

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 L736S

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 CITTÁ**
di Laura Facchinelli
- 7 FRA LE RETI E LA CITTÁ: LO SPAZIO DELLE NUOVE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÁ**
di Zeila Tesoriere
- 13 STAZIONI DELL'ALTA VELOCITÁ IN GIAPPONE. TIPOLOGIA ARCHITETTONICA E URBANA DI UN MODELLO PRAGMATICO**
di Corinne Tiry-Ono
- 21 L'ALTA VELOCITÁ 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 VELOCITÁ A BARCELONA**
di Zeila Tesoriere
- 51 LA STAZIONE INTERMODALE ZARAGOZA-DELICIAS, INTERFACCIA DEL PROGETTO URBANO**
di Renzo Lecardane
- 59 LA CITTÁ DOPO IL PROGRESSO: LA STAZIONE DI STOCCARDA E L'AEROPORTO DI BERLINO**
di Florian Hertweck
- 65 IL CARATTERE MULTIDIMENSIONALE DELLA STAZIONE AD ALTA VELOCITÁ. IL CASO DI ROTTERDAM CENTRAAL**
di Manuela Triggianese

73 AMSTERDAM: STATIONSEILAND, NUOVA PORTA PER LA CITTÁ
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 VELOCITÁ 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-CITTÁ, UNA RELAZIONE FRA STORIA, ARCHITETTURA, SOCIOLOGIA
di Giandomenico Amendola

123 DEGRADO DEI PAESAGGI ITALIANI E COGNIZIONE DEL DOLORE

di Francesco Vallerani

Stazioni e città

di Laura Facchinelli

Dopo il numero dedicato all'Alta Velocità – tema che stiamo approfondendo, sempre intersecando ingegneria e paesaggio, anche attraverso incontri di studio rivolti al mondo universitario e ai professionisti – rivolgiamo nuovamente l'attenzione alle ferrovie con questo fascicolo monografico che mette in relazione stazione e città. Considerando tecnica e architettura, dunque, ma anche progettazione urbanistica, con la mente rivolta alle varie dimensioni della cultura: soprattutto storia, sociologia, arte.

La stazione è nata, nell'Ottocento, come luogo della tecnica, legato alla circolazione dei treni, dove l'impegno era concentrato nel garantire sicurezza e precisione del servizio. Con lo sviluppo della rete e dei collegamenti, il fabbricato viaggiatori ha ampliato progressivamente la gamma dei servizi, interpretando le esigenze della società in rapido mutamento; nelle grandi città l'architettura si è dilatata, con forme sue proprie, fino a dimensioni monumentali, rappresentando simbolicamente l'importanza del servizio reso dallo Stato alla collettività. Artisti, scrittori, antropologi hanno colto l'atmosfera della stazione, crocevia di interessi, di movimenti frenetici, di emozioni.

Se, alle origini della ferrovia, c'era un controllo diretto degli operatori sull'arrivo e la partenza dei convogli, l'evoluzione degli apparati tecnologici ha consentito di lasciare gli spazi centrali della stazione a disposizione dei viaggiatori. L'atrio e la galleria di testa con le relative adiacenze sono stati reinterpretati - soprattutto negli anni recenti della privatizzazione e della suddivisione societaria delle ferrovie - attribuendo un valore sempre maggiore agli aspetti produttivi in termini economici. Le principali stazioni, ma anche quelle di medie dimensioni, sono state rielaborate con interventi di restyling che enfatizzano la funzione del commercio. Le nuove stazioni dedicate all'Alta Velocità – affidate, per la progettazione, alle maggiori firme dell'architettura internazionale – sono invece concepite come centri commerciali fin dall'origine. In entrambi i casi si studiano percorsi interni zigzaganti fra le vetrine per stimolare l'acquisto di merci, in un vero trionfo del "superfluo". E non soltanto gli spazi fisici, ma anche la comunicazione visiva e sonora del servizio ferroviario (tabelle-orario, avvisi per altoparlante) è sovrastata dai richiami pubblicitari, sempre più invadenti e totalizzanti. Un vero e proprio capovolgimento rispetto alle origini.

Dal nostro punto di vista, l'evoluzione recente delle stazioni pone alcuni interrogativi. La stazione dovrebbe anzitutto garantire un servizio efficiente e comodo per tutte le esigenze. Dovrebbe anche garantire una rapida connessione fra le varie modalità di trasporto: dai servizi urbani a quelli sulle lunghe distanze. Ma quante sono (in Italia, in particolare) le stazioni che svolgono queste funzioni in modo soddisfacente? Ci sono luoghi di sosta per i viaggiatori in attesa? Si accede facilmente a bus o metropolitana? Quanti i collegamenti ferroviari con gli aeroporti?

Un secondo interrogativo riguarda l'architettura, ovvero il progetto degli edifici di stazione e l'allestimento degli spazi interni. La nostra impressione è che alcuni dei nuovi edifici, nati da progetti così ambiziosi, siano però sostanzialmente "indifferenti" al nostro paesaggio urbano e alla nostra cultura, tanto che potrebbero essere collocati in qualsiasi altra parte del mondo. E che nelle stazioni già esistenti, i nuovi spazi interni (quelli realmente "vissuti") siano declinati, per forme e materiali, secondo un "brand aziendale" ripetitivo, che non considera la "personalità" dei luoghi, per di più trascurando, nelle merceologie del commercio, le produzioni locali.

È difficile pensare a un'inversione di tendenza, dato che su questa tipologia di interventi gli enti pubblici non interferiscono, mentre le personalità della cultura e della società sembrano non avvertire il problema. A nostro parere si può temere una perdita in termini di ricchezza espressiva, di molteplicità, impoverendo la specificità stessa dell'edificio ferroviario che, fino agli anni fra le due guerre, aveva segnato pagine importanti dell'architettura italiana.

I contributi pubblicati in questo numero – presentati in apertura dalla curatrice prof.ssa Zeila Tesoriere – affrontano questi e molti altri aspetti delle stazioni, in un panorama internazionale molto ampio. Abbiamo affrontato questo impegnativo lavoro di ricerca nella convinzione che solo col confronto e con l'approfondimento si può progettare un'effettiva crescita di funzioni e di significato.



Convegno sull'Alta Velocità a Padova

di Viviana Martini e Luigi Siviero

L'uscita del n. 37 della nostra rivista, *Alta Velocità, ingegneria e paesaggio* è stata accompagnata da una giornata di studio, con lo stesso titolo, che si è svolta nell'Aula Magna di Ingegneria dell'Università di Padova. I lavori sono stati coordinati dal prof. Marco Pasetto, curatore del numero monografico. Hanno partecipato alcuni autori degli articoli pubblicati, assieme ad altri esperti. L'iniziativa ha avuto il patrocinio di varie istituzioni: Ordine degli Ingegneri della provincia di Padova e Fondazione Ingegneri Padova (con concessione di crediti ai fini della Formazione Professionale Continua), ICEA (Istituto per la Certificazione Etica ed Ambientale), SIV (Società Italiana Infrastrutture Viarie), AIIT (Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti) e CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani). In queste pagine diamo un breve resoconto degli interventi

Marco Pasetto, *Introduzione ai temi del convegno* - Le linee ferroviarie costituiscono l'esempio emblematico della difficoltà nel nostro Paese di attuare un efficace processo di sviluppo infrastrutturale. Solo poche opere di interesse strategico sono infatti sopravvissute al letargo decisionale e vincolistico che caratterizza la nostra burocrazia, e questo ha contribuito ad infliggere un colpo letale alla già precaria situazione economica esistente. Le linee ferroviarie ad Alta Velocità non sono riuscite ad accogliere la domanda di trasporto ferroviario nella nostra Penisola, e non sono state in grado di interfacciarsi con la rete esistente all'estero. Molte linee sono state inoltre realizzate adeguando le tratte preesistenti, con risultati che hanno privilegiato l'aumento della capacità piuttosto che quello della velocità. Vi è anche da ritenere che alcuni interventi sulla rete ferroviaria esistente hanno favorito lo svecchiamento della rete ferroviaria, ferma ai livelli di sviluppo del XX secolo, facilitando spesso le relazioni tra periferia e centro città e diminuendo i tempi di percorrenza sulle lunghe distanze, e ha permesso la riorganizzazione dei punti nodali della rete, originando però spesso impatti negativi importanti sul paesaggio italiano già fortemente frammentato nella sua morfologia e nelle sue caratteristiche naturali.

Giulio Maternini, *L'Alta Velocità nell'area metropolitana lineare padana* - Il territorio della pianura padana che corre lungo la linea ferroviaria Venezia-Milano-Torino e l'autostrada A4 è interessato dal corridoio europeo V che unisce Lisbona e Kiev ed è intersecato dal corridoio dei due mari Genova-Rotterdam e dal corridoio I del Brennero. Tale territorio metropolitano (LiMeS, Linear Metropolitan System) comprende le due regioni metropolitane

Conference in Padua on High-Speed railways

by Viviana Martini and Luigi Siviero

The release of issue n.37 of our magazine, *High-Speed Railways, Engineering and Landscape*, was accompanied by a day-long seminar with the same title, which took place in the Aula Magna of the Engineering Department at the University of Padua. The proceedings were coordinated by Prof. Marco Pasetto, curator of the monograph issue. Several of the authors of the articles in the publication participated, along with other experts. The railways are an emblematic example of how hard it is in Italy to implement an effective process of infrastructure development. Very few works of strategic interest have survived the lethargy in the process of decision-making and the loosening constraints typical of our bureaucracy, and this has had economic repercussions. The High-Speed railways have not been successful in meeting the demand for railway transport across our Peninsula, nor have they been able to interface with the existing networks from other countries. However some of the projects on the existing railway network have been instrumental in upgrading the railway network, which was stuck at a twentieth-century level of development, making connections easier between the suburban and central areas of the city and reducing the time required for long-distance journeys, but often generating an extremely negative impact on the landscape.

Nella pagina a fianco: alcuni relatori del convegno. Da sinistra a destra, dall'alto in basso: Carmelo Abbadessa, Marco Pasetto con Carmelo Majorana, Laura Facchinelli, Enzo Siviero, Luigi Stendaro, Giulio Maternini.

di Torino e Milano, tra le quali è presente un ambiente di cerniera costituito dalla conurbazione "Ivrea-Biella-Cossato" e dalla città di Novara posta all'intersezione tra il corridoio Lisbona-Kiev e quello Genova-Rotterdam. Il LiMeS padano è formato da una fascia di territorio lunga 500 km e stretta tra i 10 e i 70 km in cui risiedono circa 13 milioni di abitanti ed è la più grande area metropolitana lineare d'Europa. Pertanto la realizzazione di infrastrutture di trasporto nei LiMeS deve essere progettata con criteri diversi rispetto a quelli utilizzati per collegare poli metropolitani distanti e isolati tra loro. La nuova linea ferroviaria AV Torino-Milano-Venezia-Trieste, dovrebbe essere collegata con le linee cinematiche minori, alcune perpendicolari che servono le valli alpine altre che collegano centri minori poco distanti o compresi nel LiMeS. Per esempio, nella tratta Mi-Ve è entrato in esercizio il tronco Mi-Treviglio, è in costruzione quello Treviglio-Brescia ovest e si sta progettando la linea tra Brescia-Verona-Padova. Un problema è la collocazione delle nuove stazioni dell'AV. Sembra che la stazione AV di Brescia sia prevista vicino all'aeroporto di Montichiari, che ha molte potenzialità. Tale stazione non avrebbe però alcun collegamento ferroviario con Brescia e la linea più vicina sarebbe la Brescia-Parma a unico binario e non elettrificata. Ciò vanificherebbe gli effetti positivi dell'AV in questa zona, poiché potrebbe risultare che dalla stazione di Brescia ci sia un maggior tempo di viaggio per raggiungere la città o la sua stazione ferroviaria storica che non per arrivare a Milano Centrale. Se la stazione dell'AV non è facilmente accessibile dalle direttrici di traffico, i benefici dell'AV ricadrebbero solo su coloro che non hanno interazioni con l'area attraversata, cioè che sono in transito. È necessario quindi riqualificare/potenziare le linee secondarie collegate all'AV.

Vincenzo Torrieri, *Napoli, integrazione dell'Alta Velocità con gli altri servizi di trasporto* - Agli inizi del 2000, la Regione Campania ha varato il progetto del sistema Metropolitano regionale (SMR), allo scopo di integrare tutte le iniziative in corso e quindi anche il progetto dell'AV con le reti infrastrutturali e i servizi su gomma.

L'intero progetto prevedeva 170 km di nuove linee e 92 nuove stazioni, ma la realizzazione ha avuto una battuta d'arresto. Oggi il progetto è stato rimodulato, stralciando alcune opere non ritenute prioritarie. L'investimento complessivo ammonta a circa 4.2 miliardi di euro ed è interamente finanziato con l'intesa di programma Stato-Regione 2013. La conclusione del progetto è prevista per il 2015. In tale sistema si inserisce la linea AV. I nodi di integrazione sono rappresentati dalle nuove stazioni Afragola e Vesuvio Est e dalle stazioni esistenti Napoli Centrale e Salerno Centrale.

La stazione di Afragola rappresenta il terminale della linea AV in Campania: la prosecuzione verso le stazioni FS Napoli centrale e Salerno avviene su nuove linee della rete RFI; il collegamento con Napoli prevede una coppia di binari dedicati alla connessione con Afragola; il collegamento con Salerno utilizza la linea AC con velocità max 250 km/h di recente costruzione allo scopo di liberare la linea costiera dal transito di treni a lunga percorrenza diretti verso sud. È in programma il prolungamento della linea verso Battipaglia e la realizzazione della nuova stazione in comune di Striano. Dalla stazione di Afragola - baricentro dell'AV in Campania - partirà anche la linea AC per Bari, ed essa è baricentrica rispetto al sistema viario prin-

cipale della regione, per cui è facilmente accessibile anche su gomma. Ad oggi comunque sono le stazioni FS di Napoli e Salerno centrale a rappresentare lo snodo di integrazione con il sistema dei trasporti locale, e con il SMR. A livello di sistema, si può concludere che l'AV in Campania è fortemente integrata con il trasporto ferroviario locale.

Pasquale Cialdini, *Linee ferroviarie a confronto: la "storica" del Frejus e il nuovo collegamento Torino-Lione* - La nuova linea ferroviaria Torino-Lione è l'anello mancante dell'intersezione tra i due assi ferroviari che uniscono l'Europa da Nord a Sud: da Londra (o da Amsterdam) al sud dell'Italia, passando da Parigi (o Bruxelles), Lione, Milano, Roma, Napoli, e da ovest ad est: da Lisbona o Siviglia a Kiev, passando da Madrid, Barcellona, Marsiglia, Lione, Milano, Venezia, Trieste, Lubiana, Budapest.

Entrambi gli assi necessitano di un collegamento tra Lione e Torino di pari livello a quello dei restanti tratti in termini di capacità velocità e sicurezza. Oggi il collegamento è garantito dalla linea ottocentesca, che oggi non è però più idonea per il traffico internazionale di merci e passeggeri. Nelle zone intorno a Lione, Chambéry e Torino il traffico internazionale deve essere separato da quello metropolitano o regionale per evitare interferenze. Dagli anni '70 del secolo scorso, il traffico delle merci attraverso le Alpi si è progressivamente trasferito dalla ferrovia alla strada, che nel frattempo era stata adeguata con il traforo del Monte Bianco (1965) e del Frejus (1980); negli anni '70, il rapporto strada ferrovia era 50% a 50%, mentre nel nuovo secolo la ferrovia è scesa a poco meno del 15%. È evidente che un inadeguato attraversamento delle Alpi penalizza l'Italia nei collegamenti con gli altri paesi europei in quanto essa, chiusa dalle Alpi e dal mare, non ha alternative ai valichi. La politica dei trasporti promossa dall'Unione Europea ha sempre considerato fondamentale il riequilibrio modale e lo sviluppo e collegamento delle reti transnazionali. Il progetto "Alta Velocità e trasporto combinato Italia-Francia tra Lione, Torino e Trieste" venne inserito tra gli 11 progetti di infrastrutture prioritari nel 1994, ed è stato più volte confermato. L'opera in oggetto e l'intero asse ferroviario tra Lisbona e Kiev del quale fa parte rientra nelle politiche dei trasporti, di crescita e di sviluppo dell'unione europea sancite dal trattato di Maastricht.

Claudio Modena, *Le opere d'arte nell'Alta Velocità* - Molte infrastrutture, in particolare i ponti, sono progressivamente diventate inadeguate nei confronti dei nuovi standard di traffico e del sistema di trasporto su rotaia, dato l'incremento dei valori di carico per asse, i maggiori volumi di traffico, l'incremento delle velocità di progetto ed i conseguenti effetti dinamici correlati. A questi effetti si sommano i processi di degrado naturale dei materiali legati a fenomeni di tipo fisico e chimico, con influenze negative sulla durabilità dell'opera.

Per la verifica dello stato dei ponti ferroviari, si è passati dall'utilizzo della "Istruzione 44C (1994)" che regolava frequenza, modalità e verbalizzazione delle visite di controllo ai ponti, alla definizione dell'algoritmo Domus (2000) per un giudizio sullo stato delle opere d'arte e di un criterio di priorità per gli interventi necessari di ripristino e/o rinforzo, alla riorganizzazione delle procedure di verbalizzazione delle visite alle opere d'arte tramite la metodologia operativa RFI DPR MO IFS A (2012). Degli oltre 16.000 km di linea ferroviaria gestita dalla RFI, circa 500 km sono su ponti in genere.

Escludendo le opere di luce < 5m, 83 km delle linee sono impostate su travate metalliche e circa 288 km su ponti in muratura, in numero superiore a 11.200 (56.340 se si considerano anche ponticelli di luce < 5m). La maggioranza delle opere in muratura ha più di 100 anni, mentre le travate metalliche più vecchie risalgono ai primi del 900 e circa l'80% ha più di 50 anni. In molti casi è già stato superato quindi il periodo di vita attesa in termini di convenienza fra interventi necessari di manutenzione e ricostruzione/sostituzione dell'opera. Emerge quindi la necessità di un adeguamento statico e sismico in relazione alle tematiche legate alla fatica e all'aumento delle vibrazioni indotte dal passaggio dei convogli ferroviari a velocità superiore rispetto a quella per cui erano state progettate.

Carmelo Abbadessa, *Alta Velocità-Alta Capacità, il punto di vista di un esperto* - In Italia, oggi, circola meno del 9% del traffico viaggiatori e merci; un altro 9% circa va per mare e più dell'80% su strada. Quando si parla di AV, occorre considerare che la cosa più importante è la linea: pensiamo che sulla linea Milano-Venezia, ultimata nel 1846, i nostri avi hanno costruito la linea per treni a 36km/h; oggi sulla medesima linea viaggiano i treni a 180 km/h. Su un doppio binario, la presenza di treni sia lenti che veloci non permette di superare i 230 treni al giorno. Se si vuole un'alta capacità di traffico sulle linee principali c'è un solo sistema: passare dal doppio al quadruplo binario per separare i treni lenti da quelli veloci. L'alta capacità è del sistema a quattro binari e non della nuova linea. Sicurezza: la strada ha avuto 3.650 morti e 265.000 feriti nel 2012, mentre la ferrovia meno di 10 morti all'anno. Tenendo conto che le ferrovie trasportano circa il 10% della strada, l'indice di sicurezza è di circa 40 volte a favore delle ferrovie. Politica dei trasporti: per trasferire il solo incremento di traffico nei prossimi 10 anni, si dovrebbe trasportare per ferrovia il quadruplo del traffico attuale e non si toglierebbe ancora nulla dalle strade.

Luigi Stendardo *Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio* - La realizzazione delle linee ferroviarie dell'Alta Velocità in Italia offre lo spunto per alcune considerazioni generali sulle infrastrutture e sul loro rapporto con i paesaggi che attraversano. È bene precisare che "inserimento" delle infrastrutture nel paesaggio è una espressione fuorviante ed imprecisa, che rischia di far apparire l'infrastruttura come un elemento che, una volta deposto, ha bisogno di interventi ulteriori che limitino (mitigazioni) o risarciscano (compensazioni) la mancata e presunta impossibile convivenza con il paesaggio. La nostra posizione è invece inversa: l'infrastruttura deve essere occasione di costruire, o meglio trasformare il paesaggio in cui scorre, portando, già nelle premesse del suo disegno, un beneficio. I casi studio che tendono a questo obiettivo sono noti, e il relatore ne ha elencato alcuni a titolo di esempio: le realizzazioni di Rino Tami per le autostrade svizzere (N2 Como-Chiasso, 1960); le aree di ristoro di Bernard Lassus per le autostrade Francesi (Area di sosta di Crazannes sulla Autostrada 827, Francia, 1993-1999); Il progetto Detour, atlantic tourist road, (Norvegia). Il concetto di infrastruttura come disegno rivelatore dei caratteri del paesaggio è rafforzato dalle esperienze artistiche della Land Art, compiute a partire dagli anni '60: segni a scala territoriale, in questo caso dovremmo dire infrastrutturale, che mettono in luce caratteri topografici del paesaggio altrimenti invisibili.

Al contrario, ad esempio, il tratto di linea ferroviaria ad Alta Velocità compreso tra Modena e Reggio Emilia presenta caratteristiche che lo contrappongono con tutta evidenza al paesaggio, che rimane, appunto, circostante. Scorrendo su un rilevato altissimo, la linea ferroviaria è preservata dalle piene fluviali, con un periodo di ritorno più che prudenziale: il risultato è un muro, che occlude la vista del paesaggio a chi percorre il tratto autostradale adiacente. La distanza tra autostrada e nuova linea ferroviaria è sufficiente a proteggere i binari da eventuali sbandamenti di camion a particolarissime condizioni di carico, velocità e traiettoria: il risultato è una fascia di terreno lunga chilometri incolta, troppo stretta per essere restituita al paesaggio come coltura, troppo larga per ricevere manutenzione. Le opere di Calatrava in corrispondenza del nodo di Reggio Emilia sono grandiosi oggetti di design infrastrutturale, che spiccano nel paesaggio piatto e agricolo, contrapponendosi all'inqualificabile mediocrità architettonica, strutturale e costruttiva di tutti i restanti nuovi sovrappassi del tratto infrastrutturale.

Sembra di poter dire che, laddove la tecnica si impone con muscolare prepotenza nel tentativo di sottrarsi al rischio, intrinseco in ogni convivenza, si sottrae nel contempo anche al paesaggio, che della convivenza fa invece la ragione del suo esistere. Ma il progetto delle infrastrutture deve essere un progetto di paesaggio; ossia che deve avere degli orizzonti molto più ampi, che includano il controllo del rischio (non la messa in sicurezza dell'infrastruttura quanto piuttosto la messa in sicurezza del territorio in cui il paesaggio si radica), la valorizzazione archeologica, ambientale, geografica, antropologica ecc. Una formazione pluridisciplinare fortemente orientata alla immissione nel mondo politico, tecnico, produttivo legato al paesaggio ed alle infrastrutture, dovrebbe trovare uno spazio consono nell'università.

Enzo Siviero, *Alta Velocità in Italia, vilipendio alla "venustas"* - In Italia, la storia delle ferrovie si è sempre intrecciata con l'alta qualità dei ponti e viadotti realizzati in un secolo e mezzo di esercizio. Questo atteggiamento mentale è sempre stato la regola delle ferrovie in tutto il mondo ma, senza ombra di dubbio, ancor più per l'Italia che, con tali presupposti, con una invidiabile tradizione e con l'orgoglio del "ferroviere", avrebbe potuto cogliere l'occasione di "interpretare" in chiave moderna l'Alta Velocità come vera e propria palestra di cultura tecnica intersecata con una forte sensibilità paesaggistica, che certamente non poteva mancare nel Bel Paese. Ma il risultato non ha corrisposto alle aspettative, cosicché la venustas della triade vitruviana è stata il più delle volte disattesa.

A parte le ferite territoriali certamente inevitabili per le forti limitazioni delle geometrie prescritte, molto spazio avrebbe potuto essere riservato alle tematiche di mitigazione e altre opere compensative intrinseche alla sede ferroviaria e alle sue pertinenze più strette. Ma oggi la banalizzazione degli esiti è diventata la regola per tutti.

Non ci resta che confidare nell'azione di Mario Viano, Commissario per l'Alta Velocità per riabilitare l'Italia almeno nella futura tratta Torino-Lione, e sperare che questa occasione valga da esempio per migliorare la concezione progettuale anche della tratta Milano-Verona-Venezia, ancora nel limbo della fattibilità.

Riproduzione riservata ©