



Le sfide del 2007

ARCHITETTURA / MARCO TAMINO

Design stile semplicità

Servizi ai viaggiatori. Passeggiate urbane. Elementi di arredo o funzionali identici e ricorrenti. Per diventare snodi con il sistema-città. Rinascono le 12 grandi stazioni italiane. Le racconta il suo ideatore
colloquio con Marco Tamino di Enrico Arosio

Roma Termini, Dio la protegga, è rinata nel 2000 grazie al Giubileo. È il modello virtuoso per la riqualificazione delle 12 principali stazioni italiane. Negli ultimi sei anni, purtroppo, l'ambiziosa impresa di Grandi Stazioni Spa (600 milioni di euro, 900 mila metri quadrati) è stata interrotta da una trafila paralizzante di ricorsi, bandi annullati, gare rifatte, dirigenti sostituiti, oltre a tre cambi di governo. Ora finalmente si riparte. Ed è una vera sfida amministrativa e culturale. Ricominciando da Milano, Torino e Napoli, i primi cantieri aperti, sarà possibile dotare l'Italia, in attesa del risanamento delle ferrovie, di una rete di stazioni moderne e sicure, all'altezza delle nostre ambizioni? L'Italia è capace di realizzare grandi opere infrastrutturali in tempi decenti? Il tutto riportando l'architettura dall'esibizionismo stilistico alla semplicità e chiarezza delle cose ben fatte? "L'espresso" ne ha parlato con Marco Tamino, il progettista e supervisore delle 12 stazioni. Un professionista apprezzato dagli addetti ai lavori in mezza Europa, ingiustamente sconosciuto al grande pubblico.

Architetto Tamino, finalmente i cantieri a Milano, Torino e Napoli. Ma l'ispirazione è sempre Termini, ci spiega perché?

«A Termini abbiamo messo a punto un modello di funzionalità per le nuove stazioni italiane. Sulle possibilità di armonizzare servizi e spazi commerciali con i flussi dei viaggiatori. È stato il banco di prova, dopo anni in cui in Italia non è accaduto nulla, mentre in Spagna nascevano stazioni, metrò, aeroporti di grande qualità. Abbiamo anche fatto qualche errore:

le Ferrovie hanno sottovalutato il nuovo fenomeno delle biglietterie automatiche, privilegiando gli sportelli a vetro tradizionali. Aprire la barriera fisica tra operatore e utente nel '99 pareva un'innovazione traumatica: ma ora si è rivisto tutto».

La stazione, come l'aeroporto, è il biglietto da visita di una città moderna. Riusciremo a rialinearci all'Europa?

«Una stazione non è solo un edificio ma una funzione urbana, uno snodo del sistema-città dove contano categorie come la fluidità e la connettività. Insieme ai servizi al viaggiatore creiamo servizi per la città: entrare in una banca, un grande magazzino, un ristorante, una farmacia. A Termini abbiamo messo un centro medico convenzionato con l'ospedale San Raffaele di Milano; un pendolare la mattina può sottoporsi a un'analisi e la sera ritirare l'esito. La libreria di Termini, disegnata da Pierluigi Cerri, è la più frequentata di Roma e ha un fatturato tra i più alti d'Italia. Certo la redditività delle strutture commerciali ha portato un po' di invadenza pubblicitaria».

Tra i modelli europei quali ha studiato?

«In particolare quello francese, con Sncf e la Rep, l'agenzia di progettazione. Ma i francesi non sono riusciti ad arrivare ai

nostri risultati; e ora ci stiamo accordando per cedere loro il nostro know-how. Nel caso della stazione di Lione-Satolas, di Santiago Calatrava, l'esito è deludente, una cattedrale nel deserto: la zona non è decollata, è mancato lo sviluppo».

A Milano Centrale è da poco iniziato il cantiere. Cosa troveremo a fine 2008?

«Milano è un progetto complesso, un'opera da 110 milioni di euro. L'arrivo del metrò è a meno 7 metri, l'ingresso è a zero, i binari a più 7. Abbiamo spazi giganteschi in buona parte non usati: potremo creare attività di servizio sia a meno 4, sia a quota zero, dove si svilupperà l'area commerciale. Sfondiamo il ventre della



Non sopporto le sfrenatezze postmoderne che si stanno imponendo ovunque. Questa volontà di firmare, gridare, meravigliare



Tre dei 12 progetti per il restyling delle stazioni italiane: Napoli (qui a fianco), Milano (a sinistra) e Torino (in basso). Sotto: l'architetto Marco Tamino, progettista e supervisore delle nuove opere



stazione, creando una passeggiata urbana che unirà parti di città separate. Si potranno organizzare attività nuove, mostre, incontri, sfilate di moda. Il piano dei binari sarà raggiunto da una decina di tapis roulant, novità assoluta in Italia. Il superamento delle barriere architettoniche non è legato solo al portatore di handicap: in stazione, tra bagagli, bambini, anziani, stranieri siamo un po' tutti handicappati: la fretta, lo stress, la folla. Sarà centrale la facilità di orientamento, la gerarchia dei segnali. La grafica è stata studiata da Massimo Vignelli a New York».

Torino e Napoli sono casi più facili?

«Sì. Napoli è una stazione del dopoguerra con un grande atrio ma pochissimo spazio reale per offrire servizi, e un sotterraneo oggi quasi infrequentabile. Sfrutteremo questi spazi e ripuliremo l'atrio, che in origine era abbastanza bello. Napoli è un restauro del moderno, mentre a Milano il contenitore è solenne, un déco molto tardo: Ulisse Stacchini vinse il concorso nel 1912 e finì i lavori solo nel 1931».

Nulla di nuovo, in Italia.

«Davvero. A Napoli ho collaborato con il collega Dominique Perrault, autore della Bibliothèque Nationale a Parigi. Lui si oc-

cupa della piazza Garibaldi antistante del raccordo col metrò, sulla base del sistema di flussi studiato da noi».

E Torino?

«È stata molto rimangiata, l'impianto è di fine Ottocento. Chiudiamo un portico laterale su via Sacchi e riordiniamo i flussi interni, con

nuove biglietterie, spazi di attesa, attività commerciali. Il metrò, realizzato per i Giochi 2006, entrerà in stazione, e ci sarà un nuovo parcheggio auto sotterraneo». In tutte le città, da Genova a Firenze a Bari, si utilizzerà il catalogo unificato di materiali e arredi da lei studiato?

«Sì, gli elementi standard ricorrono ovunque: ascensori, scale mobili, parapetti saranno gli stessi in tutta Italia. L'architettura è anche semplificazione, nel rispetto del contesto storico. Com'è avvenuto con il mobile moderno del Novecento: una poltrona di Breuer sta bene anche in un edificio antico. Il linguaggio sarà dunque sempre un passo indietro. Io non sopporto le sfrenatezze postmoderne che si stanno imponendo ovunque, questa volontà di firmare, gridare, stupire. Dobbiamo tornare a stupire con la semplicità».

Questa è una sfida culturale.

«Mies van der Rohe diceva "Less is more", il meno è di più. Dipende dai temi, ma se ci confrontiamo con un contenitore storico ci vuole mano leggera. Non sono d'accordo con l'invasione dei segni di Richard Meier per l'Ara Pacis a Roma».

Per le future stazioni Tav le Ferrovie hanno scelto anche progetti molto gridati.

«Le Ferrovie si sono impegnate per creare architetture di livello, dopo il cammino

interrotto. Santa Maria Novella di Michelucci, a Firenze, fu un esempio notevole, nel 1935. Io sono stato in commissione di concorso a Torino e Firenze, e ho visto passare i migliori progettisti. Sui risultati apprezzo di più Foster a Firenze e Arep a Torino, mentre condivido meno il linguaggio di Zaha Hadid, poco adatto al difficile tessuto urbano e sociale di Napoli-Afragola».

Fare stillismo ad Afragola è azzardato.

«Le Ferrovie vogliono provare a creare, in una zona piagata da criminalità e degrado, un polo innovativo. Scommessa difficile, che da sole non potranno vincere. Il problema rimane: io penso che in Italia dobbiamo ricreare il tessuto delle città, non inventarci monumenti eclatanti buoni per le riprese tv».

Perché in Italia la gestione di un'opera pubblica è così macchinosa?

«In Italia l'opera pubblica funziona quando c'è la convergenza degli interessi politici. È raro. A Termini è andata bene, col Giubileo. La nuova Fiera di Milano è un episodio simile. Il dramma è che le opere pubbliche in Italia sono fortemente politicizzate. Sono sempre opere di parte, contrattate per motivi politici. All'estero c'è una continuità garantita al di là del ciclo amministrativo di un sindaco o di un governo. Noi siamo schiavi di questa intermittenza. A Bologna il nostro lavoro sulla stazione si legava alla futura metropolitana, già approvata: come è caduta la giunta Guazzaloca è caduto il progetto. Bologna sarà l'ultima a partire».

Quale lezione ne trae?

«È una sfida istituzionale. Un paese civile richiede continuità, e una ricerca del consenso né demagogica né strumentale. Vale per la Tav, il Mose, il Corridoio 5. Troppi soggetti, da noi: Ferrovie, Anas, Autostrade, porti, enti locali, ognuno con la sua autorità. È diverso a Madrid, Bilbao, Barcellona, Siviglia: lì l'obiettivo alto è prevalso sull'interesse politico a breve. Gli spagnoli! Erano i cugini arretrati. Ora dobbiamo toglierci il cappello». ■