

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 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

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.

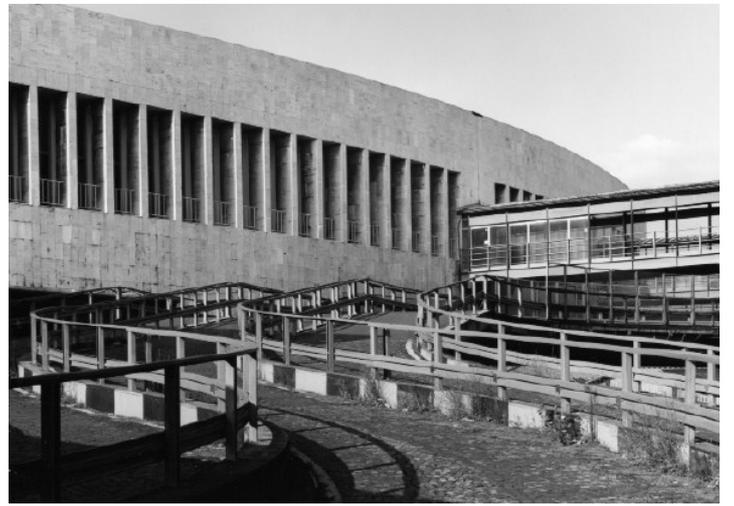
Se, alle origini della ferrovia, c'era un controllo diretto degli operatori sull'arrivo e la partenza dei convogli, l'evoluzione degli apparati tecnologici ha consentito di lasciare gli spazi centrali della stazione a disposizione dei viaggiatori. L'atrio e la galleria di testa con le relative adiacenze 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.



La stazione ferroviaria e marittima di Angiolo Mazzoni a Messina

di Vincenzo Melluso e Giuseppina Farina

Fin dagli ultimi anni dell'Ottocento, l'inserimento delle stazioni ferroviarie all'interno delle città italiane, con il loro carattere tipologico nuovo e fortemente segnato dalle implicazioni tecnologiche, stimola una forte trasformazione e, in molti casi, modifica relazioni e impianti urbani consolidati nel tempo.

Lo sviluppo dei nuovi tracciati ferroviari sul territorio, con la conseguente necessità di cavalcavia, viadotti e gallerie, interferisce con i tessuti urbani esistenti e condiziona gli assetti del territorio nei suoi sviluppi futuri.

L'organismo della stazione conserva un ruolo determinante, attraversando anche il Novecento, fino ai nostri giorni, per questa sua necessità di continua evoluzione in relazione alle nuove conquiste tecnologiche ed alle variate necessità della società in relazione, soprattutto, al rinnovato ruolo che l'edificio della stazione è chiamato a svolgere in rapporto alle differenti necessità e dinamiche della città contemporanea.

L'interesse attuale, infatti, per lo sviluppo e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria muove verso una crescita socio-economica del paese attraverso un progetto che, nel rispetto dell'identità e della cultura dei territori, superi l'idea di stazione come semplice luogo di sosta e smistamento di merci e passeggeri.

La stazione è progettata quindi come nodo urbano aperto, struttura di scambio a scala urbana che ricuce la cesura dei tracciati dei binari.

Un modo differente di concepire la relazione fra linee ferroviarie, città, territorio, che nel panorama italiano è possibile indagare attraverso i recenti concorsi internazionali per le stazioni ad alta velocità di Roma, Firenze, Torino, Napoli, Bologna, Bari e anche nel fare riferimento a opere ferroviarie esistenti che hanno in questo senso prodotto esiti significativi.

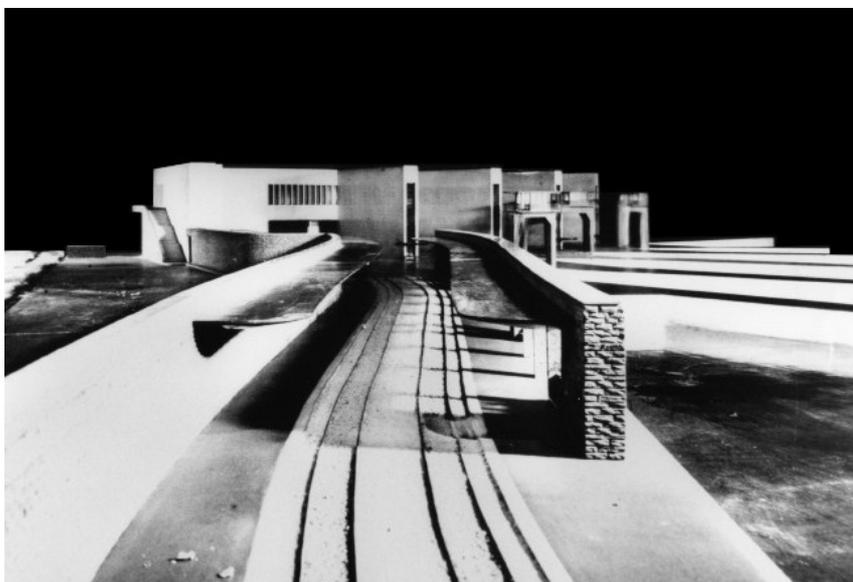
Rispetto al contesto europeo è anche interessante evidenziare la tendenza a favorire il recupero e la rigenerazione del patrimonio esistente. In questo senso è interessante ricordare la riconfigurazione e il riassetto del nodo della stazione King's Cross a Londra e il nuovo progetto per l'adeguamento della stazione di Stoccarda.

È proprio all'interno dell'attenzione al patrimonio ferroviario esistente che s'inserisce la volontà di rilevare i principi progettuali che emergono attraverso la lettura del complesso della Stazione Marittima e Centrale di Messina, opera di Angiolo Mazzoni. Di quest'opera si vogliono, in particolare, mettere in evidenza quei temi progettuali che evidenziano un'attenzione alle relazioni con la città e alle sue regole insediative. Atteggiamenti progettuali che hanno anche l'ambizione di confrontarsi

The railway and maritime station by Angiolo Mazzoni in Messina by Vincenzo Melluso and Giuseppina Farina

Since the late 1800s, the introduction of railway stations into Italian cities gave rise to powerful transformations. The organism of the station maintained a decisive role throughout the twentieth century and up to the present day, because it is required to evolve continuously on the basis of new technological breakthroughs and the changing needs of society. Today's attention to the legacy of existing railroad structures is reflected in the study of the design principles underlying the complex of the Stazione Marittima e Centrale in Messina, by Angiolo Mazzoni. The study highlights the design themes that focus on the relationship with the city and its planning rules. These design approaches also sought to address the landscape of the Strait, thereby structuring the body of the station not as a discontinuity or a barrier within the city but as a strategic urban node, which can regulate, order and suggest connections and relationships between the public spaces and the spaces of the infrastructure itself.

Nella pagina a fianco, in alto a sinistra: vista sugli ingressi carrabili per l'imbarco; a destra: vista lungo il volume curvilineo del salone passeggeri. Al centro: vista dell'interno del salone passeggeri della Stazione Marittima. In basso: viste dei percorsi coperti e dei giardini e interni al complesso della Stazione. Tutte le foto sono di A. Muciaccia, archivio privato V. Melluso.



1 - Vista lungo il sovrappasso pedonale. (Foto A. Muciaccia, archivio privato V. Melluso)

2 - Modello del progetto preliminare: l'assetto dei binari e il salone passeggeri sullo sfondo.

col paesaggio dello Stretto, strutturando così il corpo della stazione non come cesura o limite all'interno della città ma come strategico nodo urbano, capace di regolare, ordinare e suggerire connessioni e rapporti fra spazi pubblici e quelli propri dell'infrastruttura.

Angiolo Mazzoni, architetto e ingegnere

L'opera del Mazzoni (1894-1979), architetto e ingegnere del Ministero delle Comunicazioni dal 1924 e figura rappresentativa del panorama architettonico italiano tra le due guerre, ha sempre suscitato valutazioni complesse, a volte contrapposte¹. All'interno della sua esperienza, offre elementi di interesse quella svolta in Sicilia, che trova avvio già a partire dal 1926. In questo contesto è chiamato

1 Per l'approfondimento sulla figura e l'opera di Angiolo Mazzoni si rimanda a: Cozzi, M., Godoli, E., Pettenella, P., (a cura di), *Angiolo Mazzoni, architetto e ingegnere del Ministero delle comunicazioni*, atti del convegno di studi, Firenze 13-15 dicembre 2001, Ginevra-Milano, Skira, 2003.

ad affrontare vari temi progettuali². Una serie di occasioni che s'inseriscono all'interno di una politica di opere pubbliche, cui il Regime riserva grande attenzione, da realizzarsi nell'isola così come, più in generale, nelle altre regioni del Mezzogiorno.

Figura controversa, spesso contraddittoria, impegnata in una ricerca che di volta in volta approda figurativamente all'utilizzazione di stilemi classicisti o alla poetica riferibile al linguaggio moderno. In quest'ultima declinazione Mazzoni distingue la sua architettura - come ci ricorda Carlo Chiari - attraverso «l'uso degli elementi semplici della geometria piana e di quella solida, giocati così sapientemente da riuscire a determinare, nelle sue architetture, tensioni e contrasti di volumi e superfici volti a raggiungere un equilibrio dinamico»³. Nel 1927, in un lungo articolo pubblicato in *Architettura e arti decorative* dal titolo "Architettura ferroviaria"⁴, dopo aver descritto un'ampia casistica mondiale dell'architettura delle stazioni ferroviarie, si sofferma su alcuni principi su cui si deve, secondo i suoi principi, fondare la progettazione di questi edifici: modernità degli impianti; armonizzazione e interazione con il contesto urbano; coerenza ed unitarietà linguistica dell'intervento in tutti i suoi aspetti (architettura, arredi, decorazioni, illuminazione, insegne ed indicazioni); gerarchia fra le parti funzionali ed in particolare preminenza dell'edificio passeggeri all'interno del funzionamento del parco ferroviario.

Il progetto per la Stazione marittima e centrale di Messina

Queste strategie compositive e scelte figurative trovano nel progetto per la Stazione Marittima e Centrale di Messina, un campo di sperimentazione estremamente significativo.

Nello scenario che caratterizzò la ricostruzione della città, dopo il disastroso terremoto del 1908, la realizzazione del complesso della stazione rappresenta, infatti, uno degli episodi più rappresentativi non solo dell'esperienza razionalista a Messina⁵ ma dell'intera produzione di Mazzoni.

Un'opera questa spesso poco considerata dalla critica e dagli storici, in particolare da coloro che a più riprese hanno commentato e valutato l'esperienza dell'architetto bolognese: un'opera per certi versi dimenticata.

2 Le realizzazioni più significative in Sicilia, oltre al Complesso ferroviario di Messina (1934-40), sono: il Palazzo delle Poste di Palermo (1930-34); il Palazzo delle Poste di Agrigento (1934-35); il Palazzo delle Poste di Ragusa (1935-36).

3 Chiarini, C., "L'architettura di Angiolo Mazzoni tra eclettismo e innovazione", in: AA. VV., *La stazione e la città. Riferimenti storici e proposte per Roma*, Roma, Gangemi, 1990.

4 Mazzoni, A., "Architettura ferroviaria", in: *Architettura e arti decorative*, 1926-27, pp. 193-279.

5 Per una comprensione delle specificità dell'Architettura Moderna a Messina si rimanda a differenti scritti e attività che hanno approfondito ed indagato questo tema. Si fa riferimento alla mostra *L'Architettura Moderna a Messina. Itinerario fra gli anni venti e cinquanta* ed al seminario di studi *Valore ed uso del Moderno. L'Architettura Moderna a Messina*. Le realizzazioni fra gli anni 20-50. Le iniziative, promosse e curate da Vincenzo Melluso, introducono per la prima volta il tema della necessità della valorizzazione delle opere ascrivibili all'interno di questo periodo. Si rimanda inoltre agli ulteriori contributi contenuti in: "Nuova architettura", numero monografico, in: *Abitare* n. 320 (1993), pp. 90-116; Melluso, V., Farina, G., "Messina, l'architettura della ricostruzione. Metodi, processi e modelli di riferimento della città nuova", in: Nobile, M.R., Suter, D., *Catastrofi e dinamiche di inurbamento contemporaneo. Città nuove e contesto*, Palermo, Caracol, 2012, pp. 35-60.

I primi studi di Mazzoni per il progetto messinese sono databili al 1934. I diversi avvenimenti e le difficoltà economiche fanno slittare l'avvio dei lavori all'agosto del 1937, quando Mussolini, alla presenza di rappresentanti delle istituzioni e dello stesso Mazzoni, dà il primo colpo di piccone che darà inizio alla demolizione dei vecchi edifici che insistevano sul sedime dove si sarebbe fondato il nuovo complesso ferroviario.

Il completamento del progetto, comprese le sistemazioni urbanistiche di collegamento alle quote della città, avverrà solo intorno al 1940⁶.

L'architettura della Stazione contiene certamente i caratteri legati alle esperienze disciplinari più care a Mazzoni, alle quali ha fatto riferimento negli anni dal 1926 al 1943, ma soprattutto le suggestioni sollecitate dall'opera di artisti riferibili alla ricerca futurista, come Depero, Prampolini, Fillia, Tato: «Mazzoni incontra l'architettura moderna – ci suggerisce Carlo Severati – in una chiave che piace ai pittori futuristi»⁷.

La complessità funzionale e le implicazioni urbane

Un'opera dalle articolate connotazioni funzionali. Il progettista si trova ad affrontare un mandato complesso che vede la presenza simultanea di due strutture: la stazione ferroviaria e quella marittima (destinata all'attracco dei traghetti), contigue per collocazione fisica ma con esigenze differenti, servizi e strutture autonome.

Si doveva anche risolvere il conseguente collegamento fra le due stazioni sia per lo scambio dei treni che per i flussi dei passeggeri. E in particolare, esigenza fino a quel momento non risolta, il collegamento pedonale fra le due stazioni e la città. L'imbarco dei passeggeri nei traghetti e, più specificatamente, le sedi dei percorsi che dovevano accogliere tali spostamenti, non potevano interferire con quelle dei treni e il loro spazio di manovra per l'imbarco sulle navi doveva evitare complessi movimenti anche per ridurre al minimo i tempi. Ugualmente delicate e difficili le implicazioni urbane.

Tra queste, le implicazioni progettuali legate all'applicazione delle rigide norme imposte per la ricostruzione della città dopo il sisma del 1908, contenute nel Piano redatto dal Borzi⁸. In relazione a questo, erano date le limitazioni delle altezze (10 metri con alcune eccezioni che portavano gli edifici pubblici ad un massimo di 16 metri), le distanze dagli edifici e la dimensione dell'area per la piazza antistante la stazione, definiscono alcuni punti di partenza per il progetto. Inoltre la neces-

sità di definire il rapporto con la trama degli isolati e con il sistema della Palazzata che si offriva come margine fortemente caratterizzante dell'immagine di Messina dal mare. Infine emergeva il tema della relazione con la zona falcata, che necessariamente avrebbe messo la stazione in relazione con il paesaggio dello Stretto. Per questo particolarissimo approdo e smistamento dei convogli ferroviari, posto lungo il margine sud di Messina, il progetto di Mazzoni rimanda la complessità funzionale dell'opera a soluzioni capaci di mettere insieme parti della città. Senza pregiudicarne quindi le possibilità di relazione, riesce a rendere l'articolato nodo ferroviario un evento urbano dai forti connotati architettonici e ricco di un diversificato sistema di percorsi e spazi di uso pubblico.

Possiamo sottolineare come il progetto dell'edificio tende a perseguire il rapporto fra architettura e città così come viene descritto da Fillia seguendo la poetica futurista del tempo: «Bisogna anzi convincersi che la forma più alta della bellezza si sposta dall'edificio in sé alla città e ciò che una volta era la caratteristica di una architettura è ora superato da altri valori. L'importanza e la genialità dell'opera di un architetto si considera nella disposizione urbanistica [...] pensando dunque alla bellezza come indissolubile dal corpo della città (bellezza che soltanto il rapporto degli edifici tra loro, le proporzioni delle altezze, delle lunghezze, la velocità, i trasporti terreni e aerei, la luce e la forza elettrica possono permettere) si deve considerare la costruzione di ogni singola casa come un fatto industriale. Case, automobili, navi, aeroplani hanno la stessa funzione di abitabilità, sono per l'uomo il completamento armonico e necessario che lo inquadra nella sua epoca»⁹.

Un'opera quindi che proprio nell'assetto urbano trova i suoi connotati di maggiore valore ed espressività: cerniera funzionale ma anche soprattutto visiva in particolare per coloro che, arrivando dal mare a bordo dei traghetti in navigazione lungo lo Stretto di Messina, trovano sullo sfondo questa enorme "abside" di travertino. La soluzione architettonica adottata riesce a risolvere il sofisticato programma funzionale con delle scelte formali semplici ma di estremo vigore spaziale.

Una composizione fondata essenzialmente su un sapiente assemblaggio di volumi puri interamente rivestiti con lastre di travertino, che si connota attraverso il successivo alternarsi di pieni e di vuoti, di parti in luce e di parti in ombra.

Le particolari esigenze di progetto, per dimensioni funzionali e caratteristiche del luogo, consentono a Mazzoni di applicare gli studi in precedenza elaborati e affermare un modello di stazione che è costituito da un insieme di elementi che stabiliscono reciproche relazioni grazie alle proporzioni e ai collegamenti. Le dimensioni del complesso, la sua dislocazione, il numero delle linee ferrate, le funzioni di testa o di transito, la differenza di quota fra il piano del ferro e quelle articolate della città, non sono riunite in un unico organismo ma esaltate attraverso la scomposizione plastica dei volumi. Pezzi accatastati, definizione di Carlo Severati, o paradossi plastici, secondo Edoardo Persico, che compongono nuclei omogenei riconoscibili per forma, altezza e bucatore, che sono assorbite dalla città e dalla morfologia dei luoghi con la realizzazione di percorsi sopraelevati, giardini pensili, corti interne, scalinate, rampe, limiti, soglie e spazi che

6 Per una ricostruzione storica precisa della successione delle varie fasi di cantiere che portarono alla realizzazione della stazione Marittima e Centrale di Messina si rimanda a: Brandino, A., *Le stazioni ferroviarie di Messina. Dalla realizzazione ottocentesca all'intervento di Angiolo Mazzoni*, Palermo, Dario Flaccovio Editore, 2007.

7 Severati, C., "Il caso Mazzoni e le polemiche del '900", in: *L'architettura cronache e storia*, a.XX, n. 232 (1975), pp.652-659.

8 «... Nel Maggio del 1909 l'Amministrazione Comunale affidò il compito di tracciare le linee del nuovo piano regolatore all'Ing. Luigi Borzi, direttore dell'ufficio tecnico comunale e buon conoscitore dell'antica urbanistica messinese. Il piano Borzi, approvato il 31 dicembre 1911, venne tracciato tra grosse difficoltà tecniche...» tratto da: Ioli Gigante, A., Messina, Bari, Laterza, 1980, p. 145. Per ulteriori notizie sulla formazione del Piano ad opera di Luigi Borzi e sulla ricostruzione di Messina a seguito del terremoto del 1908 si rimanda a: Mercadante, R., *Messina dopo il terremoto del 1908: la ricostruzione dal piano Borzi agli interventi fascisti*, Palermo, Caracol, 2009.

9 Fillia, "Estetica della città nuova", in: *La terra dei vivi*, 10 giugno 1933, manifesto.

filtrano i passaggi fra le diverse funzioni e lo spazio pubblico. L'esito è una configurazione architettonica capace di esaltare con grande sapienza le condizioni e i caratteri del sito, siano essi interni al complesso della stazione che legati al contesto urbano e geografico.

La stazione dei treni è aperta verso la piazza antistante che la mette in relazione con la città. Si forma così un margine basso e lungo che coniuga la dimensione umana e quella degli isolati esistenti con le altezze prescritte dal Piano Borzi. Il profondo portico da cui sporge il leggero segno della pensilina, si connota come continua linea d'ombra che accompagna il passeggero nella sequenza degli spazi, in successione: gli ambienti della hall d'ingresso, della caffetteria/ristorante, quelli passanti delle biglietterie e delle sale d'attesa. Una volta superato questo sistema la banchina che affianca l'organizzazione dei binari e li accompagna fino a raggiungere il piano della stazione marittima.

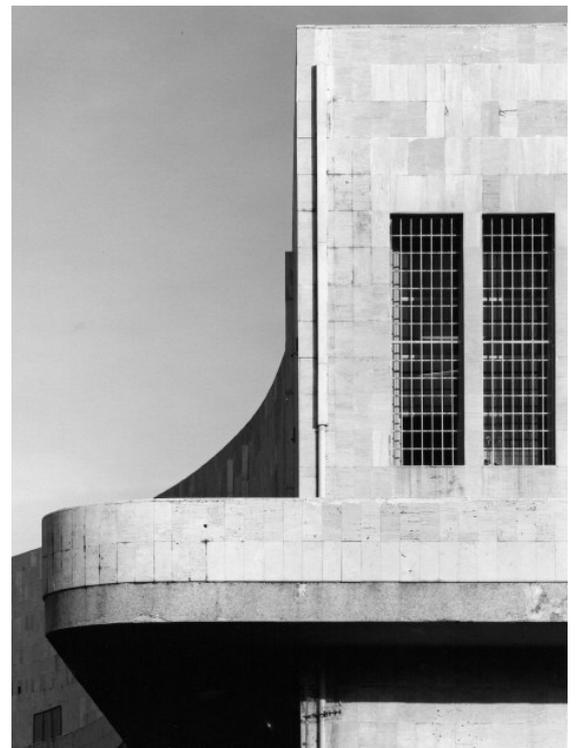
Il progetto di suolo risolve con grande attenzione e sensibilità le differenze di quota determinate dalla morfologia naturale del luogo, naturale dislivello verso il mare, e dai fattori tecnici, come la quota di imposta e le pendenze dei binari. Il forte radicamento degli edifici a questo complesso assetto morfologico trova l'unica eccezione nella galleria dei passeggeri della Marittima che si stacca dal suolo per determinare il varco del passaggio dei treni. Inoltre, lo sviluppo planimetrico che definisce l'impianto a forte andamento longitudinale, parallelo alla linea di costa, pone la condizione complessa che vede l'imposta dell'attacco a terra dei singoli edifici sviluppata secondo la linea di massima pendenza. Questi continui scarti di quota sono assorbiti all'interno dell'organismo architettonico grazie alle interruzioni dei vari corpi che ospitano le corti, i giardini e una sequenza di spazi esterni coperti.

Forme e caratteri figurativi dell'opera

L'elemento più significativo è sicuramente la testata curvilinea, a ridosso della banchina del porto, che si confronta con l'assetto della penisola della Falce. Questo imponente volume accoglie i vari tracciati necessari per le operazioni di attracco dei traghetti e il percorso pedonale, attraverso il sovrappasso a una quota alta, tra le due parti della città evitando così l'interferenza con il fascio dei binari. Una grande porta segnata dai vari percorsi che trasversalmente e longitudinalmente la compongono e dal grande salone passeggeri, situato alla quota superiore ed aperto verso il porto attraverso una ritmata sequenza di grandi e profonde aperture verticali. È con questo meccanismo di testata della stazione Marittima che il progettista lega sapientemente la città e il mare.

La funzione di soglia attribuita al lungo portico che mette in relazione la stazione dei treni con la piazza antistante, e quindi con la città, lasciando percepire al fruitore il movimento di passeggeri e mezzi, è qui svolta dalle grandi aperture che lasciano percepire la dimensione dello Stretto: il confronto con la costa calabra ma anche tutta la movimentazione dei treni che si imbarcano sui traghetti.

Anche qui, una sequenza di passaggi pedonali, che si sviluppano su vari livelli, arricchisce l'assetto planimetrico e forniscono al complesso un carattere che supera gli stretti confini di un'opera infra-



strutturale. Percorsi interni ed esterni si succedono con grande efficacia e dinamicità, conferendo al sistema una sequenza di spazi e di vedute, sia all'interno degli ambienti della stazione sia verso il panorama della città e del paesaggio del porto. In quest'opera Mazzoni manifesta grande capacità nel controllare il progetto alle varie scale di definizione fornendo una quantità enorme di informazioni e disegni di dettaglio per tutti gli elementi e gli spazi che caratterizzano il complesso della stazione.

Sono innumerevoli gli elaborati¹⁰ che descrivono questa enorme produzione di disegni esecutivi: tavoli, banchi, sgabelli, sedie, poltroncine, maniglie, porte, vetrate, e ancora lampade, orologi, insegne, carrelli, fontane, sono descritti attraverso molte tavole, anche di grande dimensione, che testimoniano il desiderio del progettista di controllare l'opera nei più minuti dettagli, quasi nel tentativo di conferire all'intero complesso un carattere scultoreo.

Questa estrema attenzione gli consente di procedere con una grande coerenza e unitarietà nella definizione dell'opera, anche attraverso l'accorta scelta dei materiali. Ricorre, infatti, prevalentemente l'uso esclusivo del travertino di Alcamo per i rivestimenti esterni, scelta che restituisce all'intero complesso un forte carattere figurativo e di chiara riconoscibilità urbana.

I principi progettuali fin qui descritti delineano come, con elementi di grande attualità, l'organismo della Stazione Marittima e Centrale di Messina rappresenta, nel progetto originale di Mazzoni, un sistema permeabile, il più connesso possibile con la città e con la morfologia dei luoghi. Tema ambizioso per la natura funzionale dell'edificio legato a un principio urbano di cesura e, per questo, caratteristica innovatrice che dilata il concetto di infrastruttura ponendola in forte relazione con le

¹⁰ Si fa riferimento in particolare agli elaborati consultati presso il Fondo Angiolo Mazzoni, Archivio del Novecento, presso il Museo di Arte Moderna e Contemporanea di Trento e Rovereto.

3 - Particolare del fronte posteriore del complesso della Stazione. (Foto A. Muciaccia, archivio privato V. Melluso)



4 - Foto aerea del complesso della stazione.

qualità proprie di una cerniera urbana e lo rende estremamente coerente alle istanze legate agli assetti legati alle nuove esigenze.

Considerazioni conclusive

A margine di questa descrizione è necessario evidenziare che l'uso e le trasformazioni avvenute in tempi recenti hanno determinato la perdita di alcuni di quei caratteri originali.

Le molteplici modifiche hanno, infatti, indebolito, se non a volte cancellato quei principi, descritti in quest'occasione, ai quali si riconosce un grande potenziale rispetto ad assetti suggeriti dalle istanze della contemporaneità.

Soprattutto è doveroso sottolineare la poca sensibilità e attenzione con la quale si sono in questi anni realizzati interventi di adeguamento funzionale che hanno grossolanamente in più parti stravolto l'opera. Si fa riferimento, ad esempio, alle invasature metalliche introdotte negli anni '60, e usate ancora oggi, che sostituiscono gli originali imbarchi per i passeggeri, e che si attaccano al fronte curvilineo della galleria utilizzando elementi prefabbricati standard che non ricalcano il rigore geometrico utilizzato da Mazzoni e per l'installazione delle quali sono state attuate consistenti demolizioni. O, ancora, la realizzazione del locale mensa e di differenti interventi di modifica di spazi interni anche attraverso la sostituzione di elementi di arredo, di illuminazione e della segnaletica.

Si fa quindi ancora una volta pressante la necessità di una riflessione maggiore da parte delle Istituzioni verso opere che hanno con diritto caratterizzato la storia dell'architettura di questo paese nella prima metà del Novecento e che rappresentano ancora importante e significativo riferimento per la cultura contemporanea, sia in relazione al campo specifico delle infrastrutture che nell'inquadramento generale di una architettura urbana.

Bibliografia

Forti, A., "La stazione Centrale e Marittima di Messina", in: Forti, A., Klaus Koenig, G., Matteucci, A. M., Severati, C., Zacchirola, E., (a cura di), *Angiolo Mazzoni (1894-1979), architetto nell'Italia tra le due guerre*, Bologna, Grafis Edizioni, 1984, pp. 205-207.

Amato, A., Conti Natali, A., "I cinquant'anni della stazione di Messina", in: *Ingegneria Ferroviaria*, a. XLIV, n. 12 (1989), pp. 703-710.

Melluso, V., "Stazione Marittima e Centrale di Messina", in: *Area*, a. XI, n.53 (2000), pp.18-29.

Melluso, V., Mazzoni a Messina. *Il complesso della stazione Marittima e Centrale*, Quaderni di architettura, Collana di Documentazione di Opere e progetti di architettura Moderna e Contemporanea, Messina, Edizioni Laboratorio di Architettura, 2002.

Barucci, C., "Le stazioni di Reggio Calabria e Messina tra secessione e aereo architettura", in: Cozzi, M., Pettenella, P., Godoli, E., (a cura di), *Angiolo Mazzoni architetto e ingegnere del Ministero delle Comunicazioni*, atti del convegno di studi, Firenze 13-15 dicembre 2001, Ginevra-Milano, Skira, 2003, pp.179-188.

Aglieri Rinella, T., Santangelo, V., "Stazione ferroviaria e marittima di Messina, 1936-39, Angiolo Mazzoni", in: *Do.co.mo.mo. Italia giornale*, a. VIII, n.14 (2003), p.3.

Brandino, A., *Le stazioni ferroviarie di Messina, dalla realizzazione ottocentesca all'intervento di Angiolo Mazzoni*, Palermo, Dario Flaccovio Editore, 2007.

Nel presente saggio si attribuiscono i paragrafi come di seguito indicato:

par. 01/02/03 Vincenzo Melluso

par. 04/05/06 Giuseppina Farina