

# 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](http://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.*

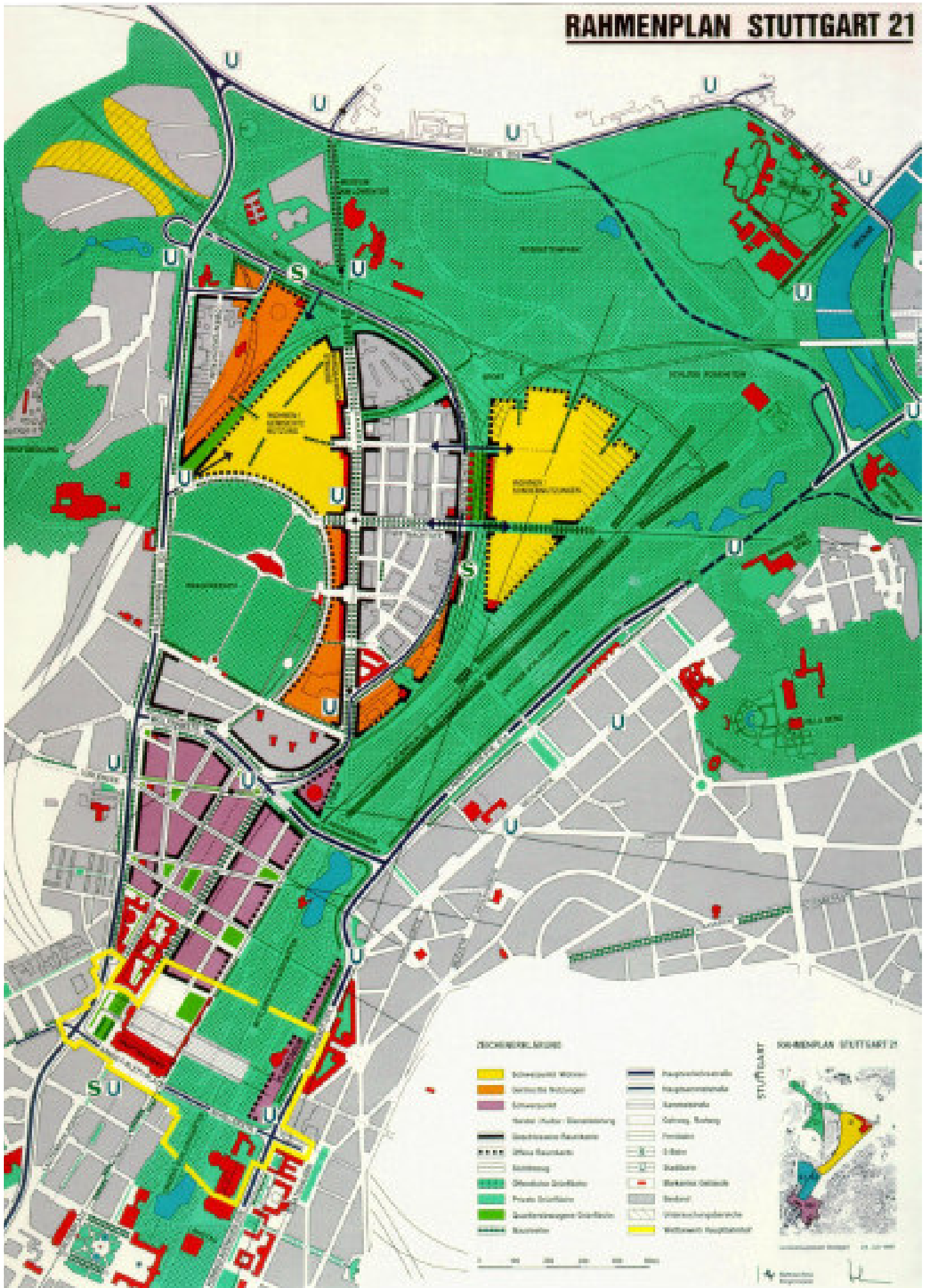
*Dal nostro punto di vista, l'evoluzione recente delle stazioni pone alcuni interrogativi. La stazione dovrebbe anzitutto garantire un servizio efficiente e comodo per tutte le esigenze. Dovrebbe anche garantire una rapida connessione fra le varie modalità di trasporto: dai servizi urbani a quelli sulle 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.*

# RAHMENPLAN STUTTGART 21



# La città dopo il progresso: la stazione di Stoccarda e l'aeroporto di Berlino

di Florian Hertweck

La Biennale di Venezia ha dedicato nel 2012 un'intera sala alla Filarmonica di Amburgo.

L'onore era riservato al progetto di Herzog e de Meuron, già esposto alla Biennale del 2006, non per lo splendore della sua architettura, ma per il disastro che oggi rappresenta la sua realizzazione. Il cantiere di questo progetto, il cui primo schizzo risale al 2003, ha avuto inizio nel 2007, e avrebbe dovuto essere concluso nel 2010. Oggi il termine è previsto al 2017. Il costo, stimato inizialmente a 77 milioni di euro, poi elevato a 114, si attesta, secondo l'ultimo contratto fra la municipalità e l'impresa responsabile, a 575 milioni di euro<sup>1</sup>.

Questo disastro, che ha contribuito alla caduta del governo di Amburgo, spiega bene lo scetticismo che i tedeschi nutrono verso i grandi progetti. In un paese la cui identità si è costituita tanto attraverso la fiducia nel progresso e nella crescita, quanto tramite la sua capacità di realizzare alla scala nazionale un insieme di infrastrutture tecniche, sociali e culturali fra le più competitive del mondo, questa incapacità di completare progetti di grande respiro rivela un cambiamento di paradigma. In effetti, il fallimento della Filarmonica di Amburgo è sintomatico del passaggio da una fase di crescita quantitativa in cui l'uomo vive il breve sogno di un progresso illimitato, verso ciò che Dennis Meadows e molti altri definiscono l'era di una crescita qualitativa. Questo nuovo paradigma è nel suo insieme ancora poco maneggevole, ma i suoi contorni cominciano a divenire sempre più visibili. Proverò a seguire tale argomentazione guardando più da vicino i due grandi progetti di infrastrutture della Stazione di Stoccarda e dell'Aeroporto di Berlino, al momento due grandi fallimenti, che trasformeranno in modo considerevole le loro rispettive città. Guardando più precisamente al ruolo che tali progetti avrebbero dovuto svolgere nella città, sia in un senso generale che riguarda la scala concreta dell'edificio e dello spazio circostante come anche rispetto alla loro realizzazione, tali progetti forniscono informazioni sul ruolo delle città all'epoca della crescita qualitativa.

## Stuttgart 21

L'idea di una nuova stazione centrale per Stoccarda risale al 1988. Lo specialista di infrastrutture

<sup>1</sup> Il rapporto della commissione di inchiesta indica come ragione dei rincari e dei ritardi in cantiere un'eccessiva rapidità per le fasi definitive del progetto e dei bandi di gara, che hanno ricevuto una sola offerta (Hoch et Tief), insieme ad alcuni cambiamenti del programma, come per esempio realizzare tre sale invece di una. Cfr: «Gericht nennt Schuldige des Baudesasters», in *Süddeutsche Zeitung* del 7 gennaio 2014.

## The city post-progress: the station in Stuttgart and the airport in Berlin by Florian Hertweck

In 2012 the Biennale di Venezia dedicated an entire room to the Hamburg Philharmonic. This was a tribute to the project by Herzog and De Meuron, but not for its splendid architecture, rather for the disaster represented by its construction. In a country which has built its identity around its faith in progress and growth, as much as its capacity for developing, on the national scale, a complex of technical, social and cultural infrastructures that is among the most competitive in the world, the inability to bring projects of this scope to term reveals a change in paradigm. In fact, the failure of the Hamburg Philharmonic is a symptom of the shift from a phase of quantitative growth in which man experiences the short-lived dream of unlimited progress, towards what Dennis Meadows and many others define as an era of qualitative growth. The author develops these arguments as he focuses on the two great infrastructure projects of the Station in Stuttgart and the Airport in Berlin, which are both currently viewed as failures, and as substantial transformations of their respective cities. Looking more specifically at the role that these projects should have had in the city, both in a general sense as far as the actual scale of the building and the surrounding space is concerned, and with respect to their construction, these projects provide information on the role of the city in the age of qualitative growth.

Nella pagina a fianco: Stoccarda, progetto urbano alternativo.



1 - Stoccarda, progetto urbano.

2 - Stoccarda 21, progetto architettonico.

Gerhard Heimerl dell'università di Stoccarda proponeva di trasformare la stazione esistente – che terminava in cul-de-sac - in una stazione passante al fine di migliorare l'inserimento di Stoccarda nella rete nazionale ed europea e per ottimizzare i collegamenti con le città regionali come Ulm con Stoccarda, che è senz'altro uno dei grandi poli industriali tedeschi. Due anni dopo, il progetto europeo di una linea Magistrale Europea<sup>2</sup> ad alta velocità, che avrebbe connesso Parigi a Budapest passando per Monaco, Bratislava e Stoccarda, accentuava la necessità di rendere la stazione più efficace. Nel 1994, lo studio di fattibilità, cui avevano contribuito un centinaio di specialisti e ricercatori venne presentato al pubblico<sup>3</sup>. Lo studio proponeva di collegare la stazione all'aeroporto, mantenendo il sito esistente per la nuova stazione, ma interrando il nuovo complesso così come l'insieme dei binari, e infine di sviluppare sullo spazio così liberato dei progetti immobiliari che avrebbero finanziato la realizzazione dell'intervento, il cui

2 Con il termine "Magistrale Europea" si indica una linea ferroviaria ad Alta Velocità da realizzare entro il 2020 che dovrebbe collegare Parigi a Bratislava, per giungere a Budapest via Vienna. La sua realizzazione ha avuto inizio nel 2005 nell'ambito delle reti infrastrutturali trans europee, per le quali è riconosciuta fra i trenta progetti prioritari. [NdT]

3 La presentazione ha avuto luogo il 18 aprile 1994 nell'ambito di una conferenza stampa del Land, in presenza del presidente e amministratore delegato della Deutsche Bahn, Heinz Dürr; del ministro presidente del Baden-Württemberg, Erwin Teufel, del ministro delle infrastrutture nazionali Matthias Wissmann, del ministro delle infrastrutture del Land, Hermann Schauffler, e del sindaco di Stoccarda, Manfred Rommel.



costo era stimato a 2.4 miliardi di euro. Pare che i soggetti decisori si siano convinti dell'idea di interrare la stazione e i binari quando hanno sorvolato Stoccarda in elicottero e percepito lo spazio occupato da queste infrastrutture nella città. Uno degli argomenti principali consisteva nella natura ecologica del progetto: una connessione coerente fra le diverse infrastrutture avrebbe evitato l'utilizzo di quattro milioni di automobili per anno, o 51 milioni di km percorsi in automobile. Inoltre il trasferimento dei binari al sottosuolo avrebbe posto fine all'inquinamento acustico causato dal passaggio del treno all'interno della città.

Un anno dopo, il progetto preliminare dello studio amburghese di Gerkan, Marg und Partner (GMP) è stato esposto per più di due settimane al municipio di Stoccarda. La brochure della mostra mette l'accento sulla sinergia a più scale del progetto: dall'opportunità economica per il territorio regionale al potenziale di sviluppo urbano, passando da alcuni "miglioramenti ecologici"<sup>4</sup>. A fianco della riduzione dell'uso dell'automobile, gli autori hanno sviluppato una carta per la costruzione degli edifici che si apparenta ai progetti dei primi eco-quartieri allora in corso di elaborazione in una città vicina, Friburgo, carta che è oggi praticamente divenuta una norma (riduzione del

4 Vedi: *Das Synergiekonzept Stuttgart 21. Bahnknoten Stuttgart, Verkehrsangebot, Städtebau, Arbeitsplätze. Die Ergebnisse des Vorprojekts* (« Il concetto sinergico di Stuttgart 21. Il nodo ferroviario di Stoccarda, l'offerta dei trasporti, l'urbanistica, l'impiego. I risultati del progetto preliminare »), edito dalla Deutsche Bahn AG, Stoccarda, 1995.



dispendio energetico attraverso una più efficace coibentazione, riduzione e differenziazione dei rifiuti, uso di materiali rinnovabili, vegetalizzazione delle coperture, incremento dell'uso delle energie rinnovabili, riutilizzo delle acque piovane).

Inoltre, alla scala urbana, la realizzazione avrebbe permesso di ritornare alla topografia originaria, terrazzata in occasione della costruzione della stazione, alta più di dieci metri. Al tempo stesso, il rapporto sollevava eventuali problemi geologici legati al numero di tunnel previsti, fra i quali uno di un'estensione superiore a 8 km, che avrebbe dovuto legare la stazione all'aeroporto. I costi apparivano stimati intorno ai 2.4 miliardi di euro, con un coefficiente costi/ricavi di 2,6, che mostrava la redditività del progetto a lungo termine. L'inizio dei lavori era previsto per il 2001, l'immissione in servizio per il 2008.

Nel 1996, la città lanciava un concorso di progettazione urbana, seguito da un workshop durante il quale le diverse équipes avrebbero discusso i loro progetti, che sarebbero inoltre stati esposti al municipio. In tal senso, la cittadinanza veniva invitata a contribuire al miglioramento del progetto di Trojan, Trojan und Neu. Il loro progetto rendeva concreta l'ipotesi di interrare la stazione per guadagnare una superficie di più di 100 ettari, ricavando un aumento della superficie libera in centro città del 40 per cento. Lo studio di Darmstadt proponeva di non sviluppare questa superficie secondo i principi della città europea, cioè come un insieme più o meno omogeneo di isolati, piazze e strade, ma attraverso la compresenza di ele-

menti densi (residenze, uffici, una biblioteca) e la creazione di un parco urbano che avrebbe dovuto addossarsi al parco del castello. Un ulteriore anno più tardi, nel 1997, la municipalità lanciava il concorso di architettura in due fasi al quale parteciparono più di 128 studi. Il concorso fu vinto dall'architetto Christoph Ingenhoven di Düsseldorf, che, consigliato da Frei Otto e Werner Sobek, ruotava la nuova stazione di 90° e, seguendo le direttive del concorso, la inseriva nello spessore del suolo. L'elemento più marcante del suo progetto è un cono capovolto che permetterebbe al tempo stesso di sostenere il suolo artificiale piantumato e di incanalare la luce naturale verso le banchine, ridotte al solo numero di otto.

Pur se questo progetto, insieme architettonico, urbano e infrastrutturale, ricorda alcuni principi del Ring di Vienna, in particolare per le procedure concrete di realizzazione come anche per l'idea di un nastro verde grazie alla distruzione di un'infrastruttura esistente, Stuttgart 21 – come il suo nome indica – voleva presentarsi come una nuova visione delle infrastrutture nella città del 21° secolo. Distinte dallo spazio urbano, esse sarebbero state più condivise che individuali, meno visibili e più efficaci. Così, la città sarebbe divenuta una sorta di arcipelago articolato in poli molto densi e colate verdi. Malgrado questa declinazione coerente dell'ecologia urbana, e malgrado alcuni tentativi di integrazione dei soggetti pubblici nel progetto, Stuttgart 21 incarna un progetto *top-bottom*, le cui buone intenzioni sembrano voler celare la vera causa del partenariato pubblico-privato costituito dalla municipalità, il Land e la Deutsche Bahn: generare crescita economica<sup>5</sup>.

Non stupisce, quindi, la resistenza che si è formata verso questo progetto. La prima serie di manifestazioni ha avuto luogo nel 2007. Quando il sindaco annunciò il fallimento di un referendum contrario al progetto, a ciò seguì la manifestazione di diverse migliaia di cittadini che protestavano contro l'inizio del cantiere il 2 febbraio 2010.

Gli argomenti avversi a questo mega-progetto sono stati numerosi: l'aumento dei costi, stimati ormai a sei miliardi di euro, cioè più del doppio di quanto originariamente previsto, e la distruzione della stazione di Paul Donatz, una delle poche stazioni tedesche a non essere state rase al suolo durante la guerra, classificata oggi fra i monumenti storici. Il pericolo, inoltre, costituito dagli scavi del cantiere rispetto alle riserve d'acqua minerale della città. Alcuni errori del progetto, ancora, quale la bordura rilevata che si determinerebbe ai margini della città, a causa delle diverse quote topografiche delle parti a contatto. Non è solo un aneddoto che la resistenza al progetto si sia intensificata, come la sua presenza nei media, nel momento in cui le ruspe estirpavano i primi alberi del parco del castello. I manifestanti avrebbero voluto preservare gli alberi, non solo perché erano più che centenari, ma anche perché essi ospitavano una rara specie di coleotteri, la coccinella del cuoio di Russia. È la critica mossa da un certo Philipp Ditrach su uno dei numerosi blog che rivela al meglio le ragioni di questa opposizione: «Il progetto (di

<sup>5</sup> Secondo il sito ufficiale della nuova stazione, l'insieme delle imprese locali si sarebbe impegnato nel progetto perché esso avrebbe consentito una crescita per l'economia della regione. Il progetto avrebbe creato nuovi posti di lavoro, sia durante il cantiere che in seguito, stimati fra 10 e 12.000, oltre che un incremento del reddito della città tramite la crescita demografica, senza parlare dell'enorme progetto immobiliare. Cfr: [www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de)

Stuttgart 21) rende omaggio alla follia della velocità, all'intubamento dei viaggiatori in un pistone pneumatico. Inoltre, faremmo maggiore affidamento ai ricavi urbanistici di questo progetto se tutto ciò che è già stato realizzato non fosse così triste. Ciò mostra che sin dall'inizio non si trattava di un progetto urbano, ma di un progetto immobiliare.<sup>6</sup> Come i sondaggi annunciavano a partire dal 2009, essendo la maggioranza della popolazione contraria al progetto, le elezioni per il Land Baden-Württemberg, come quelle per la municipalità di Stoccarda, hanno conferito il governo dal partito conservatore a quello dei Verdi, che ha indicato in Winfried Kretschmann il primo ministro-presidente verde in Germania. Una commissione di arbitrato, sotto la presidenza di Heiner Geissler, ex uomo politico di grande valore intellettuale egualmente stimato dalla destra e dalla sinistra, ha discusso il destino del progetto dalla fine di ottobre alla fine di novembre 2010.

Questi dibattiti sono stati accessibili al pubblico, e addirittura trasmessi alla televisione. Alla fine, la commissione ha proposto un compromesso: una stazione ibrida fra terminale in cul-de-sac e passante; raggruppamento dei terreni guadagnati con le operazioni in una fondazione senza scopo lucrativo; permesso di estirpare solo le specie vegetali che sarebbero deperite spontaneamente in poco tempo. In seguito a queste iniziative volte alla distensione del contesto relativo al progetto, il nuovo governo di una coalizione fra i verdi e la sinistra ha realizzato nel 2011 un referendum in cui il 58,9% della popolazione ha votato definitivamente contro il completamento del progetto, il cui cantiere è tutt'ora in corso.

## L'aeroporto di Berlino Brandeburgo

Un altro gigantesco progetto di infrastrutture che pone dei problemi si trova nella capitale tedesca. Dopo la riunificazione, la politica urbana di Berlino si orientava contro la duplicazione delle istituzioni e delle infrastrutture del dopo guerra. In effetti, ciascuna delle due parti di Berlino – Est e Ovest - aveva il suo teatro di prosa, il suo teatro dell'opera, la sua stazione centrale, il suo aeroporto. Uno dei progetti che simboleggia la ricerca di centralità della nuova capitale tedesca è quello della stazione centrale di Berlino o Berliner Hauptbahnhof. Progettata fra il 1992 e il 1993 da GMP-Architekten (Gerkan, Marg und Partner), essa rappresenta il progetto metropolitano ottimista di "Berlino 2000", di cui gli autori speravano di veder crescere la popolazione di più della metà al 2000, passando da 3,5 a 5 milioni di abitanti. Previsione smentita dal fatto che la popolazione berlinese è rimasta più o meno stabile<sup>7</sup>. Questo mega progetto, situato sul sito della precedente Lerther Bahnhof, a due passi dalla cancelleria, appare oggi ancora più smisurato dato che è stato pensato per un volume di un milione di viaggiatori al giorno, di cui ne accoglie in effetti appena un terzo.

L'aeroporto di Berlino Brandeburgo si iscrive anch'esso nella stessa strategia berlinese di ricentralizzazione. Se Berlino Est aveva il suo aeroporto

verso sud, a Schönefeld Berlino Ovest aveva due aeroporti: Tegel e Tempelhof. L'aeroporto di Tempelhof, secondo Norman Foster "la madre di tutti gli aeroporti", si è ritrovato molto vicino all'antico centro città. Si trattava di una cerniera lungo l'asse nord-sud di Albert Speer e serviva da base per i ponti aerei quando l'Unione Sovietica bloccò le vie di accesso terrestri a Berlino, nel 1948-49<sup>8</sup>. Fornendo un servizio molto ridotto, è stato chiuso nel 2008 per dare luogo a nuove possibilità di sviluppo urbane, come un enorme parco, la costruzione di residenze e servizi, una nuova biblioteca centrale. Contrariamente a Stoccarda, l'accento dei diversi concorsi è stato posto su un'urbanistica processuale, una strategia anti-masterplan, che favorisca lo sviluppo più organico a partire da una visione pionieristica degli usi e delle temporalità<sup>9</sup>. Malgrado questa articolazione democratica sia del montaggio che dei contenuti dei concorsi, l'iniziativa "100% Tempelhof", che mira a mantenere questo grande vuoto a due chilometri dalla Potsdamer Platz, è riuscita a raccogliere sottoscrizioni sufficienti per avviare un referendum al fine di evitare qualsiasi sviluppo urbano su questo sito.<sup>10</sup> Quanto all'aeroporto di Tegel, situato a ovest della città, è stato ammirato dai berlinesi per la sua architettura autenticamente funzionale, come per la sua prossimità alla città. È per le stesse ragioni che è stato criticato, dato che tale prossimità al tessuto urbano ha causato un inquinamento acustico che ha reso l'area invivibile per molti abitanti. Si tratta del grande progetto di GMP, elaborato nel 1965 (von Gerkan aveva appena 30 anni), che dovrebbe essere chiuso quando aprirà il nuovo aeroporto. Come Tempelhof, anche Tegel dovrà cedere la sua area a un nuovo sviluppo urbano, la realizzazione di un parco per la ricerca e l'industria delle tecnologie verdi, a partire da un'idea dello stesso Meinhard von Gerkan (GMP). Si tratta di un progetto dal nome un po' patetico – *The urban tech republic* – che sembra aver maggiori probabilità di imporsi poiché il pubblico è stato del tutto integrato nel processo di montaggio attraverso sei convegni e tre workshop che si sono svolti fra il 2008 e il 2012. Solo l'iniziativa *Tegel bleibt offen* (Tegel resta aperto) mira a mantenere l'aeroporto in servizio.

Il nuovo aeroporto, che diverrà l'aeroporto centrale di Berlino e Brandeburgo, è stato progettato sul sito di Schönefeld, mentre due alternative sono state discusse. Pur se Schönefeld è situata più lontano dal centro città, è la sua relativa prossimità ad averla favorita. In seguito alla realizzazione di un complesso all'altezza degli standard aeroportuali più attuali, anch'esso progettato da GMP, un sistema infrastrutturale ferroviario è stato sviluppato. Il nuovo aeroporto otterrà la sua stazione di treni rapidi che la collega, alla scala nazionale, con Hannover, Leipzig e Dresda, che potranno essere raggiunte in un'ora. Alla scala regionale, un treno espresso raggiungerebbe direttamente la stazione Südkreuz, Potsdamer Platz e la stazione centrale. Riguardo ai costi, il progetto è disastro-

8 Il "Blocco di Berlino" fu ordinato da Stalin nel 1948, impedendo per 11 mesi qualsiasi trasporto sulle vie di terra e d'acqua fra Berlino Ovest e la Germania dell'Ovest. Durante il blocco, l'unica via per giungere e assicurare i viveri a Berlino fu un ponte aereo attraverso i tre corridoi della capitale. [NdT]

9 Si può egualmente fare riferimento ai tipi di concorsi, sia a partecipazione aperta, sia in due fasi, di cui la prima aperta al fine di consentire alla scena giovane dell'architettura di partecipare.

10 Cf. «Berlin entscheidet per Volksentscheid über Tempelhofer Feld», in *Die Zeit* del 28 gennaio 2014.

3 - Tegelhof, progetto urbano.

4 - Tegelhof, progetto urbano alternativo.

5 - Berlino, Hauptbahnhof.

6 - Tempelhof, progetto urbano pianificato.

6 Cfr : [www.bauwelt.de/cms/debatte.html?id=1427897#](http://www.bauwelt.de/cms/debatte.html?id=1427897#)

7 Al proposito, cfr. : Florian Hertweck, «De Berlin 2000 à Berlin 2020», in : Dominique Rouillard (a cura di) *Imaginaires d'Infrastructure*, Parigi, L'Harmattan, 2009, p. 69-80.



so quanto quello della stazione di Stuttgart 21. Le prime stime si sono elevate nel 2004 a 1,7 miliardi di euro, portandosi poi nel 2012 a 4,3 miliardi. L'inaugurazione, prevista per il 2012, è stata regolarmente rinviata; il cantiere costa ai suoi committenti pubblici ogni mese circa 35 milioni di euro.

## La città dopo il progresso

Questi "effetti collaterali" dei più grandi progetti di infrastrutture in Europa pongono un certo numero di questioni sul ruolo delle infrastrutture in una società partecipazionista: non si dovrebbero migliorare le infrastrutture esistenti piuttosto che realizzare nuovi progetti titanici? E, nel caso in cui i progetti di infrastrutture siano concepiti all'inizio dal mondo della ricerca e dell'economia, come integrare la cittadinanza nel montaggio del progetto? Infine, il progetto Stuttgart 21 mostra a qual punto le antiche equazioni politiche siano divenute obsolete nell'era del post-progresso. Da un lato, la destra ha lanciato un progetto ecologista pensato da ricercatori e specialisti senza però aver sufficientemente consultato la popolazione. Inoltre, i conservatori hanno troppo messo l'accento sul progetto immobiliare e, nello stesso tempo, hanno annunciato una stima dei prezzi anormalmente bassa (tecnica molto diffusa per sostenere i grandi progetti, com'è successo con la Filarmonica di Amburgo). Dall'altro lato, si trova una sinistra che si pretende ecologista, confondendo l'ecologia con la protezione della natura, e che utilizza alcuni errori di un progetto risolutamente ecologico per eliminarlo.

I progetti di Tempelhof e Tegel mostrano non solo a qual punto gli abitanti possono essere coinvolti nel processo di montaggio del progetto, ma anche come la natura stessa dei progetti sia cambiata. Anche questo è a sua volta un effetto di ritorno di questo approccio partecipazionista: si tratta di progetti più processuali, diluiti nel tempo, attenti a iter articolati, che mantengono nei casi rispettivi degli enormi vuoti urbani come spazi per il tempo libero e verde pubblico. Pare che la qualità della vita sia intesa da questi abitanti come il diritto alla città e, insieme, alla natura, come un diritto alla lentezza e a degli spazi che resistano alla pianificazione. La lezione di Stoccarda e Berlino sarebbe allora che la città dopo il progresso dovrebbe andare al di là dei riflessi politici tradizionali e integrare parametri prima incompatibili: la rapidità e la lentezza; la dimensione scientifica e la partecipazione della popolazione; luoghi ad alta densità urbana con altri in continuità con la natura; trasporti in comune più efficaci insieme a una mobilità individuale più sostenibile; la conservazione dei monumenti del passato intesa come una dimensione prospettiva; spazi pianificati insieme ad altri che non lo sono, e infine l'ecologia come anche l'economia del progetto, il cui guadagno per l'interesse comune è evidente<sup>11</sup>.

Riproduzione riservata ©

Traduzione dal francese di Zeila Tesoriere

<sup>11</sup> In merito a questa teoria dialogica, Cfr. il progetto di ricerca «Territoires de l'énergie» diretto da Florian Hertweck, Djamel Klouche, Philippe Potié, nell'ambito del bando interministeriale «Ignis Mutat Res. Penser l'architecture, la ville et les paysages au prisme de l'énergie», Parigi 2013.

