

TRASPORTI

& cultura

38

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



STAZIONI E CITTÀ

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2014
anno XIV, numero 38

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico

Giuseppe Goisis
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università
Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure
d'Architecture, Strasbourg

Marco Pasetto
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,
Università di Padova

Franco Purini
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università
IUAV, Venezia

Maria Cristina Treu
Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2014 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2014

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 STAZIONI E CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 FRA LE RETI E LA CITTÀ: LO SPAZIO DELLE NUOVE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ**
di Zeila Tesoriere
- 13 STAZIONI DELL'ALTA VELOCITÀ IN GIAPPONE. TIPOLOGIA ARCHITETTONICA E URBANA DI UN MODELLO PRAGMATICO**
di Corinne Tiry-Ono
- 21 L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN CINA. POLITICHE, STRATEGIE E TERRITORI**
di Marc Guigon
- 29 LA STAZIONE DI STRASBURGO, TRA PASSATO E FUTURO**
di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud
- 35 LYON PART DIEU, HUB METROPOLITANO CONTEMPORANEO**
di François Decoster, Djamel Klouche e Caroline Poulin
- 43 L'INFRASTRUTTURA SCOMPARSA. IL NUOVO SUOLO DELLA STAZIONE SAGRERA ALTA VELOCITÀ A BARCELONA**
di Zeila Tesoriere
- 51 LA STAZIONE INTERMODALE ZARAGOZA-DELICIAS, INTERFACCIA DEL PROGETTO URBANO**
di Renzo Lecardane
- 59 LA CITTÀ DOPO IL PROGRESSO: LA STAZIONE DI STOCCARDA E L'AEROPORTO DI BERLINO**
di Florian Hertweck
- 65 IL CARATTERE MULTIDIMENSIONALE DELLA STAZIONE AD ALTA VELOCITÀ. IL CASO DI ROTTERDAM CENTRAAL**
di Manuela Triggianese

73 AMSTERDAM: STATIONSEILAND, NUOVA PORTA PER LA CITTÀ
di Oriana Giovinazzi

81 IL PALAZZO RITROVATO: IL PROGETTO DI RINNOVO DELLA STAZIONE DI ANTWERPEN CENTRAAL

di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud

87 STAZIONI FERROVIARIE DI LONDRA: INTERVENTI IMMOBILIARI PER LA RIGENERAZIONE URBANA

di Judith Ryser

cultura

95 CONVEGNO SULL'ALTA VELOCITÀ A PADOVA

di Viviana Martini e Luigi Siviero

99 PAESAGGIO E PSICHE, SECONDO INCONTRO DI STUDIO

di Laura Facchinelli

105 LA STAZIONE FERROVIARIA E MARITTIMA DI ANGIOLO MAZZONI A MESSINA

di Vincenzo Melluso e Giuseppina Farina

111 VENEZIA SANTA LUCIA: LA SCUOLA FIORENTINA AL CONCORSO DEL 1934

di Riccardo Renzi

117 STAZIONE-CITTÀ, UNA RELAZIONE FRA STORIA, ARCHITETTURA, SOCIOLOGIA
di Giandomenico Amendola

123 DEGRADO DEI PAESAGGI ITALIANI E COGNIZIONE DEL DOLORE

di Francesco Vallerani



Fra le reti e la città: lo spazio delle nuove stazioni per l'Alta Velocità

di Zeila Tesoriere

Numerose esperienze negli ultimi trent'anni hanno affermato in Europa occidentale il ruolo dei grandi progetti di infrastruttura ferroviaria come vettori di trasformazione. Una copiosa letteratura riguarda il rapporto fra questi mega-investimenti, le strategie di pianificazione economica, urbana, di politiche territoriali in cui dovrebbero essere iscritti e gli effetti da essi attesi.

La maggioranza di tali studi inquadra il fenomeno in prospettive nazionali, in chiave ingegneristico-urbanistica, sviluppando analisi, interpretazioni dei modelli e conclusioni orientate alla grande scala del territorio o al macro livello della regione-paese, con particolare riguardo alle figure di governance¹. Meno presente è, nella produzione scientifica, un indirizzo di ricerca che indaghi la realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria nei suoi rapporti architettonici con l'impianto stesso dell'edificio-stazione e nella sua inserzione nei tessuti urbani².

Fra i molti nuovi caratteri che marciano questi progetti, alcuni rinviano a un mutamento di paradigma principale e ne interessano trasversalmente diversi tipi. L'inizio del XXI secolo, in Occidente, iscrive una profonda revisione delle modalità di definizione formale del progetto di infrastruttura nel grande scenario della crescita qualitativa, delle *shrinking cities*, delle necessità ecologiste. Le tecnologie dei trasporti si modificano; alcune funzioni urbane si interrompono, cessano, si trasformano. L'infrastruttura, che sino alla fine del secolo scorso era stata sempre pensata come elemento tecnico di scala superiore, progettata secondo cri-

1 Per un inquadramento iniziale di queste ricerche, si faccia riferimento almeno a: Offner, Jean-Marc, "Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique", in: *Espace géographique*, 1993, Volume 22, n. 22-3, pp. 233-242; saggio che ha definito un approccio e posto ipotesi sviluppate da un seguito di ricerche molto nutrito. In Italia sono in elaborazione prospettive di ricerca sul rapporto fra l'assetto del territorio e la realizzazione delle reti Alta velocità/Alta capacità nell'ambito del GIS "Quali velocità quali città". Rinvio il lettore interessato al rapporto fra mega-progetti ferroviari, sostenibilità, uso e valori del suolo in USA e Asia, alle ricerche coordinate da Robert Cervero presso l'Institute of Urban and Regional Development (IURD) e l'University of California Transportation Center (UCTC), da lui diretti.

2 Si segnalano in tal senso le ricerche dirette da Karen Bowie presso l'IPRAUS, ENSAP-Belleville, da un punto di vista storico e tipomorfologico. È di riferimento *Les mégastuctures du transport: Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, opera di Corinne Tiry-Ono edita dal CERTU nel 2008, che per prima affronta comparativamente una grande quantità di casi nel mondo al fine di comprendere i nuovi ruoli urbani e i nuovi assetti architettonici di questi impianti. Riguardo a casi di studio italiani, la ricerca di chi scrive approfondisce la stessa prospettiva nelle attività svolte presso il LIAT ENSAP Malaquais i cui risultati sono stati pubblicati, fra l'altro, su *Spaces and Flows, An International Journal of Urban and ExtraUrban Studies*, CG Publisher LLC, 2012, volume 3, issue 1.

Between networks and cities: space in the new High-Speed train stations

by Zeila Tesoriere

Over the past thirty years, mega-investment rail projects in Western Europe have become powerful transformation vectors. An extensive literature addresses the issue with an urban engineering-oriented approach, concerned primarily with the large scale and focusing on governance and urban planning. This monograph section of "Trasporti & Cultura" examines the relationship of new high-speed railroad stations to their cities. The objective is to investigate the depth and meaning of the transformations being wrought by the new stations, in a comparative international scenario. Articles on Japan and China are followed by European case studies. The academic premise that looked to railway stations and tracks as a tool to regenerate blighted urban and industrial areas is clearly reasserted. Links can be established between urban transformation, new rail technology and the siting of the stations. Reframed by the new challenges of sustainable actions, energy transition, shrinking economies, the architectural design of contemporary high-speed railroad stations has undergone significant transformation, that cannot be totally ascribed to the innovations of high speed transportation. Today, following the projects of the 1960s-80s that sought to restore the continuity of the urban fabric linking the project to public space design, projects for stations are no longer interested in evoking boulevards, ramblas or parvis. A new third generation of projects unifies zones that have been divided for centuries with new linear urban parks covering kilometres of tracks, eschewing canonical figures such as streets and squares, and drastically simplifying the architecture of the railroad station, moving it underground.

Nella pagina a fianco, in alto: *Bari Centrale*, concorso internazionale di idee per le aree ferroviarie, individuazione dell'ambito di intervento, documento di concorso. Al centro e in basso: Massimiliano e Doriana Fuksas Design, *Bari Centrale*, render e planimetria di concorso, 2013.

teri di opportunità economica, efficacia di settore e serialità di schema, è oggi ripensata, ri-generata, ri-ciclata.

Nuovi caratteri dell'infrastruttura ferroviaria

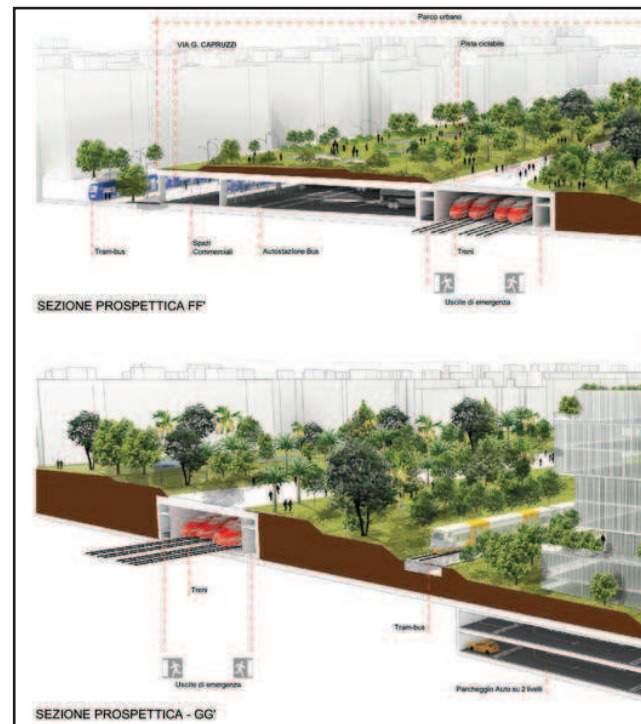
In questo quadro, i grandi progetti ferroviari si vedono attribuito il nuovo compito di rigenerare grandi estensioni urbane, mentre l'evoluzione delle tecniche costruttive e delle modalità di spostamento impone l'aggiornamento dei loro impianti. Le nuove stazioni ferroviarie si pongono come elementi significativi per interrogare la profondità, la natura e il significato delle trasformazioni in corso, che si giustificano solo parzialmente con l'evoluzione delle tecniche del trasporto legate all'Alta Velocità. Esse hanno piuttosto a che fare con una nuova idea di infrastruttura, progettata per avere pari efficacia nell'agire come supporto tecnico del suo uso principale e come connettore urbano, supporto per una molteplicità di pratiche e temporalità che non hanno rapporto diretto con la funzione infrastrutturale originaria.

La prospettiva proposta da questo numero di *Trasporti & Cultura* ha l'obiettivo di far emergere elementi ricorrenti, caratteri di impianto distintivi, dispositivi mediatori specifici nel rapporto che tali nuove stazioni costruiscono con i loro sistemi urbani prossimi. L'approccio comparativo permetterà di rilevare la multiscalarità delle aspettative di rigenerazione legate alle nuove stazioni, da situare nella concorrenza internazionale delle città intese come attrattori di investimenti, e allo stesso tempo devono risolvere le lacerazioni create dall'infrastruttura ferroviaria Otto-Novecentesca, attribuendo alla cucitura dei tessuti urbani e al progetto dello spazio pubblico un nuovo ruolo federatore. Ci si propone di discutere potenzialità e limiti dei progetti di questi grandi edifici, che in una nuova visione degli spazi della città, multimodale e multi temporale, articolano la loro composizione fra le nuove esigenze della sostenibilità e le pressioni delle più avanzate tecnologie dei trasporti.

In Europa occidentale, la trasformazione del progetto della stazione da declinazione tecnico-manualistica indifferente al contesto a intervento consapevolmente situato e risolutore di fratture pregresse, avviene nel tempo attraverso almeno due fasi precedenti a quella odierna. Entrambe sono iscritte nello scenario di affermazione del progetto urbano inteso come nuovo strumento critico per sperimentare alla scala della città un'architettura di relazioni nella densità del costruito. Gli interventi praticati fra gli anni Sessanta e Ottanta hanno proposto la costruzione di nuovo tessuto, veri e propri quartieri delle stazioni, nel tentativo di ripristinare la continuità e rilanciare il mercato dei suoli³.

I venti anni successivi hanno mostrato un nuovo interesse per figure tipiche dello spazio pubblico, la strada e la piazza, attraverso le quali la citazione sempiterna del boulevard, della rambla o del *parvis* avrebbe finalmente costruito intorno ai luoghi dell'infrastruttura quello spazio urbano novecen-

3 Si pensi a Londra, con i progetti per la London Bridge Station e la Victoria Station, o al montaggio dello stesso approccio sull'idea di *dalle*, suolo rialzato artificiale, per il quartiere Montparnasse Bienvenue a Parigi.

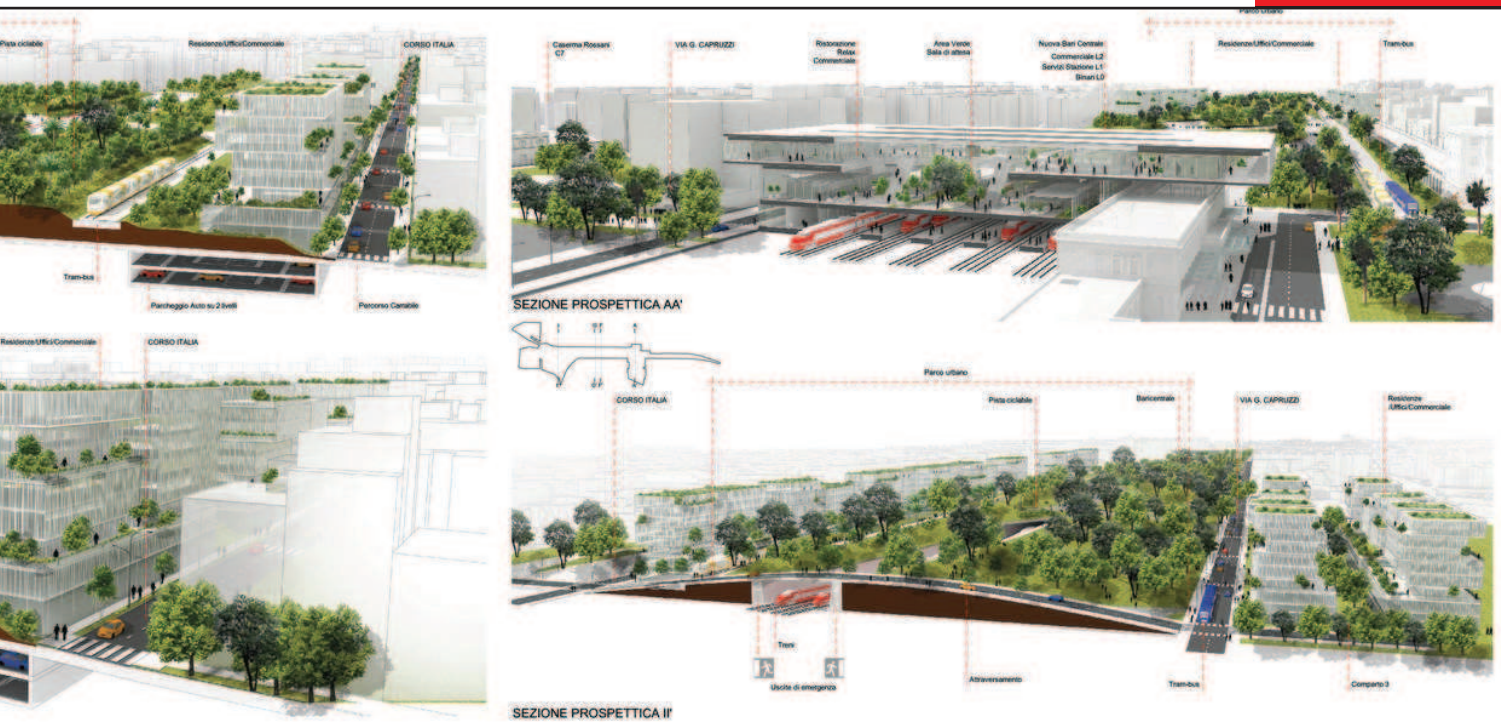


tesco da cui l'assetto originario li aveva a priori esclusi⁴.

Le due fasi mostrano l'avvio di una progressiva identificazione dello spazio dell'infrastruttura con lo spazio pubblico che comporta l'abbandono della concezione binaria dell'impianto fissata fra Otto e Novecento, in cui la porzione urbana della rete è sempre indifferente al contesto, su cui agisce come barriera o cesura, mentre l'edificio stazione è invece l'interfaccia fra la rete e la città e si incarica di tradurre simbolicamente il ruolo, avendo come culmine il prospetto principale.

Più recentemente, si legge un'ulteriore evoluzione della soluzione formale che il progetto fornisce all'imperativo di ricucitura dei brani di città separati dai fasci di binari. L'interesse tributato cinquant'anni orsono a forme urbane tipomorfologicamente orientate, poi trasferito a varie incarnazioni di piazza e strada, è oggi risolutamente orientato al suolo. Interrare binari e stazioni consente di liberare in superficie vaste estensioni di grande interesse economico, che raramente sono occupate da nuova edificazione, e vengono molto più spesso trasformate in grandi parchi lineari urbani. In relazione a ciò, l'ipotesi è che si possa oggi individuare una terza generazione di progetti, marcati in primo luogo dalla drastica semplificazione delle volumetrie tradizionali della stazione del Novecento. Ciò è dovuto alle nuove tecniche di trasporto, che spesso inducono l'interramento del fabbricato per l'arrivo dei treni sottoterra e che non necessitano di edifici di supporto. La fusione di tutti gli spazi ancora utili della stazione tradizionale (pensilina - galleria sui binari, fabbricato viaggiatori, sala d'attesa, ristorazione, commercio) in un unico volume, supera definitivamente la dicotomia fra la natura ingegneristico-tecnica e quella architettonico-monumentale che ha articolato per più di un secolo il progetto della stazione eu-

4 Si fa qui riferimento per esempio al piano strategico elaborato da Vittorio Gregotti per Torino, che definisce i criteri generali di impianto della nuova stazione Torino Porta Susa. In tal senso cfr. Tesoriere, Zeila, 2012, sub nota 2.



ropea⁵. Al tempo stesso, le nuove condizioni della multimodalità trasferiscono agli spazi coinvolti il compito di articolare anche il nuovo fattore della multitemporalità.

La stazione e il suo doppio

In questo orizzonte, gli articoli che seguono introducono la dimensione architettonica – a volte latente, residua – di queste infrastrutture, in un quadro composito e articolato in primo luogo dall’ovvia condizione per cui ciascuna infrastruttura ha ruolo, peso politico e capacità di connessione legati al luogo in cui sorge, e alle condizioni complessive della società che la produce. Sul tema, inevitabile, del potenziale rappresentativo di queste infrastrutture insistono tutti i contributi, anche solo implicitamente.

I casi evocati da Florian Hertweck per *Stuttgart 21* e Manuela Triggianese per Rotterdam, per esempio, pongono la questione di un’architettura e un’infrastruttura svisate nelle loro reciproche connessioni per assecondare logiche che agiscono sulla città alla scala territoriale, lanciando interventi giganteschi per riposizionare l’attrattività del polo servito in una rete di città in concorrenza. Per la stessa ragione, però questi stessi progetti vengono rivisti, ridotti, contestati o addirittura accantonati. La frequente opposizione delle popolazioni coinvolte ai progetti dell’Alta Velocità previsti nei loro territori è un modo attraverso cui gli abitanti esprimono oggi il bisogno di un nuovo progresso, radicalmente diverso da quello ormai generico di cui l’infrastruttura è tradizionalmente portatrice. Nonostante le proiezioni e i transfer simbolici di cui gli interventi sono oggetto, non sempre queste operazioni riescono a conciliare ecologismo e trasformazioni territoriali. In Italia, i progetti per Firenze Belfiore o

per Napoli Afragola⁶, che sembrano ormai accantonati, si confrontano con la condizione di Roma Tiburtina, realizzata, ma sottoutilizzata⁷. Le proteste No-TAV della val di Susa contro l’apertura del tunnel esplorativo per la linea merci Torino-Lione si contrappongono alle rivendicazioni opposte perché si completi invece la linea fra Napoli e Bari, catalizzatore di nuovi processi economici e territoriali promesso da un decennio e mai realizzato.

Perse nella rete, le stazioni sono spesso un anello troppo debole rispetto agli altri della lunga catena che implica la loro costruzione. Eppure, il piano architettonico degli interventi mostra l’autonomia dei loro spazi e la grande capacità ordinatrice rispetto alle questioni urbane poste da una scala di prossimità. È una delle dimensioni sviluppate da l’AUC nel progetto di Lyon Part Dieu, che gli autori definiscono hub metropolitano contemporaneo: un progetto che attraverso gli spazi riformula pratiche con cui costruire nuove condizioni di vita e identità nelle città. Il progetto trasforma la stazione in un incubatore di situazioni urbane: il tempo dello spostamento al suo interno viene connotato dagli spazi in cui si svolge, supportando attività che lo rendono significativo quanto il tempo del viaggio da una città all’altra. Abitare la stazione permette di viaggiare dentro la città in una fusione spazio-temporale che lega il preesistente al nuovo – ancora una volta – attraverso il progetto di suolo. Varrebbe la pena di valutare l’opportunità di costruire questi luoghi della continuità urbana, pivot di nuove relazioni, indipendentemente dalla linea AV cui sono connesse. Portando questa prospettiva ad un limite paradossale, nel caso italiano accennato in precedenza si potrebbe sperimentare

1 - Massimiliano e Dorian Fuksas Design , *Bari centrale*, sezioni trasversali prospettiche, 2013

6 Esito della prima stagione di concorsi lanciati da RFI nel 2001, Firenze Belfiore è stata progettata da Norman Foster & Partners; Napoli Afragola da Zaha Hadid & Partners.

7 Il progetto per la nuova stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina è di Paolo Desideri con ABDR, alla realizzazione e inizio del servizio del nuovo polo, servito dalle linee Italo e Frecciarossa, non è seguita l’indispensabile attribuzione degli spazi commerciali e di servizio della stazione, che restano in gran parte chiusi, mentre altri problemi si registrano nella continuità dei percorsi interni destinati allo scambio intermodale.

5 Rinvio in tal senso a: Tesoriere, Zeila, “L’architettura del viaggio: le stazioni per l’alta velocità di Torino, Firenze e Roma”, in *Agathòn* 2012/2, p. 43-50.

l'ipotesi estrema di costruire il progetto di Fuksas per la nuova stazione di Bari Centrale⁸ anche se non esiste ancora la rete dell'Alta Velocità, realizzando intanto il nuovo parco e la congerie di spazi pubblici che la città reclama, ridimensionando la multimodalità alle scale di prossimità, comunali e regionali possibili.

La nuova tecnologia dell'AV trasforma notevolmente l'assetto che la stazione ferroviaria eredita dall'intensa sperimentazione dei due secoli passati. L'esigenza della multimodalità; il ruolo competitivo attribuito a tali nuove architetture; l'ibridazione, al loro interno, di sistemi formali e dispositivi funzionali di ampiezza e complessità inedita, sono alcuni fra i fattori più rilevanti. Due sono le modalità di approccio possibili: costruire un nuovo nodo o trasformare una stazione preesistente. Posto che il potenziamento funzionale della stazione per l'Alta Velocità avviene sempre più spesso costruendo la stazione nel sottosuolo, ciò implica l'invisibilità parziale o completa del nuovo edificio e pone la questione dei contenuti rappresentati dall'infrastruttura e dei dispositivi del progetto che svolgeranno questo ruolo. In termini più ampi, si tratta di affrontare le questioni del rapporto identitario fra la stazione e i suoi luoghi urbani. In questa cornice si deve includere anche il contributo che le stazioni del secolo scorso hanno fornito alla costruzione del paesaggio urbano, e che oggi è discusso dalle esigenze interne dei progetti di riqualificazione e trasformazione di queste antiche infrastrutture.

Nell'approccio di Cristiana Mazzoni e Ali Mafoud questa prospettiva viene sviluppata rispetto alla trasformazione della stazione di Strasburgo e di Anversa. Gli autori costruiscono un argomento diacronico, che inquadra dapprima le due stazioni novecentesche nei discorsi e nelle teorie sul rapporto fra progresso della città e infrastruttura del secolo scorso. Attraverso relazioni come questa prende corpo una città - meccanismo, organismo funzionante al ritmo di nuove grandi macchine, in cui il tempo è scandito dalla produzione nelle fabbriche, dagli sbuffi delle ciminiere, dal clangore dei vagoni che scorrono sulle rotaie. Insieme alla nozione positivista di efficacia tecnica, quelle ideologie esprimono il viaggio come ideale e percorso di scoperta, che declina il rapporto fra uomo e mondo secondo le ultime intonazioni del bello e del sublime. L'evocazione di Goethe per Strasburgo e di Sebald per Anversa mettono a fuoco il ruolo simbolico dello spostamento, della scoperta che il viaggio in treno esprimeva attraverso i suoi edifici di riferimento, e che invece oggi è un'esperienza assodata, di suggestione e peso ridottissimo. Nel caso di Anversa, l'ekfrasis d'apertura ricrea lo spazio della stazione novecentesca attraverso la sua definitiva acquisizione nell'immaginario dell'epoca, fissata dalla letteratura. Il piano tecnico del progetto è legato a quello di una visione - umanistica, filosofica e politica - sul futuro delle città che è molto mutato. Si tratta, oggi, di inquadrare

le questioni in relazione agli spazi di città dove si concentra più della metà della popolazione del pianeta, e in cui aumenta la domanda di luoghi progettati per lo svolgimento di pratiche in cui si confondono i connotati della cultura, dell'entertainment, dello shopping. In tal senso, il legame ricorrente fra Stazioni dell'Alta Velocità e Grandi Eventi sposta il contributo delle infrastrutture a un Novecento di poco successivo, quando le Grandi Esposizioni, i Giochi Olimpici, le Fiere Internazionali sperimentano nella città la dimensione spettacolare del tempo libero per grandi numeri legata al turismo, feste, avvenimenti, e conformano lo spazio pubblico introducendovi per la prima volta il suo rapporto con il consumo di massa.

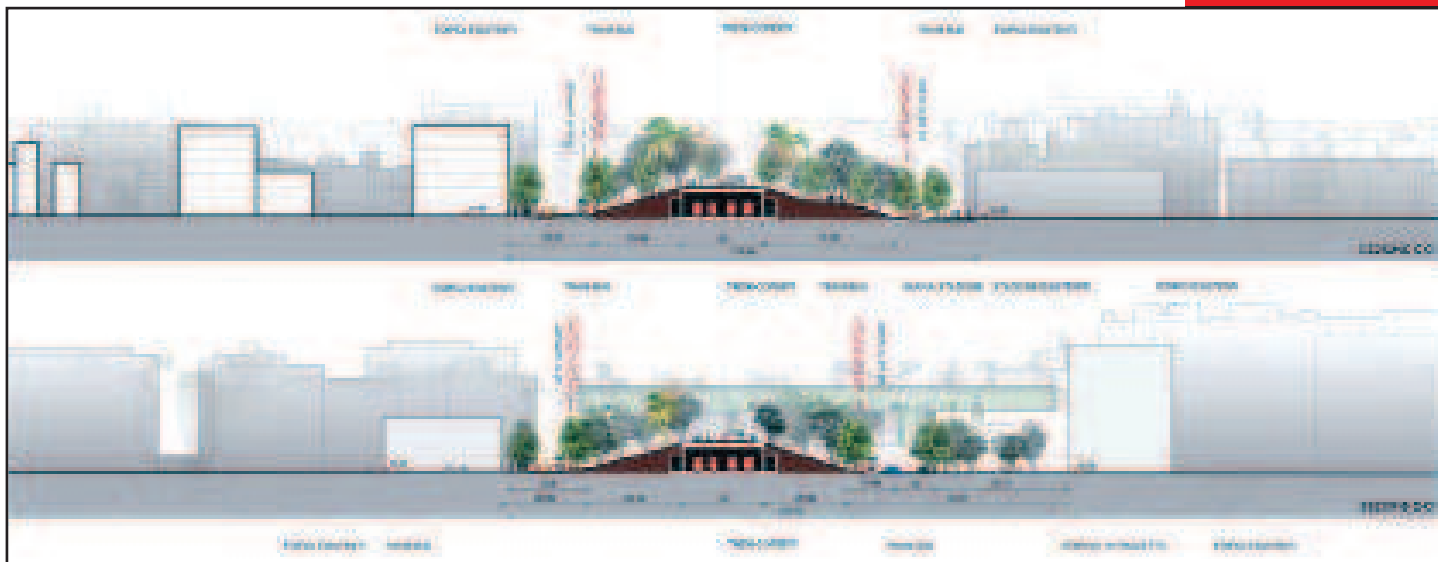
Se la convergenza di infrastrutture e grandi eventi come pretesti strategici per le trasformazioni urbane è solo accennata da Corinne Tiry - Ono che a proposito del Giappone ci ricorda che la prima linea *shinkansen* fu costruita nel 1964 in occasione dei Giochi Olimpici di Tokyo - l'argomento è invece centrale per Renzo Lecardane in rapporto alla stazione di Saragozza-Delicias. A Saragozza, la giunzione dell'Expo 2008 all'arrivo dell'Alta Velocità si accompagna alla volontà di rigenerazione di aree dismesse e a un sito naturalistico per cui si è resa strategica la localizzazione della stazione. In questo caso, la stazione di Carlos Ferrater e il ponte di Zaha Hadid, che conduce dalla stazione al Recinto dell'Expo, si pongono come garanti di una nuova apertura dell'intera città a un'ansa dell'Ebro cui aveva da sempre voltato il dorso.

La riformulazione contemporanea del contributo dato dalla stazione alla costruzione del suo paesaggio urbano evolve quindi ampliandone l'accezione, e includendovi oggi elementi naturali che per origine e dimensione rimandano più alla geografia che alla città. In proposito, il rapporto identitario che il paesaggio d'acqua costruisce fra la stazione e la sua città torna, con connotati diversi, nel caso di Amsterdam Centraal. Oriana Giovinazzi valuta le scelte di progetto della nuova stazione in rapporto alla natura linguistica - stilistica, potremmo dire - di quella antica, e sottolinea l'intenzione di rafforzare le valenze dell'infrastruttura originaria come fattore del suo progetto di rigenerazione e ampliamento. Come anche ad Anversa e Strasburgo, il nuovo intervento ammoderna le funzionalità senza stravolgere l'impianto preesistente, ma accentuando i caratteri storici della stazione novecentesca. La separazione fra edificio stazione e copertura delle banchine viene asseverata dalla costruzione di un hub multimodale coperto da volte in acciaio e vetro dietro l'edificio storico, mentre i valori della vecchia stazione sono attualizzati inserendo il legame con il lago nel nuovo scenario del rapporto che l'infrastruttura ferroviaria si sente ormai in debito di cercare con la sostenibilità attraverso l'inclusione di elementi naturalistici nel progetto.

Chiude questa lunga escursione europea Judith Ryser, rispetto all'assetto di diversi recenti interventi di architettura ferroviaria a Londra. Si ritorna ancora sulla rappresentatività del progetto di infrastruttura, quando, rilevando i limiti dell'iconicità delle archistar, incapaci di garantire le promesse che le città attendono da queste nuove architetture, le conclusioni sottolineano ancora l'esigenza di un'organica e ben integrata progettazione dello spazio pubblico.

Una parentesi che introduce l'Asia come cornice esterna di riferimento è dedicata a Giappone e Cina. Si tratta del continente che ha il quadro più

8 Il primo premio del concorso per la nuova stazione Alta Velocità di Bari Centrale è stato attribuito nel 2013 al progetto di Massimiliano e Dorian Fuksas con Jordi Henrich I Morras, con le seguenti motivazioni: «La giuria ha concentrato maggiormente la sua attenzione sui progetti più fortemente impegnati sui temi della riconnessione tra le parti di città separate dalla ferrovia e della dotazione di verde e spazio pubblico. In questa ottica dopo un approfondito esame dei documenti presentati, la giuria ha deciso di assegnare il premio al progetto Fuksas per la chiarezza, la visione unitaria e la fattibilità della soluzione proposta».



avanzato e completo di infrastrutture ferroviarie per l'Alta Velocità, con cui l'Europa può trovare un confronto ora che le operazioni degli ultimi vent'anni hanno dato maggiore completezza a un sistema prima troppo debole e frammentato. Primo paese a realizzare l'Alta Velocità, il Giappone di cui parla Corinne Tiry-Ono è introdotto dalla peculiarità morfologica del territorio, che impone reti sopraelevate su pilotis. Questa fisionomia dell'infrastruttura ne determina la visibilità continua e un carattere tridimensionale che è il suo contributo principale all'immaginario di quelle città. In uno scenario economico allora in piena crescita, il Giappone appare precursore di molte condizioni che vengono oggi sperimentate dagli edifici europei: la coincidenza di tutti gli spazi della stazione con spazi di transito e movimento, la diffusione e l'atomizzazione del commercio che sovrappone il consumo a ogni altra attività, sono elementi che conformano già negli anni Sessanta le prime stazioni *shinkansen*. Egualmente al riparo dalle crisi economiche e sostanzialmente indifferente alle esigenze ambientali, alla sostenibilità e all'incombenza della transizione energetica è anche la Cina, dove oggi l'Alta Velocità si realizza in un contesto di altissima accelerazione nel ritmo delle trasformazioni territoriali. In proposito, all'inizio del suo testo Marc Guigon rileva che, come i casi europei hanno egualmente mostrato, la riuscita delle operazioni dipende dall'efficacia con cui convergono gli interessi dei diversi attori coinvolti. Le discontinuità del quadro politico, finanziario e sociale si ricompongono nello spazio delle stazioni attraverso scelte che appaiono l'eco di una lunga tradizione di governo repressiva. Il ruolo assunto in Cina dalle pratiche della sorveglianza nella gestione dei flussi di passeggeri condiziona l'aspetto distributivo degli edifici, collocando la biglietteria e gli spazi di servizio ad essa annessi all'esterno della stazione, al cui interno l'articolazione fra sale d'attesa, varchi d'imbarco e spazi di transito è subordinata al monitoraggio, all'identificazione, alla selezione, in cui consistono le varie fasi del controllo. Si tratta di una prospettiva tutt'altro che eccentrica per il mondo occidentale. Se il tema della sicurezza viene affrontato istituendo protocolli di sorveglianza che incidono sugli spazi frammentandoli e recingendoli, ciò entra inevitabilmente in contraddizione con l'aspirazione ad uno spazio continuo, omogeneo e contemporaneamente disponibile a

una molteplicità di pratiche e di temporalità. Alcune riflessioni de l'AUC per Lione e di Lecardane per Saragozza tratteggiano rapidamente il rapporto difficile fra queste nuove esigenze e lo statuto di spazio pubblico e aperto che queste stazioni hanno l'obiettivo di raggiungere. Attraverso il rapporto con le loro città, i casi presentati mostrano alcuni tratti comuni in una cornice in cui ai progetti ferroviari si chiede di tenere insieme la grande dimensione, l'uso collettivo e la scala territoriale necessaria alla competizione globale fra le città, essendo al tempo stesso strumento della soluzione concreta di secolari traumi fisici imposti dalle infrastrutture ottocentesche ai sistemi urbani. Inoltre, in Europa essi sono tenuti a incarnare le aspirazioni – culturali, politiche - alla soddisfazione di quei bisogni del singolo oggi legati alla maggiore vivibilità e sostenibilità ambientali. Esse devono essere integrate al progetto o, al contrario, possono esserne antagoniste, come mostra il rifiuto dell'infrastruttura posto da complessi processi partecipativi o ostativi su scala nazionale. Il costante indebolimento dell'apparato rappresentativo dell'edificio, che trasferisce al progetto del suolo pubblico legato alla stazione i propri caratteri linguistici, figurali e simbolici, ha a che fare con questo slittamento di significati. La stazione otto-novecentesca veniva considerata una nuova porta della città, ed esprimeva valori legati al viaggio, alla scoperta, veicolando un'idea di progresso intesa come efficienza tecnica e certezza produttiva. Inversamente, oggi, è il complesso degli interventi di rigenerazione che comprende la stazione a svolgere un ruolo rappresentativo e simbolico, e più segnatamente lo è il ricorrente progetto di parco lineare con cui si coprono i binari in sede urbana. Indifferentemente rispetto alle dimensioni complessive delle operazioni, il nuovo suolo di queste infrastrutture assume quel ruolo di interfaccia fra rete e città svolto nel secolo scorso dal fronte dell'edificio e ribalta la "porta urbica" che era la facciata della vecchia stazione sul piano orizzontale. Nella profondità dei nuovi livelli interrati di questi edifici matura infine la nuova singolare condizione di un'infrastruttura che progredisce a condizione di scomparire; di essere sé stessa e il suo virtuoso, ecosostenibile contrario.

2 - Massimiliano e Doriana Fuksas Design *Bari Centrale*, sezioni trasversali, 2013

Riproduzione riservata ©