

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.

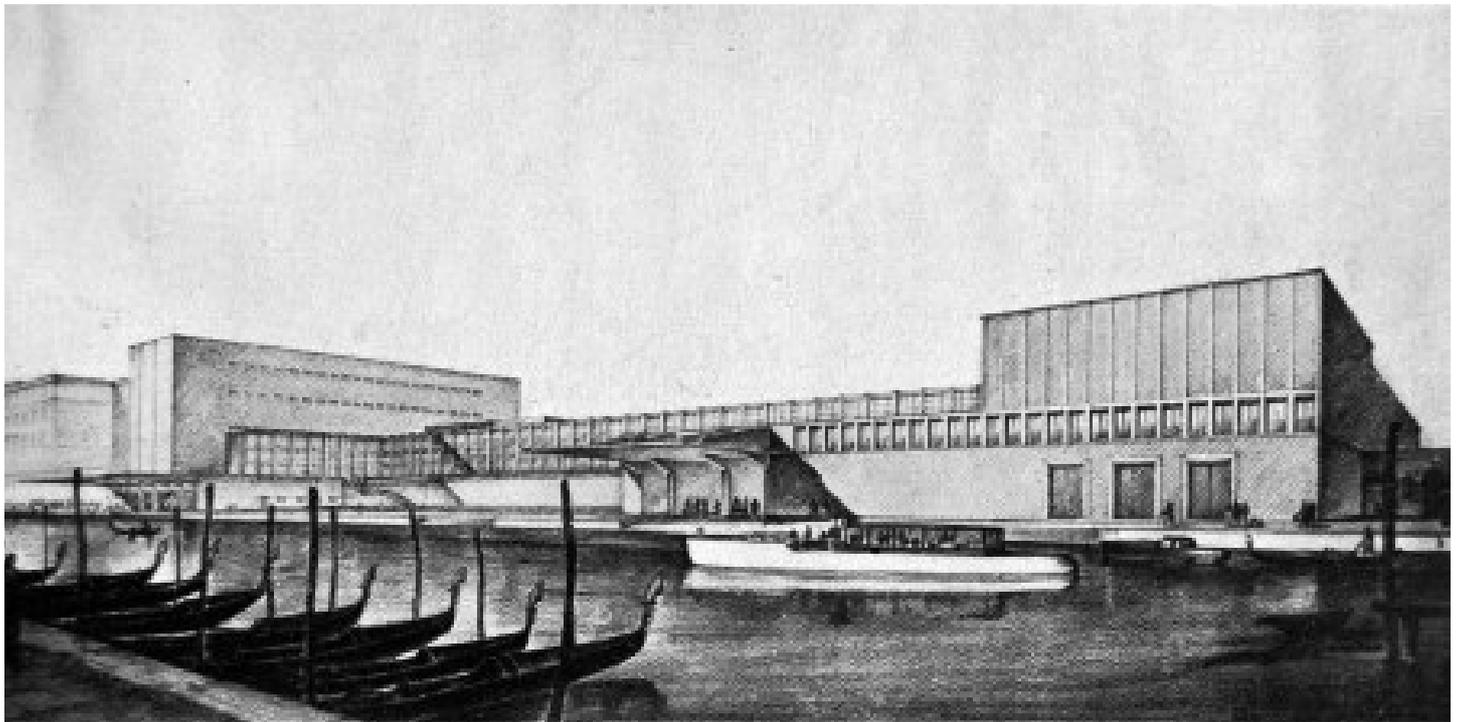
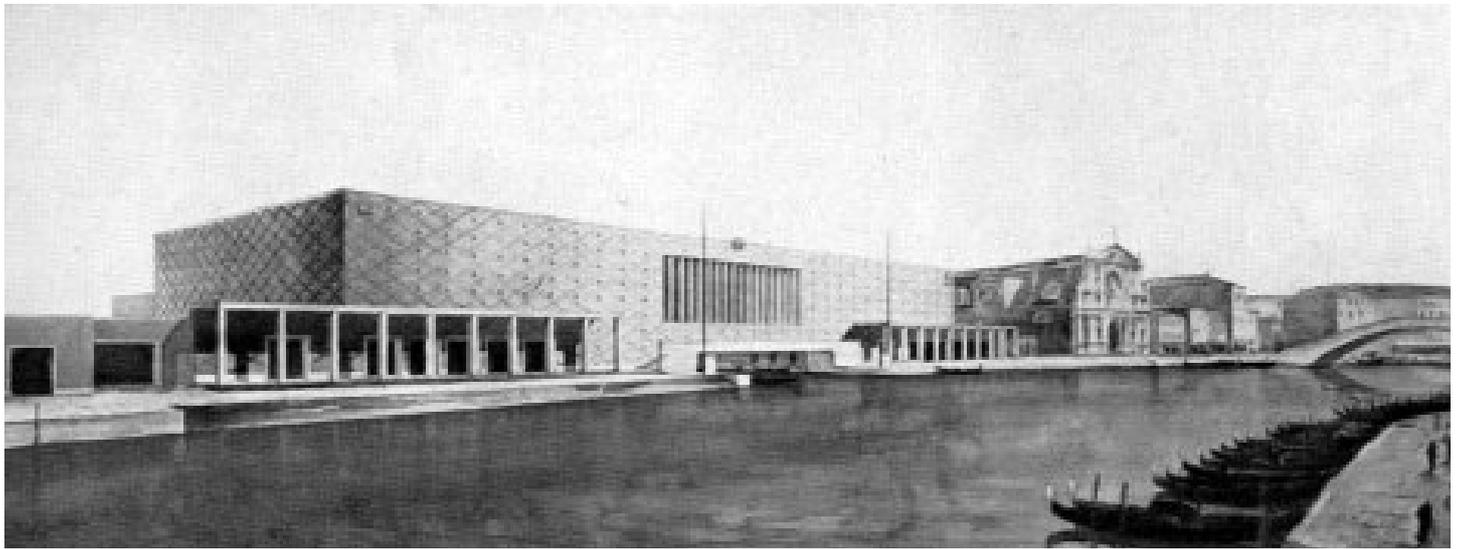
Se, alle origini della ferrovia, c'era un controllo diretto degli operatori sull'arrivo e la partenza dei convogli, l'evoluzione degli apparati tecnologici ha consentito di lasciare gli spazi centrali della stazione a disposizione dei viaggiatori. L'atrio e la galleria di testa con le relative adiacenze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



Venezia Santa Lucia, la scuola fiorentina al concorso del 1934

di Riccardo Renzi

La condizione policroma veneziana raccontata dalla pittura di Gentile Bellini nel *Miracolo della reliquia della S.Croce caduta nel canale di S.Lorenzo*¹, non si esaurisce in una descrizione d'insieme di dettagli sul colore e sulla materia che compongono lo spaccato cittadino di fine Quattrocento, ma essa permette una chiara lettura della metrica su cui è impostata la partitura urbana scandita dalla successione dei fronti degli edifici che si affacciano sul canale. Il rapporto tra spazio costruito e spazio pubblico, tra via pedonale e canale ed ancora tra canale e ponte di attraversamento, infatti assume per Bellini la sintesi dell'essenza di Venezia nella sua condizione di insieme composito ritmato tra pieno e vuoto, fatta di spazi interni alla città e di edifici costruiti in maniera ravvicinata le cui coloriture tendono a distinguere i delicati accenti e le cui assonanze volumetriche generano relazioni visive poi riprese nelle partiture dei prospetti principali. Bellini, come Carpaccio nel *Miracolo della Croce*², racconta attraverso l'uso del dettaglio quale sia lo spirito delle relazioni nel tessuto costruito della città e ne permette una lettura a molteplici livelli, spaziale, sociale e di costume, suggerendo l'idea che il senso della vita collettiva si snodi attraverso il concetto di interno inclusivo, che la città ha rispetto al tema di tutto ciò che è esterno.

Il tema principale che ruota attorno alla stazione di Santa Lucia, alle polemiche ed alle proposte nate tra gli inizi del Novecento e durate per circa cinquant'anni ed alle problematiche di tipo estetico più che funzionale³, può essere letto in parte come scaturito da una generale assenza di un sistema di relazioni, tra costruito e tessuto urbano, affini alla metrica della città.

Venezia, sistema insulare da sempre difeso da invisibili mura rappresentate dalla laguna⁴, subisce, non senza polemiche, l'inserimento di una testa di ponte della terraferma sul proprio suolo grazie alla connessione di un ponte ferroviario che ne permette la raggiungibilità senza ricorrere all'uso di imbarcazioni e ne determina la fine di condizione isolata. L'approdo del nuovo ponte ferroviario è posizionato in un lembo di terra ad occidente che guarda Marghera, verso la fine del Canal Grande, e sul quale, al posto del convento di Santa Lucia, viene realizzata la prima stazione ferroviaria co-

Venice Santa Lucia, the Florentine school at the 1934 competition

by Riccardo Renzi

Angiolo Mazzoni, the chief engineer of the Ministry of Communications, began in 1925 to design solutions for a new building for travelers in Venice, to replace the old, existing one. When the projects were not approved, the Venetian authorities demanded that a competition be launched, and indeed it was in 1934. In most cases, the project primarily addressed the urban scale, taking into account the relationship with the Grand Canal and the constraints imposed by the adjacent Church of the Scalzi. The only project that distinguished itself from the others was the winning project, which was convincing in the way it introduced the water from the canal into the very centre of the building for travelers, with an excellent integration between the functional needs of the city and the new architecture. Some of the 48 participating projects may be identified by the school of thought they belong to, in relation to the architectural culture that developed within the academic and professional spheres of Italian cities such as Rome, Venice and Florence. The Florentine roots, in particular, are evident in the projects presented by the Michelucci-Gori team, the "Tuscan" group Gamberini-Baroni-Berardi-Lusanna and by the Bosio-Poggi team. The competition ended with the victory of the Vallot project, which was never built. Vallot and Mazzoni were given a joint commission for the development of the final project. After the wartime interruption, the station was built to the design of Paolo Perilli.

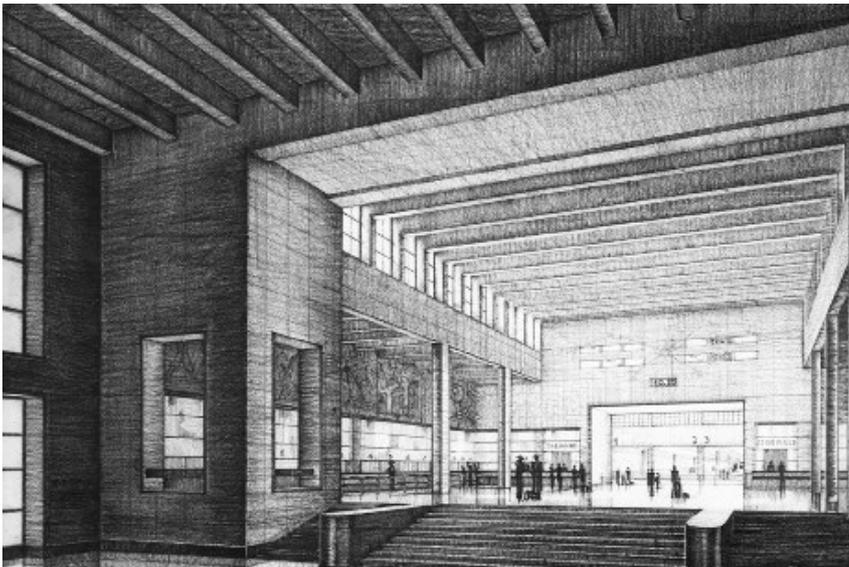
1 Dipinto datato al 1500, conservato presso la Galleria dell'Accademia di Venezia.

2 Detto anche *Miracolo della Croce a Rialto o Guarigione dell'oscesso*, datato al 1494, conservato presso la Galleria dell'Accademia di Venezia.

3 Cfr. R. Domenichini, "La nuova stazione ferroviaria", in G. Zucconi, *La grande Venezia*, Marsilio, Venezia 2002, pp.91-99.

4 Cfr. A. Cherubini, "Nuovi collegamenti translagunari", in G. Zucconi, *Op.Cit.* pp.73-79.

Nella pagina a fianco, in alto: Virgilio Vallot, progetto vincitore, 1935, prospettiva; al centro: Gruppo Toscano, progetto di concorso 1935 prospettiva; in basso: idem, interno atrio partenze.



1 - Gherardo Bosio, Ferdinando Poggi, Progetto di concorso 1935 interno, biglietteria.

2 - A centro pagina: area di progetto da bando di concorso. AEGB, Firenze, 1934, cartella 26.

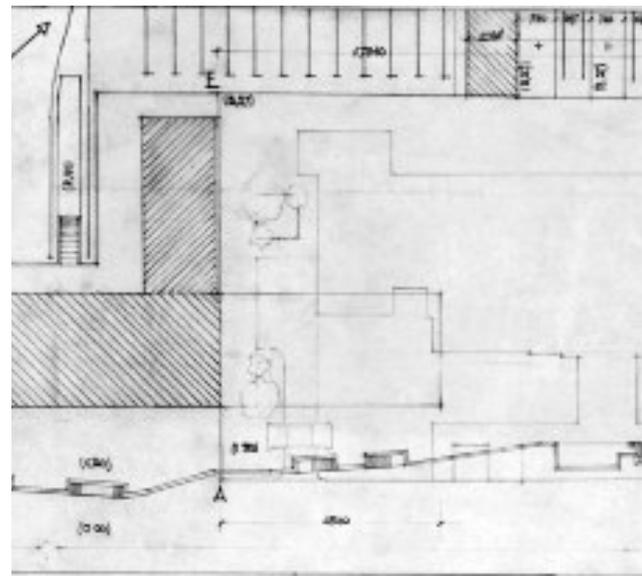
struita a partire dal 1860. Un dipinto di Francesco Guardi⁵ racconta quale fosse il rapporto tra la chiesa e il convento di Santa Lucia, con i suoi volumi costruiti, il canale e la vicina chiesa degli Scalzi, di come questo sistema fosse di tipo lineare e compatto a rappresentare un fronte urbano coeso. La nuova logica infrastrutturale ferroviaria, assoluta innovazione rispetto all'unica precedente via delle acque, risente di una posizione di margine estremo, così come ne risentirà la costruzione del garage per automobili del 1933 ad essa vicina⁶. In ottica di immagine nazionale post-unitaria l'edificio della stazione incarna una visione duale: da una parte la questione tecnico-funzionale espressa da un impiego di materiali simbolo della rivoluzione industriale in atto come il ferro, riscontrabile in architetture coeve in altre città italiane ed europee, dall'altra il fabbricato viaggiatori che, per impianti di testa⁷ segna un margine tra città ed infrastruttura, il cui fronte per prassi è legato a norme compositive derivanti da relazioni urbane e che qui si sviluppa in maniera differente. Il prospetto principale del fabbricato viaggiatori si presenta infatti come aggregazione di tre elementi, due volumi più alti posti simmetricamente alle estremità, a loro volta con aggregati volumi più bassi, con al centro un lungo corpo con aperture ad arco. L'immagine generata richiama la memoria di una simbolica porta, tripartita come lo sono gli archi celebrativi del mondo romano, incarnando la vera natura dell'edificio nelle sue doti funzionali e suggerendone il ruolo di via d'accesso della città ora non più chiusa in se stessa, ma al contempo distaccandosi da una possibile relazione con l'articolato fronte composito e ritmato dell'adiacente chiesa degli Scalzi unico vero elemento di confronto per l'intera area. Sono proprio queste le condizioni che determinano, a partire dai primi anni del Novecento⁸, i dibattiti riguardanti le modifiche al fabbricato viaggiatori e la creazione, con successive modifiche, degli edifici compartimentali a servizio della stazione,

5 Dipinto di Francesco Guardi, *Il Canal Grande con Santa Lucia e gli Scalzi*, del 1780, conservato presso il Museo Thyssen-Bornemisza di Madrid.

6 Il garage di Piazzale Roma è costruito nel 1933 su progetto di Eugenio Miozzi Ingegnere, funzionario del Genio Civile. Cfr. V. Farinati, "Il terminal automobilistico", in G. Zucconi, *Op.Cit.* pp.81-89.

7 Cfr. P. Carbonara, *Architettura Pratica*, Vol. IV, Tomo III, UTET Torino, 1954, p.702.

8 Cfr. R. Domenichini, *Op.Cit.* p.91.



realizzati anch'essi, sebbene in ritardo, in stile post-unitario e la cui composizione, per dimensione e per estensione, di certo non contribuisce a favorire una lettura di questo brano di città.

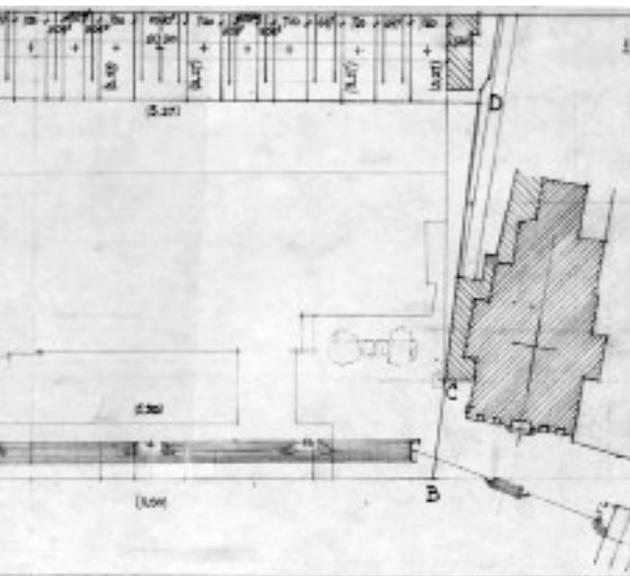
Angiolo Mazzoni, ingegnere-capo del Ministero delle Comunicazioni, progetta fin dal 1925 alcune soluzioni per un nuovo fabbricato viaggiatori in sostituzione di quello ormai vetusto per capacità ed organizzazione, arrivando a definire sulla carta, oltre a questo anche gli edifici compartimentali e le strutture di servizio ad esso adiacenti. Il progetto viene affrontato passando attraverso diverse ipotesi stilistiche, dimostrando la capacità dell'ingegnere nel potersi muovere agevolmente all'interno di codici e linguaggi in evoluzione del tempo⁹ in un costante tentativo di proporre una soluzione che potesse essere valutata idonea per la città. Come per Firenze, dove il progetto mazzoniano era stato giudicato inadeguato a rispondere ad un tema apparentemente locale ma di tutt'altra importanza a livello nazionale per l'immagine di regime e per le sorti dell'architettura italiana, anche a Venezia, nel 1934, viene bandito un concorso per il nuovo fabbricato viaggiatori. La mancata approvazione dei progetti redatti dall'ingegnere del Ministero da parte del Governo, spinge le autorità lagunari a richiedere l'istituzione di un concorso in grado di offrire un ampio panorama di confronto utile a rintracciare l'ipotesi progettuale adeguata al delicato contesto veneziano. La vicenda del concorso appare una delle tante storie italiane di infinita gestione temporale di interventi tanto discussi ed infine mai realizzati.

L'area di progetto prevede lo sviluppo limitato al nuovo fabbricato viaggiatori posto come elemento termine della stazione in sostituzione di quella esistente, gli elementi tecnici infatti, quali la quota del piano del ferro e la disposizione dei binari, sono già impostati dagli ingegneri delle ferrovie e, come per Firenze, non sono modificabili¹⁰. Al concorso vi sono architetti che partecipano con più di una soluzione, Mazzoni ne presenta sei¹¹, cui

9 Riguardo ai numerosi progetti presentati di Angiolo Mazzoni si veda C. Severati, "Stazione di Venezia Santa Lucia", in *L'Architettura cronache e storia* n.216 del 1973, pp.338-346.

10 Gli elaborati grafici del bando di concorso danno specifiche indicazioni dei punti fissi di progetto. Fonte disegni originali custoditi presso l'Archivio Eredi Gherardo Bosio Firenze (d'ora in avanti AEGB), Cartella n.26.

11 Secondo Carlo Severati, Mazzoni si presenta al concorso



alcune sono quelle già predisposte nei precedenti anni; Virgilio Vallot conosce bene l'area grazie anche ad uno studio intrapreso precedentemente per le aree adiacenti per l'organizzazione di piazzale Roma e si presenta con una ipotesi risultata poi la vincitrice.

Il progetto della stazione viene affrontato nel concorso, per la maggior parte dei casi, secondo una declinazione legata principalmente alla progettazione in scala urbana, tenendo di conto il rapporto con il Canal Grande ed il limite imposto dalla vicina chiesa degli Scalzi; secondariamente l'elaborazione dello spazio interno segue un'adesione formale derivata dall'impostazione dei volumi e dei prospetti esterni. L'unico progetto che si distacca dagli altri è il vincitore, che, consapevole della realtà veneziana, introduce in maniera convincente l'acqua del canale¹² fin dentro al centro del fabbricato viaggiatori, integrando al meglio le esigenze funzionali della città con la nuova architettura della stazione, di fatto superando uno degli ostacoli del progetto ottocentesco, quale solido contrafforte della terraferma appoggiato sull'isola.

Questo concorso, come altri su scala nazionale¹³, offre l'occasione per un confronto tra quelle diversità nate al di sotto delle comuni radici di un razionalismo italiano in divenire, colto nel momento di maggiore evoluzione ed in cui si tracciano codici ed afferenze linguistiche, ora rintracciabili in sfumature diverse. Tra alcuni dei 48 progetti partecipanti è possibile individuare infatti una provenienza, un'appartenenza, un'identità di scuole di pensiero riconducibili alla cultura architettonica sviluppata attorno agli ambienti universitari e professionali di alcune città italiane, quali Roma, Venezia e Firenze. La matrice romana è riconducibile ai progetti di Mazzoni, di Montuori, di Petrucci e dei gruppi Muratori-Longo-Gerace-Tedeschi e Castellazzi-Pascoletti-Vitellozzi; quella veneziana ai progetti del gruppo Del Giudice-Errera-Folin e a quello di Vallot risultato poi vincitore; quella

fiorentina ai progetti presentati dal gruppo Michelucci-Gori, dal gruppo "toscano" Gamberini-Baroni-Berardi-Lusanna e dal gruppo Bosio-Poggi. La definizione di una scuola fiorentina è assimilabile alle vicende che ruotano attorno al neonato corso di studi universitari di Architettura, staccata dall'Accademia ed istituita in autonomia da Roma nel 1926 con professori tra cui Brizzi, Fagnoni, Papini e Michelucci ed allievi i cui nomi sono legati ad importanti opere quali la stazione di Santa Maria Novella con Gamberini, Guarneri, Lusanna e Berardi, e le opere del Ministero degli Esteri per le Colonie con Bosio¹⁴. Nel 1932, in occasione del nuovo polo fieristico fiorentino ed in vista della partecipazione alla V Triennale del 1933, un gruppo formato da Michelucci, Bosio, Berardi e Guarneri aveva costituito il primo "Gruppo Toscano", scioltosi attorno alla questione del concorso per il fabbricato viaggiatori di Firenze per dissapori tra Bosio e Michelucci. L'approccio della scuola fiorentina con i tre progetti presentati al concorso, nessuno dei quali ammesso nei primi dieci, in estrema sintesi si può leggere come una costante ricerca primariamente condotta verso la definizione di una spazialità interna profondamente connessa alla funzione ed alla distribuzione, capace di svelare successivamente quelle logiche urbane legate alle volumetrie di progetto ed alle relazioni con la città. La matrice comune di questi tre progetti presentati risulta inoltre essere una scomposizione del tema della stazione in diversi sotto-temi ognuno dotato di propria identità e forma fisica, in una tensione generale ad una sintesi di segni progettuali, di prospetto e di spazio.

Giovanni Michelucci, parallelamente impegnato nel cantiere romano dell'Università¹⁵ e staccatosi dal gruppo di giovani laureati che aveva guidato nel corso del progetto per la stazione fiorentina, presenta insieme a Giuseppe Carlo Gori, anch'egli suo giovane allievo, un progetto in cui il peso della tecnica diviene metrica per la composizione dello spazio. Partendo dalla definizione di una spaziali-

3 - Stazione di Venezia Santa Lucia, anni 1930 circa.

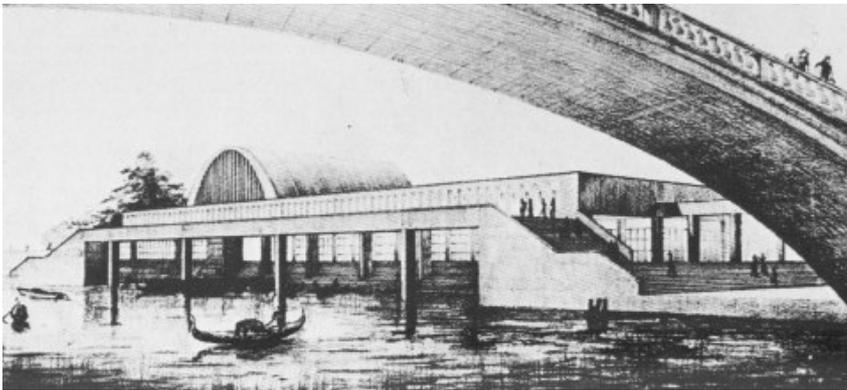
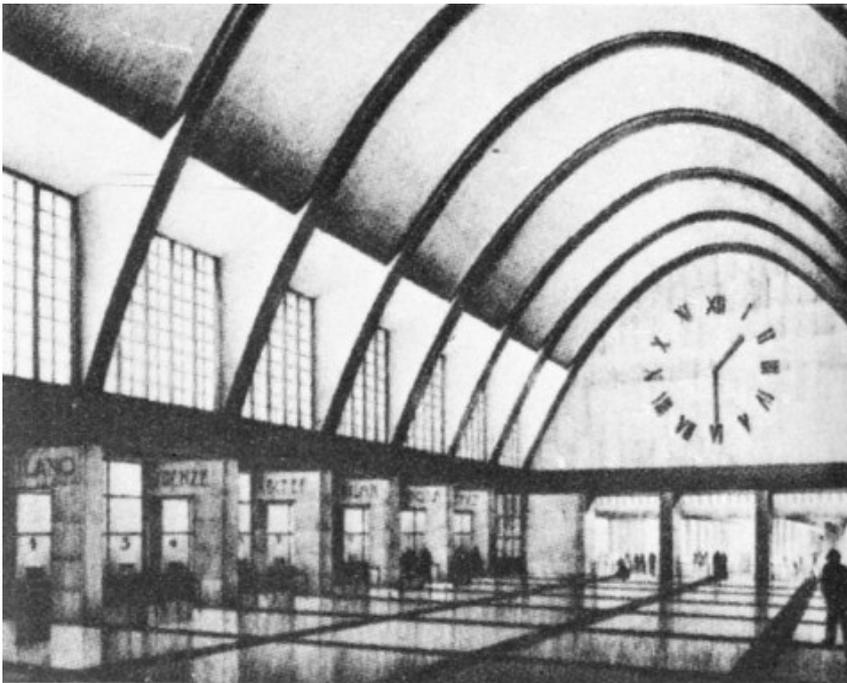
addirittura con nove progetti. Cfr. C. Severati, Op.Cit.

12 Cfr. M. Paniconi, "Concorso per la nuova stazione di Venezia", in *Architettura* n.11 del 1935, pp.627-642.

13 Tra le altre vicende si ricorda quella del concorso per il Palazzo del Littorio di Roma del 1934. Cfr. C. Cresti, "La stagione fascista dei grandi concorsi d'architettura" in C. Cresti *Architettura e Fascismo*, Vallecchi, Firenze, 1986, pp. 176-188 e circa il dibattito si veda L. Danesi, *L'architettura in Italia. 1919-1943, le polemiche*, CLUP, Milano 1972, pp.363-365.

14 Cfr. M. E. Bonafede, *La scuola fiorentina fra le due guerre*, Print & Service, Firenze, 1993 e C. Cresti, *Storia della scuola e istituto superiore di Architettura di Firenze 1926-1936*, Pontecorboli, Firenze, 2001.

15 Michelucci è impegnato nei cantieri per l'edificio di Mineralogia e per quello di Fisiologia presso la nuova sede dell'ateneo romano, dal 1932 al 1935. Cfr. A. Belluzzi, C. Conforti, *Giovanni Michelucci*, Electa, Milano, 1995, pp.91-94.



4 e 5 - Giovanni Michelucci, Giuseppe Gori, Progetto di concorso 1935: interno, biglietteria (in alto) e prospettiva (in basso).

tà interna, logica tutta fiorentina, l'intero edificio si dispone secondo due schemi gerarchicamente riconoscibili. Il primo riguarda la relazione con il Canal Grande, risolta con un sovrappasso pedonale che permette alle gondole di approdare davanti alle scale di uscita del fabbricato di testa e che diviene disegno principale di prospetto di un grande volume basso sviluppato in lunghezza; il secondo è invece individuabile nell'unico volume emergente destinato alla biglietteria, pensato come un grande hangar aereo, con struttura nervata ad archi capace di disegnare anche una ritmica organizzativa delle funzioni interne. Il progetto, che purtroppo non risulta pubblicato in nessuna rivista del tempo, viene segnalato nel 1968 dal Koenig che ne dà breve notizia¹⁶.

Il progetto presentato dai quattro giovani architetti del Gruppo Toscano si distacca dalle linee del fabbricato viaggiatori di Firenze, cantiere in cui sono intensamente impegnati, e risulta l'unico non premiato ad essere pubblicato dalle riviste del tempo¹⁷. Il gruppo, stavolta senza la guida del maestro, studia una soluzione basata sulla distribuzione a due fasce di penetrazione dalla strada alla zona dei binari, che con un sistema di rampe

6 - Nella pagina a fianco, in alto: Virgilio Vallot, progetto vincitore, 1935. Approdo gondole.

7 - Nella pagina a fianco, al centro: Angiolo Mazzoni, progetto di concorso "F", 1935.

8 - Nella pagina a fianco, in basso: Gruppo Toscano, progetto di concorso 1935, veduta del plastico.

16 Cfr. G. K. Koenig, *Architettura in Toscana, 1931-1968*, Eri Rai, Roma, 1968, pp.45 e A. Belluzzi, C. Conforti, *Op.Cit.* p.103.
17 Il progetto è pubblicato sulle riviste *Architettura* n.11 del 1935 p.641 e *L'Architettura italiana* n.2 del 1936 p.28.

permettono di superare il dislivello di circa due metri per raggiungere il piano del ferro, evidenziate da altrettante pensiline di copertura a sbalzo poste ai lati dell'edificio a formare una "C" verso la città, generando una piazza verde tra il fabbricato ed il canale. Se da un punto di vista planimetrico lo sviluppo del progetto è articolato in maniera chiara anche più di altri, la composizione generale risulta molto carica di elementi volumetrici che difficilmente permettono una chiara scansione lineare dello spazio tra la chiesa degli Scalzi e gli edifici compartimentali, affidando ai due temi di pensilina il compito di guidare i viaggiatori all'interno di un sistema principalmente rivolto verso il lato binari e non verso la città. Il tema urbano così declinato dal gruppo fa sì che esso risulti uno dei pochi ad essere fautore di elementi di novità, grazie alla proposizione di nuove logiche, non legate alla risoluzione della funzione preposta attraverso un solo edificio ma anzi con una pluralità di volumi connessi da logiche gerarchiche. Frutto di questa composizione è la volontà d'incarnare quello spirito veneziano fatto di architetture frammentate e minute¹⁸, assemblate nel corso della storia a ricomporre il quadro della città articolato tra masse volumetriche e riflessi d'acqua. La scelta poi di arretrare il filo del corpo centrale permette di liberare lo spazio reso angusto¹⁹ dall'edificio del 1860, generando una piazza nuova per questo brano di città, ma al contempo, scegliendo di non permettere un passaggio diretto tra piazza e piano del ferro viene negata una rispondenza diretta tra stazione e città. Al colore viene inoltre data importanza essenziale per inserire il nuovo progetto all'interno del sistema policromo veneziano, sono pensati infatti marmi bianchi e rossi di Verona oltre all'inserimento di pietra d'Istria. Il progetto presentato dal gruppo risulta un'evoluzione matura della precedente esperienza fiorentina, rielaborata e tradotta secondo una struttura compositiva differente e maggiormente articolata frutto di una cultura del progetto che pochi hanno nel periodo in Italia. Il gruppo si discosta dagli altri concorrenti e si pone in una logica che sarà propria della futura scuola fiorentina del dopoguerra²⁰, fatta di composizione per parti in relazione alla città e di spazialità interne articolate sempre secondo una logica gerarchica.

Gherardo Bosio, impegnato al tempo nella costruzione del Golf Club di Firenze e nella Villa Ginori Conti di Cerreto di Pomarance, presenta insieme a Ferdinando Poggi, che poi chiamerà a Tirana nell'ufficio centrale per l'urbanistica²¹ per la costruzione delle principali architetture albanesi realizzate a partire dal 1939, un progetto diverso dagli altri ma in linea con la logica fiorentina intrapresa anche dagli amici del gruppo toscano. Nella relazione di progetto si ritrovano le stesse ragioni esposte fin dalla prima pagina, le linee frammentate dei volumi e le aperture dei prospet-

18 Cfr. Architetti Dr. Baroni, Berardi, Gamberini, Lusanna del Gruppo Toscano, *Concorso per il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Venezia Santa Lucia*, (relazione di progetto ed immagini) Tipografia Il Cenacolo, Firenze, 1935, p.1.

19 Idem, p.6.

20 Cfr. U. Tramonti, "Prefazione", e F. Fabbrizzi "Anomalie Fiorentine", entrambi in F. Fabbrizzi, *Opere e progetti di Scuola Fiorentina 1968-2008*, Alinea, Firenze, 2008, p.7 e pp.15-31.

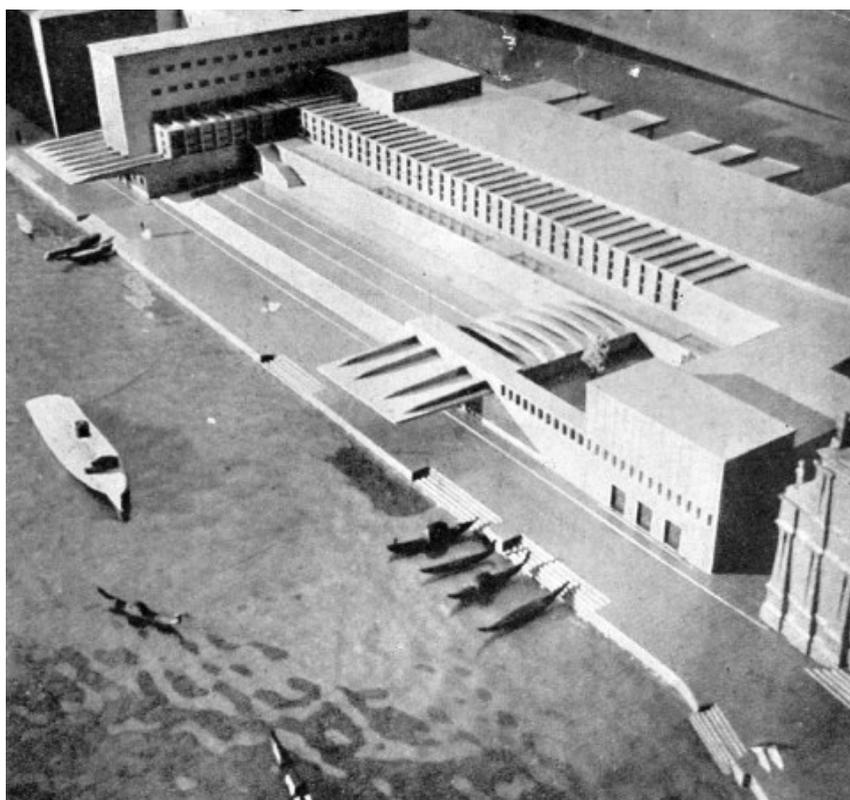
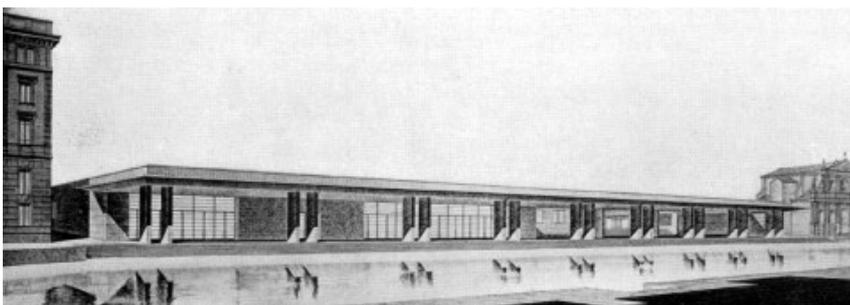
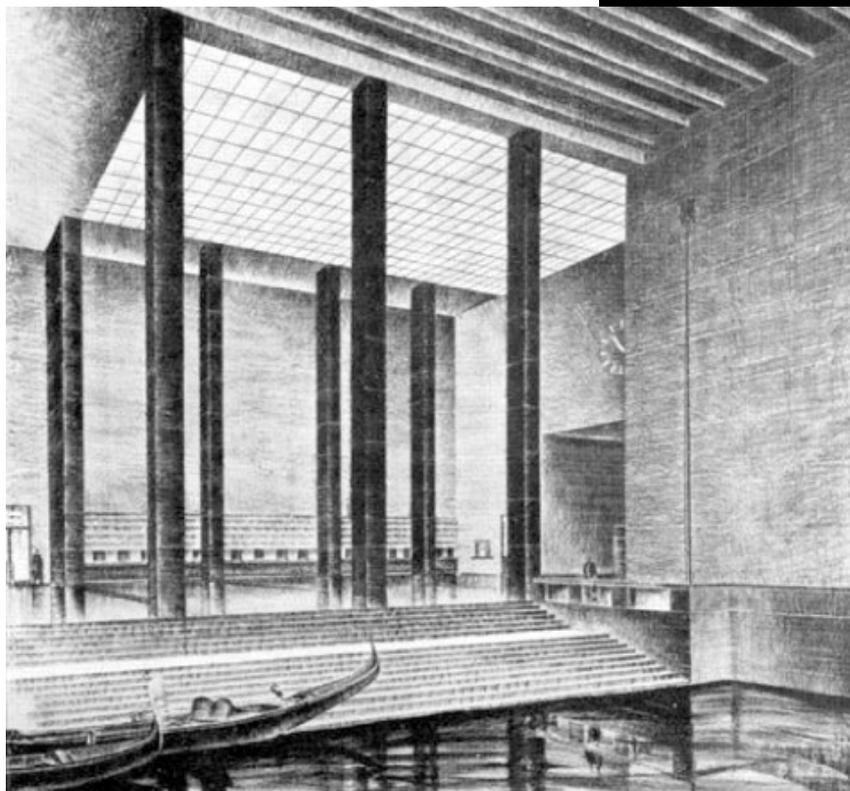
21 Sulla figura di Gherardo Bosio si veda, R. Renzi, *Gherardo Bosio. Le ville*, Alinea, Firenze, 2010 e R. Renzi, *Il panorama dell'arredamento. Appunti per un ciclo inedito di lezioni di Gherardo Bosio*, Lulu press inc. Raleigh, 2012.

ti richiamano le caratteristiche dell'architettura veneziana²² mentre per risolvere la relazione con il tema dell'acqua viene ideato un portico continuo con pilastri le cui fondazioni poggiano sul fondo del canale e che permette l'approdo diretto delle gondole per i passeggeri della stazione. Ma il fabbricato, concepito come sintesi di più volumi sviluppati in orizzontale, si discosta dal limite del canale ed arretra fino a formare un ampio slargo tra il portico ed il fronte del fabbricato viaggiatori. L'unico volume in evidenza è quello della biglietteria che, per massa, dimensioni ed apertura, ritrova una similitudine con la chiesa degli Scalzi e con la quale cerca un confronto raccontato dalle prospettive consegnate al concorso, che mettono in rilievo anche l'armonia cercata tra il ponte, la chiesa ed il basso portico ritmato in maniera regolare. Il volume della biglietteria, asimmetrico nella composizione, ricorda ad un primo sguardo la posizione di quella di Firenze anch'essa spostata sulla sinistra del fronte principale. In realtà essa è posta in maniera da permettere che il vano arrivi sia in corrispondenza della chiesa di San Simeone che la fronteggia dal lato opposto del canale così da risultare il primo edificio visibile uscendo dalla stazione. Lo spazio interno è distribuito secondo una matrice funzionale chiara in cui sono distinte le due principali destinazioni attraverso due grandi varchi passanti tra città e piano del ferro. La biglietteria gioca sullo spazio a volume intero, leggendo la lezione della stazione di Firenze ma ordendo la maglia strutturale che segna le aperture dall'alto in senso opposto alla percorrenza per favorire non solo il movimento rivolto ai binari ma anche quelle del viaggiatore verso le attività laterali, quali ristoranti e negozi. Il colore gioca un ruolo determinante anche in questo progetto che viene pensato interamente rivestito di pietra d'Istria, mentre le aperture sono cadenzate da un bilanciato rapporto tra massa piena e forature, sempre poste centralmente ai volumi oppure ritmate secondo schema regolare a riprendere il passo delle colonne del portico, che sono previste sempre in pietra d'Istria ma con l'inserimento di tessere di murano di colori verde chiaro.

I tre progetti presentati dagli appartenenti alla scuola fiorentina risultano veramente distanti per approccio e sensibilità spaziale ed urbana dai vincitori, romani e veneziani. Essi ad oggi appaiono molto più affini ad una lettura contemporanea del progetto a scala urbana, maggiormente inclini ad una sintesi dello spazio interpretativo della città di Venezia rispetto ai grandi volumi proposti dai primi tre premiati.

La stazione attuale di Venezia Santa Lucia è frutto di una costruzione arrivata dopo anni di gestazione. La vicenda del concorso del 1934 si conclude con la vittoria del progetto Vallot²³ ma di fatto non permette la realizzazione del fabbricato. A Vallot e Mazzoni viene dato incarico congiunto per la redazione del progetto definitivo che comunque non prenderà mai vita, interrotto dagli eventi bellici e riproposto dal solo architetto veneziano nel primo dopoguerra, verrà invece costruito sui disegni dell'ingegner Paolo Perilli tra il 1948 ed il 1952.

Riproduzione riservata ©



22 AEGB Cartella n.26, relazione di progetto, 1934, p.6.

23 Aggiudicato per un solo voto, sulla vicenda si veda R. Domenichini, *Op.Cit.*