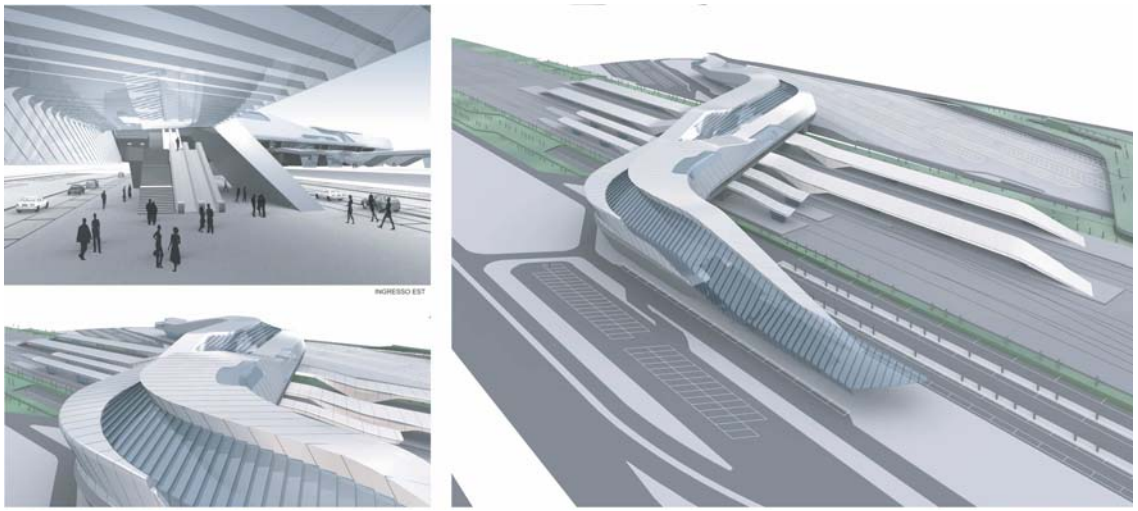
Pianta alla quota di accesso



Pianta al livello del ponte



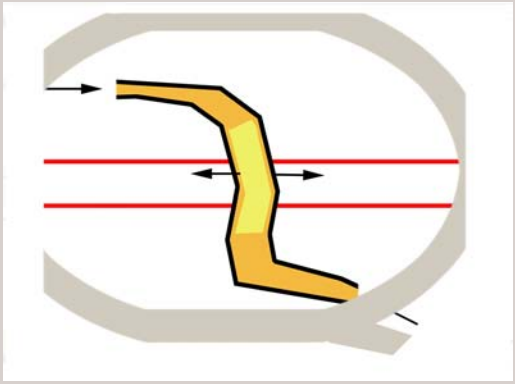
Vedute interne della hall



Render

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



F2 – La rappresentazione della fluidità come segno nella città e nel territorio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Proposta Efisio Pitzalis
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento:	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda relativa al progetto vincitore, quello di Zaha Hadid.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione di Efisio Pitzalis è formata principalmente da un volume solido e monumentale (generato da una pianta rettangolare dalle auree proporzioni) strutturato a ponte sulle banchine sottostanti che si impone decisamente nel paesaggio circostante, rappresentando la stazione alla scala territoriale.
Tale volume si affaccia su entrambi i lati, garantendo trasparenze e massima apertura sul paesaggio circostante ad un atrio dalle proporzioni gigantesche. Questo atrio, dominato dall'intradosso deformato, curvilineo, e dalla superficie specchiante del livello superiore, (entrambi percepibili dall'esterno) "mette in scena" una lunga rampa elicoidale, in questo modo contraddicendo le proporzioni rettangolari imposte dall'austerità dei volumi prescelti. Il livello superiore contiene attività di ristorazione, museali, aree vip, uffici e la possibilità di accedere ad una terrazza panoramica, mentre quello inferiore contiene i normali servizi ferroviari. Il corpo principale si appoggia lateralmente sul lato orientale attraverso un corpo edilizio dalla copertura ondulata, prolungamento rigonfio delle pensiline dalla copertura curvilinea che fuoriescono dall'intradosso della piastra del ponte, su cui questo sembra levitare. Viceversa, ad occidente (area deputata agli accessi con mezzi privati, con i relativi parcheggi), una scarpata dalle forme rigide e squadrate contiene altri accessi alla stazione. Il corpo orientale, connesso agli interscambi per il trasporto pubblico, contiene un grande centro commerciale.
La stazione è totalmente dominata dal contrasto, assunto a matrice fondativa del progetto, tra le forme prismatiche, lineari e austere, e quelle curvilinee, allusive della dimensione del moto, messo in scena in modo ludico e spettacolare (i viaggiatori sono essi stessi in scena lungo la rampa elicoidale).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
La hall è lo spazio dominante del progetto, il luogo della sospensione tra la dimensione del viaggio (osservabile dalla enorme superficie vetrata) e tra quella dello stare, esaltata dallo specchio deformante dell'intradosso del livello superiore e dalla rampa elicoidale.

Esterno
Il paesaggio, soltanto in quanto cosa osservata, è al centro della composizione. Il tema di questo progetto sembra essere, infatti, la rappresentazione delle relazioni attivate: tra osservatore e paesaggio (con il tema dell'affaccio verso di esso con le vetrate della hall, e tramite la terrazza panoramica), tra osservatore e treno (con la rappresentazione del flusso, della deformazione che scalfisce la linearità e compattezza della scatola).

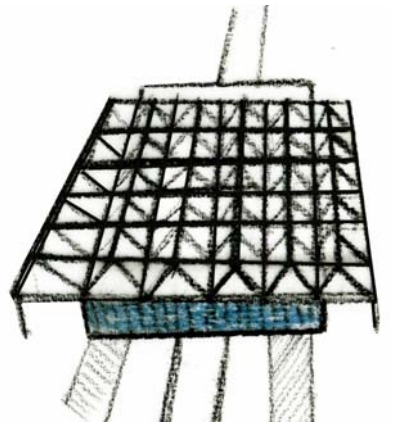
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

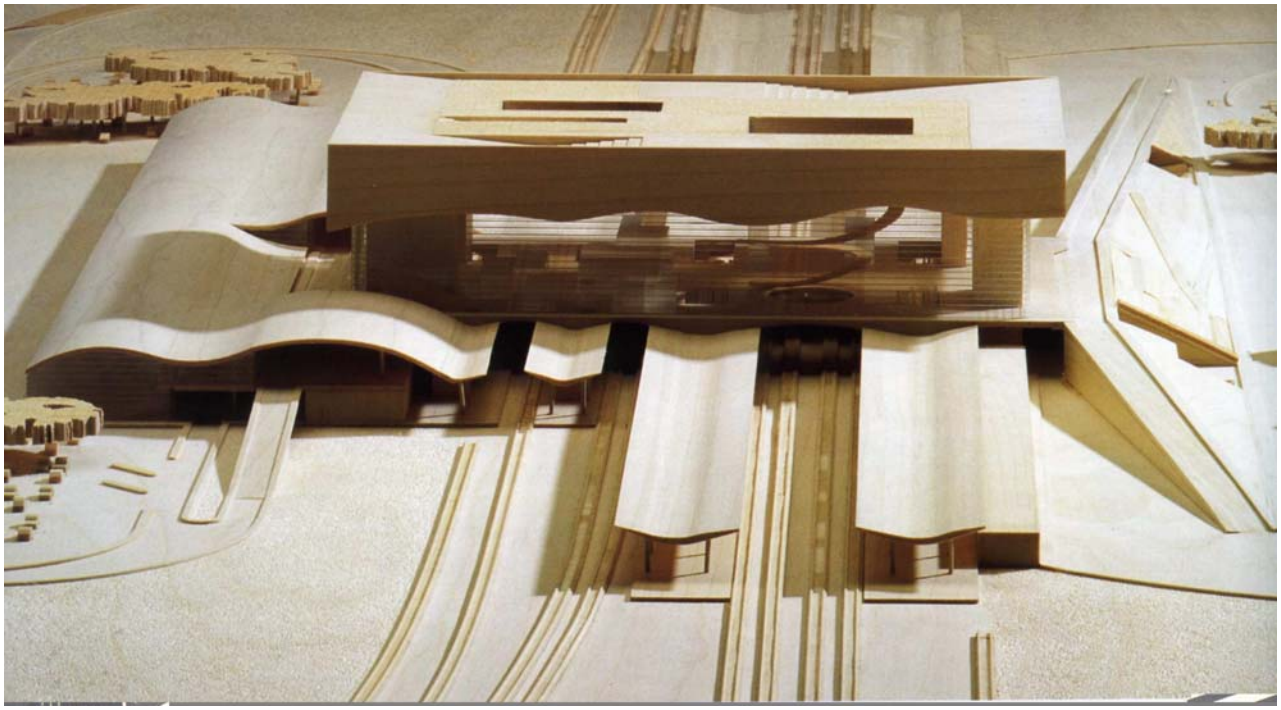
E' una composizione che opera attraverso gli strumenti della scultura: un grosso volume unitario dalle forme astratte e rigide è intaccato internamente e modellato per sottrazione attraverso forme curvilinee, ed aggregato a volumi la cui costruzione formale obbedisce ad analoghi criteri di modellazione organica.

Riferimento tipologico/Modello

Stazione–ponte



Immagini



Plastico



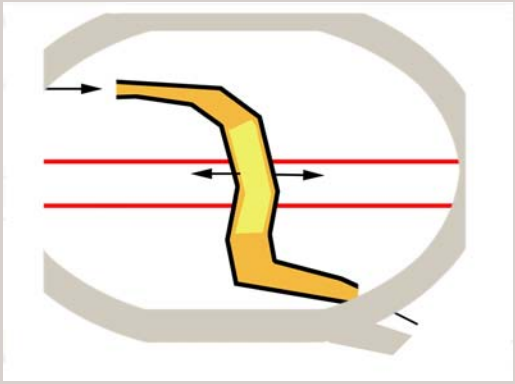
Sezione e veduta



Vedute del plastico e sezione longitudinale

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



F2 – La rappresentazione della fluidità come segno nella città e nel territorio

Nome della stazione	Nodo AV di Firenze Belfiore
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Firenze, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2001, fine dei lavori prevista entro il 2008
Progettisti	Zaha Hadid
Esito di un concorso o meno	Proposta di progetto per la seconda fase di selezione, 2002
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda del progetto vincitore.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stazione delle autolinee extraurbane, parcheggio interrato Belfiore, aree di sosta per auto taxi e relativi kiss and ride, linee tranviarie, collegamenti pedonali meccanizzati.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Servizi commerciali, bancari, postali, di ristorazione.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

<<La distribuzione delle categorie funzionali chiave segue in maniera logica due condizioni, che determinano l'impostazione programmatica di questo progetto per la nuova Stazione Alta Velocità di Firenze: 1) l'accesso dai due estremi dell'area; 2) la scelta di predisporre un unico centro viaggiatori. Pertanto, il progetto prevede la realizzazione di due ampi atri di ingresso, comprendenti generosi spazi commerciali, localizzati su ciascun lato, mentre il centro viaggiatori si trova nel mezzo. Ne discende una configurazione a farfalla: i due atri di ingresso fungono da corridoi che convogliano e concentrano i flussi verso il nodo centrale, costituito dal centro viaggiatori, dove si trova la biglietteria. Questa configurazione si mantiene anche in sezione: l'ingresso sui due livelli raccoglie il flusso dal piano terra e lo conduce verso il centro viaggiatori, più in basso. Di qui, i viaggiatori scendono verso due piattaforme di orientamento distributivo, collocate al di sopra dei due binari, agli estremi della Stazione.
Un'altra decisione programmatica assunta è rappresentata dalla chiara distinzione tra spazi pubblici e di servizio. I primi sono raccolti attorno a un "canyon" centrale, che funge da grande atrio. Così, lo spazio pubblico più interno è avvolto da un denso strato di spazi accessori, al fine di garantire, in ogni caso, la prossimità degli ambienti di servizio a quelli funzionali e a contatto con il pubblico. Le aree commerciali sono disposte lungo il perimetro degli atri di ingresso. Uno strato sottile di spazi commerciali, inoltre, si trova nell'interfaccia tra la fascia delle aree di sosta kiss and ride e per i taxi e l'interno della Stazione. Questi spazi sono accessibili sia dall'interno sia dall'esterno della Stazione. Il progetto mira a creare uno spazio–evento di scala urbana, manifestando alla quota della città ciò che avviene 25 metri sotto la terra. Da qui la decisione di creare una faglia nel terreno, che rivela tutta la complessità interna della Stazione. La faglia è articolata come una frattura tettonica (quasi fosse il risultato di un processo di rigonfiamento e poi di frantumazione del terreno), il che genera tagli e fronti variamente orientali e rilevati. Tramite questo slittamento tettonico, il progetto mira a configurare un complesso atto a mediare tra il rilevato delle linee ferroviarie esistenti e la quota +46,00, a livello dell'area ex Macelli, e tra la testata verso via Circondaria e quella verso viale Belfiore. Tra questi due lati più lunghi, si apre, appunto, il profondo "canyon" che connette i due ingressi alla Stazione, raccorda, con la sua configurazione tettonica, i salti di quota presenti nell'area e articola i diversi piani sino a quello più basso del ferro.
Come una *promenade architecturale*, l'andamento della faglia accompagna i movimenti degli spazi verso il basso, mentre offre una vista spettacolare a coloro che giungono in treno nella Stazione. I due lati del "canyon" si stringono verso l'interno e si collegano, in modo da non richiedere controventature. La fluidità è il carattere che il linguaggio architettonico intende esprimere, poiché è la fluidità del movimento che informa tutte le scelte progettuali compiute. Anche la geometria

degli spazi, la successione delle curve e delle parti rettilinee, riflettono le traiettorie che gli utenti della Stazione compiono muovendosi al suo interno. Il flusso dei passeggeri è rigidamente separato da quello delle merci; i viaggiatori entrano da una strada di accesso su due livelli, lungo il bordo orientale dell'area; le merci (ed eventualmente i mezzi di soccorso) scorrono lungo il lato occidentale.
I viaggiatori giungono alla Stazione grazie a due punti di accesso, che si trovano su livelli distinti. Uno è riservato alle aree di sosta per i taxi e gli autobus, l'altro consente l'arrivo delle vetture private (zona kiss and ride). Tutti i passeggeri e i visitatori convergono sui due grandi atri di ingresso, alle estremità della Stazione. Dei ponti collegano i due ingressi all'area più bassa dove si trova la biglietteria; da qui i viaggiatori possono raggiungere direttamente due piattaforme di orientamento, collocate agli estremi della Stazione, sovrastanti i binari. In alternativa, possono spostarsi verso le aree di attesa, dove sono i servizi di ristoro, ma dalle quali è sempre visibile ciò che accade ai livelli sottostanti. Una serie di rampe consente l'accesso alle piattaforme. Naturalmente, una cura particolare, data la configurazione degli spazi e le loro "trasparenze", è stata posta nello studio dell'acustica.
Il progetto prevede la sistemazione dell'area Belfiore, dove trovano ubicazione la stazione delle autolinee e i parcheggi. Anche nel definire queste sistemazioni esterne, il progetto mira a configurare una struttura che raccordi ed esprima la fluidità di ogni movimento su di essa convergente>> (dalla relazione del concorso in "Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

L'idea del percorso informa la struttura formale del progetto, strutturato come una <<*promenade architecturale*>>, come un evento spettacolare per il visitatore che giunge in stazione. Il progetto esprime la "messa in forma" del viaggio e più in particolare della costitutiva dinamicità e fluidità che contraddistingue alcune "esperienze" precipue della

Esterno
L'edificio, trascrizione dell'immagine del movimento, della fluidità, sembra generato da uno smottamento del suolo ed esprime una interpretazione "tettonica" dei caratteri del luogo, ottenendo l'annullamento della contrapposizione dell'edificio, inteso come "figura", con lo sfondo, in questo caso rappresentato dall'area di progetto e dalla parte urbana in cui questo si inserisce. Il progetto dunque persegue la volontà di una integrazione con il contesto, che si esprime però, del tutto peculiarmente, con la modellazione tridimensionale, altamente plastica del suolo urbano, sottoposto a deformazione; e non con l'interpretazione dei caratteri storicamente ereditati

cultura contemporanea. del luogo, cui sembra rimanere indifferente.

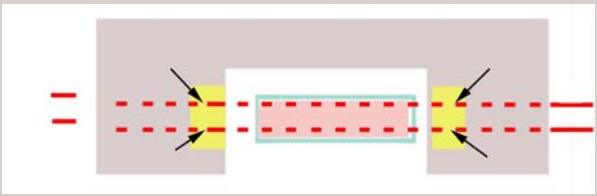
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite

Principi compositivi
I principi compositivi adottati sono connessi allo sviluppo di nuove forme ottenute attraverso rappresentazioni grafiche virtuali, generate informaticamente, in palese contraddizione con le regole della geometria euclidea. Zaha Hadid ha individuato due parole chiave rappresentative delle sue ricerche formali: complessità e "curvilinearità".

Riferimento tipologico/Modello
Nessun modello

Immagini

Bibliografia relativa al caso studio
"Casabella", n. 709, *Concorso di progettazione per la nuova stazione alta velocità di Firenze*, 2003.



F3 –Stazione versus aeroporto

Nome della stazione	Roissy Charles De Gaulle
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Nord–est di Parigi, 25 Km dal centro cittadino nella piana di 'Vietile Francè
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	1974 terminal II, 1993–94 stazione TGV e terminal III
Progettisti	Paul Andreu, Peter Rice
Esito di un concorso o meno	
Categoria dell'intervento	Intervento di collegamento con strutture aeroportuali

Il livello e le diverse scale di progetto

<<Nel 1945 fu istituito L'Aéroports de Paris, un ente pubblico statale preposto alla pianificazione, allo sviluppo e alla gestione delle infrastrutture di trasporto aereo. Alla fine degli anni Cinquanta il nuovo piano urbanistico regionale cominciò a prospettare l'opportunità di realizzare un secondo aeroporto internazionale per ovviare alla chiusura dello scalo di Bourget.
L'Aéroport de Paris e il dipartimento di pianificazione della regione parigina scelsero un'area a nord del centro cittadino che offriva parecchi chilometri quadrati di terreno agricolo e liberi da qualsiasi urbanizzazione. Nel 1959 l'area prescelta veniva proposta e nel 1960 inserita nel piano regolatore di sistemazione (PADOG). Studi più precisi portarono nel 1965 a dichiarare di pubblica utilità il principio di creazione di un grande aeroporto, con conseguente inserimento nel piano regolatore generale della regione (SDAU). Nel 1966 veniva infine approvata la planimetria generale del futuro impianto con apertura nei primi anni Settanta. Nel 1974 viene, infatti, inaugurato il primo terminal circolare. Lo sviluppo legato alla straordinaria densificazione delle reti infrastrutturali ha portato alla necessità di progettare un nuovo terminal e la stazione ferroviaria.
Il progetto di edificare la stazione TGV nell'aeroporto parigino risale al 1987, contemporaneamente alla decisione di collegare la linea nord e quella sud dell'alta velocità. L'operazione pone una serie di problemi per le due tipologie infrastrutturali, soprattutto per l'esigenza di integrare le strutture dei sistemi di

trasporto. Nasce così l'idea di un modulo di interscambio tra i due terminal dove far confluire tutti i sistemi di trasporto, creando una concentrazione plurimodale inedita.
L'estrema disseminazione delle infrastrutture è contrastata dalla forte unità architettonica, frutto di una strategia della Direction de l'architecture et de l'ingénierie d'Aeroport de Paris diretta da Paul Andreu, responsabile del progetto fin dal 1967: tutti i progetti, dalle strade ai ponti, dai terminali alla sistemazione interna sono diretti dalla stessa mano.
Questa particolare condizione permette all'aeroporto di assumere una funzione terziaria, nella misura in cui procura i servizi e le infrastrutture necessarie all'industria, ed inoltre favorisce l'insediamento di funzioni urbane in un territorio prevalentemente agricolo.
Una tra le più vistose enclaves di attività è Paris–Nord II, gestita dalla Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP) un ente pubblico operante per conto dello stato, della regione e della collettività con il fine di attuare politiche di sistemazione urbanistica e territoriale. Per coordinare invece lo sviluppo dell'intero territorio è stata creata un'associazione interdipartimentale. Al ruolo di forza motrice è collegata l'opportunità di far sfruttare il suo patrimonio fondiario, 600 ettari edificabili. Sono cosi in pieno sviluppo tre settori di territorio con un totale di 250 imprese e 35.000 dipendenti>> (in A. Balducci, *Progetti e innovazione. Le esperienze europee*, pag. 309, in AA. VV., a cura di A. Clementi, *Infrastrutture e piani urbanistici*, , Roma, Fratelli Palombi, 1996).

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Treni alta velocità TGV, RER, metrò leggero SK, autobus e autovetture private, autostradale, aereo

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Albergo, bar, sale di attesa, parcheggi sotterranei, industrie, attività commerciali, uffici, sede Air France, Village–Fret (magazzini e piccoli uffici), Roissytech (uffici precablati), Roissypole (alberghi, uffici, servizi)

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La progettazione di questa stazione risente del fatto di essere parte integrante di un aeroporto, nodo di interscambio dalle enormi dimensioni e dalla strabiliante complessità di funzioni tra loro integrate in unica composizione architettonica (tanto da essere stato definito "aerocittà").
Questa stazione, posta, infatti, nel cuore della grande macchina aeroportuale, inserita all'interno del terminal 2 di Roissy è dunque "un modulo di scambio",

una nuova area intermodale, lunga 2 Km, che realizza condizioni ottimali per il trasferimento dal treno – ferrovia ad alta velocità (TGV), metropolitana di superficie (RER, rete espressa regionale) – all'aereo e viceversa, interconnettendosi ai flussi pedonali e veicolari.
Tutti i flussi, quelli dei treni, delle automobili e quelli indotti dal movimento aereo, entrano in stretto contatto fisico penetrando fin dentro la macchina aeroportuale (fino a servire i terminal) che si presenta dunque come il prodotto fisico dell'incontro sul territorio di flussi di persone, di merci e di informazioni.
Per il controllo di questi spazi di notevoli dimensioni è stata impostata la geometria compositiva più chiara in assoluto, derivata dall'incrocio tra le diverse reti, basata su uno schema simmetrico e cruciforme, leggibile nella pianta, mentre l'articolazione spaziale ed il suo dinamismo sono leggibili attraverso la sezione.
Al centro del nodo di scambio, dove i flussi delle strade e dei treni si incrociano su più livelli, viene collocato l'edificio che ospita gli spazi commerciali della stazione, i servizi per la corrispondenza fra treno ed aereo, i negozi, il centro per riunioni ed un hotel di forma lenticolare. La stazione, totalmente ipogea, non molto diversamente dalle prefigurazioni progettuali del Movimento Moderno, è pensata come una successione verticale di 5 piastre, che, come vere e proprie piazze, disposte a più livelli mettono in comunicazione le diverse funzioni di scambio collegate tra loro con chiarezza attraverso scale mobili e rampe:
1° Le linee TGV e RER corrono nel sottosuolo a 12 metri di profondità.
2° Al secondo livello si trovano la stazione con la biglietteria e i servizi.
3° Al terzo livello avviene il transito per i treni della metropolitana leggera SK per i collegamenti interni verso Parigi e la *banlieu*.
4° Il quarto livello è quello dei collegamenti orizzontali pedonalizzati, dei *tapis roulant* per il collegamento del terminale II con il terminale III e i parcheggi.
5° Il quinto livello provvede attraverso una strada sopraelevata al collegamento stradale tra i due terminali, e permette di accedere all'area per la sosta dei taxi e delle autovetture.
Gli elementi funzionali sono dunque sovrapposti verticalmente attraverso questa sorta di grande piazza verticale in cui il visitatore, grazie alla presenza della luce naturale e alla chiarezza dei percorsi e dei collegamenti, riesce facilmente ad orientarsi dominando visivamente gli spazi. Elemento conduttore del progetto è infatti la grande copertura vetrata, a forma di conoide, che ha una sezione invertita rispetto alle tradizionali strutture vetrate: è infatti curvata nella parte più bassa, mentre si trasforma in segmento retto nella parte tesa verso l'alto. Come da molti sottolineato, vi è un riferimento allusivo alle grandi coperture metalliche delle stazioni del diciannovesimo secolo.
Pur fornendo spettacolari viste sull'aeroporto e sui dintorni, la stazione non si apre verso l'esterno, poiché il viaggiatore in arrivo (o in partenza) viene immediatamente proiettato nel cuore della macchina aeroportuale.

Le aerostazioni II e III sono state progettate in modo da consentire una crescita continua senza costituire un ostacolo al funzionamento dell'impianto complessivo: i terminali sono disposti a coppie in modo da formare una curva tesa che circonda il piazzale di arrivo e di partenza dei viaggiatori costituito da una sequenza di hall.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

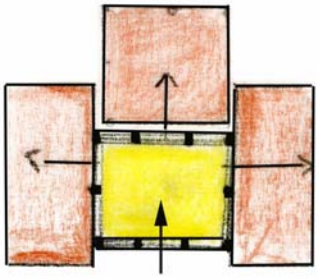
Interno

La hall della stazione è una sorta di piazza stratificata su più livelli collocata all'incrocio di tutti gli assi determinanti la struttura formale del progetto. La luce e la comunicazione, il possesso visivo dello spazio, che attiva interessanti relazioni dinamiche, sono i temi dominanti la composizione di tale luogo, che conserva della stazioni storiche le qualità, le caratteristiche principali dello spazio pubblico e dello spazio del trasporto.

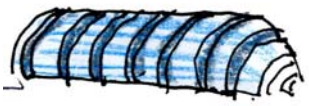
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite.

Riferimento tipologico/Modello

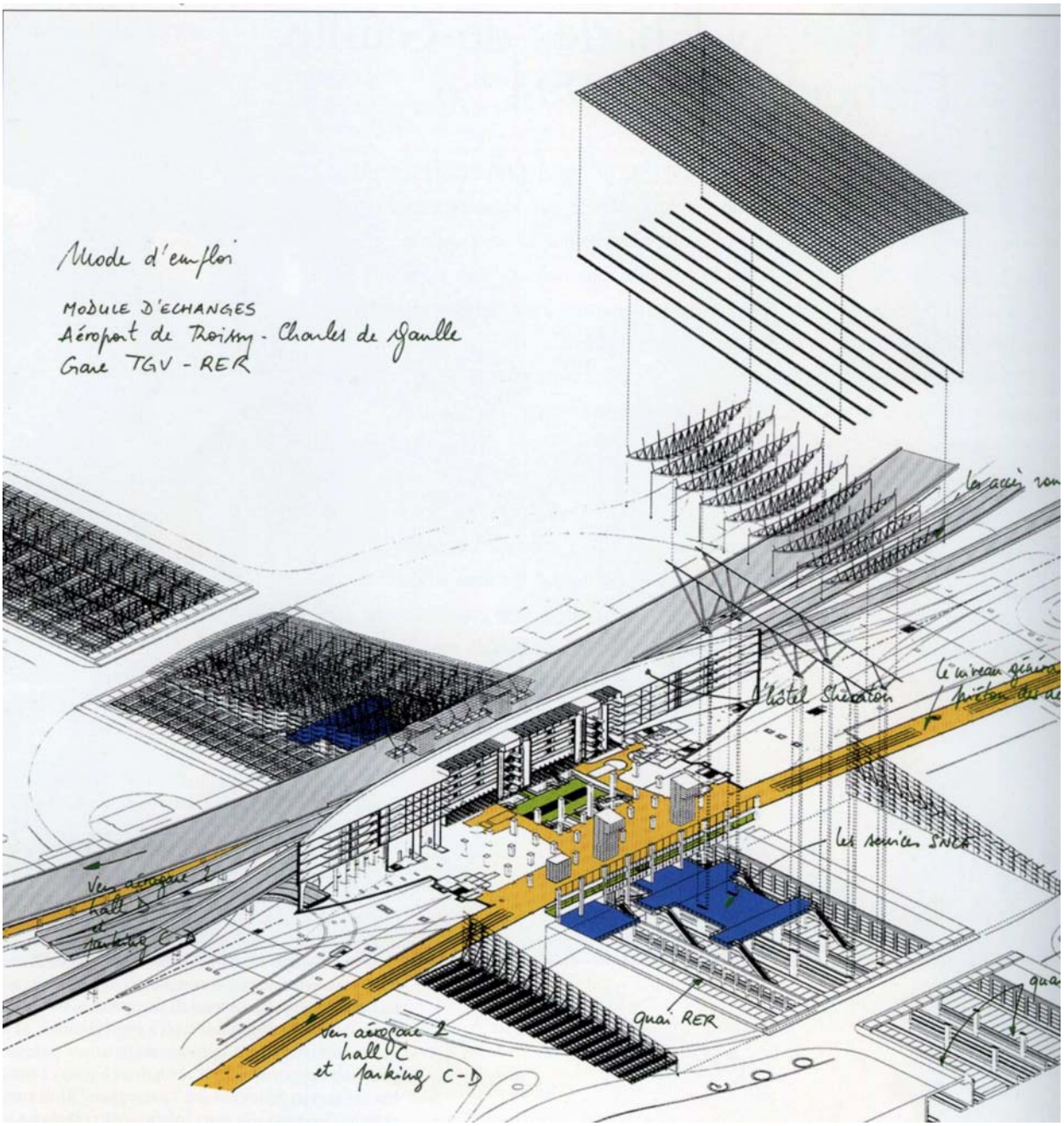
La hall come "piazza in verticale"



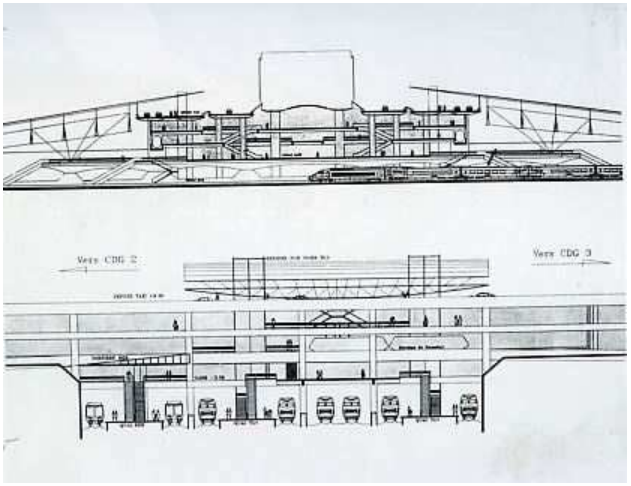
La copertura



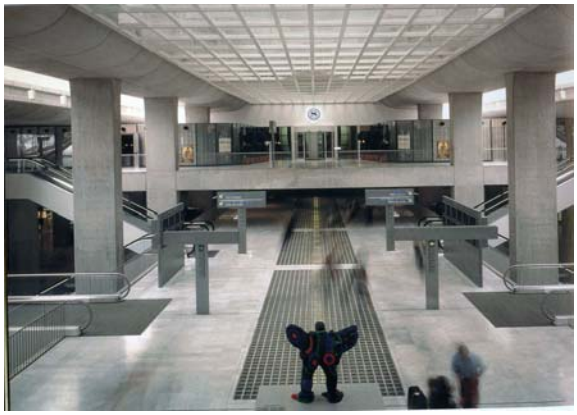
Immagini



Il funzionamento della complessa macchina intermodale



Sezioni



La hall, fulcro connettivo degli assi planimetrici

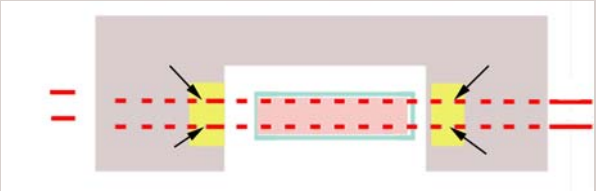




Le banchine

Bibliografia

"L'Arca" n. 87
"Casabella" n. 604
C. Lefebvre, *Pianificazione aeroportuale e assetto del territorio*, Quaderno dell'Istituto di Urbanistica di Roma, Bulzoni Editore, 1979
"Kineo", n. 4, luglio 1994.
M. Binney, *Architecture of Rail. The Way Ahead*, London, Academy Editions, 1995
"ArQ13", Quaderni della Sezione "Sperimentazione Progettuale del Dipartimento di Progettazione architettonica e ambientale dell'Università Federico II° di Napoli, Napoli, Electa, 1994
"The Architectural Review", n. 1176, 1995.
"Domus Dossier", n. 4, 1996. Numero monografico: *Alta velocità. Treni e stazioni*.
S. Parissien, *Station to Station*, London, Phaidon, 1997
Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998,* Roma, Diagonale,
"Arca Plus", n. 22, 1999, numero monografico: *Railway Stations*.



F3 –Stazione versus aeroporto

Nome della stazione	Stazione dell'aeroporto di Cologna – Bonn
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Colonia, Bonn
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	1992
Progettisti	Helmut Jahn, Murphy Jahn
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di collegamento con strutture aeroportuali

Il livello e le diverse scale di progetto attivato

Il progetto per la realizzazione della stazione fa parte del concorso (1992) di allargamento e modernizzazione delle attrezzature dell'aeroporto, inizialmente specializzato per il trasporto merci e per il quale si prevede un'espansione delle funzioni legate al trasporto passeggeri, cui la stazione dell'alta velocità risulta dunque oltremodo funzionale, consentendo una rapida connessione con l'aeroporto di Francoforte. Inoltre, la vicinanza strategica di questo aeroporto a quello di Düsseldorf, ne fanno un importante nodo di interscambio dal ricco potenziale, capace di offrire ricadute economiche significative su tutta la regione.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Treni locali, metropolitane, traffico aereo

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progettista, (cui si deve il master plan dell'espansione dell'aeroporto con un terzo Terminal e parcheggi multipiano per 5800 e 4300 auto, e il progetto architettonico

del Terminal 2 e della stazione), ha improntato il progetto della stazione ad una grande chiarezza e semplicità architettonica. La stazione che si colloca tra il Terminal 2 e il Terminal 3 (parallelo al vecchio terminal 1), di cui si prevede in futuro la realizzazione, deve servire oltre alle linee dell'alta velocità, anche treni locali e metropolitani.
I binari ferroviari, che viaggiano, per motivi di sostenibilità ambientale, per un terzo della loro lunghezza in sotterranea (a 18 metri di profondità nel sottosuolo), arrivano nel sottosuolo nel cuore dell'edificio aeroportuale, disponendosi perpendicolarmente rispetto allo sviluppo planimetrico del Terminal 2. I progettisti hanno deciso, invece, di scoprire per un lungo tratto (150 degli oltre 400 metri del tunnel) la parte superiore del tunnel collocata all'esterno degli spazi occupati dai terminal, in modo da garantire la luce naturale. La copertura trasparente in acciaio e vetro, una semplice volta ribassata, dalla grande purezza geometrica, segnala con grande chiarezza la presenza delle linee dell'alta velocità altrimenti non percepibili all'interno dell'impianto generale e chiarisce complessivamente l'impostazione planimetrica del complesso e la distribuzione delle funzioni. La stazione, configurata come totalmente aperta, è connessa, attraverso un'articolazione in più livelli, solamente alle due estremità con i diversi terminal, attraverso degli spazi di distribuzione stratificati in verticali.



La posizione della stazione rispetto all'aeroporto (interna ad esso).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

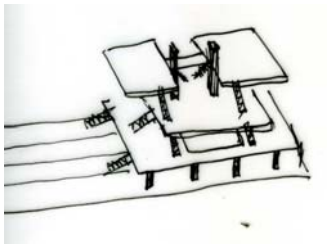
Nella sua configurazione formale, la stazione non è troppo lontana da alcune stazioni situate in aree urbane, sebbene necessariamente manchi la relazione con gli

spazi della città. Elementi di somiglianza ad una stazione tradizionale possono evincersi nella configurazione della galleria dei treni (memoria tipologica delle antiche volte in ferro e vetro) e in quella delle hall situate alle estremità, costruite come “piazze in verticale”, e dotate di tutti gli attributi classici di questi spazi di relazione.

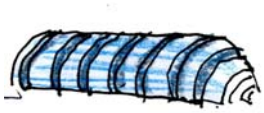
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Riferimento tipologico/Modello

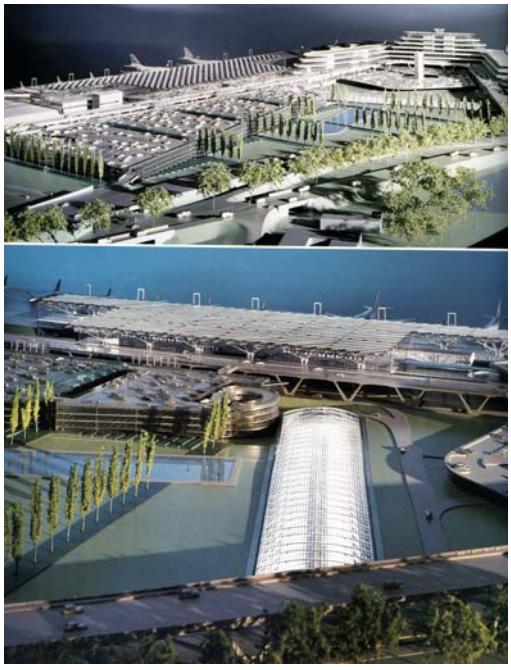
La hall come piazza in verticale



La copertura come elemento unificante del progetto



Immagini

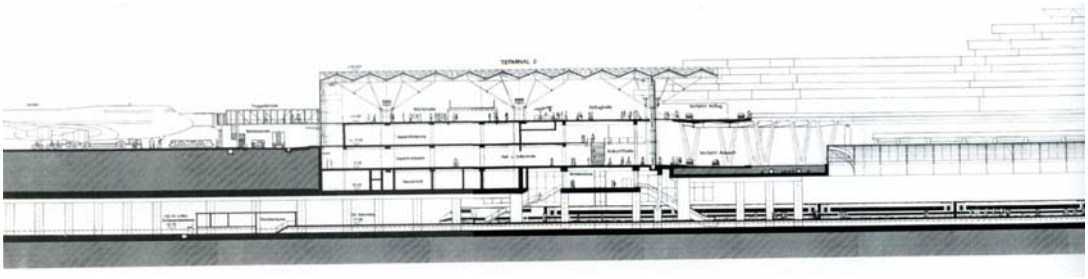


Vedute del plastico





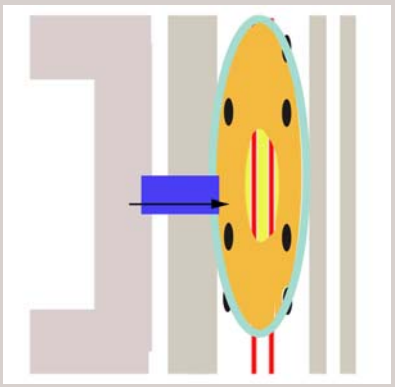
Veduta interna della galleria



Sezione su uno dei Terminal

Bibliografia

M. THORNE, *Modern trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001



F4– Stazione versus aeroporto

Nome della stazione	Flughafen Fernbahnof, Stazione ICE dell'aeroporto di Francoforte
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Francoforte
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Costruzione completata (prima fase) nel 2000
Progettisti	Bothe – Richter – Teherani
Esito di un concorso o meno	Sì
Categoria dell'intervento	Intervento di collegamento con strutture aeroportuali

Il livello e le diverse scale di progetto

L'aeroporto di Francoforte, collegato al centro della città attraverso treni locali già dal 1972, con il suo traffico aereo di oltre 40.000.000 di passeggeri all'anno è l'ottavo aeroporto per grandezza nel mondo, configurandosi come uno dei più importanti nodi del traffico aereo in Europa.
La decisione di approntare la costruzione di una stazione interamente dedicata ad ospitare i treni dell'alta velocità, frutto di una scelta congiunta dei diversi enti che gestiscono il traffico aereo dell'aeroporto, Frankfurt am Main Airport, e quello ferroviario German Federal Railway e Deutsche Bahn, viene presa per soddisfare la domanda di spostamento di circa 9.000.000 di persone all'anno frutto della costante crescita (in ordine al 5%) dei passeggeri che fruiscono dell'aeroporto.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Traffico aereo, stradale.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Commerciali e di servizio per l'aeroporto.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

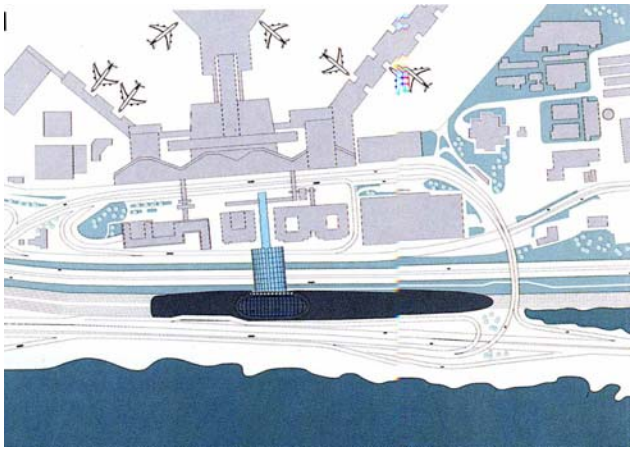
La realizzazione è una costruzione dalle forme fluide ed arrotondate del tutto simile ad <<un millepiedi meccanico>> (definizione data da Martha Thorne, al cui testo, *Modern trains and splendid stations*, tale descrizione fa riferimento), che si sviluppa per 700 metri longitudinalmente rispetto all'andamento delle linee ferrate e parallelamente ad una strada a scorrimento veloce che la separa dagli spazi aeroportuali, a cui è connessa tramite un ponte pedonale coperto.
La costruzione, che presenta una serie di aperture asimmetriche sulla copertura, per permettere alla luce naturale di penetrare all'interno, è sollevata sugli spazi dei binari tramite una struttura a V, apparendo come una navicella spaziale appena atterrata ai margini dell'aeroporto.
Tipologicamente la stazione è dunque configurata come un ponte, presentando tre livelli di cui l'inferiore dedicato alle banchine (due banchine, per un totale di quattro binari), l'intermedio a spazi commerciali (nonché *clubs* per i passeggeri e spazi vendita e di servizio di Lufthansa), e il superiore all'atrio degli arrivi e delle partenze, collegato all'aeroporto tramite il ponte pedonale. Al centro dell'edificio, in prossimità del punto di maggiore concentrazione dei percorsi, è collocata una cupola trasparente ellittica che permette alla luce di scendere in profondità fino alle banchine dei treni, attraverso uno spazio a tutta altezza grazie al quale i passeggeri possono cogliere dall'alto con chiarezza il funzionamento dell'edificio, percependo ed avvicinandosi alla dimensione ferroviaria del moto.
Nelle intenzioni, la stazione, che appare improntata ad un'estetica futuristica, vuole essere <<un oggetto senza tempo>> in modo da potersi adeguare ai gusti del futuro, ed è stata progettata per potersi espandere in un secondo momento per accogliere outlets commerciali, spazi per il divertimento, e servizi di ogni tipo.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

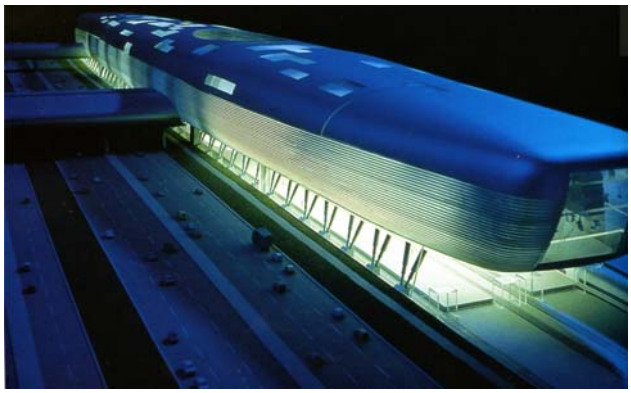
Interno
La stazione si relaziona esclusivamente alle reti infrastrutturali e in questo perde il suo carattere urbano. Se la passerella di collegamento con l'aeroporto ha il carattere tipico di queste gallerie ipertecnologiche, pensate per il trasporto veloce attraverso tapis roulant, la hall cui questa conduce è uno spazio estremamente dilatato e luminoso che coincide con la pianta ellittica della stazione. Spazio sopraelevato e totalmente astratto dalla comunicazione con l'intorno, essa è dunque in relazione

esclusivamente con l'area delle banchine, assomigliando fortemente alle aree di attesa degli aeroporti, più che ad una hall tradizionale (essa infatti non assume la consueta funzione di filtro e relazione con gli spazi della città, o comunque con spazi di altra natura, ma, quale spazio indifferenziato, finisce con il coincidere con la stazione stessa). Ciò nondimeno, l'impianto distributivo è impostato in modo simmetrico rispetto alla passerella che costituisce l'accesso alla stazione, e tale simmetria viene accentuata dalla copertura ellittica, lontana reminescenza del patrimonio tipologico storico ereditato. La hall è, tutto sommato, ancora fulcro, essenziale spazio generatore del progetto enfatizzato dalla luminosità della copertura.

Immagini

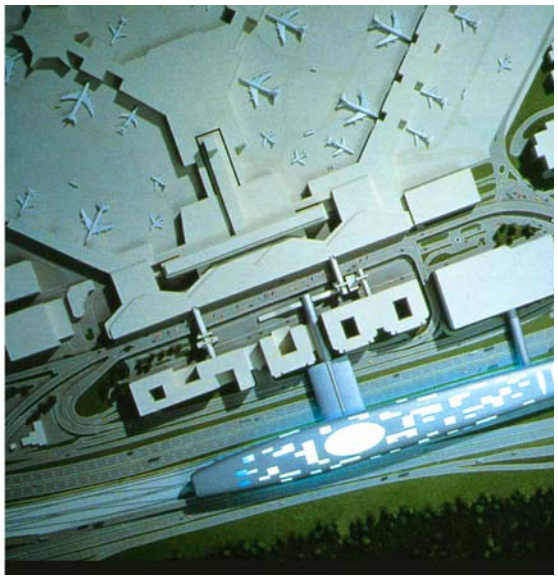


Planimetria

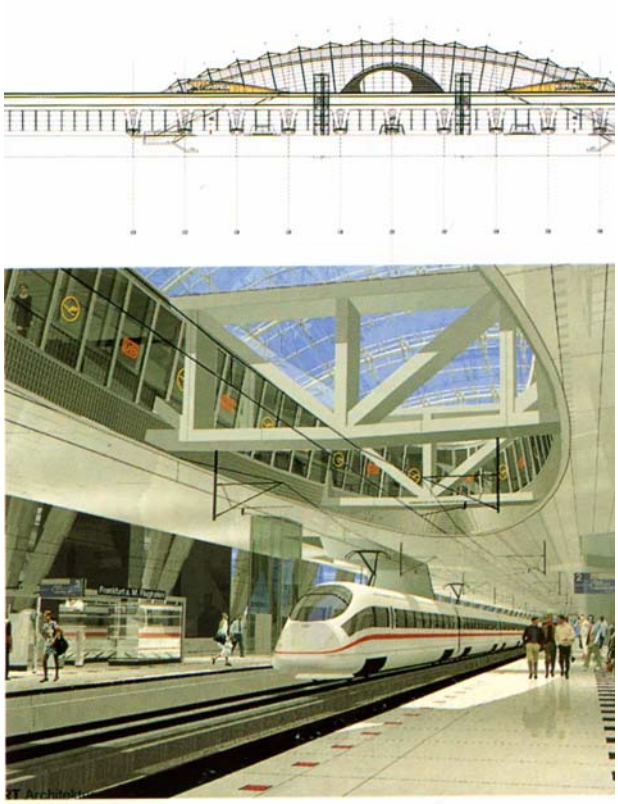


La stazione

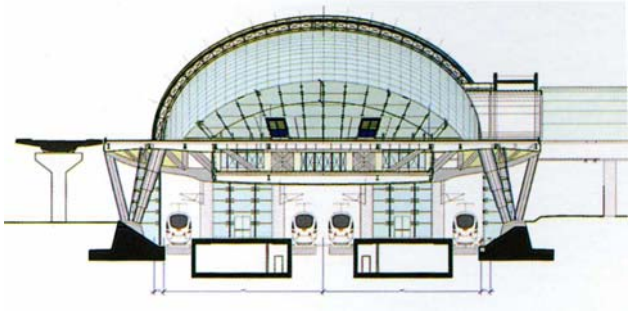




Veduta della stazione con la passerella di connessione con l'aeroporto



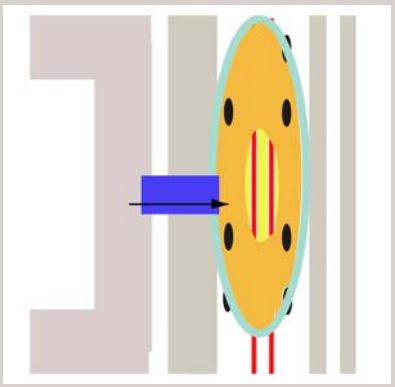
Sezione longitudinale e vedute interne delle banchine e della hall sovrastante



Sezione trasversale

Bibliografia

M. THORNE, *Modern trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001



F4– Stazione versus aeroporto

Nome della stazione	Gare Tgv Rhône–Alpes
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Lione, Lyon–Saint–Exupéry, Francia. Nei pressi dell'aeroporto di Guillaume Gillet (1974)
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Concorso e progetto 1989, realizzazione 1990–1994
Progettisti	Santiago Calatrava
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di collegamento con strutture aeroportuali

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Collegamento con il traffico aereo, stradale.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Punti di ristoro, esigui spazi commerciali.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Il progetto della stazione, che deve funzionare sia come supporto e interscambio con l'aeroporto che come transito dei TGV transalpini, si situa in un'area di campagna dalle non forti preesistenze, in un territorio pianeggiante piuttosto privo di segni incisivi; esso è pregno di una grossa carica inaugurale, che si esprime nella monumentalità scultorea che lo contraddistingue, facendolo imporre decisamente nella pianura che lo circonda, come una grande segno astratto e riconoscibile.

La stazione consta di tre grandi ambiti differenziati integrati perfettamente tra loro e il cui dialogo contribuisce a definire l'articolazione volumetrica del complesso: la galleria di accesso alle banchine dei treni, l'atrio degli arrivi e delle partenze, la passerella sospesa di collegamento con l'edificio aeroportuale.
La lunga (500 metri) galleria di accesso alle banchine dei treni, coperta da una volta in cemento, che è collegata attraverso scale mobili e rampe al soprastante atrio degli arrivi e delle partenze, non ha alcun rapporto di continuità né spaziale né architettonico con la struttura della hall, nonostante sia poggiata letteralmente su di essa. I binari risultano disposti con le banchine per i viaggiatori ai lati esterni ed il tunnel chiuso per le percorrenze veloci al centro (i treni transitano senza fermarsi a 300 Km orari).
<<Il sistema strutturale in calcestruzzo bianco a vista è definito da archi che impostandosi su piedritti inclinati a Y con interasse di 9.35 mt, si incrociano in figure romboidali, inizialmente previste vetrate, poi parzialmente sostituite per motivi economici, da panelli in cemento>>.
La grande hall dedicata agli arrivi e alle partenze, che si definisce all'interno della grandiosa copertura ad ali di uccello divaricate (che richiamano il contesto alpino della città), e che, articolata in più livelli, contiene tutti i servizi ai viaggiatori, nonché alcuni check in per l'aeroporto, occupa all'interno del progetto una posizione baricentrica, ponendosi perpendicolarmente rispetto allo sviluppo longitudinale della galleria dei treni, che divide in due parti simmetriche.
Centro di smistamento di tutti i percorsi, la hall principale è a pianta triangolare ed è costituita da una grande struttura appoggiata su archi che toccano a terra nei tre vertici del triangolo. I suoi 30 mt. di altezza fanno si che si imponga come segno a scala territoriale per chi arriva sia da terra che dal cielo; consta principalmente di due livelli di cui il superiore, costituito essenzialmente da due grandi balconi a sbalzo, costituisce il punto da cui si diparte la passerella, il canale pensile in lamiera e acciaio che congiunge la stazione all'aeroporto.
<<Disegnata dall'intersezione di diverse sezioni di cono a forma di W, la hall è retta da archi reticolari in acciaio di circa 100 metri di luce, ancorati, ai vertici del triangolo planimetrico, a basi di calcestruzzo che definiscono le vetrate nord e sud. I due alti curtain–wall inclinati, ove i montanti sono disposti radialmente, si appoggiano agli archi cavi in calcestruzzo di raccordo con la copertura dei binari>> (dal testo di S. POLANO, *Santiago Calatrava. Opera completa*, Milano, Electa, scheda relativa alla stazione) .

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno	Esterno
Ancora una volta	La stazione non istituisce un dialogo con l'intorno, ma appare

è la hall come spazio della centralità, del dialogo tra tutte direzioni, e come luogo di comunicazione tra tutti i livelli, il luogo centrale del progetto. Esso è infatti collocato in modo baricentrico rispetto allo sviluppo longitudinale della stazione e qualificato dallo sviluppo ad ali di uccello divaricate della strabiliante copertura.

come un grosso segno astratto e scultoreo (così come molte altre architetture dell'autore più preoccupate di aderire, di obbedire all'espressione di una poetica individuale piuttosto che alle questioni poste dai luoghi) che impone da lontano la sua presenza ricordando con la sua forma, un uccello in volo e allo stesso tempo il movimento dell'occhio all'interno della cavità oculare (come osserva Cristiana Mazzoni, in C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001, pag. 203).

Il primo grosso nodo di interscambio a livello europeo risolve il problema del confronto con il paesaggio circostante con l'imposizione delle sue forme scultoree. Sembra affrontarsi in questo progetto il tema della "megaforma" come rimedio e in opposizione alla casualità del territorio. Ma qui, con ogni probabilità, il tema non è neanche affrontato volutamente, in quanto una volontà del tutto astrattamente artistica appare motivare questo progetto.

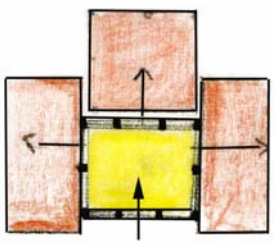
Piuttosto il progettista sembra concentrare il suo interesse sulla metafora del volo, sul dinamismo dei flussi, sul gigantismo degli enormi invasi; sul mondo dunque del viaggio, nella sua accezione di dimensione del moto da contrapporre alla grandiosità delle strutture che lo ospitano, in questo modo memore delle grandi architetture in ferro e vetro del XIX secolo.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

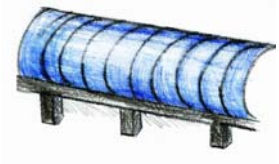
Principi compositivi

Riferimento tipologico/Modello

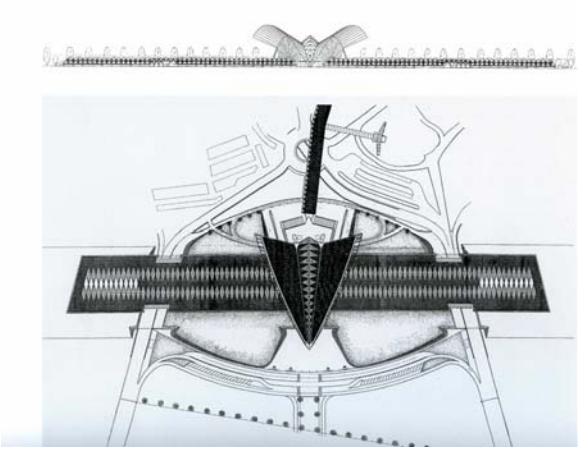
La hall come luogo centrale di soluzione del progetto.



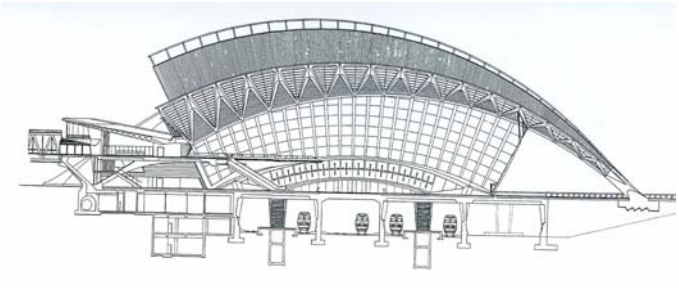
La copertura dei treni come elemento autonomo, galleria.



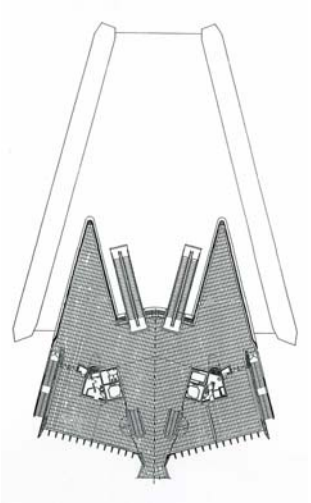
Immagini



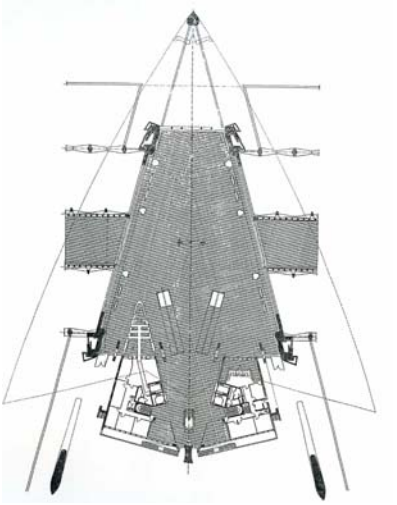
Planimetria e prospetto



Sezione trasversale



Pianta del livello superiore



Pianta quota d'accesso



Veduta del prospetto principale



Veduta della hall, con il piano di accesso al livello superiore



Galleria di colleagamento verso le banchine





La galleria di collegamento alle banchine



Ingresso alla passerella

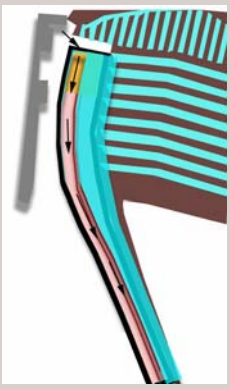
La struttura della copertura



Veduta della parte retrostante della stazione verso l'aeroporto, con la passerella di collegamento al terminal

Bibliografia

"The Architectural Review", n. 1114, 1989.
"Construction Moderne", n. 69, 1991.
"Bauwelt", n.31, 1994.
"Domus ", n. 763, 1994.
"L'Arca", n. 90, 1995.
M. BINNEY, *Architecture of Rail. The Way Ahead*, London, Academy Editions, 1995, pagg. 36–45.
"ArQ13", Napoli, Electa, 1994.
"Domus Dossier", n. 4, giugno 1996. Numero monografico, "Alta *velocità. Treni e stazioni*".
S. PARISSIEN, *Station to Station*, London, Phaidon, 1997, pag. 219 e ss.
C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano, Federico Motta Editore, 2001
M. THORNE, *Modern trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001
S. POLANO, *Santiago Calatrava. Opera completa*, Milano, Electa



F5 – Stazione urbana versus aeroporto

Nome della stazione	Waterloo Station
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Londra. In pieno centro urbano a pochi passi da Trafalgar Square
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Realizzata tra il 1988–93
Progettisti	Nicolas Grimshaw & Partners (stazione), Avery Associates Architects (museo e teatro)
Esito di un concorso o meno	
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno della città

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Ferroviario, pedonale, automobilistico, linee della metropolitana

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Aree commerciali, museo, teatro, ristorante, sala cinematografica.

<<Considerando l'enorme flusso di persone che gravita intorno alla stazione, è stata progettata nell'intradosso di una sopraelevata una sequenza di edifici dedicati al cinema: il Museum of the Moving Immage che proietta fotogrammi cinematografici, con all'interno una sala proiezioni; il National Film Theatre con libreria e spazio vendite; l'Imax Theatre per proiezioni tridimensionali>> (dalla scheda a cura di A. Balducci, pag. 293, in AA.VV, *Infrastrutture e Piani urbanistici*, a cura di A. Clementi, Roma, Palombi Editore, 1996).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione venne costruita come edificio temporaneo per i treni dell'alta velocità in adiacenza alla vecchia stazione primo novecentesca di Waterloo, in attesa che venisse realizzato il nodo intermodale di Saint Pancras. La stazione non si confronta in alcun modo con la preesistenza storica di cui costituisce l'ampliamento, essendo ad essa semplicemente affiancata e debolmente collegata.
Le limitazioni dovute all'esiguità dell'area disponibile e la scelta di dotare la stazione di funzioni del tutto simili a quelle di un aeroporto – di controllo rigido e di conseguente separazione dei flussi in entrata e in uscita – hanno avuto conseguenze decisive nell'organizzazione funzionale e spaziale del progetto.
La stazione sorge, infatti, su di un lotto che si sviluppa in senso longitudinale e in modo curvilineo secondo l'andamento dei binari, riuscendo in questo modo a contenere soltanto la struttura del terminal e i suoi cinque binari. Esso si configura come un lungo ponte dall'esigua sezione trasversale, che ospita in sotterranea i servizi per i viaggiatori ed al livello superiore le banchine dei treni, sovrastate da una leggera ed ingegnosa copertura in acciaio e vetro, elemento di definizione formale del progetto.
I servizi sono collocati su tre livelli, al di sotto dei binari. Al livello inferiore vi è un grande parcheggio sotterraneo, totalmente cieco, concepito come un grande zatterone collocato sopra le linee della metropolitana; vi è poi uno spazio intermedio, sorta di ponte a due piani che poggia su questa base e sostiene i marciapiedi dei treni, formando l'ambiente di raccolta dei passeggeri, con sale e servizi; in alto vi è l'ampia galleria dei treni, sovrastato dalla copertura, elemento più interessante del progetto, lunga 400 mt con una campata che varia, a seconda della sezione del ponte, da 55 a 35 mt di larghezza, per la quale è stata adottata una struttura in acciaio inossidabile (estremamente leggera grazie ai lavori di consolidamento strutturale delle fondazioni della stazione preesistente e di creazione di nuove strutture in calcestruzzo) con le vetrate appena sopra il sistema delle travi, così da evitare un'eccessiva dispersione termica.
Come negli aeroporti, a partire dagli spazi dell'atrio i percorsi dei passeggeri si separano, in quanto solo quelli muniti di biglietto possono accedere alle sale delle partenze, collegate tramite lunghe rampe alle banchine, mentre i viaggiatori in arrivo sono rapidamente condotti attraverso un sistema di nastri e percorsi meccanizzati verso l'uscita della stazione.
Le rampe meccanizzate sono reversibili, cambiando di direzione a seconda dell'arrivo o della partenza dei treni.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

All'interno della stazione l'emulazione del modello di organizzazione funzionale degli aeroporti, con la separazione dei flussi in entrata e in uscita, e l'incredibile sottodimensionamento degli spazi dedicati ai servizi, avviene a scapito degli spazi dell'attesa e dell'incontro tra le folle in transito, che tradizionalmente inverano la dimensione del viaggio in treno, comportandone in parte la perdita di identità – perdita di identità tra l'altro ingigantita dall'eccessiva asetticità degli spazi per gli arrivi e per le partenze. Con il ridimensionamento e la separazione dell'atrio degli arrivi e delle partenze vengono meno proprio gli spazi di transizione tra la dimensione dello stare e del muoversi, della sosta e del movimento, e di filtro tra gli spazi della città e quelli del viaggio. La struttura formale della stazione rimane dunque fortemente improntata dalla dimensione lineare delle reti, di cui sembra la rappresentazione.

Esterno

Per quanto riguarda l'articolarsi dei sistemi di percorrenza e l'integrazione della stazione con le parti della città che attraversa, c'è da osservare che la stazione non si integra a sufficienza con gli spazi della città. L'inserimento della stazione nel suo intorno è infatti estremamente sacrificata dall'esiguità del lotto che consente alla stessa di aprirsi soltanto lateralmente alla città peraltro verso un prospetto disegnato da edifici piuttosto anonimi. La facciata della stazione è inoltre definita dalla copertura voltata stessa, che non consente una vera integrazione tra l'edificio e la strada, sebbene permetta al viaggiatore in ingresso alla stazione di percepire le rive del Tamigi.

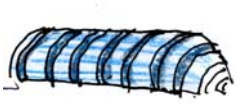
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie consolidate (ferroviarie) o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

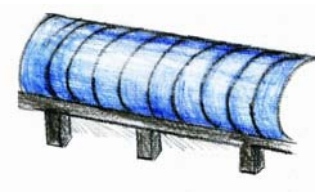
Sintetico. La copertura, che segue il percorso lineare e curvilineo delle reti, è assunta ad elemento di rappresentazione formale dell'ampliamento.

Riferimento tipologico/Modello

La copertura, che rappresenta formalmente la stazione, è un forte riferimento tipologico all'architettura ferroviaria.



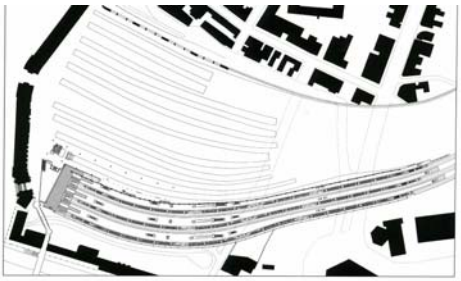
Copertura della stazione come ponte

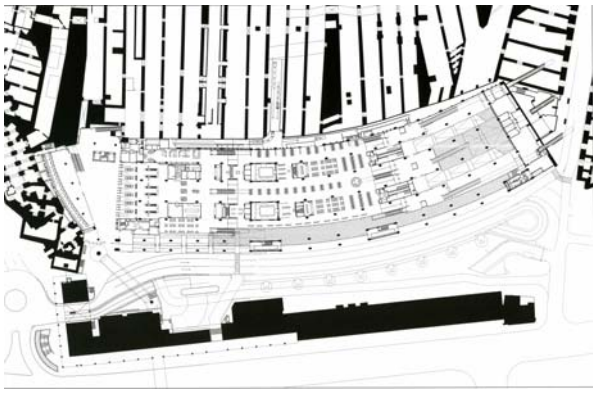




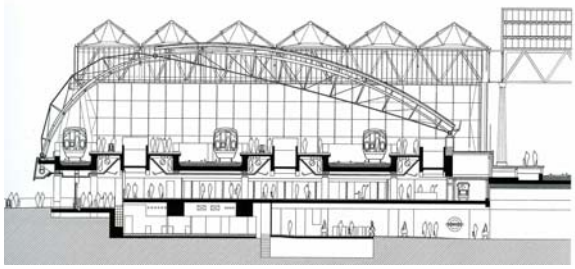
La stazione di Spandau

Immagini

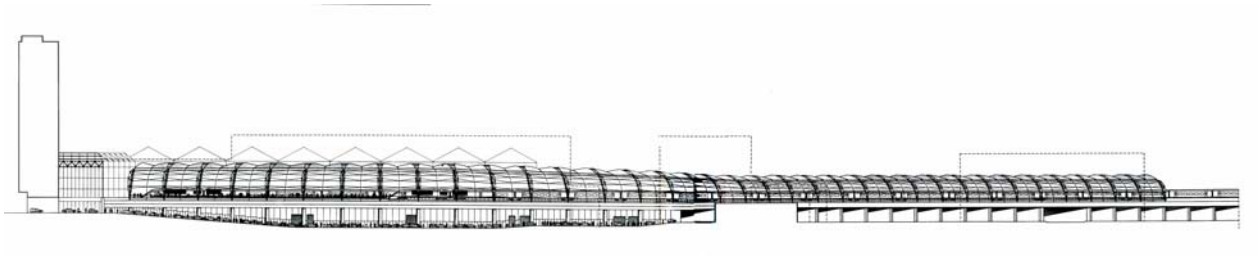




Pianta



Planimetria e sezione trasversale



Prospetto



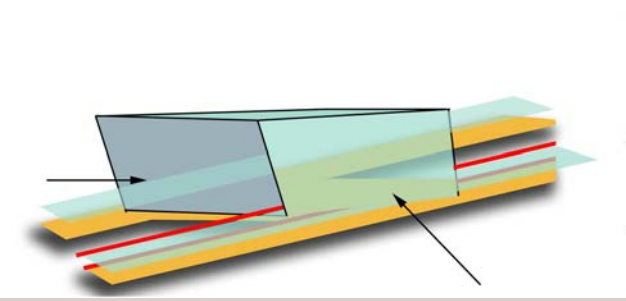
Veduta dell'ingresso



Veduta della galleria

Bibliografia

"L'Arca" n. 41, settembre 1991.
"L'Arca" n. 91
"Architect's Journal", n. 50, 1988.
"The Architectural Review", n. 1114, 1989.
"Architecture today", n. 25, 1992.
"Abitare", n. 313, 1992.
"The Architectural Review", n. 1159, 1993.
"Architectural Design", n. 5/6, 1994.
"Controspazio", n.1, 1994.
"Arkitekten", vol. 96, n. 1, 1994.
"L'Arca", n. 78, 1994.
"Kineo", n. 4, 1994.
"L'Arca Plus", n. 2, 1994.
"Domus Dossier", n. 4, 1996. Numero monografico: *Alta velocità. Treni e stazioni*.
S. Parissien, *Station to Station*, London, Phaidon, 1997
"Domus Dossier", n. 4, 1996. Numero monografico: *Alta velocità. Treni e stazioni*.
S. Parissien, *Station to Station*, London, Phaidon, 1997
"Capitolium Millennio", n. 7, 1999.



G1 Segnali e riferimenti alla scala del territorio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Proposta KRAAS Arkitekter
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda relativa al progetto vincitore, quello di Zaha Hadid.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione è costituita da un volume compatto <<chiaro e potente>> che scavalca i binari definendo una struttura a ponte. Tale monolitico volume, la cui solidità

appare appena scalfita dall'uso di elementi trasparenti vetrati in composito (pensati per creare giochi luminosi) e pannelli solari, poggia su entrambi i lati (orientale ed occidentale) su 4 grossi volumi, 2 per ciascun lato, in questo modo evitando l'ingombro del sistema strutturale all'interno della stazione. Tale volume è inclinato verso Napoli e in questo modo definisce una ben precisa direzione, orientando lo sguardo verso il Vesuvio, all'interno della piana campana. Esso contrasta con la dimensione lineare orizzontale delle pensiline che emergono come prolungamenti della struttura su entrambi i lati a protezione delle banchine, a ricordo, invece, della dimensione cinetica del viaggio. La stazione al suo interno è concepita come un unico grande invaso che contiene un ulteriore livello sospeso che, a sua volta, contiene funzioni ricreative e commerciali, in libera comunicazione con lo spazio principale della hall. L'articolazione reciproca dello spazio a doppia altezza dell'atrio principale e di quest'ulteriore livello in aggetto su di esso, permette di integrare le funzioni tra loro e di definire diversi ambiti nel tentativo di creare una spazialità di tipo urbano.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Esterno/interno

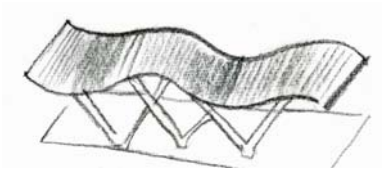
In quanto grosso contenitore, fuori scala monolitico, "megaforma", che cerca di riprodurre al suo interno una spazialità di tipo urbano (nella forma di piccoli volumi che definiscono ambiti diversi, piazze, strade), l'edificio tende ad introiettare i flussi e le funzioni, più che ad orientarli, "disperderli" verso il territorio.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

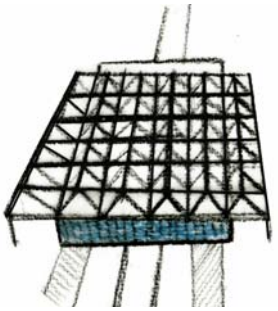
Principi compositivi

Riferimento tipologico/Modello

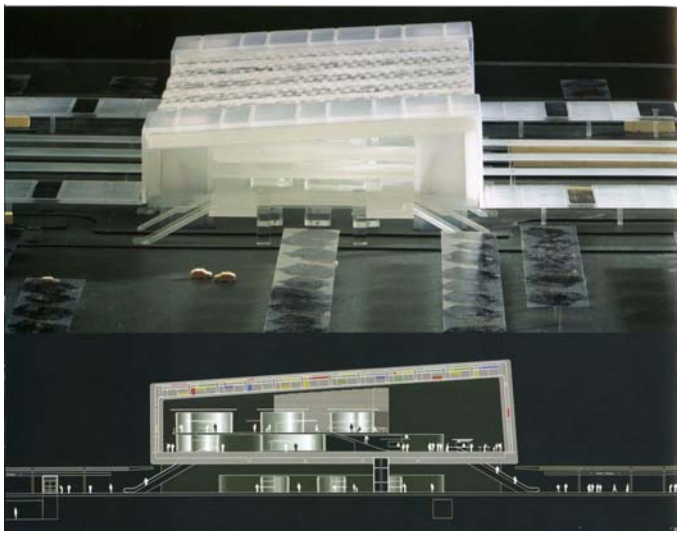
Le pensiline



La stazione ponte

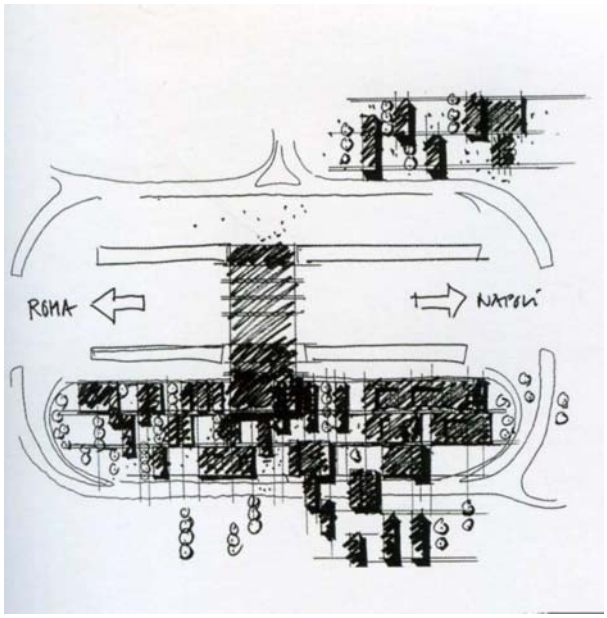


Immagini





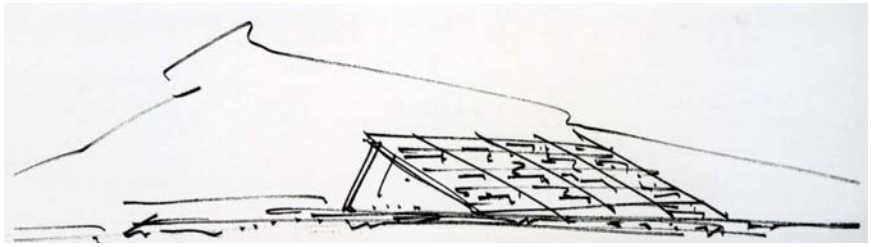
Plastico e sezione trasversale



Schizzo

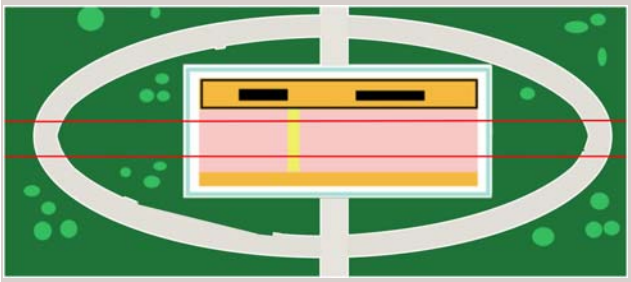


Vedute notturne



Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



G2 Strutture integrate nel paesaggio, disegno del suolo

Nome della stazione	TGV Méditerranée Gare de L'Arbois – L'Arbois – Aix– en Provence
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Aix– en Provence, Marignane. Aperta campagna
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Progetto del 1998
Progettisti	Duthilleul, Tricaud, Bajard, ed Agences de gares – AREP
Esito di un concorso o meno	No
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno del territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Dal punto di vista della pianificazione strategica, questo intervento fa parte della rete di nuova costituzione del TGV Méditerranée che unisce Lione ai nuovi nodi di Aix– en Provence, di Rhône– Alpes Sud a Valence, Avignon ricongiungendosi infine, con la stazione di Saint Charles a Marsiglia. Circa l'ambito attrattivo, la stazione "l'Arbois" (Aix–en Provence, Bouches du Rhône) provvede alle esigenze di un'area compresa tra i comuni di Marignane, Vitrolles e Rognac, sulla strada di collegamento tra Aix e Marignane.
Questo intervento, collocato in aperta campagna, è stato posto in posizione ottimale rispetto all'individuazione di un bacino di utenza di circa 500.000 abitanti, in un'area da destinare a future urbanizzazioni con quartieri polifunzionali.
In questo caso la stazione non è, però, integrata ad altri mezzi di trasporto su ferro affidando totalmente le connessioni con la città ai mezzi su gomma, realizzando, in questo modo, l'effetto stigmatizzato da Depuy con il concetto di <<rete tunnel>>, che esprime una condanna della politica francese in merito alla scarsa attenzione

all'integrazione modale dei nodi TGV che accentua effetti di polarizzazione e di esclusione dei nodi dal contesto, invece di favorirne l'integrazione.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Veicolare

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Commerciali

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

L'ingombro planimetrico della stazione, inserita in un grande parco mediterraneo a prevalenza di essenze rosate, è evidenziato e allo stesso tempo mitigato da filari di bagolaro posto lungo i marciapiedi, mentre le aree adibite a parcheggio sono piantumate a querce. I platani costeggiano le banchine rafforzando le direttrici di arrivo dei treni e sottolineando il tema, che qui appare portante di tutto il progetto, della natura fondativa della realizzazione, all'interno di un corretto inserimento paesaggistico.
La costruzione, lambita a nord e a sud dagli assi stradali di comunicazione provinciale tra Aix en Provence, Marignane e Vitrolles, di cui il progetto rivede le interconnessioni con gli opportuni spazi di manovra e di sosta, è una semplice struttura a ponte coperta da una volta metallica la cui curva ribassata riprende il profilo delle montagne di Saint Victoire (care a Cézanne) all'orizzonte e le cui parti laterali si estendono lungo i binari. La continuità con la dimensione naturalistica del sito viene ribadita anche nella scelta dei dettagli architettonici, ad esempio nella conformazione dei pilastri di sostegno alla copertura pensati come fusti di alberi, o nell'adozione dei *brise–soleil* in legno.
La rete stradale passa al di sotto dei binari delle linee ferroviarie, facendo confluire i flussi veicolari in arrivo o in partenza dalla stazione attraverso le interconnessioni di un grande anello viario ellissoidale che circonda la stazione intersecando in viadotto le linee ferrate. I diversi innesti viari sono trattati con grande cura e sottolineati da opportuni movimenti di terra e trattamento a verde, come il boschetto di querce che circonda il parcheggio delle autovetture.
L'ampia copertura, che sottolinea, col suo sviluppo longitudinale, anch'essa la direttrice dell'alta velocità, ospita, conferendo unità, il vero e proprio fabbricato viaggiatori, unico volume trasparente, situato sul lato orientale, che contiene nella grande hall l'insieme dei servizi: le banchine dedicate alle partenze e quelle dedicate agli arrivi – tra loro separate dalle linee dedicate ai treni che non effettuano fermata

–; le passerelle di congiunzione tra le banchine stesse e la galleria, ponte a struttura metallica aperto sulla campagna circostante.
Come negli aeroporti, le aree dedicate agli arrivi sono nettamente separate rispetto a quelle dedicate alle partenze (rispettivamente sul lato orientale ed occidentale).
La luce, filtrata opportunamente attraverso le strutture metalliche e i *brise–soleil* in legno, è tra gli elementi cardine del progetto.
La stazione sembra mutuare i suoi caratteri tipologici da quelli della pensilina. Questo è osservabile nell'uso della copertura continua che accentua planimetricamente la dimensione longitudinale delle reti ferroviarie, e nel ricorrere delle superfici trasparenti che, –contigue alle banchine– imprimono un carattere di marcata compenetrazione degli spazi interni della stazione (in cui, come sempre, trovano spazio i servizi per i viaggiatori e le aree commerciali) con le parti esterne, in un forte coinvolgimento con il territorio più marcatamente ferroviario del "moto".
Tutti gli spazi sono racchiusi sotto l'unica grande copertura arcuata ad onda che appare come una grande pensilina sovradimensionata, posta a sottolineare l'andamento dei binari e che crea un ponte sugli stessi, che si interseca amabilmente con il disegno della nuova viabilità ad anello (che sottopassa le linee del ferro), efficacemente mediata dai boschetti di essenze mediterranee. Al di sotto della grossa copertura fuoriescono come prolungamenti, lungo le banchine, le pensiline di protezione deputate all'attesa dei treni.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

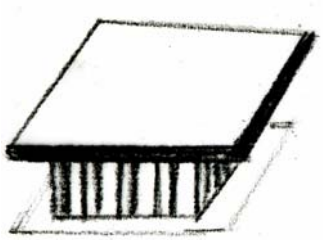
Interno
Non vi è una precisa distinzione tra esterno ed interno. La copertura ospita e conferisce unità ad una serie di aree aperte, semplicemente protette, o di spazi racchiusi in un involucro vetrato in marcata relazione tra loro. Si ricerca la massima apertura e osmosi visiva nei confronti della campagna circostante, e il massimo possesso visivo delle relazioni reciproche degli spazi. Il "dato" da cui parte la trasformazione tipologica non è tanto quello relativo al tipo della stazione storica, quanto piuttosto la conformazione di alcuni suoi elementi accessori come gli spazi deputati all'attesa o alla sosta, quali per l'appunto le pensiline, (spazi transitori e di filtro tra il treno e la stazione) che ingigantite ed esaltate hanno assunto autonomia formale ed autonoma configurazione tipologica.

Esterno
La dimensione relazionale attivata è quella, appunto, dell'integrazione con la dimensione naturalistica del sito (nella forma del disegno e modellazione del suolo) e del dialogo con gli elementi di spicco del paesaggio (la montagna di saint Victoire).

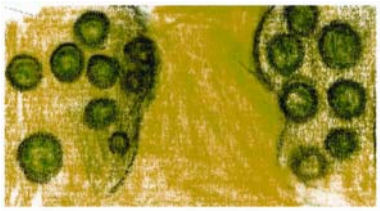
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Riferimento tipologico/ Modello

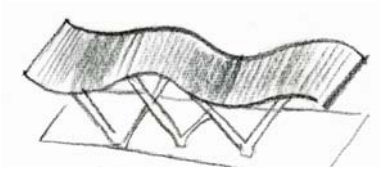
La copertura come elemento unificante il progetto



Il parco



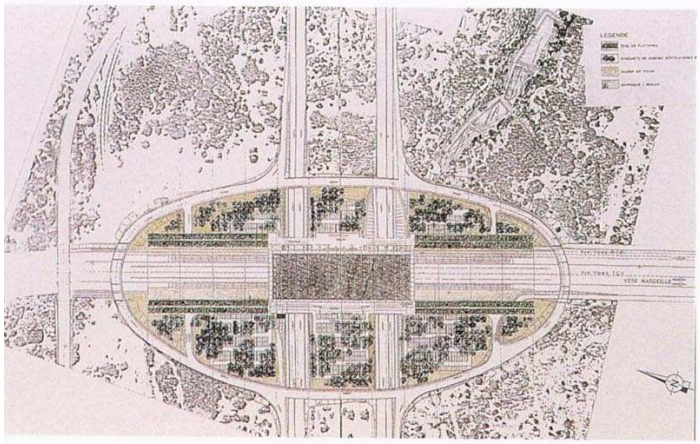
La pensilina

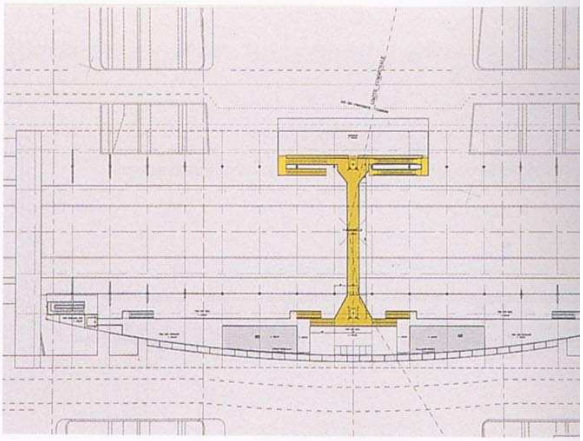


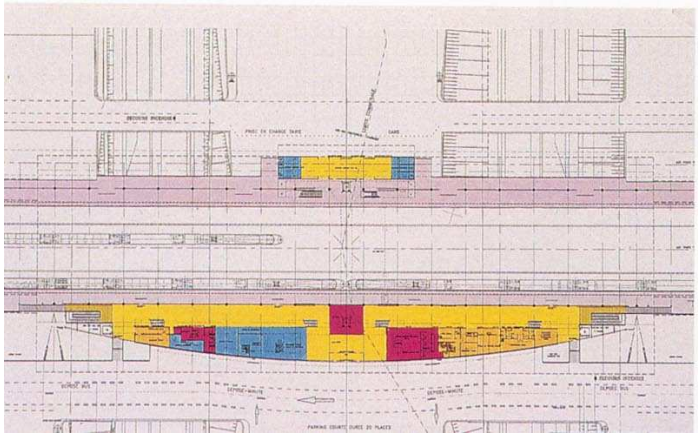
Immagini

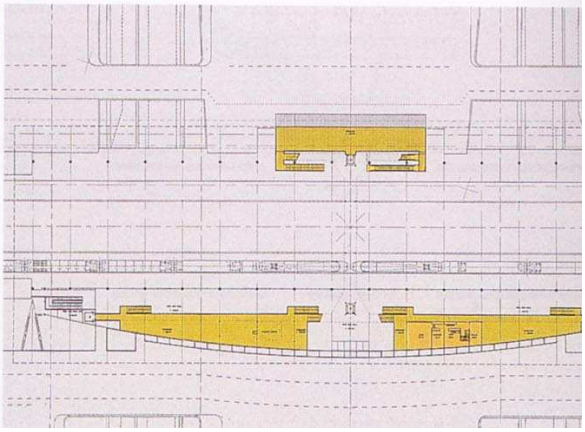












Plastico, planimetrie, piante

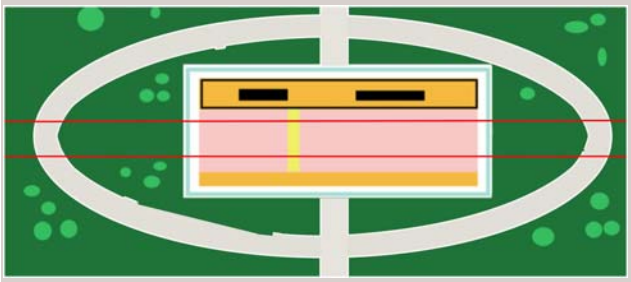
Bibliografia

"L'Arca", n. 130, ottobre 1998

Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998, Agence des Gares,* Roma, Diagonale, 1998

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Federico Motta Editore, 2001

M. THORNE, *Modern trains and splendid stations*, London, Merrel, 2001



G2 Strutture integrate nel paesaggio, disegno del suolo

Nome della stazione	TGV Méditerranée – Avignon Courtine
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Avignon, La Durance
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Progetto del 1998
Progettisti	Duthilleul, Tricaud, Bajard, ed Agences de gares – AREP
Esito di un concorso o meno	No
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova costruzione all'interno del territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Collocata in area rurale, situata tra la stessa Avignone (dal cui centro non è lontana) e la Durance, la stazione si trova in posizione ottimale rispetto all'individuazione di un bacino di utenza di circa 1.000.000 di abitanti in un raggio di circa 20 km, in un area da destinare a future urbanizzazioni con quartieri polifunzionali.
Anche in questo caso (si ricordi, in proposito, la stazione di Aix), la stazione non è però integrata ad altri mezzi di trasporto su ferro affidando totalmente le connessioni con la città ai mezzi su gomma.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
Assi stradali a grossa percorrenza

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Commerciali

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione è posta all'interno di un giardino organizzato in una sequenza di terrazzamenti serviti da percorsi e sottolineati da giochi d'acqua, tra le linee morbide del paesaggio. Il giardino protegge l'edificio dall'azione del vento Mistral che soffia perpendicolarmente alla direzione dei binari (schermati da filari di cipressi) creando ottimali condizioni climatiche. La stazione si sviluppa in senso longitudinale e in modo marcatamente curvilineo per tutta la lunghezza delle banchine, permettendo l'accesso continuo ai treni lungo tutta la loro estensione, e consta di due edifici distinti, in diretta comunicazione tra loro nella parte centrale: l'uno riservato agli arrivi, l'altro alle partenze.
Tali edifici si affrontano paralleli lungo tutta l'estensione dei binari e risultano collegati al livello della quota stradale.
L'edificio dedicato alle partenze, improntato ad una grande semplicità, raccoglie in un'unica lunga galleria di forma ogivale, parallela ai binari, tutte le funzioni legate alle partenze. Esso si articola in due livelli, di cui quello superiore, affacciato come una lunga balconata sul primo, permette l'accesso continuo, lungo tutto il suo sviluppo, alle banchine che si trovano in posizione soprelevata, mentre quello inferiore assolve alla funzione di ospitare i servizi e collegare questo primo fabbricato al secondo, dove è situata l'area degli arrivi, costituito da un semplice padiglione vetrato collegato all'area dei parcheggi.
In realtà i binari si trovano in posizione nettamente sopraelevata, tale da consentire il sottopassaggio tra i due edifici, soltanto rispetto alla parte centrale dell'edificio, in quanto un'inclinazione costante dello stesso livello inferiore riduce progressivamente verso l'estremità opposte dell'edificio il dislivello esistente tra le due quote.
Il livello superiore è attrezzato in modo elegante per l'attesa, con sedie e tavolini in legno dotati di un'illuminazione soffusa che ricorda gli ambienti raffinati di una caffetteria più che quelli di una stazione.
L'andamento curvilineo dell'edificio, la percezione dell'inclinazione costante della quota del piano inferiore, oltre alla conformazione ogivale di questa galleria, imprimono un forte dinamismo alla spazialità di questa stazione. La stessa forma ogivale è ottenuta contrapponendo due facciate affatto diverse, l'una in cemento bianco, volta verso il lato partenze, dunque preposta alla comunicazione verso l'esterno; l'altra in acciaio e vetro che forma la superficie di accesso alle banchine, sul livello superiore.
Tale grande superficie vetrata disegna, dunque, la facciata del fabbricato orientata a nord, a protezione del vento Mistral, lungo il binario delle partenze, posto a un'altezza di 7 metri dal livello del suolo, e fornisce una marcata compenetrazione visiva verso gli spazi del moto, mentre dall'altro lato la chiusura è formata da

questo guscio in cemento ricoperto di pietra atto a fornire le condizioni climatiche più idonee a mitigare l'effetto del sole.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno

Anche se non dotata della dimensione dello spazio pubblico propria delle stazioni urbane, questa realizzazione presenta spazi di relazione e di sosta molto interessanti, distribuiti su tutta la lunghezza del fabbricato destinato alle partenze. La hall di fatto si sviluppa lungo tutto l'edificio curvilineo, adiacente alla parete in cemento bianco su cui si situano gli accessi, configurandolo come un luogo di percorrenza, ma anche come luogo di connessione trasversale.

Il livello superiore, di accesso ai treni, è invece un luogo fortemente caratterizzato come area di sosta e di relax (quasi come una sorta di elegante caffetteria).

Esterno

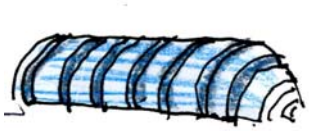
Sul lato delle partenze, la stazione non presenta grossi spazi di mediazione tra l'interno e l'esterno. Essa, infatti, risulta determinata dalla curvilinea facciata bianca semplicemente interrotta dalle fenditure degli accessi che ritmicamente ne scandiscono la lunghezza, e parzialmente nascosta dall'inclinazione simmetrica del suolo che conferisce maggior risalto alla sua parte centrale. La dimensione marcatamente longitudinale e lineare di questo corpo e di quello ancora più ridotto che si trova sul lato opposto, sottolineano fortemente la presenza delle reti dell'alta velocità. L'integrazione della stazione al paesaggio circostante resta affidata al disegno del giardino la cui impostazione planimetrica cerca di farsi interprete della campagna circostante. Il progetto fa, infatti, parte di un piano di riqualificazione di un'area compresa tra i fiumi Rodano e Duarte: <<un unico grande parco, articolato su terrazzamenti ripropone una lettura del paesaggio agricolo inglobando la stazione e le aree di sosta. La stazione è racchiusa tra due doppi filari di platani e circondata da una coltivazione di tulipani. Le aree di sosta sono terrazzamenti trattati come frutteti e riparati dal vento con filari>>. In "Navigator" n. 7, 2003, numero monografico dedicato a "*Il paesaggio delle Freeways*", articolo dal titolo "Per le stazioni del TGV", pag. 125

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

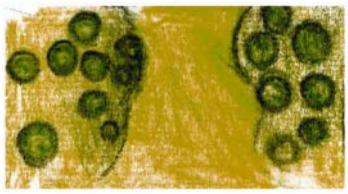
Riferimento tipologico/Modello
Strada interna, galleria urbana



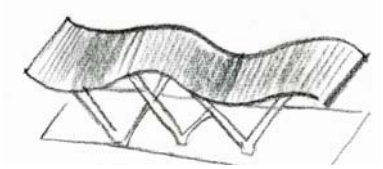
Copertura



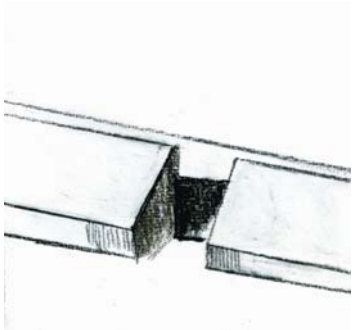
Il parco

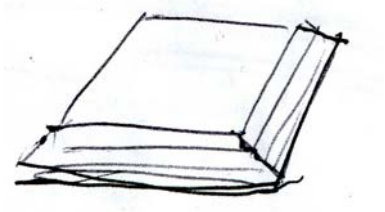


La pensilina



Basamento, spalto





Immagini



Il bianco prospetto del lato delle partenze.



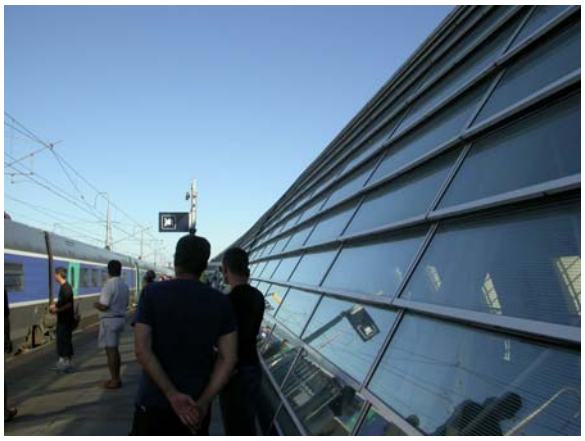
La hall del lato partenze, con la "doppia" copertura ogivale. il livello superiore, di accesso alle banchine, connesso attraverso le rampe alla hall.



La rampa che congiunge morbidamente, alle due estremità della stazione, il livello superiore con quello della hall.



Il livello superiore, pavimentato in legno, elegantemente arredato per la sosta.



Le banchine



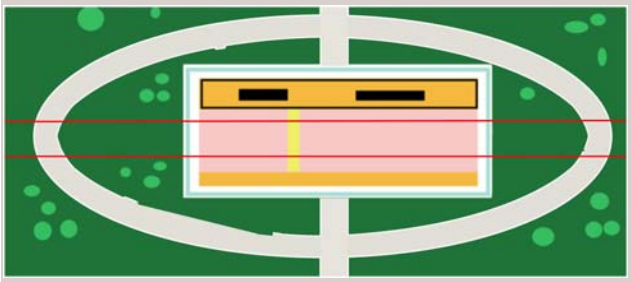
Il semplice prospetto sul lato degli arrivi.

Bibliografia

"L'Arca", n. 130, ottobre 1998.

Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998,* Roma, Diagonale, 1998, pp. 108–109.

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Federico Motta Editore, 2001



G2 Strutture integrate nel paesaggio, disegno del suolo

Nome della stazione	TGV Méditerranée – Rhône–Alpes Sud Valence
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Valence, Grenoble. Territorio suburbano caratterizzato da edilizia sparsa, a 10 km da Valence
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	Progetto del 1998
Progettisti	Duthilleul, Tricaud, Bajard, ed Agences de Gares – AREP
Esito di un concorso o meno	No
Categoria dell'intervento	intervento di nuova costruzione all'interno del territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Dal punto di vista della pianificazione strategica, questo intervento fa parte della rete di nuova costituzione del TGV Méditerranée che unisce Lione ai nuovi nodi di Aix–en Provence, di Rhône– Alpes Sud a Valence e Avignon, ricongiungendoli con la stazione di Saint Charles a Marsiglia (anch'essa di progetto). Nell'ambito della politica dell'Alta Velocità complessivamente adottata in Francia, questi progetti fanno parte, infatti, del disegno di localizzazione strategica di nodi dalla grandezza intermedia, collocati alla periferia di città medio–piccole.
L'ambito attrattivo della stazione di Valence, detta la Drôme si estende su ben 5 Dipartimenti: Drôme, Ardèche, Vaucluse, Isère, Alpes du Sud. Prima stazione situata a Nord della linea TGV Méditérranée, Valence TGV, in pieno territorio rurale, è un esempio di stazione intermodale per eccellenza, realizzando un'interconnessione con la TER, (Treno espresso regionale Valence–Grenoble) ed essendo posizionata

sulla strada nazionale a grossa percorrenza (la 532). Dispone inoltre del servizio di bus e di navette per la città di Valence.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti
TER: Treno espresso regionale Valence–Grenoble; viario: strada nazionale a grossa percorrenza; servizio di bus e di navette per la città di Valence.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie
Commerciali.

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione, il cui disegno è improntato ad un marcato linearismo, il parco, disegnato lungo la linea ferrata con la sua fitta piantumazione di platani, il giardino d'alberi da frutto che definisce la zona del parcheggio, creano nell'insieme un nuovo ordine in un territorio caratterizzato da un'edificazione sparsa. In questo caso (in cui la stazione è posta più a ridosso del centro urbano) se alcune alberature seguono l'andamento delle linee ferrate, evidenziando lo sviluppo planimetrico della stazione, gli alberi situati nelle aree adibite a parcheggio, delineano con la loro disposizione la matrice dello sviluppo di una nuova Zac, rivestendo un ruolo per così dire "fondativo" nei confronti degli insediamenti futuri.
Il fabbricato forma un ponte lungo i binari posti a una decina di metri sotto il livello del suolo. La stazione è costituita, infatti, da un volume parallelepipedo vetrato su tutti i lati che si innalza sospeso attraverso puntoni al di sopra delle linee ferroviarie desinate allo scorrimento dei treni AV, poste in trincea, assecondandone lo sviluppo longitudinale, ulteriormente sottolineato dalla grande copertura orizzontale. Il corpo vetrato della galleria – sostenuta da questa serie di puntoni, che accentuano il carattere di sospensione e di provvisorietà che a volte a queste strutture deputate alla sosta si affida – conferisce un carattere unitario alla complessità dei percorsi di interscambio assolvendo all'esigenza di interconnettere l'alta velocità con le linee regionali (che, ad una quota superiore tagliano le linee del TGV in modo quasi perpendicolare, sovrapponendovisi) e con gli spazi dei parcheggi.
Ai fianchi delle aree deputate allo scorrimento dei treni che non effettuano fermata, al di sopra delle quali prende forma la galleria, si trovano invece le banchine dei treni del TGV in arrivo e in partenza, raggiungibili attraverso ascensori e rampe, meccanizzate e non, collegati attraverso passerelle sospese al corpo centrale che ospita il fabbricato viaggiatori vero e proprio e a loro volta protette da pensiline. Le banchine sono poste, dunque, al di sotto di altrettante "ali" orizzontali di

copertura, vere e proprie pensiline di protezione dagli agenti atmosferici, omologhe per tecnica costruttiva e linguaggio al tetto della galleria stessa.
La galleria è anch'essa accessibile tramite passerelle aeree attraverso le quali il viaggiatore già si rende conto della propria posizione rispetto alle banchine cogliendo in un solo sguardo il complesso intreccio di elementi connettivi (per l'appunto passerelle, rampe, ascensori). Il fabbricato viaggiatori è una grossa aula semplicemente divisa in due navate laterali da un corpo centrale articolato in due livelli di cui l'inferiore contiene servizi commerciali e il superiore è pensato come una sorta di terrazza, in libera comunicazione visiva.
L'impianto tipologico, lontano dall'anonimia delle prime, classiche stazioni suburbane, sembra però recepire di queste alcuni elementi che ingigantiti ed esaltati assumono autonomia formale. Non sembra a proposito troppo azzardato affermare che la stazione di Rhône Alpes Sud mutui i suoi caratteri tipologici da quelli della pensilina. Questo è osservabile nell'uso della copertura continua che accentua planimetricamente la dimensione longitudinale (rispetto alla posizione dei binari), e dal ricorso alle superfici trasparenti che – contigue alle banchine – imprimono un carattere di marcata compenetrazione degli spazi interni della stazione (in cui come sempre trovano spazio i servizi per i viaggiatori e le aree commerciali) con le parti esterne, in un netto coinvolgimento con il territorio più marcatamente ferroviario del "moto".



La posizione della stazione nel territorio rurale

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Interno
Le considerazioni sono piuttosto analoghe a quelle svolte per la stazione l' "Arbois". Vi è anche in questo caso una marcata compenetrazione degli

Esterno
La dimensione lineare propria delle reti dell'Av viene ribadita dalla forza del segno

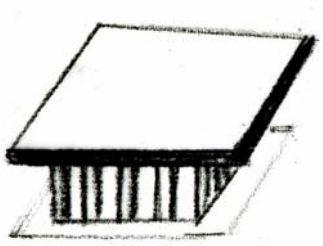
spazi tra loro (interni, semi–interni o semplicemente protetti), ottenuta attraverso l'uso della copertura come elemento che impone unità formale. In questo caso l'unità viene conferita non da un unico elemento che offre riparo a tutti gli altri, ma dalla replicazione della copertura che chiude il volume del fabbricato viaggiatori, nella forma delle due pensiline laterali (strutturalmente e formalmente analoghe). Qui vi è ancora un maggior intreccio, una maggiore stratificazione degli elementi connettivi (rampe, passerelle, ponti sospesi), esaltata dalla struttura stessa della stazione sospesa attraverso i puntoni rossi (colore della vivacità, del dinamismo) che fanno apparire la stazione come un'intricata, complessa, dinamica macchina che in questo modo esprime in modo diretto proprio la sua funzione e natura di nodo intermodale.

planimetrico affidato alle coperture di questa stazione. Dal punto di vista dell'architettura, la stazione si confronta esclusivamente con la dimensione reticolare delle infrastrutture, mentre, come per le altre realizzazioni del TGV Méditerranée, l'interpretazione del luogo viene consegnata al disegno del suolo e alla sua modellazione.

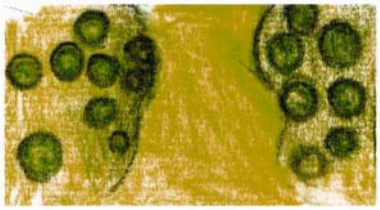
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Riferimento tipologico / Modello

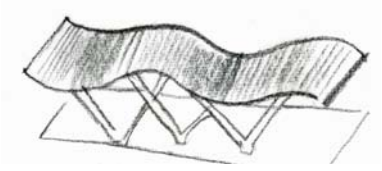
La copertura come elemento unificante il progetto



Il parco



La pensilina



Immagini



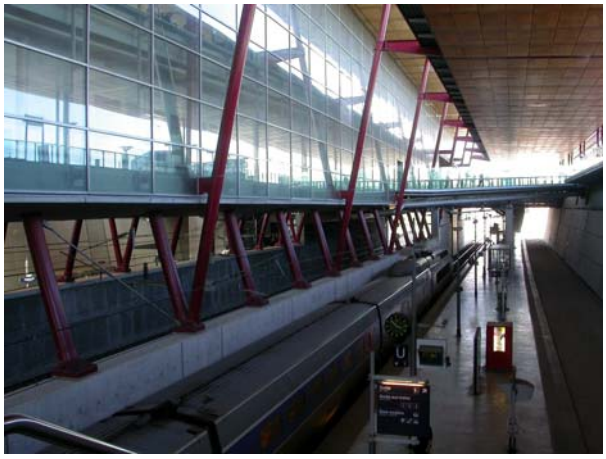
Veduta esterna



La connessione della struttura a ponte con le banchine



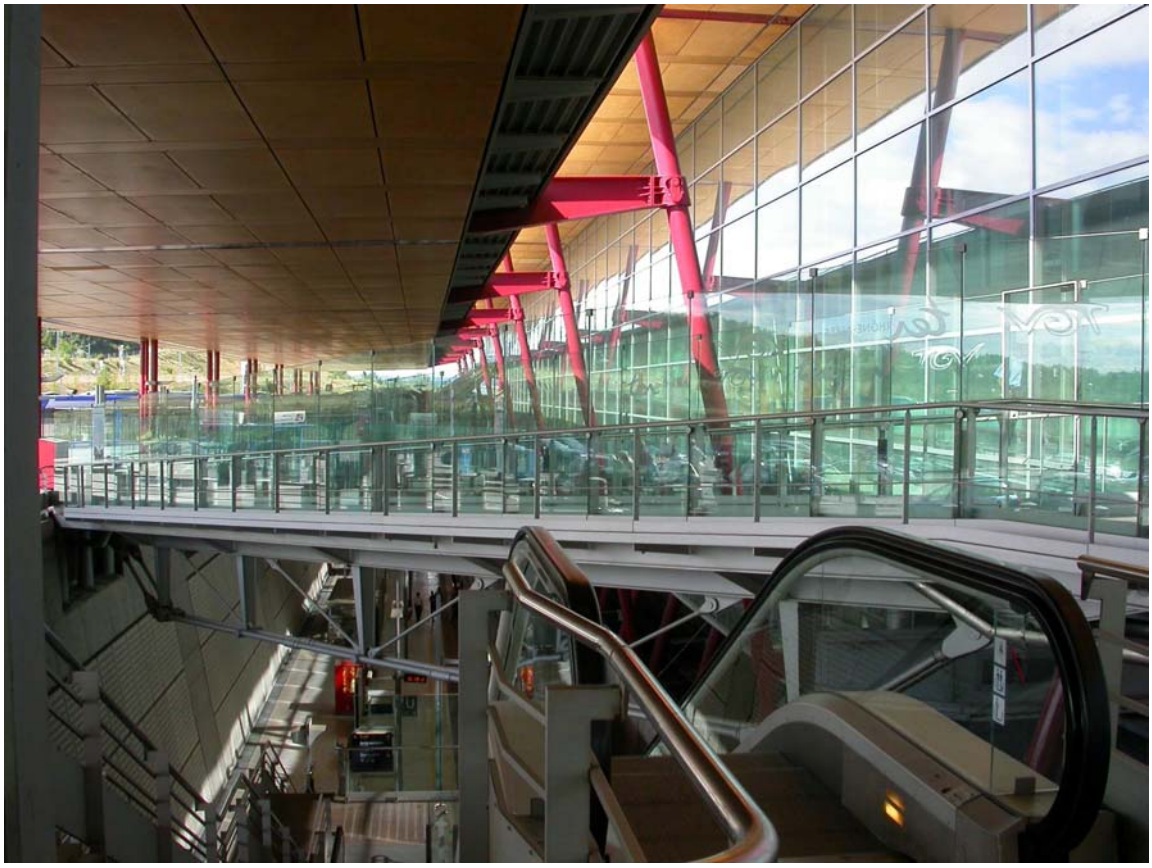
La hall



Le banchine, sullo sfondo le passerelle di connessione della struttura a ponte con le aree limitrofe alla trincea



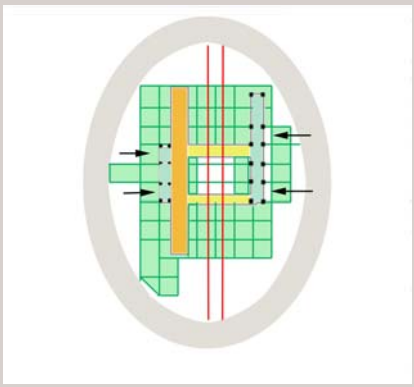
L'estremo dinamismo attivato dalle rampe e passerelle di connessione



La passerella di accesso alla stazione, con le sottostanti banchine

Bibliografia

C. MAZZONI, *Stazioni, architetture 1990–2010*, Milano Motta, 2001
"L'Arca", n. 130, ottobre 1998.
Agence des Gares/AREP, *Parcours 1988–1998, Agence des Gares*, Roma, Diagonale, 1998, pp. 106–107.



G3 Interpretazione della matrice ordinativa del territorio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	MSGSS– Diaz Del Bo y Asociados
Esito di un concorso o meno	Sì
Categoria dell'intervento:	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Vedi la scheda relativa al progetto vincitore del concorso, quello di Zaha Hadid.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione è costituita essenzialmente da tre corpi lineari che definiscono uno schema ad H molto elementare. Il fabbricato viaggiatori vero e proprio, che

interpreta in modo forte la dimensione longitudinale dell'area, si sviluppa tutto da una parte sul lato Ovest; contenendo i servizi ferroviari. La connessione verso il lato opposto avviene attraverso un ponte, affacciato con una vetrata trasparente sulle banchine sottostanti, che ospita funzioni commerciali e ricettive. Dall'altro lato, una semplice pensilina, collegata al ponte e semplicemente definita dall'aggetto di una copertura orizzontale e da una parete verticale, sorta di grande schermo forato, protegge i viaggiatori in arrivo o in partenza, connettendosi a sua volta ad un sistema di torri che fungono da scambiatori verticali, unico elemento di contrasto all'orizzontalità della composizione.
Nella sua dimensione lineare il progetto cerca di interpretare il luogo in cui si inserisce fondandovi le premesse per una sua ricomposizione ordinata, <<aspirando ad essere elemento del disegno e della memoria a grande scala della piana di Caserta, privilegiando la Reggia (rispetto al più visibile Vesuvio) come riferimento storico e mantenendo i tracciati dell'autostrada e dell'alta velocità come presenze contemporanee>>. Questo avviene prima di tutto attraverso l'interpretazione del disegno dell'anello viario: << l'anello viario che circonda la stazione raccoglie le strade in arrivo dal territorio e distribuisce il traffico all'interno di un "recinto", che diventa così non solo elemento tecnico ma anche perimetrazione virtuale con cui il progetto si inserisce nel paesaggio, definendo la propria immagine già dalla lunga distanza. I lati lunghi del rettangolo (600 x 300 metri) sono più alti del piano di campagna. Affiancati da un duplice filare di alberi d'alto fusto e bordati da scarpate consolidate con pietra, terminano con due 'baluardi' che offrono a chi arriva da Nord l'immagine dei contrafforti di un insediamento urbano; i lati corti invece si interrano per sottopassare i binari.>>
Oltre alla linearità della composizione ad H, l'altro decisivo elemento di costruzione del progetto riguarda il "trattamento" delle pensiline che coprono i binari e le travi che le collegano trasversalmente, disegnate come un vero e proprio giardino pensile. Tale giardino si intesse e dialoga con gli elementi architettonici (già di per se esili) del progetto e si prolunga all'esterno della stazione, mediando, in questo modo, la fisicità della costruzione con la natura rurale del sito di progetto.
<<Tutto l'intorno della stazione è trattato come un unico grande giardino, all'interno del quale è ripresa l'immagine tradizionale napoletana del pergolato, che trova nelle colonne ottagonali del chiostro di Santa Chiara un riferimento dichiarato>> (dalla relazione di progetto, in AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Esterno

Il tema è quello dell'architettura costruita con segni planimetricamente forti e strettamente interconnessa alla creazione di un giardino "formale" costruito come elemento ordinativo e fondativo del paesaggio circostante, dunque di disegno alla scala territoriale (il riferimento è La Reggia di Caserta). Si ricerca inoltre, una soluzione di continuità con il verde parcellizzato circostante.

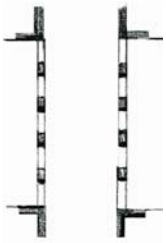
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

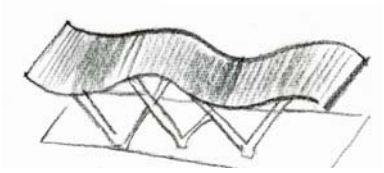
Principi compositivi

Il principio adottato è quello della ricerca dell'unità attraverso la composizione e il dialogo di elementi distinti, ordinati attraverso l'uso ripetuto di un principio unitario, in questo caso l'interpretazione del sistema trilitico, che genera le diverse campate di cui è formata la struttura architettonica e, alla scala più grande, definisce il sistema ad H che diventa elemento di disegno e lettura del territorio.

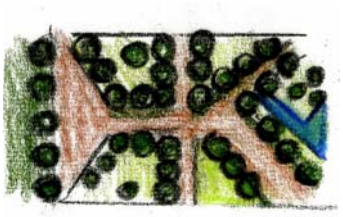
Riferimento tipologico/Modello

Il ponte, la pensilina
Entrambi i due modelli posseggono la dimensione dello sviluppo longitudinale come dato preminente.

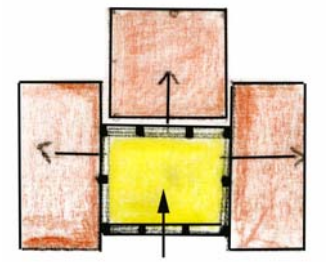




Il giardino formale



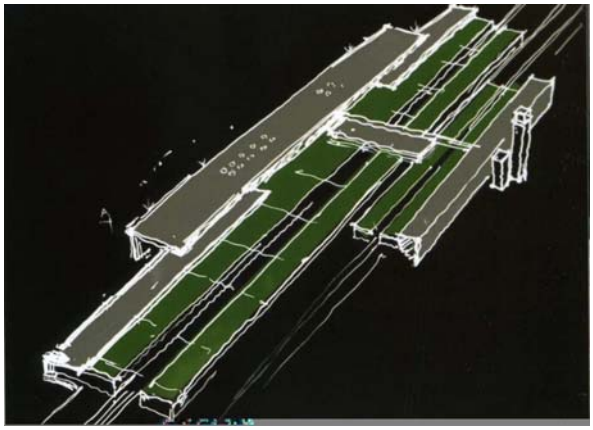
La hall come spazio connettivo



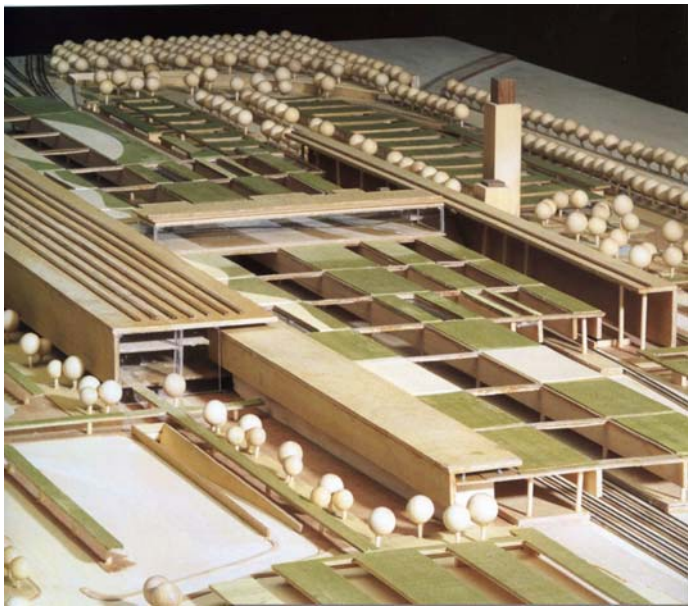
La torre



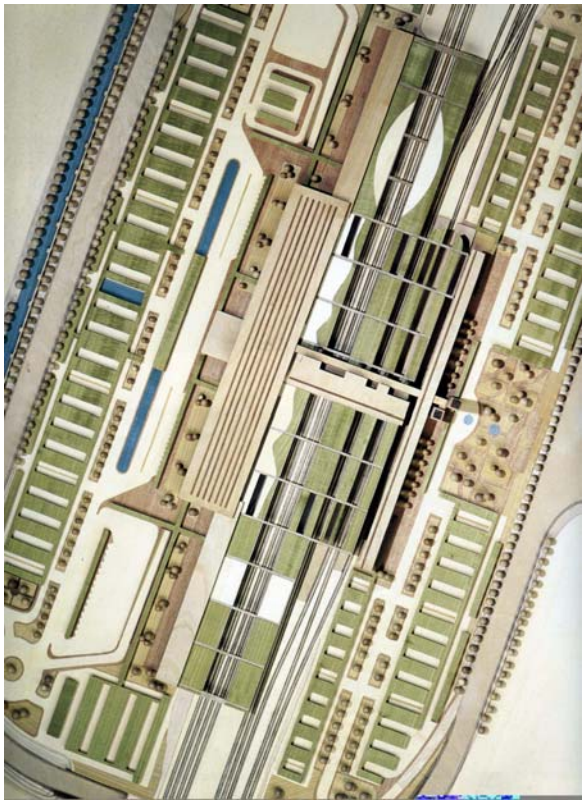
Immagini



Schizzo con l'impostazione planimetrica



Veduta del plastico



Planimetria



Veduta notturna

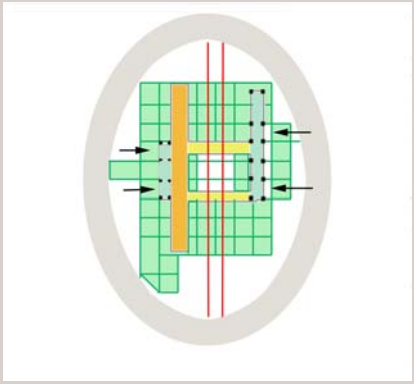


La hall concepita come spazio tradizionale


La torre che ospita le connessioni alla stazione

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



G3 Interpretazione della matrice ordinativa del territorio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Giovanni Di Domenico
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Vedi la scheda relativa al progetto vincitore del concorso, quello di Zaha Hadid

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

Volumetricamente il progetto si esprime attraverso un edificio a ponte definito da due corpi paralleli sospesi che scavalcano il piano del ferro, racchiudendo una corte centrale aperta << che controlla visivamente la pianura e il paesaggio agricolo del Vesuvio>>.
Tali corpi delineano sui lati orientali ed occidentali i due prospetti della stazione, interconnettendosi a rampe inclinate, pensate per favorire l'accesso veicolare diretto, che risolvono il raccordo tra le diverse quote. Lo spazio della stazione non è stato, infatti, pensato a partire dalla considerazione dei flussi pedonali, quanto piuttosto di quelli veicolari. Il prospetto sul lato est, maggiormente rappresentativo, risulta dal contrasto tra la compattezza dei due corpi in marmo bianco di Carrara (in cui sono contenute tutte le funzioni ferroviarie), maggiormente slanciati verso l'alto, con gli elementi di raccordo, di collegamento tra gli stessi, maggiormente aperti, trasparenti, e improntati ad una forte orizzontalità. Tale dimensione di linearismo orizzontale è la cifra formale del complesso sistema delle pensiline (destinate agli autobus) che prolunga, estende la stazione allo spazio esterno. La parte occidentale è invece maggiormente unitaria e sempre improntata ad una marcata idea di orizzontalità, accentuata dalle linee di fuga delle strette asole delle finestrature a nastro. Parte delle aree esterne sono destinate a giardino con le essenze arboree vesuviane (aranceti, palmeti, ginestra) e con vasche d'acqua destinate ai canneti da sempre presenti nella palude.
In questo modo le rampe di raccordo, i corpi che si affacciano su entrambi i lati, le pensiline, gli elementi di connessione verticale (piccole torri che ospitano gli ascensori) definiscono sia il disegno estremamente curato del suolo sia <<un insieme di parti costruite inframezzate a verde che fa riferimento all'agglomerato urbano di Afragola>> (dalla relazione di progetto, in AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004).

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

Esterno
La tensione sembra quella alla costruzione di un ordine rinnovato attraverso la composizione in un disegno unitario di elementi distinti, costruiti e non.
Tale sistema, che si fonda sull'equilibrio di vuoti e di pieni e sulla composizione dei pesi volumetrici dei diversi corpi costruiti, mira a parcellizzare il suolo, riproducendone le condizioni insediative, forzando in questo modo l'isolamento cui l'anello infrastrutturale, imposto dal bando, costringe il progetto.
I prospetti di entrambi i lati (Est ed Ovest), sono fortemente memori della migliore architettura ferroviaria italiana (la stazione di Santa Maria Novella, di Roma Termini), ed introducono, in questo modo, attraverso la rievocazione di elementi

stilistici e linguistici, analogie con stazioni più propriamente urbane. Questo è osservabile nell'asciutto dialogo ricercato tra le finestrature trasparenti e le lisce pareti marmoree, oltre che nel linearismo orizzontale delle pensiline.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

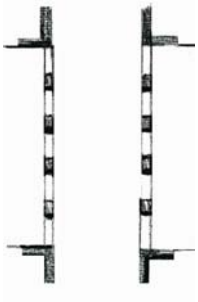
Principi compositivi

Il principio adottato è quello della ricerca dell'unità attraverso la composizione e il dialogo di elementi distinti, di cui quello principale (l'edificio a corte) detta le regole di costruzione formale.

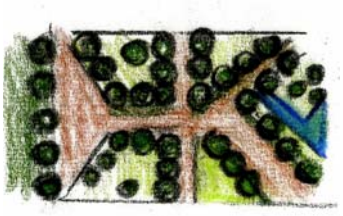
Riferimento tipologico/Modello

L'edificio a corte

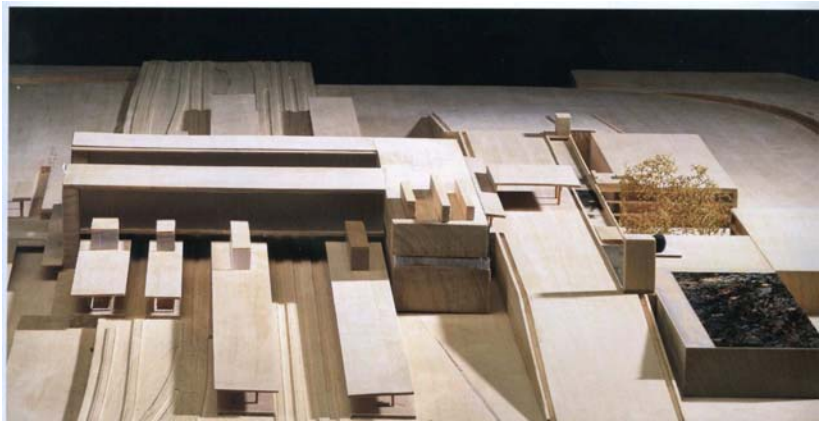
Il ponte



Il giardino come elemento ordinativo del suolo



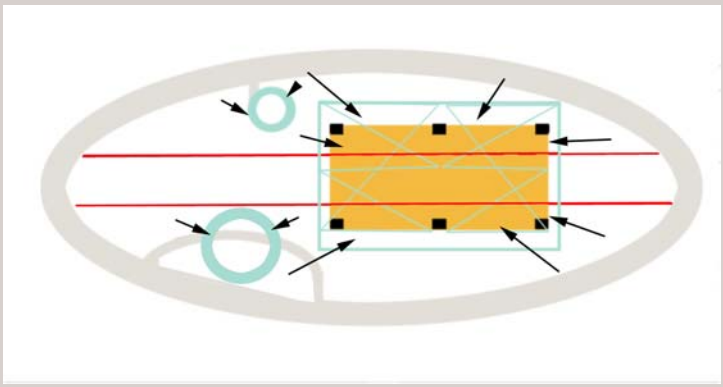
Immagini



Vedute del plastico

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



G4 Oggetti di design nel paesaggio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Proposta Koolhaas
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda relativa al progetto vincitore, quello di Zaha Hadid

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione di Koolhaas è principalmente definita da una copertura orizzontale (50x20 metri) impostata su di una maglia triangolare, inclinata (con un salto di

circa 26 metri) ad inquadrare prospetticamente il Vesuvio, al di sotto della quale scorrono i treni immediatamente accessibili alla vista. Il fabbricato viaggiatori si sviluppa, invece, totalmente sottoterra, ospitando i servizi e le funzioni previste dal bando (in esplicito contrasto con le indicazioni di quest'ultimo che escludeva espressamente la possibilità di costruzioni totalmente ipogee).
La linearità della copertura delle banchine è richiamata da altri due corpi estremamente semplici, di forma circolare (che assomigliano ad una sorta di ciambella) disposti lungo i lati Est ed Ovest, l'uno ospitante la stazione degli autobus, l'altro per i taxi, entrambi contenenti gli accessi alla stazione sottostante per i viaggiatori che utilizzano i mezzi pubblici. Delle due "bolle", quella destinata ai taxi contiene una sorta di anfiteatro all'aperto. Gli altri accessi alla stazione sono costituiti da *tapis roulant*, ascensori e rampe, continuamente disposti lungo tutta l'estensione della stazione. Sul lato est ed ovest si aprono due immense "astratte" piazze, di cui quella occidentale risulta disseminata di lucernai in forma di piccoli vulcani, escrescenze del terreno, previsti per la sottostante stazione ipogea, mentre l'altra è increspata da una configurazione poco appariscente di onde e corrugazioni pensate per creare delle quinte scenografiche. Lo spazio destinato ai parcheggi, trattato ad essenze mediterranee, riproduce un pezzo di lotto pompeiano. Nel progetto tutto (dal generale al particolare) sono evocati gli elementi ritenuti significativi della memoria stratificata del luogo.
Tali "materiali" di progetto (il vulcano che dà forma alle "bolle", ma anche ai lucernai; la matrice del lotto pompeiano che disegna lo spazio dei parcheggi, etc) non vengono però interpretati come elementi passibili di interpretare e ricomporre il territorio, in modo fondativo, ma sono invece passati al vaglio di un'operazione di purificazione linguistica e formale che li rende delle figure geometriche astratte e sostanzialmente avulse dal territorio stesso.

Lo spazio pubblico definito dalla stazione

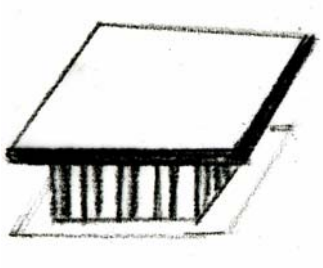
Esterno
Per la notevole estensione e scarsa configurazione formale anche le piazze definite esternamente risultano "astratte" e del tutto poco urbane, non idonee ad una utilizzazione quotidiana.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

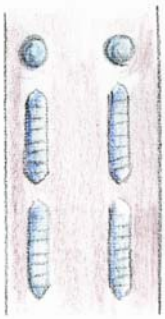
Principi compositivi

Riferimento tipologico/Modello

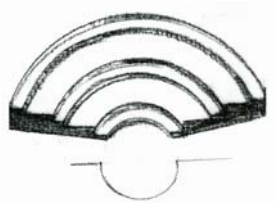
La copertura come segno unificante



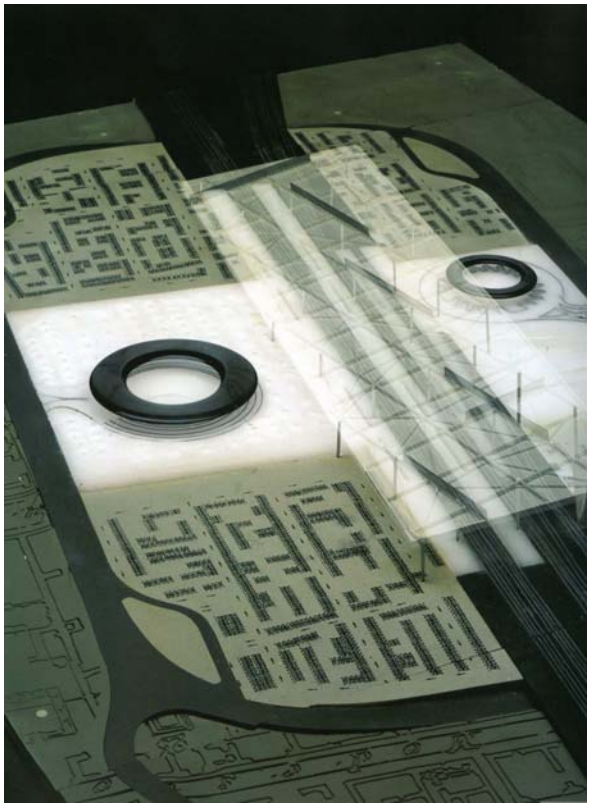
Il suolo modellato dai lucernai



L'anfiteatro



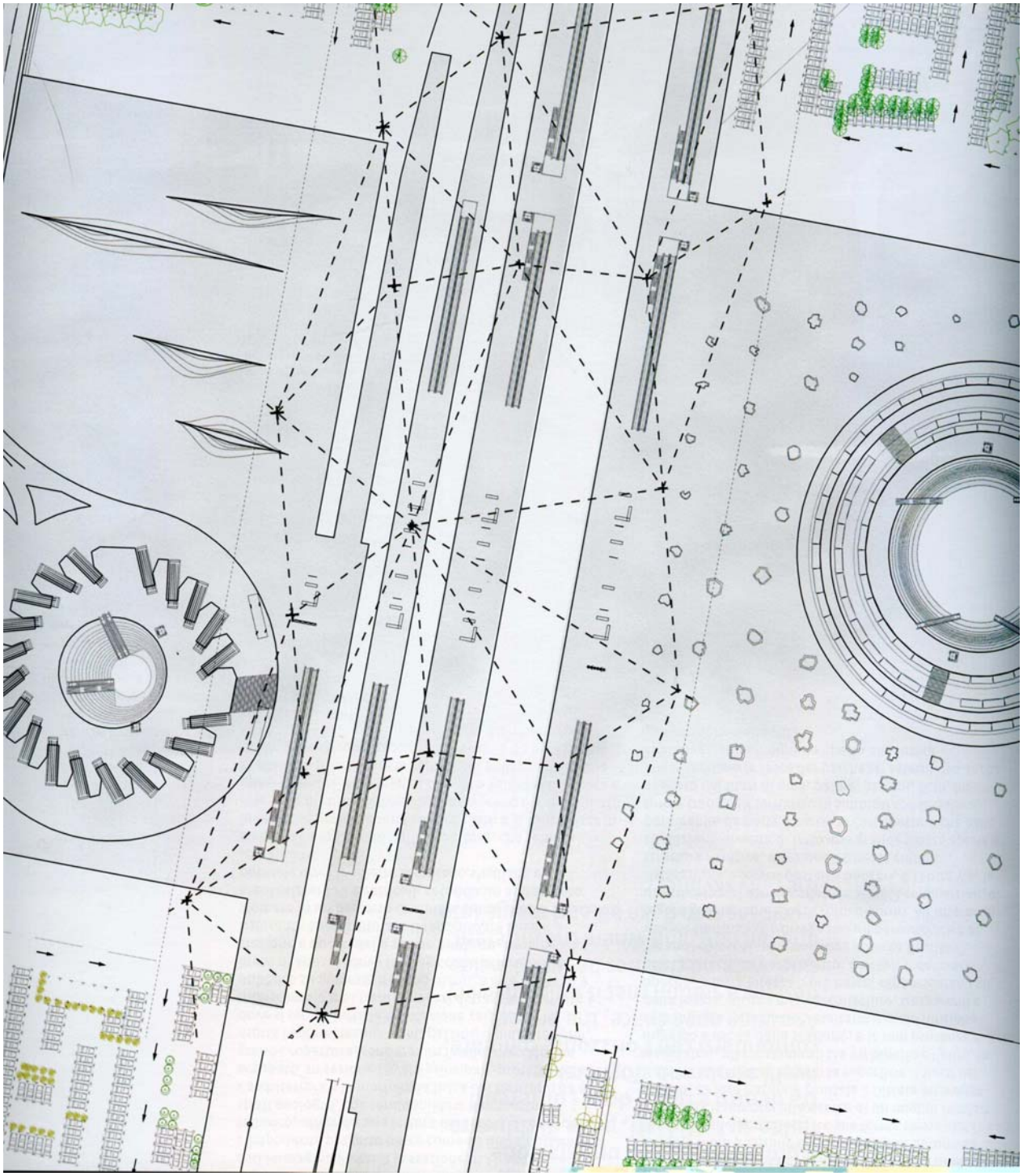
Immagini



Plastico della realizzazione



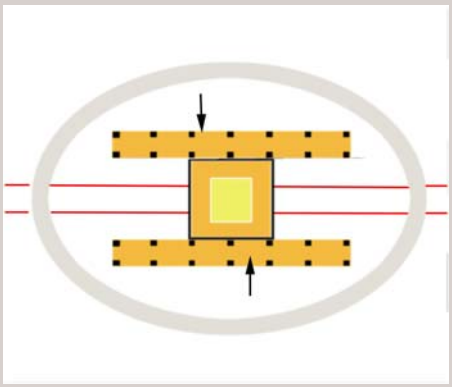
Particolare della struttura circolare, con il suolo misurato dai piccoli vulcani– lucernai



Particolare della pianta

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



G5 Strutture introverse nel paesaggio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Proposta Snozzi
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda relativa al progetto vincitore, quello di Zaha Hadid.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La bianca stazione, dall'asciutta, lineare forma planimetrica ad H, è un manufatto profondamente introverso, chiuso nei confronti del paesaggio circostante. Esso è composto dal contrasto di due elementi principali: un volume sospeso, dalla pianta

quadrata, che definisce un ponte sopra le banchine, assicurando alla stazione il collegamento trasversale, e due lunghi corpi colonnati, che l'affiancano, interpretando la dimensione longitudinale dell'area.
Questi due lunghi corpi porticati sono definiti verso l'esterno da una sorta di muro–scarpata, che ricorda i muri di contenimento, ma anche le parti basamentali di antiche architetture sacre o militari.
Tale "murazione" – che accentua la dimensione introversa della costruzione, già implicita nel principio insediativo proprio dell'articolazione planimetrica prescelta – contiene, su entrambi i lati, gli accesi alla stazione nella forma di veri e propri "varchi" nella struttura compatta. Le strutture porticate costituiscono, per i viaggiatori in entrata o in uscita dalla stazione, una lunga passeggiata. La bianca colonnata, ritmicamente scandita, si apre contemporaneamente sul paesaggio e sulle banchine, accentuando la dimensione di sospensione tra la dimensione ferroviaria del viaggio e quella statica della sosta, e, più in generale, quella, sicuramente evocata dalla compatezza e nitore del grande segno architettonico nella campagna afragolese, del contrasto tra <<natura ed artificio>> (dalla relazione di progetto, in AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004).
Il volume prismatico è organizzato in due livelli di cui il superiore in aggetto rispetto ad uno spazio simmetricamente inquadrato a doppia altezza, baricentro compositivo di tutto il progetto (atrio, hall principale di tutto il fabbricato viaggiatori). Attorno all'atrio prendono forma gli uffici e i servizi ferroviari, mentre, sul livello superiore, si trovano gli spazi del ristoro, del commercio e i servizi bancari e postali.

I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Interno/ Esterno

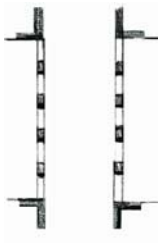
La contrapposizione tra interno ed esterno è totale. L'edificio, occupando l'area con il nitore estremo delle sue bianche volumetrie, attraverso la ripida scarpata sembra quasi difendersi dal territorio circostante. Anche i due corpi colonnati, unico elemento di apertura visiva per chi si trovi all'interno dell'edificio, costituiscono, se non una barriera, quantomeno un filtro verso la piana afragolese. L'interno della stazione si definisce essenzialmente nel corpo a ponte sospeso, in una hall concepita in modo tradizionale, come baricentro compositivo, fulcro essenziale di comunicazione e connessione.

Principi compositivi

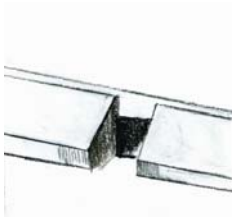
La composizione avviene attraverso la scelta di un principio insediativo di forte compatezza e presenza planimetrica che opera la commistione di diversi tipi in un organismo unitario, sinteticamente definito.

Riferimento tipologico/Modello

Il ponte



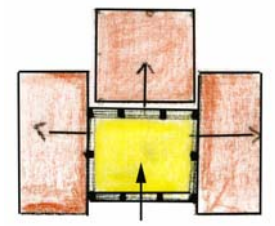
La muratura



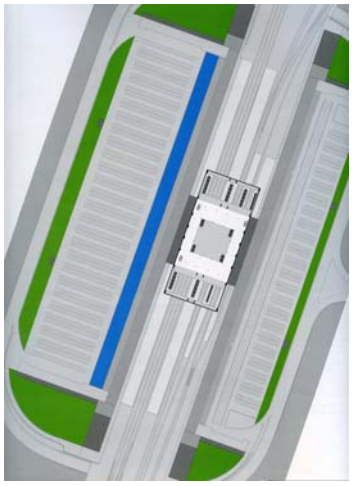
Il porticato



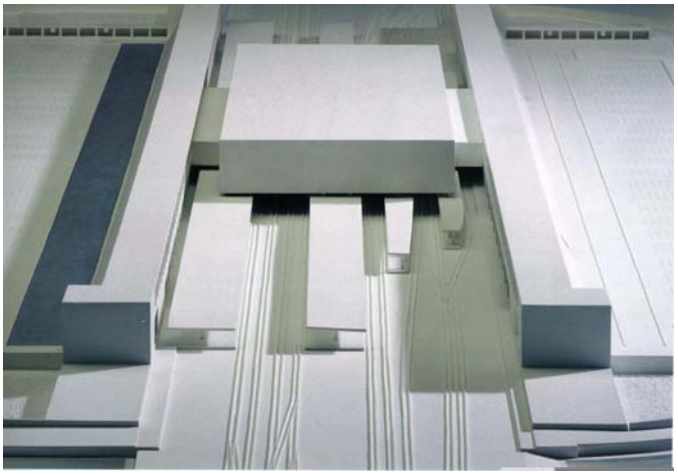
Lo spazio centrale della hall



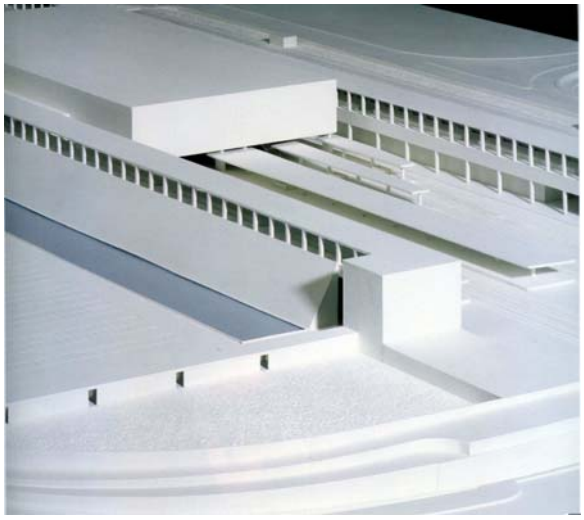
Immagini



Planimetria



Veduta del plastico



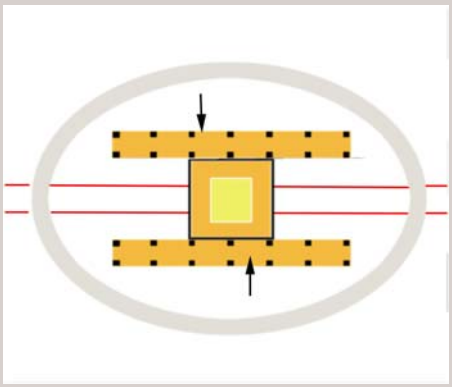
1 due corpi colonnati, la mutazione, il ponte, volume sospeso



Lo spazio tradizionale della hall

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004



G5 Strutture introverse nel paesaggio

Nome della stazione	Napoli Porta
Luogo e ubicazione (localizzazione)	Afragola, Napoli
Data del progetto e/o della realizzazione o dell'attesa fine dei lavori	2003 (Concorso)
Progettisti	Proposta Ferlenga
Esito di un concorso o meno	Si
Categoria dell'intervento:	Intervento di nuova creazione nel territorio

Il livello e le diverse scale di progetto

Si veda la scheda relativa al progetto vincitore, quello di Zaha Hadid.

Presenza di altri sistemi di trasporto ed elementi di connessione con la politica locale dei trasporti

Stradale, autobus e pullman turistici, linea regionale, circumvesuviana, accessi e parcheggi per auto private (park&ride e kiss&ride), taxi, autonoleggio.

Presenza di funzioni altre rispetto a quelle ferroviarie

Attività commerciali e per il ristoro (1.550 mq.), strutture ricettive, direzionali e per la cultura (1.000 mq.).

Descrizione schematica della stazione, caratteristiche del progetto

La stazione di Ferlenga è un organismo edilizio definito da un'unica copertura ad andamento parabolico, che interpreta la forte dimensione longitudinale dell'area. La

copertura definisce uno spazio permeabile su entrambi i due lati (orientale ed occidentale). La stazione, che si sviluppa su una piastra a cavallo delle banchine, è, infatti, strutturata come un ponte che garantisce una totale osmosi tra le due sponde. I nuclei funzionali della stazione sono ospitati in volumi indipendenti articolati liberamente rispetto alla struttura portante dell'edificio in modo da non interrompere la libera circolazione dei flussi. La struttura, elemento di forte caratterizzazione della stazione, si presenta come una successione di archi in cemento armato che evocano la memoria "costruttiva" delle antiche costruzioni e infrastrutturazioni locali romane, ma anche, per la ridondanza figurativa – certamente non propria di quel patrimonio formale (improntato all'inverso sull'asciuttezza del "dettato" costruttivo)– di certe fantasie piranesiane. L'andamento parabolico della copertura, provocato dalle dilatazione delle campate collocate all'estremità opposte della struttura, si riannette figurativamente alle inclinazioni delle scarpate poste su entrambi i lati, sotto le quali si trovano i parcheggi (pensati, dunque, come ipogei).
La configurazione degli esterni della stazione e l'andamento della copertura esprimono il tentativo di un inserimento morbido, "mediato" dal disegno del suolo, della stazione nel contesto. La dimensione imponente del manufatto cerca di misurarsi, invece, con la scala territoriale dell'intervento.

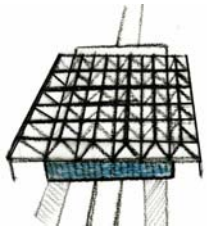
I modi della composizione e trasformazione tipologica, i riferimenti alle tipologie ferroviarie consolidate o ad altre tipologie recepite.

Principi compositivi

Un principio di composizione unitario e sintetico domina la costruzione del progetto che compone "materiali" propri dell'architettura ferroviaria e di quella della città.

Riferimento tipologico/Modello

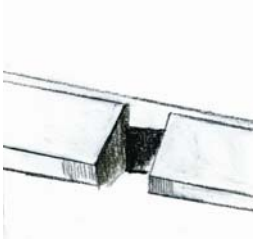
Ponte



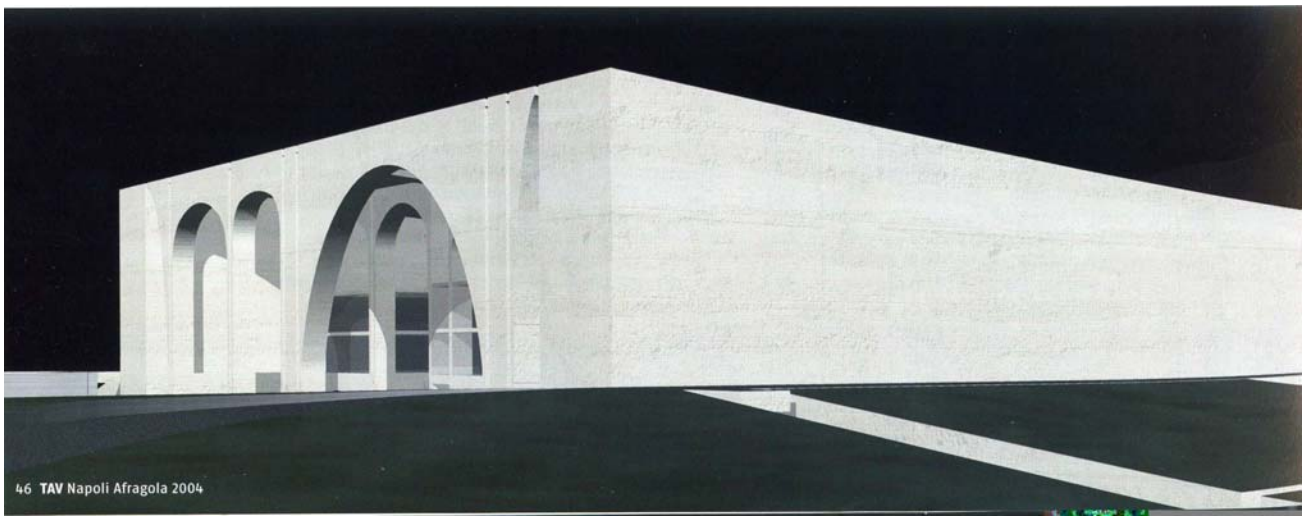
Copertura come elemento di definizione del progetto

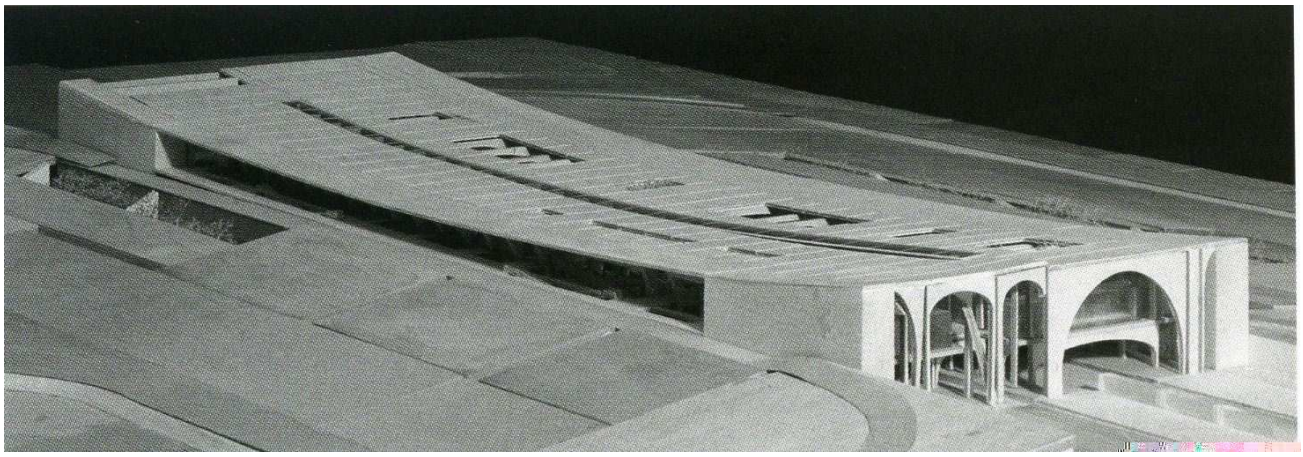


La scarpata, il muro di contenimento



Immagini





Vedute del plastico

Bibliografia

AA.VV., *Concorso internazionale di progettazione per la nuova stazione Alta Velocità Napoli Afragola*, a cura di S. Casciani, Milano, Editoriale Domus, 2004