

I  
--  
U  
--  
A  
--  
V

Università Iuav  
di Venezia

Marco Ballarin, Giulia Ciliberto, Daniela Ruggeri



# ITALIAN BEAUTY



ITALIAN BEAUTY





I  
- -  
U  
- -  
A  
- -  
V

Università Iuav  
di Venezia

Marco Ballarin, Giulia Ciliberto, Daniela Ruggeri

# ITALIAN BEAUTY



ITALIAN BEAUTY



I  
- -  
U  
- -  
A  
- -  
V

Università Iuav  
di Venezia

Sponsored by:



## ITALIAN BEAUTY

W.A.Ve. 2018

Curatore: Alberto Ferlenga

Coordinatori: Marco Ballarin, Giulia Ciliberto, Daniela Ruggeri

Tutors: Rafael De Conti Lorentz, Alessia Franzese, Tania Sarria, Elisa Zatta

Amministrazione: Lucia Basile, Piera Terone

**Marco Ballarin, Giulia Ciliberto, Daniela Ruggeri**  
**Italian Beauty**

Anteferma Edizioni ISBN: 978-88-32050-07-3

Università Iuav ISBN: 978-88-99243-58-6

Editore

Anteferma Edizioni S.r.l.  
via Asolo 12, Conegliano, TV  
edizioni@anteferma.it

In coedizione con

Università Iuav di Venezia  
Santa Croce 191, Venezia, VE

Prima edizione: Maggio 2019

Copertine: Giulia Ciliberto

Progetto grafico: Margherita Ferrari

Impaginazione: Emilio Antoniol

Traduzioni: Silvia Micali, Adrian Smith

Copyright



Questo lavoro è distribuito sotto Licenza Creative Commons

Attribuzione - Non commerciale - No opere derivate 4.0 International

# INDICE

## W.A.Ve. 2018 ITALIAN BEAUTY

- Alberto Ferlenga **6** Tornando ai centri storici
- Benno Albrecht **20** Diversi centri minori, indipendenti e provinciali, coesistenti in un'atmosfera comune di scambio e complemento reciproco
- Marco Ballarin **32** Ritorno al futuro. Centri storici alla ricerca del territorio perduto
- Daniela Ruggeri **50** Il Bel Paese su rotaia. Viaggiando fra possibili strategie per ripensare e ricostruire il territorio italiano
- Giulia Ciliberto **72** Fra mappatura e narrazione. Information design per la comunicazione visiva del territorio

## ESPERIENZE EXPERIENCES

- Anna Magrin **88** Tra stile ed etica: la ricerca della dimensione urbanistica
- Vincenzo Latina **98** Il contemporaneo, l'antico e le ricostruzioni nell'isola di Ortigia
- Carlo Terpolilli **116** Costruire dentro
- Damiana Lucia Paternò **136** Vicenza palladiana: tutela e trasformazione del volto urbano nel XIX secolo

## APERTURE OPENINGS

- Stefano Tornieri **154** Analfabeti del paesaggio
- Filippo De Dominicis **164** Primitivo italiano: città contadine e latifondo fra struttura e narrazione
- Viola Bertini **180** Centri storici e turismo, problema o risorsa?
- Luca Velo **198** Fermare l'abbandono? Riduci, riusa e ricicla, azioni per una strategia urbana e territoriale
- Giovanni Comi **216** Ricostruire tra memoria e immaginazione

**232** ATLANTE ATLAS



**W.A.Ve. 2018**

**ITALIAN**

**BEAUTY**



- Ferradina scalo - Matera.  
Photo © Urban Reports



## Il Bel Paese su rotaia. Viaggiando fra possibili strategie per ripensare e ricostruire il territorio italiano

Daniela Ruggeri

*Through the metaphor of the journey in Italy, the essay intends to investigate the relationship between the Italian municipalities involved in W.A.Ve. 2018 and the reference railway stations. "Italian Beauty" has launched a discussion on small and medium sized municipalities that involved large, small and medium stations, served by different levels of speed and frequency; the initiative represents a first, and perhaps unique, joint survey between Università Iuav di Venezia and Rete Ferroviaria Italiana spread throughout the Italian territory on the railway stations and some related lines. The results have been a lucid investigation and an interesting collection of project proposals for the whole country. Modernize the train stations, with a cross-border and holistic approach, because of the peculiar capillarity of the Italian railway system, can be a good opportunity to explore possible strategies for the restoration of the country. In fact, Italy is a fragile territory that would require the rehabilitation and safeguard not only of its historical monuments and well-known villages, but also of mobility infrastructures, allowing the achievement and enhancement of the less known centers, the "small Italies" that are also part of that composite system that is the Bel Paese.*

Alghero (Oristano), Salemi, Alcamo (Castellammare del Golfo), Messina, Maida, Matera (Ferrandina Scalo), Lecce, Canosa di Puglia-Barletta, Benevento, Ischia (Mergellina), Larino-Casacalenda (Termoli), Scanno, Civita di Bagnoregio (Viterbo), Cascia (Spoleto), Urbino, Prato, Pisa, Parco Nazionale delle

– Daniela Ruggeri, architetto, nel 2017 consegue il titolo di dottore di ricerca in Composizione architettonica presso l'Università Iuav di Venezia dove dal 2012 collabora alla didattica nei corsi tenuti dalla prof.ssa De Maio e fa parte del corpo docente del Seminario itinerante internazionale di progettazione Villard, di cui è responsabile dell'organizzazione nelle edizioni, Villard: 14 e Villard: 19. Dal 2016 è parte del comitato redazionale della collana "Le città di Villard". Dal 2013 coordina cinque edizioni W.A.Ve., workshop estivi di architettura dell'Università Iuav di Venezia. Nello stesso Ateneo svolge inoltre attività di ricerca, con particolare attenzione ai processi di trasformazione urbana nell'area nordafricana a partire dal secondo dopoguerra. Nel 2015 è curatore della sezione Architettura della mostra "Africa Big Change, Big Chance" a cura di Benno Albrecht, tenutasi alla Triennale di Milano e al CIVA di Bruxelles. Dal 2017 fa parte di progetti di ricerca congiunta tra l'Università Iuav di Venezia e partner internazionali, fra cui ENSA Marseille, A\*MIDEX, LAM – Sétif, CERAU – Rabat, LAAM – Tunis.

1 – P. Rumiz, “L’Italia in seconda classe”, Feltrinelli, Milano, 2018, pp. 32-33.

2 – Regio Ispettorato delle strade ferrate (a cura di), “Orario ufficiale delle strade ferrate, delle tramvie e della navigazione e delle messaggerie postali del Regno d’Italia”, Fratelli Pozzo, Torino, 1899, vol. 3. Consultabile in formato digitale sul sito [www.archiviofondazione.it](http://www.archiviofondazione.it) (presa visione luglio 2018).

Cinque Terre (Vernazza), Biella, Brescia, Rovereto, Comuni dell’area nord di Modena, Monselice, Pieve di Soligo, Spilimbergo, Palmanova-Monfalcone. Con questo elenco non si vogliono indicare le tappe di un rocambolesco viaggio in Italia, “Gran Tour alla rovescia, che non va verso i limoni ma verso le risaie”<sup>1</sup>, ma i nomi dei comuni e delle stazioni di riferimento studiati da W.A.Ve. 2018.

Eppure, un grande viaggio collettivo attraverso il Bel Paese è una metafora che richiama a pieno l’atmosfera dei W.A.Ve. 2018: circa millecinquecento studenti insieme a un centinaio di docenti italiani e stranieri hanno lavorato sui centri storici italiani di piccole e medie dimensioni, tra questi una ventina di *atelier* ha scelto di approfondire il tema delle connessioni tra centro storico e stazione ferroviaria. Un viaggio che, volendolo compiere realmente, sarebbe quasi impossibile da percorrere interamente su rotta, data la grande distanza che separa alcuni centri urbani dalla stazione ferroviaria più prossima, l’assenza di collegamento a causa della difficile orografia che caratterizza alcune zone dell’Italia, o addirittura l’interruzione delle tratte che una volta servivano i centri più interni sfidando i terreni più impervi.

Nata con lo scopo di trasportare merci e sviluppata prevalentemente durante la Rivoluzione industriale, la ferrovia diventa ben presto un potente mezzo di comunicazione ma soprattutto di trasporto per le persone. In Italia, sebbene il processo di infrastrutturazione ferroviaria sia avvenuto più lentamente rispetto agli altri paesi del Vecchio Continente, quasi da subito, proprio per la bellezza del territorio italiano e dei suoi centri storici, il viaggio in treno si lega al turismo, come dimostra la *Piccola guida sommaria d’Italia* e le inserzioni pubblicitarie degli alberghi presenti nei libretti orari di fine Ottocento<sup>2</sup>.

L'assetto ferroviario italiano si è formato per tratte separate, nel corso di circa un secolo e mezzo a partire dal 1800.

L'unione di queste ha contribuito non solo fisicamente ma anche simbolicamente all'Unità d'Italia "Durante il processo risorgimentale la strada ferrata – così fu definita ufficialmente nei primi tempi – venne a rappresentare nell'ideale collettivo l'emblema dell'agognata unità nazionale"<sup>3</sup>.

Nel corso della storia delle ferrovie italiane le parole costruzione e ricostruzione sono un *leitmotiv* ricorrente che di volta in volta carica queste parole di significati differenti: costruzione di una identità nazionale unitaria durante il Risorgimento; costruzione di simboli del progresso nel ventennio fascista; ricostruzione del Paese nel secondo dopo guerra, in cui "la grande famiglia ferroviaria" scrive l'ingegnere, allora senatore, Guido Corbellini in occasione del cinquantenario delle Ferrovie dello Stato, si è "unita a tutto il popolo nello sforzo comune di costruire dalle macerie la nuova economia nazionale"<sup>4</sup>.

Anche il concetto di viaggio in treno muta nel tempo, alla valenza di viaggio culturale o di *loisir*, preponderante fino agli inizi del Novecento, si sostituisce via via il viaggio o meglio lo spostamento per lavoro, dalla campagna alla città, culminante in Italia con le grandi migrazioni sud-nord; il treno sarà dunque il principale mezzo di trasporto utilizzato in Italia fino agli anni del "boom economico" in cui sarà sostituito dall'automobile.

Questo breve quadro di riferimento storico è più che altro necessario per ricordare, ma soprattutto per fare presente alle nuove generazioni di architetti, come a "queste vere e proprie 'epoee' nazionali, consumate all'insegna del connubio tra sviluppo economico, tecnica e conoscenza del territorio si sia almeno fino a una certa epoca,

3 – S. Maggi, "Le ferrovie", il Mulino, Bologna 2003, p. 7.

4 – Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (a cura di), "Il cinquantenario delle Ferrovie dello Stato: 1905-1955, estratto da 'Ingegneria ferroviaria', maggio-giugno 1955", Roma, 1955, p. 29.

### GIRGENTI

Popolazione 25,508. L'Acragas dei Greci e l'Aggrigentum dei Romani. — *Principali curiosità:* Della Girgenti antica: Il tempio della *Concordia* di architettura dorica - I tempi di *Giuione Lacinia*, di *Ercolo*, di *Giove Olimpico* - La rupe *Atenea* alta 354 m., donde si gode un bel panorama. - Della Girgenti moderna: Il *Duomo* - La Chiesa di *S. Maria dei Greci*, *S. Michele* e *S. Pietro*. - Nelle vicinanze di Girgenti vi sono molte miniere di zolfo.

### LORETO

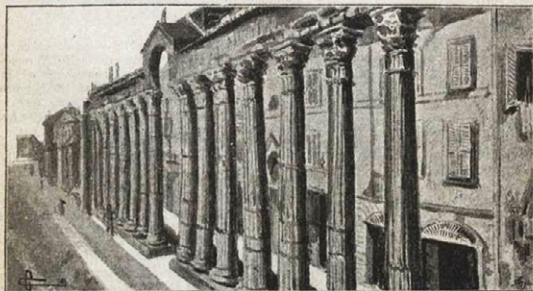
A 24 kilom. da Ancona. Celebre per i suoi pellegrinaggi (circa 500,000 pellegrini all'anno). — *Principali curiosità:* La Chiesa della *Santa Casa*, nel cui centro si trova la *Casa Santa* circondata da una balaustra di marmo. - Vi si conserva una statua della *Santa Vergine* in legno di cedro di colore nero che si dice sia stata scolpita da S. Luca - Il *Palazzo Apostolico*, incominciato il 1510 sui disegni del Bramante, racchiude una piccola pinacoteca.

### MESSINA



Popolazione 155,548. Zanta e Messina degli antichi. Situada sullo Stretto dello stesso nome. — *Principali curiosità:* Il *Duomo* (la *Matrice*) cominciato nel 1098, data dall'epoca normanna, ma dell'antica chiesa non resta che poca cosa, essendo stata rifatta più volte e in più parti - *S. Annunziata dei Catalani*, la più antica di Messina - *L'Università* - *S. Gregorio* - *S. Nicola* - Il *Palazzo Municipale* (1806-1829) - Il *Porto* e poco lontano il *Faro*, donde si gode una bellissima veduta.

### MILANO



Colonne di S. Lorenzo.

Popolazione 471,214. — *Principali curiosità:* Il *Duomo*, edificio meraviglioso cominciato nel 1386 da Gian Galeazzo Visconti e non ancora terminato. — La *Galleria Vittorio Emanuele*



- Pagine dalla "Piccola guida sommaria d'Italia", in Regio Ispettorato delle strade ferrate (a cura di), "Orario ufficiale delle strade ferrate, delle tramvie e della navigazione e delle messaggerie postali del Regno d'Italia", Fratelli Pozzo, Torino, 1899, vol. 3. Fonte: Orari Ufficiali FS, [www.archiviofondazionefs.it](http://www.archiviofondazionefs.it)

5 – A. Ferlenga, "Voli radenti. Le implicazioni territoriali della rete aeroportuale minore in Italia" in P. Ciorra, F. De Maio (a cura di), "Piccoli aeroporti. Infrastruttura, città e paesaggio nel territorio italiano", Marsilio, Venezia, 2008, p. 9- 10.

6 – Cfr. G. Samonà, "L'urbanistica e l'avvenire delle città negli Stati europei", Laterza, Bari, 1959, p. 20.

7 – S. Maggi, "Le ferrovie", op.cit., p. 86.

legata la produzione di manufatti (architetture o opere di ingegneria) di grande qualità"<sup>5</sup>.

Ponti, viadotti, stazioni, quest'ultime in particolare, hanno avuto un ruolo determinante nel processo di trasformazione delle città italiane, in quel passaggio da città antica a "città industriale", ridisegnandone non solo i contorni ma in un certo senso anche il "volto": la stazione ferroviaria era e continua ad essere per il viaggiatore che per qualsiasi motivo arrivi in una città su rotaia, il primo edificio ad accoglierlo, con un forte impatto sulla percezione del contesto urbano.

Il posizionamento delle stazioni all'interno delle città italiane è stato condizionato da questioni prettamente tecniche e strategiche, legate banalmente alla costruzione dei binari. Per cui le nuove fabbriche non riuscirono ad inserirsi a pieno in quel processo di innesto tra centro storico antico e nuovo centro ottocentesco, comune a molte città europee<sup>6</sup>, pur muovendosi nella stessa logica; queste si collocarono di solito fuori dalle mura o in alcuni casi vicino ai varchi d'accesso alla città, come ad esempio Porta Maggiore a Roma e Porta Fiorentina a Pisa. Nei pressi delle stazioni si attestarono tutta una serie di edifici, "locande, alberghi, abitazioni, attività commerciali [...] si andarono a posizionare nella piazza della stazione, che divenne tra le più importanti dell'abitato, o nella strada realizzata per congiungere il centro storico con lo scalo. Nacquero così i famosi e spesso alberati viali della stazione [...] fino a diventare nel primo del Novecento le principali direttrici dell'espansione cittadina"<sup>7</sup>.

Dalle monumentali stazioni ottocentesche, agli interventi degli anni Trenta, come Santa Maria Novella di Michelucci e la Stazione Centrale di Messina di Mazzoni – giusto per citarne alcune – alle stazioni della ricostruzione postbellica, che prendono l'avvio

con il grande concorso per la stazione di Roma Termini – vinto non senza polemiche da due gruppi di progettazione<sup>8</sup> –, le stazioni ferroviarie ci interessano non solo per la qualità del manufatto architettonico in sé ma perché queste costituiscono dei punti di riferimento urbani, per dimensione e posizione all'interno delle città, talvolta diventando loro stesse dei veri e propri “fatti urbani”.

Altrettanto importanti per lo sviluppo dell'Italia rurale furono le stazioni sorte vicino ai borghi, presso cui di solito si trovava l'unico ufficio postale e l'unica osteria della zona, così “La piazza della stazione risultava spesso importante come la piazza del comune, e il capostazione rappresentava una nuova autorità alla stregua del sindaco [...]. Dove invece il centro medievale era situato in altura, la stazione del treno costruita a valle divenne sede di un nuovo abitato, fino a formare i così detti ‘paesi scalo’ tipici dell'Italia collinare e montuosa”<sup>9</sup>.

La ferrovia non ha generato solo manufatti architettonici – ora straordinari, ora ordinari – elementi attrattori per lo sviluppo urbano, luoghi di aggregazione e scambio sociale, ma anche separazione, soprattutto quando il fascio infrastrutturale ha seguito logiche esclusivamente legate alle funzioni industriali e commerciali. Nelle parole di Giuseppe Samonà, “Nessuno prevede allora le conseguenze che la rete ferroviaria avrebbe portato nei centri stessi che serviva, né ci si rese conto che la rigidità assoluta di tale rete avrebbe solo consentito parziali modifiche ai tracciati precostituiti”<sup>10</sup>. Sempre Samonà parla di un vero e proprio “conflitto che col tempo si sarebbe creato fra i nuovi quartieri della stazione, tendenti a scavalcare i fasci di binari, e le attrezzature ferroviarie bisognevoli di continui ingrandimenti”<sup>11</sup>, e ancora di “innumerevoli esempi di vera e propria frattura di quartieri urbani, o il di-

8 – Il primo premio fu attribuito *ex aequo* ai gruppi Calini, Montuori e Castellazzi, Fadigati, Pintonello, Vitellozzi, che poi realizzarono il nuovo progetto insieme. Per approfondimenti si rimanda a “La nuova stazione di Roma Termini delle Ferrovie italiane dello Stato: raccolta di articoli pubblicati da ‘Ingegneria ferroviaria’, Collegio ingegneri ferroviari italiani, Roma, 1951.

9 – S. Maggi, “Le ferrovie”, op.cit., p.87.

10 – G. Samonà, “L'urbanistica e l'avvenire delle città negli Stati europei”, op.cit., pp. 62.

11 – *Ibidem*.

12 – *Ivi*, p. 63.

13 – Tra questi si veda il progetto di recupero dell'ex ferrovia che collega Caltagirone a Piazza Armerina di Marco Navarra, realizzato nel 1999. Per approfondimenti si rimanda a M. Navarra, "Parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina", in "Velocità controllate", Lotus Navigator, 2003, n. 8, pp. 38-47.

saggio di intere città, provocato dagli impianti ferroviari, che non possono subire spostamenti praticamente attuabili"<sup>12</sup>.

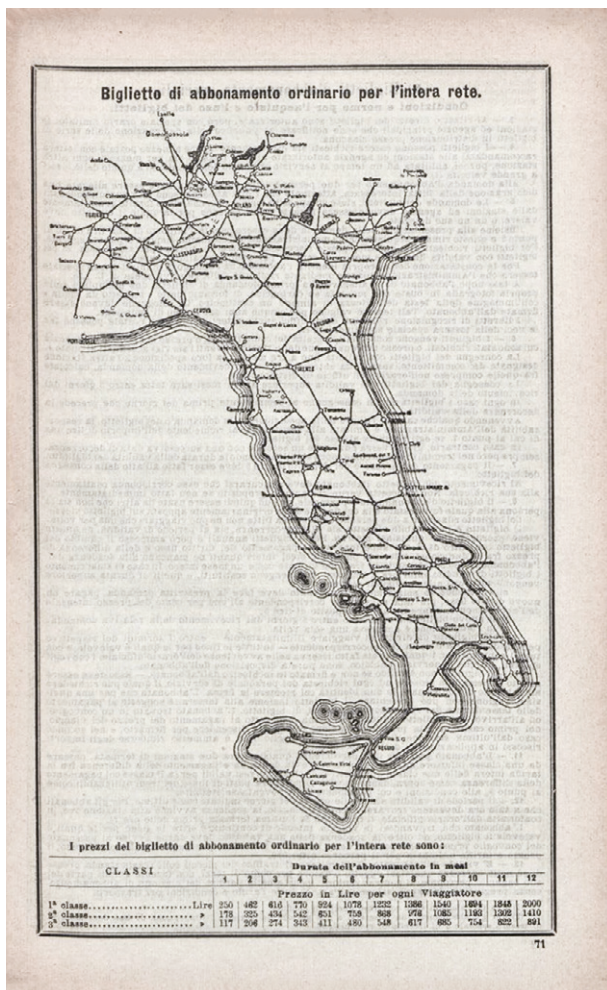
A tale problematica, oggi si somma la dismissione di una ingente parte delle infrastrutture ferroviarie. Stazioni costruite secondo previsioni di espansione mai avverate, per cui risultano lontanissime dai centri urbani che dovevano servire; la sempre crescente automazione del lavoro che ha generato lo svuotamento del personale dagli edifici ferroviari.

Queste sono solo alcune delle cause che hanno lasciato su tutto il territorio italiano i resti di un "ingragnaggio" fatto di recinti, magazzini, depositi, uffici e talvolta da intere tratte ferroviarie. Non si tratta di problematiche nuove sottoposte all'attenzione dei progettisti contemporanei, che già a partire dagli anni Novanta si confrontano con il tema della riconversione delle infrastrutture ferroviarie, taluni facendo leva proprio sulle qualità paesaggistiche che queste intercettano nonostante il cambio di funzione<sup>13</sup>; nuovo però può essere lo sguardo con il quale le si affrontano.

Un'infrastruttura tutto sommato vecchia come quella ferroviaria avrebbe bisogno di un ripensamento generale anche nell'ottica di un adeguamento all'"era digitale", che non si esaurisca nell'acquisto dei titoli di viaggio ma si estenda alla comunicazione del territorio che questa attraversa.

Oggi avviare una riflessione sulle stazioni ferroviarie italiane, con un approccio interscalare e olistico, e quindi ripensando l'intera rete infrastrutturale italiana in relazione ai centri urbani e al territorio, può rappresentare un grande contributo anche nella ricostruzione del Paese. L'Italia, ormai è evidente, è un territorio fragile, in cui bellezza e fragilità convivono, i recenti eventi sismici del centro Italia ce lo ricordano drammaticamente.





– “Biglietto di abbonamento ordinario per l'intera rete”, in Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (a cura di), “Orario ufficiale delle strade ferrate, delle tranvie e della navigazione e delle messaggerie postali del Regno d'Italia”, Fratelli Pozzo, Torino, vol. 11, 1910.  
 Fonte: Orari Ufficiali FS, [www.archiviofondazionefs.it](http://www.archiviofondazionefs.it)

14 – Si intendono qui le direttrici, Torino-Venezia e Milano-Napoli, Cfr. S. Maggi, "Storia dei trasporti in Italia", il Mulino, Bologna, 2005, pp. 63-64.

15 – P. Rumitz, op. cit. p. 72.

16 – Cfr. E. Borghi, "Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale", Donzelli Editore, Roma, 2017.

17 – RFI è la società responsabile dei binari e delle stazioni. Tra 1999 e 2000 Ferrovie dello Stato (fondata nel 1905) viene divisa in RFI per la gestione dell'infrastruttura e Trenitalia per la gestione del servizio, mentre il vecchio nome viene conservato per la società capogruppo di diverse imprese tra cui, Italferr per la progettazione, Grandi Stazioni per gli interventi sulle principali stazioni italiane, Sogin per il trasporto automobilistico. Cfr. S. Maggi, op.cit., p. 67.

Ma la fragilità del Bel Paese non è dovuta solamente ad eventi catastrofici naturali. Talvolta essa è dovuta alla presenza di quelle stesse opere di antropizzazione territoriale sorte proprio con l'intento di controllare le forze della natura e organizzare il territorio razionalmente, come ad esempio la regimentazione dei corsi d'acqua; talvolta dall'incuria, le infrastrutture della mobilità, nella fattispecie quelle realizzate nel XX secolo, necessiterebbero un'opera di risanamento diffusa.

In quel rapporto imprescindibile che lega le infrastrutture della mobilità al territorio, la linea ferrata si srotola per tutta l'Italia seguendo le principali direttrici dalla forma a "T"<sup>14</sup>, servite dall'alta velocità (che tuttavia si ferma a Napoli), e da cui poi si dirama in maniera capillare verso i centri minori, alterando momenti di contrapposizione all'orografia del terreno – lo scavo di gallerie o lo scavalco di livelli tramite ponti – a momenti di continuità in cui segue l'andamento del terreno "con la fedeltà di un vecchio ormografo"<sup>15</sup>. Proprio la peculiare capillarità dell'infrastruttura ferroviaria italiana, nonostante alcune lacune o interruzioni – "rami secchi" che possono essere recuperati o riconvertiti – costituisce un possibile mezzo per una strategia di risanamento e salvaguardia, che non riguarda solo i monumenti storici, i borghi noti ma deve essere estesa alle infrastrutture della mobilità, consentendo il raggiungimento e la valorizzazione anche dei centri meno conosciuti, le "piccole Italie"<sup>16</sup> anch'esse parte di quel sistema composito che è il Bel Paese.

A oltre un secolo dalla sua fondazione, Ferrovie dello Stato attraverso Rete Ferroviaria Italiana (RFI)<sup>17</sup> torna a pensare al proprio patrimonio ferroviario, con particolare attenzione verso le stazioni. In questo senso una prima operazione che riguardava le stazioni medio-grandi, privilegiando così il poten-

ziamento dell'alta velocità, era stata avviata negli anni Duemila attraverso l'istituzione della società Grandi Stazioni, sorta nel 2000 per valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni italiane, e della società Cento Stazioni, sorta l'anno successivo allo scopo di valorizzare e riqualificare centotré stazioni ferroviarie di media dimensione. Allargando il campo di azione a centotré stazioni, dal titolo della famosa raccolta *Le cento città d'Italia*<sup>18</sup> allo slogan "L'Italia delle cento stazioni" il passo fu breve. Ma così come la pubblicazione dei cento fascicoli nel 1879 si rivelò insufficiente per raccontare la ricchezza e la diversità delle città e del territorio italiano – ben presto fu pubblicata una seconda edizione estesa a più città comprensiva di trecento fascicoli<sup>19</sup> –, allo stesso modo l'operazione che interessava centotré stazioni non solo non coglieva il potenziale delle relazioni tra la rete ferroviaria e la costellazione di stazioni<sup>20</sup> presenti su tutto il territorio italiano, ma determinò il sottoutilizzo delle piccole stazioni. Gli interventi più che altro hanno concentrato funzioni commerciali all'interno dei fabbricati viaggiatori rendendoli sempre più simili a dei centri commerciali. Persa la loro vocazione originaria questi restano come dei corpi estranei al contesto urbano. Con una logica di trasformazione comune a quella degli aeroporti, le stazioni divengono luoghi di passaggio poco attraenti per la sosta e sempre più isolati dal resto della città.

W.A.Ve. 2018 rappresenta una prima, e forse unica, ricognizione congiunta tra Università Luav di Venezia e azienda RFI diffusa su tutto il territorio italiano sulle stazioni ferroviarie e alcune tratte relative. "Italian Beauty" ha infatti avviato un lavoro sui comuni di piccola e media dimensione che ha implicato il coinvolgimento di stazioni grandi, piccole, medie, impresidiate, servite da livelli differenti di velocità e frequenza.

18 – "Le cento città d'Italia" (fasc. 1-100), Muggiani, 1879.

19 – "Le cento città d'Italia illustrate" (fasc. 1-300), Sonzogno, Milano, 1924-1929.

20 – Oggi Ferrovie dello Stato conta circa duemila stazioni sul territorio italiano, Cfr. [www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni](http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni) (presa visione luglio 2018).

21 – P. Rumiz, op. cit. p. 38.

22 – L. Fabian, “Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa”, in A. G. Calafati (a cura di), “Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia”, Donzelli Editore, Roma, 2015, pp. 269-280.

23 – Vengono trattati in questa sede solamente i vincitori di menzione che hanno sviluppato un tema di progetto relativo alla stazione ferroviaria. Si segnala inoltre tra i vincitori di W.A.Ve. 2018, l’*atelier* di Walter Angonese (menzionato come “Miglior progetto e risposta architettonica nel suo complesso: Scanno”). Per approfondimenti si rimanda a W. Angonese, “10 progetti per Scanno”, della presente collana “Italian Beauty”.

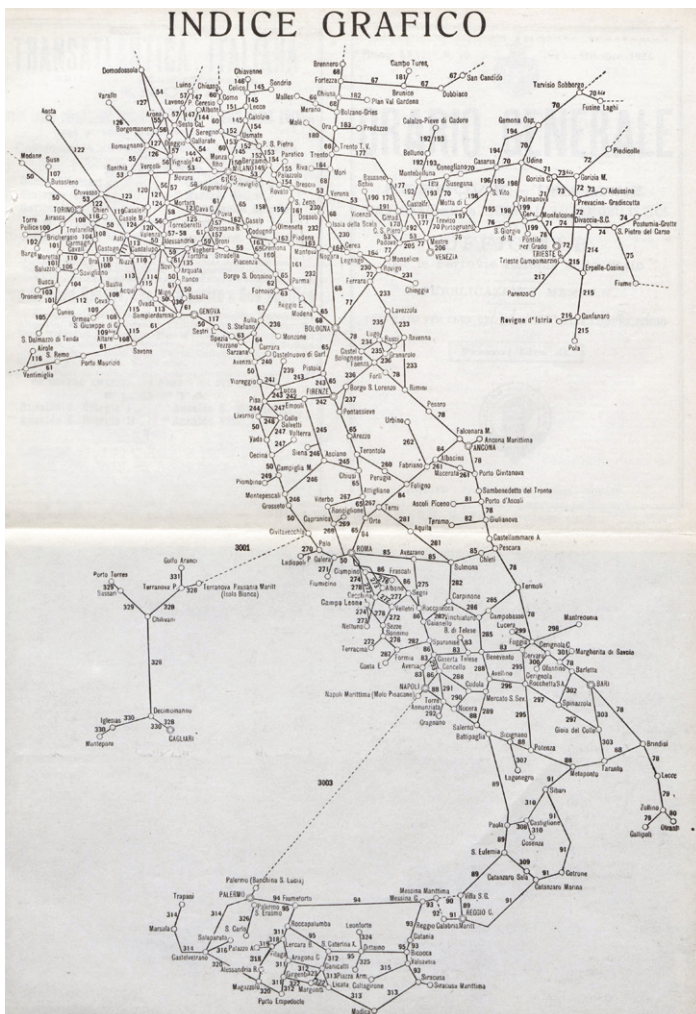
Ne è emersa un’indagine lucida dello stato attuale delle infrastrutture ferroviarie Italiane, nonché un’interessante raccolta di proposte progettuali per tutto il Paese; un Paese in cui il divario infrastrutturale tra nord e sud è ancora molto forte, e a cui consegue una fruibilità diversa del territorio e un utilizzo differente dei mezzi di locomozione ferroviaria.

Se a nord le stazioni, e più in generale la rete ferroviaria, ricevono giornalmente importanti flussi di persone che si spostano principalmente per motivi di lavoro, a cui poi si sommano i flussi turistici, a sud pochissima gente viaggia in treno prediligendo gli spostamenti in automobile; “Per i siciliani, il treno è roba da emigranti, una cosa che ti strappa e ti porta via dalla terra, ti porta via per una vita. È grazie a questa paura antica che le stazioni restano oasi di dottrine e silenzio nel caos del Grande Sud”<sup>21</sup>.

Così se in regioni come il Veneto la rete regionale diventa “supporto” fondamentale per il rilancio della città diffusa<sup>22</sup>, nella regione Sicilia, servita ancora prevalentemente da tratte mono-binario, l’unico scenario possibile, oltre a quello della dismissione può essere quello di utilizzare le infrastrutture ferroviarie all’interno di un programma che incentivi un turismo sostenibile e al contempo decongestioni il traffico automobilistico.

Mentre resta un problema diffuso in tutta Italia, in particolar modo in quella del centro-sud, il raggiungimento dei centri ricadenti nelle così dette “Aree Interne”, i cui collegamenti vanno naturalmente potenziati, ripensando l’infrastruttura ferroviaria e in particolare le stazioni come nodi di scambio intermodale.

Premesso che tutti i workshop hanno presentato dei progetti validi e innovativi, si presentano qui i vincitori di menzione<sup>23</sup> come casi esemplificativi di



IL BEL PAESE SU ROTAI

- "Indice grafico", in Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (a cura di), "Orario generale ferrovie - tramvie - navigazione e servizi automobilistici

ufficiale per le Ferrovie italiane dello Stato", Fratelli Pozzo, Torino, vol. 3, 1924. Fonte: Orari Ufficiali FS, [www.archiviofondazionefs](http://www.archiviofondazionefs)

24 – Si rimanda al volume ELASTICOSPA, "Messina, W la rFI", della presente collana "Italian Beauty", p.23.

25 – *Ibidem*.

26 – Per approfondimenti si veda il volume A. Khammash, "Alcamo. L'università della terra. Infrastrutture, modelli e riti" della presente collana "Italian Beauty".

temi ricorrenti che raccontano in parte l'Italia e le sue eccezioni: un'eccezione è sicuramente rappresentata dalla Stazione di Messina, che rappresenta forse l'unico caso italiano in cui la stazione costituisce un grosso punto intermodale in cui confluiscono pesanti traffici commerciali, turistici e pendolari ma che si ricollega a un sistema infrastrutturale ferroviario – quello insulare – pressoché inesistente. Il progetto di Elasticospa si distingue proprio per la consapevolezza nell'accettare l'esistenza dell'enorme parco ferroviario messinese "la cui dismissione appare poco probabile nel breve e medio termine"<sup>24</sup>, scartando dunque un'eventuale ipotesi di riconversione integrale. Il progetto ragiona sulla convivenza e stratificazione su più livelli di attività esistenti legate alla mobilità, all'istruzione (incrementando la presenza del polo universitario) "senza precludere la possibilità di una trasformazione futura del sedime ferroviario"<sup>25</sup>.

Altri progetti a partire da un lavoro sul manufatto architettonico propongono una visione per un progetto di riqualificazione territoriale. È il caso per esempio della piccola stazione di Alcamo (Castellammare del Golfo), studiata dal team guidato da Ammar Khammash<sup>26</sup>. La stazione viene trasformata in un divertente dispositivo architettonico interattivo che emette suoni al passaggio del treno, diventato un'attrazione turistica necessaria per riattivare la vitalità della zona anche nei mesi invernali. Mentre i binari riadattati a servizio metropolitano leggero possono servire gli accessi al mare delle località marine presenti nel golfo di Castellammare, sul modello delle Cinque Terre, dimostrando anche una capacità trasformativa intrinseca all'infrastruttura ferroviaria, nonostante la rigidità della sua tecnica.

Mentre il modello ferroviario del Parco Nazionale delle Cinque Terre in un certo senso fa scuola, que-

sto però si deve adeguare ai nuovi grandi flussi turistici. Il workshop coordinato da Nicolas Campodonico studia una nuova stazione per Vernazza che diventa l'inizio di un progetto volto al miglioramento della fruibilità del Parco Nazionale, scandito da una serie di attrezzature – ombrai, aree ristoro, discese al mare, rimessaggio per attrezzi agricoli – riconoscibili nel territorio perché composti dagli stessi elementi e materiali costruttivi<sup>27</sup>.

La riqualificazione di tre stazioni ferroviarie, Canosa di Puglia, Canne della Battaglia e Barletta diventa l'occasione per ricostruire e strutturare un intero brano territoriale, che si sviluppa per circa 22 km lungo la vecchia tratta ferroviaria dell'Ofanto, nel progetto dei COR Arquitectos (progetto menzionato all'interno dei workshop come "Migliore strategia relativa alle infrastrutture ferroviarie"). Le tre stazioni sono state ripensate come nodi intermodali, attrezzati con servizi per pendolari e turisti, all'interno di un nuovo museo diffuso che da Canosa arriva al mare<sup>28</sup>.

I diciannove progetti proposti dal workshop tenuto dai Fala Atelier ragionano su uno scenario possibile per Palmanova e Monfalcone "in cui città, infrastruttura e natura si relazionano in modi differenti, all'interno del territorio della città diffusa"<sup>29</sup>.

Più urbani i progetti premiati che riguardano le stazioni di Lecce e Pisa. Il progetto per Lecce dell'*atelier* tenuto da Vinicius Andrade individua nella conversione in polo culturale della vecchia stazione ferroviaria e della Caserma Pico, la testa e la coda di un percorso che riqualifica il centro storico; così la Stazione Digitale e la Caserma cooperativa diventano i "caposaldi di un parco fotovoltaico che è diffuso nella città"<sup>30</sup>. Il progetto avvia una riflessione, per nulla banale, sui temi dell'integrazione culturale, delle disuguaglianze socio-territoriali, e dello

27 – Per approfondimenti si rimanda al volume N. Campodonico, "Parco Nazionale delle Cinque Terre. Materia, spazio e tempo nel paesaggio ligure", della presente collana "Italian Beauty".

28 – Per approfondimenti si rimanda a COR Arquitectos, "Canosa di Puglia Rovine, campi & persone", della presente collana "Italian Beauty".

29 – Si rimanda al volume Fala Atelier, CENTRAL, Carnets, "Palmanova. Cartoline dall'Italian Beauty", della presente collana "Italian Beauty", p.29.

30 – Si rimanda al volume V. Andrade, "Lecce. Città dell'accoglienza: migrazioni nell'era demografica", della presente collana "Italian Beauty", p.25.

# INDICE GRAFICO



ITALIAN BEAUTY

– “Indice grafico”, in Ministero dei trasporti (a cura di), “Orario ufficiale delle Ferrovie italiane dello Stato”, Fratelli Pozzo, Torino, vol. 5, 1946. Fonte: Orari Ufficiali FS, [www.archiviofondazionefs.it](http://www.archiviofondazionefs.it)



spopolamento della città da parte dei giovani, attraverso la sperimentazione di nuove forme dell'abitare, del lavoro e dei servizi pubblici.

La condizione della stazione di Pisa è comune a quella di molte stazioni centrali italiane, il cui stato di degrado riguarda non tanto l'edificio in sé ma principalmente il piazzale antistante, di pertinenza della stazione, che si collega ai viali o agli spazi pubblici che conducono fino al centro storico. Queste aree di passaggio, oggi spesso prive di configurazione spaziale, dove probabilmente manca quella che Aldo Rossi definisce "tensione che si è creata e si crea tra aree e elementi, tra un settore e l'altro" determinante il "carattere distintivo di ogni città, e quindi anche della estetica urbana"<sup>31</sup>, sono dunque aree decadenti, spesso anche non sicure, che "rappresentano per lungo tempo delle isole rispetto allo sviluppo generale; [...] esse testimoniano i tempi diversi della città"<sup>32</sup>.

Il lavoro di Rica Studio parte dall'analisi e ridefinizione del concetto del limite per strutturare un supporto comune "un nuovo suolo pubblico e pedonale"<sup>33</sup> che metta a sistema la piazza della stazione Centrale di Pisa con altre piazze e aree a bassa densità del costruito, presenti all'interno di un centro storico ricco di testimonianze risalenti a epoche diverse, tra cui il Giardino Scotto e il polo universitario (Ex Marzotto). Mentre la Stazione Centrale, oltre a continuare a svolgere la funzione di nodo di trasporto, è ripensata come incubatore culturale per la città attraverso la parziale trasformazione della sua fabbrica.

In conclusione le infrastrutture ferroviarie, in particolare le tratte regionali poco frequentate, e le strutture ferroviarie non utilizzate, possono avere una sorte diversa rispetto al loro sottoutilizzo, dismissione o smantellamento, tutti fenomeni determinati

31 – A. Rossi, "L'architettura della città" (1960), Quodlibet, Macerata, 2011, p. 102.

32 – *Ivi*, p. 103.

33 – Si rimanda al volume RICA Studio, "Pisa. de. Fences" della presente collana "Italian Beauty", p.24.

da interessi economici non sempre attenti al territorio e al suo sviluppo. Gli esiti dei workshop sono proprio una dimostrazione del grande potenziale inespreso presente in questa vecchia infrastruttura; la rete ferroviaria italiana è ancora in grado di offrire un'occasione da esplorare per nuove strategie di ricostruzione e valorizzazione del Bel Paese, possibili solo se si tengono in considerazione le relazioni tra stazioni e centri storici, tra i vari livelli di velocità ferroviaria che alcune stazioni tengono insieme e l'interazione con altri tipi di mobilità. Infine, continuando con la metafora del "viaggio su rotaia" che sin dall'inizio accompagna questo testo, da un centro storico all'altro, la ferrovia attraversa tutta una sequenza di ambiti e situazioni eterogenee: paesaggi agrari, aree dismesse, mete turistiche rinomate, paesi colpiti dal terremoto – a cui si legano dei temi di ricerca trasversali a quello centrale di "Italian Beauty", che questo volume intende trattare con una sezione finale intitolata "Aperture".

## Bibliografia

Aymonino C., "Origini e sviluppo della città moderna", Marsilio, Padova, 1965.  
Borghi E., "Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale", Donzelli Editore, Roma, 2017.

Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (a cura di), "Il cinquantenario delle Ferrovie dello Stato: 1905-1955", estratto da "Ingegneria ferroviaria, maggio-giugno 1955", Roma, 1955.

Fabian L., "Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa", in Calafati A. G. (a cura di), "Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia", Donzelli Editore, Roma, 2015, pp. 269-280.

Ferlenga A., "Voli radenti. Le implicazioni territoriali della rete aeroportuale minore in Italia" in Ciorra P., De Maio F. (a cura di), "Piccoli aeroporti. Infrastruttura, città e paesaggio nel territorio italiano", Marsilio, Venezia, 2008, pp. 9-14.

"La nuova stazione di Roma Termini delle Ferrovie italiane dello Stato: raccolta di articoli pubblicati da 'Ingegneria ferroviaria'", Collegio ingegneri ferroviari italiani, Roma, 1951.

"Le cento città d'Italia" (fasc.1-100), Muggiani, 1879.

"Le cento città d'Italia illustrate" (fasc. 1-300), Sonzogno, Milano, 1924-1929.

Maggi S., "Le ferrovie", il Mulino, Bologna 2003.

Maggi. S., "Storia dei trasporti in Italia", il Mulino, Bologna, 2005.

Navarra M., "Parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina", in "Velocità controllate", Lotus Navigator, 2003, n. 8, pp. 38-47.

Regio Ispettorato delle strade ferrate (a cura di), "Orario ufficiale delle strade ferrate, delle tramvie e della navigazione e delle messaggerie postali del Regno d'Italia", Fratelli Pozzo, Torino, vol. 3, 1899.

Rossi A., "L'architettura della città" (1960), Quodlibet, Macerata, 2011.

Rumiz P., "L'Italia in seconda classe", Feltrinelli, Milano, 2018.

Samonà G., "L'urbanistica e l'avvenire delle città negli Stati europei", Laterza, Bari, 1959.

Secchi B. "La città del ventesimo secolo", Laterza, Bari, 2005.