

II Congreso de Historia Ferroviaria
Aranjuez, 7-9 febrero 2001

Andrea Giuntini

**El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de tres ciudades italianas: Milán,
Florencia y Roma**

Ferrovie e città in Italia: una storia particolare

Se esiste un paese, in cui l'impatto generato dall'avvento delle ferrovie nella città e dalla costruzione delle stazioni ferroviarie nel tessuto urbano ha orientato - nel bene e nel male - più che altrove lo sviluppo urbanistico, questo è sicuramente l'Italia. La particolare configurazione della maggior parte delle città sulla penisola - a pianta urbana medievale - induce ad una considerazione di questo tipo sia per il XIX secolo, quando la novità ha caratteristiche del tutto stravolgenti; sia per il XX, quando le questioni urbanistiche salgono di livello, ma restano egualmente condizionate in modo oltremodo pesante per un verso dalla realizzazione di nuove linee veloci - le famose Direttissime - e per l'altro dalla seconda ondata di costruzioni di stazioni, edifici di impegno architettonico assai diverso dai primi esempi ottocenteschi e che vanno ad innestarsi in città avviate ad un rapido ampliamento in una prospettiva in cui fa la sua apparizione il trasporto a motore. Il caso italiano poi induce ad ulteriore cautela per le specifiche artistiche ed urbanistiche così diffuse.

I due momenti tipici individuati nella storia ferroviaria delle principali città italiane - il primo nei decenni centrali del XIX secolo, l'altro in epoca fascista - costituiscono in sostanza altrettanti passaggi cruciali per la formazione dei nuclei urbani moderni, rappresentando quasi generazioni successive nella storia delle stazioni e dell'impatto della ferrovia sulla città. Occorre in sostanza partire da questo assunto, per affrontare poi nel dettaglio i singoli casi, cui spetta autonomia di indagine e che al tempo stesso mostrano di possedere caratteri comuni a molti altri esempi di minore importanza, ma che fanno parte a pieno titolo della storia urbana, del territorio e dei trasporti dell'Italia.

I tre casi urbani qui analizzati hanno in comune il percorso relativo alla realizzazione delle rispettive stazioni. Sia a Milano come a Firenze e Roma, seppur con tempi diversi, intorno alla metà del secolo XIX vengono costruite le tre stazioni e conseguentemente viene studiata per la prima

volta la questione della sistemazione ferroviaria urbana. Egualmente è in epoca fascista - a Roma la realizzazione definitiva, come vedremo, è successiva, ma il dibattito e la progettazione risalgono effettivamente al ventennio - che vengono sostituite dalle stazioni che attualmente costituiscono il nodo ferroviario cittadino in tutte e tre le città. Dunque l'analisi di questo breve lavoro seguirà questa periodizzazione condizionata dai tempi delle tre città in esame.

Milano, Firenze e Roma sono città dotate, sotto questo aspetto, di una particolare significatività, ma non riescono ad esaurire il panorama ampio e differenziato offerto da un tale fenomeno in Italia. Scelti sulla base della loro collocazione geografica, in modo da rappresentare le diverse aree del paese, i tre casi si differenziano comunque anche sulla base dei percorsi che propongono. Questo fin dal XIX secolo, quando le città oggetto di analisi fanno parte di stati diversi. In tutte e tre assistiamo all'affacciarsi di problemi consimili di natura urbanistica al momento dell'arrivo dei primi binari e all'impianto di una prima serie di stazioni ottocentesche, rinnovate poi con realizzazioni, che si vogliono grandiose, nel secolo successivo. E di nuovo tutti e tre gli esempi sono nei nostri anni al centro di dibattiti e progetti di ristrutturazione complessiva dei rispettivi nodi ferroviari cittadini.

Per quanto non rientri nelle competenze di chi scrive, infine, occorrerà accennare brevemente anche alla questione degli stili architettonici che via via si impongono nella realizzazione delle stazioni ferroviarie. Resta l'obiettivo di questo breve scritto lo studio dell'impatto sulla città, quindi sarebbe fuori luogo argomentare sui linguaggi architettonici. Ma anche le scelte stilistiche vanno strettamente collegate al complesso di questioni urbanistiche, ed in ultima analisi economiche, che fanno dell'impatto delle ferrovie e della costruzione delle stazioni ferroviarie uno dei momenti di maggior pregnanza nel processo di formazione delle città moderne.

Impatto delle ferrovie e sviluppo urbanistico ed economico: alcune questioni di merito

Ribadita l'essenzialità del tema per la comprensione dello sviluppo urbano italiano in età contemporanea, è necessario puntualizzare sinteticamente quali sono i nodi tematici, intorno ai quali far ruotare le considerazioni relative. Ma prima ancora occorre soffermarsi su una precisazione semantica. La parola impatto richiama immediatamente uno o più sconvolgimenti di equilibri preesistenti, dalle conseguenze dunque dirompenti, qualcosa da cui difendersi e da controllare. Dà anche l'idea di conseguenze inaspettate e spesso indesiderate. L'impatto così inteso induce cambiamento, in particolare della forma urbana in seguito alla spinta subita dall'arrivo dei trasporti. Non si tratta di una serie di trasformazioni marginali, ma che in realtà investono la struttura economica stessa della città. L'influenza delle ferrovie sulla città, dallo scardinamento traumatico di equilibri urbanistici, che a volte permanevano immutati da secoli, fino alla considerazione delle stazioni come oggetto architettonico primario, seguendo un ventaglio di temi più che ampio,

costituisce certamente materia di ricerca per gli storici delle ferrovie. La morfologia della maggior parte delle città italiane ha subito in seguito all'avvento ferroviario mutamenti radicali in ordine anche all'impatto sociale che esso ha provocato. Dunque la ferrovia va intesa innanzitutto come motore di mutamenti urbani enormi. Tanto forte è l'impatto, che la dolcezza delle forme architettoniche dei terminali ferroviari viene usata come elemento in grado di mitigarlo e in ultima analisi in grado di garantire una maggiore compatibilità con la vita urbana. Storicamente la facciata dell'edificio che guarda la città ha il compito di veicolarsi come tramite, mentre gli interni restano più vincolati agli esiti funzionali. La faccia pulita cerca di convincere gli abitanti delle città della bontà dell'invenzione ferroviaria, quella sporca guarda invece verso l'esterno.

Il panorama di casi affrontati è vasto e mostra una serie interessantissima di reazioni alla rottura prodotta dall'arrivo del treno: dall'abbattimento delle mura alla necessità di ridisegnare anche interamente il piano urbanistico, la forma urbana, così come i molti studi dimostrano, appare ovunque strettamente legata alle vicende ferroviarie. La storia della genesi prima e poi delle conseguenze dell'impatto ferroviario in un certo luogo risulta in ultima analisi fondamentale ai fini della comprensione delle dinamiche urbane in termini di sviluppo industriale ed edilizio, di spostamento del baricentro delle funzioni, di estensione delle infrastrutture, di separazione delle zone in chiave sociale, di valorizzazione di alcune aree a scapito di altre, tutti elementi massicciamente presenti nella storia di tutte le città italiane nel periodo indicato.

Nonostante questi segnali univoci, una delle questioni di storia urbana che finora hanno interessato meno gli storici riguarda proprio la sistemazione ferroviaria urbana, comprendente quindi non solo le stazioni, ma anche le varie linee, i depositi, tutti i rilevati interni alla città, le officine, gli attraversamenti e quanto altro afferisce alla vita delle ferrovie. In realtà si trattò di una questione, con la quale tutte le grandi città e buona parte di quelle medie e piccole si trovarono a fare i conti negli anni a cavallo del cambio del secolo. Si comincia a comprendere in quest'epoca che la localizzazione degli scali e la collocazione stessa dei servizi di stazione rappresentano elementi primari per la progettazione dell'intera mobilità metropolitana. Fu approssimativamente negli anni '80 che si avviò un tale dibattito, quasi ovunque in Italia, estremamente sentito e con la partecipazione di buona parte delle categorie professionali, oltre che politiche ed amministrative naturalmente, delle città interessate. Ingegneri, urbanisti ancora in erba, amministratori e tecnici lungimiranti capiscono che gli snodi ferroviari sono in grado di riorientare le funzioni economiche all'interno della città e lo sviluppo urbanistico stesso. Di qui un'attenzione marcata all'intreccio fra le ferrovie e i nuovi assetti economici, che fra Ottocento e Novecento mutano la propria pelle. Ne consegue un percorso tipico: la realizzazione di un sistema ferroviario urbano ancora inevitabilmente inadeguato nella prima fase ferroviaria, seguita da un ripensamento globale delle funzioni ferroviarie, che però non sempre si traducono in un progetto radicalmente innovativo

rispetto al precedente. Tutto ciò prende corpo in contesti spesso conflittuali. La città cioè diventa il campo di battaglia dove si confrontano duramente posizioni contrapposte: da una parte le amministrazioni ferroviarie, prima private e dal 1905 quella pubblica, che seguono una logica di cura dei propri interessi, frequentemente svincolati da quelli generali urbani. E dall'altra le amministrazioni cittadine, tutte protese a difendere gli interessi primari della città, in un ambito di attenzione maggiore rispetto alle numerose interrelazioni, cui ogni intervento ferroviario è necessariamente sottoposto.

In definitiva non è possibile individuare un modello, uno schema riconosciuto per lo sviluppo urbanistico in seguito all'arrivo della ferrovia in città per il caso italiano. I termini dell'impatto nella prima epoca ferroviaria in realtà sono all'insegna della variabilità anche per la natura cangiante delle condizioni politiche, mentre appare comune la capacità di incidere nel lungo periodo.

L'epoca ottocentesca: la stazione porta della città

All'interno delle trasformazioni urbane che mutano il volto del paese nella seconda metà dell'800, l'introduzione delle ferrovie nella città rappresenta una questione centrale. A descrivere la città industriale sono, più gli edifici o i grandi servizi urbani che non le industrie, disperse spesso in periferia, e quindi, innanzitutto, le stazioni ferroviarie, collocate ancora per tutto l'800 nei pressi del cuore delle città. E' possibile individuare un filo continuo nell'esperienza italiana relativa alla prima fase ferroviaria ottocentesca. Non è difficile cioè una sorta di *standard* sia costruttivo sia sotto il profilo della sistemazione complessiva urbana in conseguenza dell'arrivo del treno. In generale le stazioni si situano in prossimità dei margini della città storica, segnando invariabilmente il limite di separazione con la campagna. Alle spalle dei primi spesso rudimentali edifici si stendono non infrequentemente campi e orti attraversati dai binari che si perdono in lontananza, delimitando uno spazio a se stante aperto e percepito distante. La stazione è il confine e la collocazione non viene decisa sulla base di una previsione più o meno realistica dei possibili sviluppi futuri urbani, ma alle sue spalle finiranno per trovare ospitalità precoci periferie industriali, spesso in ritardo rispetto alle prime linee che approdano nelle città italiane ottocentesche. Per la prima volta viene destinato uno spazio ben individuato ad un trasporto pubblico, ottica sconosciuta in precedenza. Enfaticamente si definisce la stazione come la porta monumentale della città. Si pensa di portarla più vicino possibile al centro, pensando in tal modo di servire meglio la città e al contempo, dato non secondario, di poter sfruttare più convenientemente le potenzialità economiche che in ordine al traffico dei passeggeri e delle merci la stazione è in grado di offrire. L'edificio chiude la piazza e guarda verso la città, cercando di nascondere agli sguardi degli estranei i binari e le attrezzature per i treni. L'afflusso delle carrozze richiamate dal via vai di passeggeri e merci causa i primi problemi di

ingorgo da traffico nelle città ottocentesche. Nella piazza fanno capo due tipi di traffico, quello ferroviario e quello cittadino; diventa dunque un luogo di intersecazione di traiettorie, la mediazione fra la stazione e la città. Per tutto l'arco dell'800 la piazza è ancora una parte della città, col tempo si trasforma in un mero luogo di scambio, snaturandone il significato originario. Spinge in questa direzione il progressivo concentrazione di mezzi di comunicazione nella piazza della stazione e soprattutto le tramvie, le cui rotaie invadono uno spazio pubblico destinato a essere percorso liberamente perfino per passeggiare. Uno schema del genere caratterizzava in particolare le stazioni di testa.

La gran parte delle stazioni di quest'epoca sono architettonicamente indistinte. Si tende a dare rilievo ornamentale solo ad alcuni particolari edifici, caricati di una simbologia che va al di là della funzione, che sono chiamati ad assolvere. In genere assistiamo ad un adattamento alla realtà preesistente. Sulla facciata si concentrano gli sforzi dei progettisti, che cercano di facilitare la metabolizzazione del duro impatto provocato dal nuovo edificio. Per rendere meno traumatico lo sconvolgimento indotto dall'introduzione della ferrovia, si recuperano stili classici, affermando che ben si confanno all'architettura delle città italiane. In realtà rappresenta un tramite necessario vista la novità assoluta, che conduce a riferimenti architettonici relativi all'edilizia industriale, scolastica e sociale. Nascosto invece restava l'apparato tecnologico costituito da una volta in ferro e vetro. In tal modo veniva sottolineata la separazione tra immagine funzionale e tecnologica da una parte e decorativa dall'altra. Le due funzioni sono evidenziate ovunque e portano ad una decisa scomposizione dell'edificio in due parti ben distinte anche formalmente e rappresentate rispettivamente dalla galleria dei treni e dal fabbricato viaggiatori. Esitanti prove di un'architettura ancora troppo giovane ed inesperta sulla penisola, denunciano visibilmente il dissidio ottocentesco fra accademia e industria. Gli ingegneri italiani le disegnano sull'onda della suggestione di esempi continentali più famosi, cercando di lasciare un'impronta originale. Non sempre il tentativo riesce, comunque il panorama risulta oltremodo variegato e testimonia quanto meno la vivacità dell'ingegneria italiana in epoca preunitaria, che non riesce comunque ad emancipare i vari stati preunitari da un'evidente arretratezza rispetto ai modelli più sviluppati dell'edilizia ferroviaria europea.

Una delle formule ricorrenti, in particolare per i medi centri urbani, consiste nel far arrivare la ferrovia a ridosso delle mura o delle prime circonvallazioni che le avevano nel frattempo sostituite. In quel punto veniva eretta la stazione, collegata con il centro tramite un ampio viale, che faceva da polo aggregante per la realizzazione di strutture recettive - caffè, ristoranti, alberghi - e da quartieri residenziali. Ovunque i quartieri compresi fra la stazione e il centro si valorizzano e assumono un'identità nuova, che si imporrà a partire da questo momento. Il viale della stazione nell'Ottocento si qualifica come l'asse portante dei nuovi insediamenti residenziali e commerciali. Attorno alle

stazioni nascono quartieri specializzati per le funzioni ricettive e terziarie mentre la sua posizione determina l'accessibilità e la localizzazione degli edifici pubblici. Il processo di differenziazione sociale, che le città italiane vivono intensamente nel corso della seconda metà del XIX secolo, subisce una considerevole accelerazione con l'arrivo della ferrovia. Da quel momento la questione dei valori delle rendite segnerà in modo indelebile la storia urbana italiana. Il centro urbano fino ad allora era stato luogo di scambio locale, definito grazie ad un'area rurale stabile, con la stazione diventa maglia di un insieme produttivo sempre più delocalizzato, di uno scambio senza frontiere.

Chiedere a costruttori ed amministratori di quest'epoca di mostrare sensibilità di tipo urbanistico, rappresenta una pretesa esagerata. Nella prima fase ferroviaria l'ubicazione dei nodi infrastrutturali viene decisa sulla base dei costi del collocamento e di costruzione e non si procede mai ad un calcolo più ampio di impatto complessivo. Ancora l'urbanistica era una disciplina sconosciuta, che sarebbe nata e si sarebbe sviluppata molti decenni dopo. L'impatto sulla città non rappresenta ancora un nodo particolarmente arduo da sciogliere. Soprattutto non si basa sulla nuova conformazione, che si viene a creare, la piattaforma per lo sviluppo urbano futuro. Le preoccupazioni più insistenti sono quelle relative al danneggiamento di situazioni preesistenti, contro cui va spesso la protesta cittadina: le mura abbattute impediscono il passeggio, il taglio delle strade impone aggiramenti insopportabili, l'attraversamento dei corsi d'acqua provoca allagamenti. I dissidi sono causati dalla perdita di abitudini spesso secolari che l'avvento delle ferrovie interrompe improvvisamente. L'arrivo della ferrovia coagula interessi dispersi e perfino contrastanti, ma che trovano un terreno comune nel rigetto della novità ferroviaria intesa come gravemente lesiva e penalizzante. Quasi mai i documenti dell'epoca riportano considerazioni di più ampio respiro sugli esiti futuri della nuova *forma urbis* che la ferrovia impone. Eppure la collocazione delle stazioni e la conseguente sistemazione ferroviaria urbana complessiva costituisce già fin da quest'epoca una delle chiavi di lettura più utili per comprendere i successivi sviluppi urbani. Errori, sottovalutazioni, ingenuità, abbagli, tutti passaggi comuni dell'esperienza ferroviaria ottocentesca italiana, condizioneranno profondamente in un secondo momento la storia della maggior parte delle città di questo paese.

Gli anni '20-'30: la nascita dell'urbanistica e l'architettura razionalista nel ventennio fascista

L'altra finestra che viene aperta sulla storia delle ferrovie in Italia riguarda invece il ventennio fascista, durante il quale l'interesse nei riguardi delle infrastrutture, ed in particolare delle ferrovie, fu sempre mantenuto alto, prendendo entrambe le direzioni, quella architettonica e l'altra di tipo urbanistico-territoriale. E' poi complessivamente un'epoca in cui assistiamo ad un aumento generalizzato della mobilità, sulle lunghe distanze come all'interno delle stesse città, dove si

intensifica in modo del tutto rilevante il trasporto urbano, la cui organizzazione cambia ovunque il volto degli agglomerati urbani. Questo sia in termini di frequenza degli spostamenti sia in termini di estensione ad una fetta sempre più ampia di popolazione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto. Altri elementi da considerare all'interno del quadro proposto, sono la concentrazione degli investimenti su alcune direttrici fondamentali, come le due Direttissime, l'impulso dato ai servizi di lusso, l'aumento generalizzato del *comfort* nel viaggio in ferrovia e il debutto del turismo di massa con i treni popolari, inaugurati nel 1931. Al treno è sempre più richiesto di instaurare un rapporto di scambio con le altre modalità, soprattutto con i veicoli a motore. L'egemonia storica del treno sugli altri mezzi di trasporto comincia a venire meno, dunque il sistema ferroviario entra nell'ottica di una convivenza obbligata con altri tipi di trasporto anche nelle città e conseguentemente le stazioni e la sistemazione ferroviaria complessiva devono rispondere a questa sfida.

E' intuibile come tutto questo provochi modifiche profonde nell'assetto fisico delle infrastrutture ferroviarie all'interno delle città e nei tradizionali impianti delle stazioni. La lenta maturazione dell'urbanistica come disciplina autonoma completa l'insieme delle novità da registrare in quest'epoca, cruciale per quanto riguarda gli assetti ferroviari delle maggiori città italiane. Le stazioni di regola vengono costruite ancora in prossimità dei centri storici, ma devono fare i conti con una sempre più rapida espansione edilizia che provoca uno sviluppo incontrollato e la saturazione degli spazi liberi esistenti senza l'esecuzione di adeguate opere di collegamento viario di continuità e permeabilità con il tessuto urbano. Errori e incapacità di vario genere nel gestire questi cambiamenti resteranno una pesante eredità che molte realtà urbane si porteranno dietro, scontandole pesantemente, fino ai nostri giorni.

L'epoca fascista è ricordata soprattutto per la fioritura dell'architettura razionalista, che proprio nelle stazioni trovò un terreno di sperimentazione fertile di suggestioni e in definitiva aperto all'indagine più avanzata ed innovativa. Dagli anni '20, quando comincia l'era dei nuovi concorsi, l'Italia si propone come battistrada nel campo dell'architettura ferroviaria. Non più considerata porta, ma prolungamento della ferrovia nella città, da cui non è fisicamente separata come lo era prima nel XIX secolo, la stazione assume connotati di rappresentanza che prima non poteva avere. Stazioni ferroviarie e uffici postali sono assunti come nodi rappresentativi di un sistema di infrastrutture, punti cruciali di scambio di passeggeri, merci, posta, in cui il servizio mostra la propria efficienza, in ultima analisi un'efficace autocelebrazione del fascismo che porta il razionalismo architettonico a specchiarsi nel nazionalismo politico.

I cambiamenti funzionali della stazione del periodo razionalista sono collegati anche all'evoluzione tecnologica dei mezzi di trasporto. Nella stazione novecentesca viene recuperata l'unità complessiva dell'organismo, di cui viene messo in mostra l'aspetto tecnologico in quanto capace di rappresentare la città moderna; si pensi all'elettrificazione della rete ferroviaria italiana,

che proprio in questi anni conosce un'intensificazione notevole. Un momento di forte crescita tecnologica lo vive anche il settore del materiale rotabile: acciai speciali ad alta resistenza, leghe leggere, carrozze a carrelli con cassa interamente metallica danno del paese un'immagine moderna e razionale.

Nel nuovo edificio sparisce la grande volta, sostituita dalle pensiline per i viaggiatori, ed i treni vengono lasciati a cielo aperto; l'uso della pensilina è ritenuto fondamentale dagli architetti in quanto ritenuto in grado di esprimere i caratteri della nuova stazione. Nel complesso alle stazioni realizzate in questi anni è affidato il compito di interpretare le varie correnti artistiche dei diversi periodi storici che rappresentano. L'interesse architettonico naturalmente prevaleva nelle stazioni maggiori, dove i problemi di rappresentatività nei confronti della città erano particolarmente sentiti, anche se una domanda del genere proviene anche da città minori, come le nuove province create verso la fine degli anni '20.

Ma questa grande attenzione riposta nelle forme architettoniche ha finito in questi anni per oscurare l'importanza della sistemazione ferroviaria urbana complessiva, che si pone evidentemente in quest'epoca con caratteristiche assai diverse rispetto a quella ottocentesca. Una sottovalutazione del genere è facilmente verificabile ovunque, nonostante il buon livello degli studi urbanistici nell'Italia di allora. Non si intuiscono, se non raramente, le implicazioni devastanti del traffico veicolare in rapida crescita; le dinamiche culturali in definitiva finiscono per condizionare anche le soluzioni funzionali.

Milano, il ruolo dell'industria

La prima linea ferroviaria raggiunse Milano nel 1840, ma la stazione centrale, con binari passanti, fu ultimata oltre un ventennio dopo, nel 1864. Era collocata immediatamente fuori le mura della città ed era opera del francese Buchot. Cominciata nel 1857, unificava i terminali delle linee per Como e per Venezia. I ritmi di crescita della città lombarda misero in piena luce assai rapidamente l'inadeguatezza delle strutture della stazione e dimostrarono, fin da subito, che la collocazione impediva nei fatti l'espansione urbana. L'edificio costituiva una sorta di baluardo che costringeva la città dentro una cintura di ferro che faceva da innaturale sbarramento alla crescita. Alla stazione principale vennero presto affiancati lo scalo merci di Porta Garibaldi e nel giro di qualche anno altri scali e stazioni secondari, rendendo la struttura ferroviaria una barriera insormontabile. Ogni scalo funzionava a sua volta da coagulo di impianti produttivi, attirando nelle proprie vicinanze una forte concentrazione di fabbriche.

Si trattò nei fatti di un errore strategico, comune ad altre realtà urbane ottocentesche italiane, che innescò ben presto un intenso dibattito. L'impianto della cintura ferroviaria, che comincia a cingere

la città negli anni '80 in coincidenza dell'apertura della linea del Gottardo, segna il definitivo ingabbiamento della pianta urbana; rotaie e scali circondavano da ogni parte, soffocando piuttosto che lasciando libero spazio all'estensione della città. Qualcuno in quest'epoca comincia a capire che il decollo industriale della città non può convivere con una stazione che attira gli stabilimenti industriali in centro, quando la loro collocazione naturale appariva la periferia. Prolungate fratture nel territorio e difficoltà di attraversamento pesavano sulla pianta urbana in maniera intollerabile. La questione del riordino ferroviario urbano diventa, a partire dall'ultimo ventennio del secolo, una delle priorità assolute per tutte le amministrazioni che si succedono alla guida della città.

Al dibattito sul riordino ferroviario parteciparono schiere di tecnici, ognuno con la sua idea di sistemazione complessiva e mai di intervento parziale a tamponare una situazione che si faceva visibilmente sempre più imbarazzante. Numerose apposite commissioni sia governative sia comunali lavorarono senza sosta alla soluzione del problema. Da una parte militava chi sosteneva l'esigenza di una serie numerosa di stazioni terminali collegate fra loro da una cintura come a Parigi; dall'altra chi spingeva verso la costruzione di un grande scalo per le linee nazionali e internazionali, lasciando alle stazioni ubicate nella parte nord della città il servizio merci. Il dibattito conobbe il suo momento di massima intensità con la fine del secolo, nell'imminenza del provvedimento di nazionalizzazione delle ferrovie, attuata poi nel 1905, che influenzò evidentemente anche le opinioni sul riordino ferroviario milanese. La nazionalizzazione agì da catalizzatore per il consolidamento di posizioni già emerse che prevedevano un generale ammodernamento degli impianti, la soppressione dell'anello ferroviario ad eccezione del suo tratto meridionale, la costruzione di un nuovo scalo merci a piccola velocità, il potenziamento di quello di Porta Vittoria, la creazione di una stazione viaggiatori secondaria e una grande stazione di smistamento in prossimità di Lambrate e infine la realizzazione di una nuova stazione centrale di testa. Il progetto contenuto nel piano regolatore dei primi anni del secolo aveva il merito di prendere di petto la grande questione del riordino ferroviario, senza dimenticare dei notevoli aumenti dei volumi di traffico fatti registrare e obbligando la città a prendere coscienza della dimensione infrastrutturale in tutta la sua modernità. Il piano era l'espressione del rapporto tra la cultura dell'ingegneria della città espressa dal sistema delle infrastrutture e l'idea di città della classe dirigente milanese. Non mancarono contrasti e conflitti, anche fra l'amministrazione municipale milanese e quella ferroviaria in merito alla divisione dei costi da sostenere. Stesso duro confronto avvenne fra interessi privati e pubblici, i primi fortemente orientati ad impossessarsi del centro per impiantarvi una zona a prevalenza di uffici liberata dagli stabilimenti industriali progressivamente allontanati verso le periferie sempre più degradate. Un altro dei punti più dibattuti fu la natura della stazione: reclamata di testa da molti, soluzione poi adottata, restò comunque a lungo incerta, anzi ad un certo punto si fece strada con successo un'ipotesi che contemplava la realizzazione di due

stazioni passanti, una sulla linea per Torino e una su quella per Venezia collegate da una linea interrata. I sostenitori di questa soluzione alternativa avevano compreso uno dei grandi problemi della città, uno sviluppo cioè solamente monocentrico che portava ad un progressivo allargamento per cerchi concentrici, che cozzava frontalmente con la fissità di un'unica stazione che, per quanto collocata in un'area diversa rispetto a quella precedente, rischiava, come quella precedente, di ergersi di nuovo come ostacolo allo sviluppo urbanistico. Diversamente da quanto immaginato per Roma, l'idea di riordino che si afferma all'inizio del secolo per il caso milanese prevedeva che la cintura ferroviaria non si ponesse come limite dell'agglomerato urbano, bensì come un ennesimo anello di crescita in via di essere oltrepassato dalle direttrici nord e ovest verso la periferia industriale. La scelta della stazione di testa si imponeva come la più idonea, presentando il vantaggio di poter essere disposta in senso radiale rispetto alla topografia della città così da non interrompere le strade principali che dal centro portavano alla periferia e interessare soltanto le arterie secondarie. Così l'errore venne in pratica ripetuto, nonostante l'insegnamento impartito da quarant'anni di sviluppo impetuoso che la città aveva vissuto fra la costruzione della prima stazione e il piano regolatore d'inizio secolo. Una decisione del genere inciderà pesantemente sui destini urbanistici cittadini. Nel caso milanese in definitiva le scelte ferroviarie risultano centrali per il progressivo formarsi della configurazione urbana nel corso del XX secolo.

Il nuovo edificio venne arretrato di soli 650 m. rispetto a quello esistente, assegnandogli una piazza dalle dimensioni adeguate, senza però mutarne radicalmente la funzione urbanistica. Piuttosto la nuova stazione venne caricata di significati architettonici superiori alla valenza urbanistica. Si voleva una costruzione che rappresentasse degnamente l'ormai acquisita supremazia economica e industriale, i cui caratteri però, al momento della posa della prima pietra nel 1906, non erano stati ancora definiti. Si succedettero due concorsi, l'ultimo dei quali venne vinto da Ulisse Stacchini. Fra l'inizio della costruzione e la sua conclusione passarono molti anni, tanto che quando a metà degli anni '20 la stazione cominciò ad assumere una sua conformazione finale dal punto di vista architettonico, era andata maturando l'idea di uno sviluppo non più fondato sul vecchio monocentrismo, ma viceversa policentrico, che prevedeva la formazione di quartieri autonomi in ordine alla rete dei servizi, che segnava un rifiuto dello sviluppo radiocentrico a macchia d'olio che fino a quel momento aveva prevalso a favore di una nuova articolazione urbana. L'apertura impose una risistemazione complessiva del sistema di tutte le altre stazioni in un quadro impetuoso della città che manifestava un urgente bisogno di spazio. L'ingrandimento della piazza di fronte alla stazione con la creazione di due slarghi in corrispondenza delle due uscite laterali e l'allargamento di alcune strade adiacenti destinate a ricevere il traffico della stazione accompagnarono l'apertura del nuovo scalo milanese. Il progetto vincitore per la stazione prevedeva un sistema di metropolitana sotterranea che seguiva il tracciato delle strade cittadine. La scelta di creare un

dislivello di 9 m. fra il piano dei binari e quello della piazza permetteva il sottopassaggio delle nuove vie anulari di circonvallazione. La nuova stazione venne inaugurata nel 1931 e a quel punto l'ottica urbanistica nella quale andava ad installarsi era profondamente mutata.

Negli anni '20-'30 all'architetto viene affidato il compito di comporre facciate che esprimano i nuovi contenuti metropolitani: la potenza della macchina, l'importanza dell'industria e della finanza. Il nuovo edificio, la cui costruzione ebbe inizio nel 1924, venne concepito in termini di grandiosità ed esprimeva al massimo grado il conflitto fra una facciata monumentale di pietra, che nascondeva agli occhi della città la mancanza di nobiltà di una costruzione votata ad un'immagine utilitaria e le grandi volte interne in ghisa, l'ultimo omaggio, secondo molti osservatori, alla gloriosa tradizione ingegneristica dell'Ottocento ferroviario, tanto da farla sembrare una specie di paradosso: dotata di sembianze ottocentesche, nonostante che venisse aperta in piena epoca razionalista.

Le vicende ferroviarie milanesi più vicine a noi hanno dimostrato come le scelte del passato si sono a lungo fatte sentire nel funzionamento della città. Oggi la ferrovia può tornare a svolgere un ruolo essenziale nella riqualificazione urbana fondata sulla reintegrazione tra spazi connettivi, spazi aperti e spazi edificati in unità organica, diventando decisiva nella complessità delle relazioni presenti nel modello conurbativo. Il lungo cammino, intrapreso fin dal secondo dopoguerra, verso la presa di coscienza che il sistema ferroviario milanese fa parte in realtà di un più ampio contesto regionale, nel quale deve inserirsi e funzionare, è giunto ormai a destinazione con l'inaugurazione, nel 1997, del primo tratto del passante ferroviario che attraversa il centro della città correndo sotto terra, considerato elemento fondamentale del progetto di rilancio del sistema ferroviario milanese in modo da fissare la separazione del traffico viaggiatori locale da quello a lunga distanza istituendo un servizio ferroviario regionale che consente una migliore distribuzione del traffico creando più stazioni in area semicentrale e in zone periferiche soggette a trasformazione urbanistica. La creazione della stazione Garibaldi, affiancata ad un sistema di stazioni periferiche di passaggio che fanno da cornice, in un'ottica di decongestionamento di quella centrale, e la sua scelta poi come impianto d'ingresso per il passante ferroviario, rappresentano un passaggio cruciale nella nuova visione del nuovo servizio regionale ferroviario.

Firenze, la città ingessata

Se Firenze viene comunemente accusata di immobilismo, di incapacità di rinnovarsi, di non saper adeguare le proprie infrastrutture con il passare del tempo, buona parte della colpa probabilmente va addebitata al modo in cui si è evoluta la questione ferroviaria.

La storia ferroviaria ottocentesca di Firenze è caratterizzata da una peculiarità: ebbe infatti due stazioni, aperte nel 1848 a distanza di pochi mesi l'una dall'altra, in coincidenza dell'arrivo delle due

prime linee che raggiunsero la città. E, a marcare una differenza netta rispetto ad altri esempi coevi, una delle due venne ammessa all'interno delle mura mentre l'altra fu eretta esattamente di fronte alla cinta urbana. Delle due, fu quella che allora era di dimensioni minori a vincere la concorrenza e a relegare l'altra al rango di deposito.

La stazione Leopolda, a detta degli osservatori del tempo, aveva dimensioni ragguardevoli e probabilmente occupava, nel panorama della prima architettura ferroviaria italiana, un esempio di notevole interesse. Sotto il profilo urbanistico e sociale, rappresentò il primo passo di un processo di convogliamento degli interessi della classe borghese verso quella parte della città. Vi sorsero infatti, subito dopo l'entrata in funzione della stazione, due quartieri nuovi, l'uno destinato ad abitazioni signorili, l'altro al ceto medio e a quelli più modesti, segnando l'inizio di un programma di intervento per le aree residenziali. Il primo dei due quartieri, al bordo del principale parco della città, rappresenta il primo sviluppo organico e pianificato della città fuori della cinta muraria. Da una città socialmente indifferenziata, Firenze comincia a divenire, in coincidenza della costruzione delle due stazioni, una città con quartieri socialmente ed economicamente ben definiti.

Più piccola era l'altra stazione, intitolata alla granduchessa regnante Maria Antonia, sulle cui macerie verrà costruita qualche decennio dopo l'attuale stazione di Santa Maria Novella. In ordine di tempo, fu questa la prima stazione di Firenze. Ammessa ad occupare, caso raro in tutta la penisola, uno spazio all'interno delle mura. La sua costruzione segnò un punto di partenza della serie degli sventramenti urbanistici, generatori di un sistema di concentrazione che in seguito non avrà più alternative, dando inizio in un certo senso all'inizio della storia urbanistica moderna di Firenze.

L'insediamento ferroviario fiorentino risente ancora oggi e in modo profondo dei suoi caratteri originari. Quello che venne realizzato, e quello che per altri versi non venne realizzato, in campo ferroviario ha imposto dei condizionamenti duraturi allo sviluppo urbano di Firenze. L'evolversi di questa situazione nel tempo è condensabile nell'affermazione che la struttura ferroviaria è rimasta inamovibile mentre nel frattempo la convergenza dei traffici sulla stazione di Santa Maria Novella ha provocato la realizzazione di un insieme di raccordi tale da formare un inestricabile groviglio verso nord-ovest, con sistemi di sottopassaggi che hanno contratto e mantenuto poco permeabile le parti della città sviluppatasi successivamente verso la zona industriale. Uno dei motivi dunque, certo non l'unico, per i quali in questa città poco si è fatto dal punto di vista urbanistico negli ultimi decenni, può essere individuato nell'assetto ferroviario, immutato dal 1927. In quasi un secolo e mezzo la città ha come subito passivamente, senza riuscire ad adattarsi, le vicende ferroviarie, facendo risaltare in modo inconfutabile la propria incapacità di risolvere positivamente, anziché subire, nelle sue forme deteriori, la crescita della città.

In epoca preunitaria mancò un'adeguata comprensione della questione urbanistica, che le due stazioni stavano proponendo in tutta la sua importanza ai fini dello sviluppo futuro della città. Oggi può apparire dissennata l'idea di erigere due edifici con finalità identiche a pochi metri di distanza; meglio sarebbe stato effettivamente far confluire le due linee in un'unica stazione, come i più avveduti proposero. Ma il fatto che fossero due società diverse a costruire le linee fu decisivo, anzi una terza stazione venne costruita qualche anno dopo proiettata verso sud-ovest. Si impose una visione rinnovata del problema ferroviario quando nel 1865 Firenze divenne capitale d'Italia. Allora un celebre progetto di ampliamento della città prevede l'accorpamento delle funzioni ferroviarie in un solo grande scalo in grado di assecondare dal punto di vista urbanistico l'espansione della città, cui occorreva un ruolo sociale adeguato e una rigorosa razionalizzazione delle funzioni, in definitiva la trasformazione borghese della città.

L'idea di un'unica stazione però durò poco a causa dei costi ritenuti troppo elevati. Il trasferimento della capitale bloccò tutto. La sistemazione ferroviaria della città era dunque rimandata *sine die*, almeno per un quindicennio abbondante la questione venne accantonata per essere recuperata soprattutto grazie all'interessamento del Collegio degli Architetti e degli Ingegneri. Il dibattito sulla questione ferroviaria urbana nei fatti rimase circoscritto ai tecnici addetti ai lavori. In definitiva alla fine del secolo Firenze aveva tre stazioni, ma ancora il laccio ferroviario la tagliava in due.

La vicenda ferroviaria fiorentina qui delineata trascurò a lungo la zona a nord-ovest della città per concentrare la propria attenzione su quella a sud-est. Anzi tutta la vicenda può essere letta, forse riduttivamente ma non in modo ingiustificato, come un lungo dibattito sullo spostamento della linea proveniente da sud, che costituì l'affare ferroviario indubbiamente più impegnativo per gli amministratori cittadini. Quando invece la tendenza naturale allo sviluppo industriale della città fu principalmente nelle zone a nord-ovest e a nord; la ferrovia dunque non contribuì abbastanza ad assecondare questo sviluppo.

La sistemazione di Santa Maria Novella venne decisa all'inizio del secolo, nel 1909, in un quadro più ampio di riordino ferroviario cittadino. Fu in questa occasione che venne deciso il concorso per la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori. Sempre in quest'epoca si comincia a rilevare come l'ubicazione della stazione principale, troppo vicina al centro, facesse rilevare l'esiguità degli accessi disponibili e la tortuosità del tracciato ferroviario che avvolgeva la città in conseguenza della sua posizione. Firenze restava avviluppata dalla ferrovia e lo stesso sviluppo edilizio nei fatti era impedito. Così venne anche richiesto lo spostamento di Santa Maria Novella insieme con quello della barriera ferroviaria al fine di stabilire una continuità totale tra le maglie stradali di due periferie residenziali, la cui densità insediativa in termini edilizi e di popolazione non era elevatissima. Per tutti gli anni '20 proseguirono i lavori di sistemazione di Santa Maria Novella

indicati dal piano regolatore. Solo a partire da questi anni comincia a spostarsi l'interesse degli urbanisti, attenti all'evoluzione della città, verso la periferia settentrionale che ospita le realtà industriali più significative. Si trattò di un'inversione della politica ferroviaria attuata con ritardo rispetto alle esigenze della città che ha pesato non poco sull'urbanistica fiorentina. La nuova stazione, rimasta nella vecchia ubicazione lasciò irrisolti tutti i precedenti problemi urbanistici quali la circolazione e le comunicazioni del centro storico di Firenze.

Il concorso per la nuova stazione venne bandito il 20 agosto 1932. Dal punto di vista strettamente architettonico la stazione di Santa Maria Novella probabilmente rappresenta uno fra gli episodi più importanti nella storia dell'architettura italiana di questo secolo. Opera del gruppo coordinato da Giovanni Michelucci e capolavoro della corrente razionalista, la storia della stazione fiorentina ha suscitato, fin dal dibattito contemporaneo alla sua progettazione e alla sua costruzione, un interesse enorme.

La questione ferroviaria fiorentina negli ultimi anni si è tutta concentrata sull'attraversamento sotterraneo delle nuove linee ad Alta velocità, definito recentemente e per il quale sono stati appena avviati i lavori, che promettono, fin dal loro esordio, la nascita di problemi a non finire in ordine alla salvaguardia del patrimonio artistico della città.

Roma, la capitale della classicità

Delle tre città prese in esame quella in cui - forse paradossalmente, essendo la più estesa - la storia ferroviaria ha avuto un impatto minore, è proprio Roma.

Soggetta al dominio papale fino al 1870, Roma giunse in ritardo all'appuntamento con le ferrovie. Collegata solo nel 1856 con la cittadina di Frascati, restò indietro a tutte le altre grandi città italiane. Quando altre linee vennero progettate e avviate, vi fu chi perorò la causa di un unico terminale, cui potessero far capo. Il dibattito sull'ubicazione della stazione che si sviluppò in quegli anni, orientato anche dalle mire speculative di alcuni alti prelati vicini al papa, portò all'individuazione di una zona periferica, che ospitava i resti delle Terme di Diocleziano. L'ipotesi di costituzione di un nuovo quartiere residenziale intorno all'attuale via Nazionale rappresenta una delle motivazioni più consistenti ai fini della localizzazione per la stazione. In generale è possibile affermare che la vicenda della stazione romana ha ingenerato una lunga serie di episodi di speculazione sui terreni e in ordine alla creazione di un quartiere alberghiero destinato ai viaggiatori nelle immediate vicinanze.

Termini dunque nacque presto; fin dal 1862 l'area venne circoscritta, ma non andò esente da critiche per la sua eccentricità rispetto al cuore della vita cittadina. Si trattò dunque di un caso tutto sommato anomalo in un panorama, che privilegiava nettamente la collocazione delle stazioni e

l'ingresso della ferrovia più vicini possibile al centro. La stazione venne ultimata nel 1874 per opera di Salvatore Bianchi, che non vi impresso un'impronta architettonica particolarmente originale. Oltre alle critiche dovute ai notevoli sacrifici in termini urbanistici richiesti alla zona circostante, la prima stazione Termini fece sorgere una sequela infinita di controversie giudiziarie. Nei fatti dopo pochi anni se ne domandava già lo spostamento, riproponendosi anche a Roma, nello stesso modo in cui si andava facendo sia a Milano sia a Firenze, un serrato dibattito sulla sistemazione ferroviaria complessiva della città. Nel giro di poco, l'ubicazione ritenuta troppo decentrata, in virtù dell'allargamento progressivo della città, divenne al contrario un ostacolo all'espansione urbanistica per essere troppo a contatto con il centro. Indiscutibilmente la localizzazione della stazione innescò un piano di sviluppo di cui la città non avrebbe potuto godere se fosse stata collocata più vicina alla zona centrale.

Il dibattito sorto verso la fine del secolo portò ad un decentramento rilevante delle funzioni, prima tutte concentrate a Termini, a favore delle altre stazioni via via cresciute nel territorio cittadino. Rimase prevalentemente nella grande piazza antistante alla stazione gran parte dei capolinea dei tram, prima a vapore e poi elettrici, sia urbani sia extraurbani. A partire dall'immediato dopoguerra si fecero di nuovo sentire le voci favorevoli allo spostamento della stazione. Con l'avvento del fascismo, la questione di Termini assunse connotati diversi. Se prima se ne discuteva soltanto l'ubicazione, in un'ottica ancora confusa di ampliamento urbano, con la salita al potere di Mussolini Roma diventa oggetto privilegiato della retorica fascista sulla classicità. Si discute meno così di localizzazione, mentre sono le pretese architettoniche a farsi strada. Si argomenta che la stazione principale della città eterna deve rappresentarla degnamente, quindi andava concepita sotto il profilo architettonico in modo molto più aulico di quanto non fosse. Di qui la decisione di ricostruirla nello stesso luogo, ma con tutt'altra maestosità. Si pretende un edificio moderno, ma nello stesso tempo abbastanza monumentale da rispecchiare degnamente le glorie della città che il fascismo celebrava retoricamente. Si trattava di un compito non facile, per il quale venne chiamato nel 1925 uno dei più conosciuti architetti del tempo, Angelo Mazzoni, che si distinguerà poi nella realizzazione di alcune altre stazioni, che resteranno significativi episodi architettonici dell'epoca, nel corso degli anni '30.

Il rapporto fra il costruttore e l'azienda ferroviaria non fu facile. Mazzoni ricevette molte critiche: ora il disegno della stazione peccava per eccesso di monumentalità, ora viceversa non lo era abbastanza. E non si erano ancora arresi quelli che preferivano uno spostamento verso la periferia dell'edificio, infittendosi sempre di più il fascio di linee in arrivo nella capitale e complicandosi dunque progressivamente il problema dell'impatto ferroviario su una città in crescita tumultuosa.

Durante gli anni '30 si succedettero altri progetti alternativi. Intanto venne rimessa in discussione la caratteristica di stazione di testa, per trasformarla in stazione di transito. Ma le alternative più sostanziose prevedevano ora l'interramento del complesso ferroviario ora uno spostamento generale di tutte le linee, e dunque anche della stazione, ad est della città, verso la zona di Anzio-Civitavecchia, con la creazione di un vero e proprio quartiere dei trasporti, che avrebbe compreso un'unica stazione collegata con gli impianti urbani come gli scali merci, le stazioni della metropolitana, dei tram, degli autobus per il servizio urbano, extraurbano e nazionale. Quindi in questo modo le comunicazioni fra il nord e il sud sarebbero corse tangenzialmente alla città sul lato orientale, dove venne previsto anche l'aeroporto. Un piano del genere avrebbe eliminato anche gli scali merci ancora in zona centrale urbana, dove nel frattempo erano venuti meno i generatori stessi di trasporto merci e dove invece davano luogo a pesanti condizionamenti spaziali e in termini dinamici di traffico di adduzione. Fino al 1935 questa ipotesi rimase in piedi; avrebbe effettivamente rivoluzionato completamente il sistema dei trasporti della città. Fu l'amministrazione ferroviaria stessa alla fine a dire no al grande progetto che aveva il merito certo di liberare Roma da ogni servitù ferroviaria.

Si finì per scegliere la soluzione più conservativa, quella che insisteva solo architettonicamente sull'edificio. Mazzoni studiò la possibilità di far coesistere i caratteri originali, di tipo classico, con i dettami dell'architettura razionalista. La rinuncia allo spostamento ad est, rappresentava anche la conferma che Termini sarebbe rimasta la stazione principale. L'incarico venne tolto e poi reso a Mazzoni, che fra il 1937 e il 1938 lavorò alacremente al progetto, non senza condizionamenti anche assai robusti da parte dei gerarchi fascisti in direzione di un appesantimento classicheggiante. In mezzo a polemiche antimoderniste e rimaneggiamenti architettonici - una sequenza impressionante di varianti relative alla facciata principale e a molti altri elementi interni fra cui il padiglione delle autorità -, l'elaborazione trovò nel secondo conflitto mondiale un inevitabile ostacolo. La questione venne così rimandata talmente a lungo da essere poi definitivamente risolta soltanto nel periodo del secondo dopoguerra, quando era già prevedibile l'esplosione del traffico veicolare, cui la città stava andando incontro. Fu bandito un nuovo concorso nel 1947; tre anni dopo veniva inaugurato il nuovo fabbricato. La stazione rimase di testa con le funzioni dalle parti: sia i principali accessi sia i servizi vennero collocati lungo i fianchi laterali parallelamente alle linee, in modo tale da attivare maggiori possibilità di scambio tra viabilità urbana ed infrastrutture ferroviarie.

In epoca recente è stato studiato un piano che prevedeva l'esercizio unificato delle due stazioni di Termini e Tiburtina con la realizzazione di un'unica stazione, che sarebbe stata nello stesso tempo di testa e di transito, favorendo un riordino complessivo del sistema ferroviario romano con collegamenti più articolati con le linee metropolitane e la circolazione di superficie. La cintura di interscambio così ottenuta fra i due scali avrebbe permesso all'utente di utilizzare la stazione più

vicina, evitando di accrescere il già caotico traffico automobilistico con il proprio mezzo privato. Il progetto non ha avuto seguito ed è rimasto sulla carta.

Anche per Roma come per Milano, sempre negli ultimi anni, si è fatta strada la convinzione di doverne inserire il contesto ferroviario in un più ampio sistema regionale e comprensoriale, con l'obiettivo esplicito di valorizzare il trasporto pubblico su sede propria, dunque ferrovie e metropolitane, più efficaci degli autobus, travolti nel collasso del traffico veicolare.

Verso una ridefinizione del rapporto fra ferrovia e città

Alla luce di questa breve sintesi, appare evidente come la ferrovia nel complesso nell'esperienza italiana non sembra aver rappresentato un consapevole strumento di indirizzo per le scelte di pianificazione territoriale, ma piuttosto un elemento in grado di provocare conseguenze tali da richiedere un controllo *a posteriori*. In certi casi gli effetti sullo sviluppo urbano sono stati subiti dalla città e in altri gli stessi strumenti di pianificazione alla scala urbana più che porsi come organizzatori delle modificazioni legate alle opere di infrastrutturazione hanno recepito tali progetti come situazioni date e non negoziabili. In entrambi i casi dunque, talvolta perversamente associati, i risultati hanno posto problemi, più che risolverli, sotto il profilo urbanistico.

Le varie fasi che si sono succedute storicamente passano dall'iniziale polarizzazione accerchiante la stazione alla considerazione dell'impianto ferroviario come un ostacolo fisico, una barriera di difficile superamento per il processo di espansione urbana, fino ad uno sviluppo eterogeneo e discontinuo connotato da una grande frammentazione funzionale di attività diverse. In questa ottica gran parte degli interventi successivi a quello fondativo possono essere letti come tentativi per risolvere il difficile rapporto tra rete ferroviaria e tessuto urbano e per cogliere il lento processo di riappropriazione delle valenze territoriali delle reti tecniche di cui il nodo stazione diventa il principale artefice.

I tre casi brevemente analizzati possiedono evidenti elementi in comune e al tempo stesso presentano altrettante manifeste peculiarità proprie. Innanzitutto un elemento facilmente verificabile è la centralità della questione ferroviaria, che nelle tre città condiziona massicciamente i rispettivi esiti urbanistici. In linea di massima poi è possibile affermare che rispecchiano l'esperienza complessiva italiana nella misura in cui risultano caratterizzati dall'assenza della capacità di previsione urbanistica. Con una formula sintetica, e forse eccessivamente riduttiva ma probabilmente efficace, aver dato più fiducia agli architetti che agli urbanisti ha lasciato in eredità a queste tre città una quantità di questioni irrisolte, facendole finire in una condizione di forte arretratezza, relativamente alle tematiche ferroviario-urbanistiche, rispetto a realtà consimili europee. A Milano come a Firenze e a Roma le decisioni vengono prese sempre sull'onda

dell'emergenza, di condizioni mutate al di fuori di un quadro previsionale ovunque fallimentare. E' vero che difficilmente era prevedibile all'epoca una fase di crescita tumultuosa e disordinata, specialmente sotto il profilo edilizio e urbanistico, così come si è verificata in Italia nel corso del cosiddetto *boom* economico. Ma è anche vero che le vicende raccontate confermano l'assunto che il caso italiano prospetti una mancanza di raccordo fra esigenze urbanistiche ed esigenze ferroviarie ed infrastrutturali in genere. I due sistemi si sono ignorati troppo a lungo o comunque non hanno tenuto abbastanza conto delle reciproche interdipendenze, non tanto al momento della realizzazione dei primi impianti ferroviari quanto nelle fasi successive di ampliamento delle città. Ne sono derivate situazioni di rilevante compromissione che hanno impedito un corretto sviluppo urbano anche a causa del fenomeno speculativo, dal quale le aree ferroviarie hanno avuto modo di difendersi con maggior successo, ma senza restare completamente indenni dai molti attacchi. E non serve correggere errori passati puntando all'eliminazione *tout court* dei nodi ferroviari dai centri cittadini, ipotesi che si riaffaccia in maniera ricorrente di tanto in tanto.

Nel corso dell'ultimo ventennio si sono verificati mutamenti rilevanti. L'aumento dei consumi energetici provocati dalla congestione del traffico nelle aree urbane e l'arresto del fenomeno delle migrazioni interne hanno determinato, a partire dagli anni '80, una tendenza al miglioramento e al potenziamento del trasporto ferroviario sulle medie distanze e negli ambiti metropolitani, prefigurando un assetto del sistema complessivo dei trasporti basato sull'integrazione dei modi e non più sulla loro reciproca intercambiabilità. Ne è conseguita una nuova strategia a favore dei trasporti ferroviari regionali che ha da un lato trovato concrete applicazioni nei programmi di esercizio e dall'altro ha favorito la messa a punto di alcuni progetti estremamente ambiziosi per mole e complessità di opere. Gli anni '80 sono stati caratterizzati così dall'avvio di una serie cospicua di grandi progetti, spesso fiori all'occhiello politico delle amministrazioni municipali, in ambito infrastrutturale. La convinzione che la modernizzazione delle città passi attraverso l'elaborazione di piani infrastrutturali faraonicamente ipetrofici, conduce amministratori e urbanisti sul sentiero delle grandi realizzazioni, spesso finanziate dalla mano privata, incapace di raccogliere compiutamente gli stimoli provenienti dai bisogni pubblici. L'esempio delle grandi opere connesse allo svolgimento dei Campionati mondiali di calcio nel 1990 ne costituisce una prova *ad abundantiam*. Tangentopoli ha messo bruscamente fine ad una stagione di *grandeur*, provocando una repentina ritirata sul piano infrastrutturale.

Negli ultimi venti anni i grandi impianti ferroviari inseriti nel tessuto urbano si sono evoluti, assumendo sempre di più la forma di centri di interscambio tra i diversi modi di trasporto. Col tempo la divisione fra sistema ferroviario e sistema territoriale è venuta meno. Il notevole aumento della mobilità unita alla crescita esponenziale del fenomeno del pendolarismo e alla terziarizzazione delle attività economiche ha determinato una forte evoluzione tecnologica dei sistemi di trasporto

ferroviari, dovuta anche alla forte concorrenza con gli altri mezzi di trasporto non ferroviari. In passato il potenziamento degli impianti veniva ottenuto mediante lo scorporo dei servizi che potevano essere trasferiti altrove senza pregiudicare il servizio viaggiatori vero e proprio, dunque con la dislocazione degli impianti della trazione, del servizio merci, di ricovero e pulizia, delle composizioni dei treni. Oggi tutto questo presenta molte difficoltà e gli impianti tendono ad essere di nuovo concentrati, come nella prima fase ferroviaria, nella stazione con il fine di favorire massimamente il servizio viaggiatori, la cui importanza rispetto a quello merci è schiacciante. L'obiettivo dominante risulta quello dell'accrescimento della potenzialità operativa della stazione principale. Del resto l'avvenuto decentramento degli impianti industriali rende inutile la localizzazione del traffico merci nel centro della città, così si mira ad impiantare nuovi servizi merci decentrati in sostituzione di quelli attuali ed eliminare la circolazione dei treni merci all'interno del nodo utilizzando potenziando o realizzando *ex novo* appositi itinerari periferici o linee di gronda da adibire alla circolazione delle merci. Sotto la spinta di nuove esigenze e modalità d'uso ha preso forma un'importante variante tipologica del modello tradizionale di stazione: quello per pendolari. In sintesi si tratta di uno scambiatore di traffico concepito come uno spazio di transito per chi ha poco tempo, ma conosce il proprio itinerario da seguire. Siamo di fronte ad una clientela del treno motivata da esigenze diametralmente opposte a quelle che condizionavano gli abituali parametri d'uso. Sorge la necessità di trovare soluzioni funzionali che consentano di conciliare il funzionamento di una stazione in cui le formalità per il viaggio sono ridotte al minimo come in una fermata di metropolitana con quello di una stazione in cui il potenziale utilizzatore ha invece bisogno di vari servizi, dalle informazioni all'accoglienza al tempo di attesa. Per questo si fa più forte l'esigenza di interrare le stazioni e renderle sempre più simili a quelle della metropolitana. La tendenza prevalente oggi è di andare oltre il trasporto sulle lunghe distanze per sposare la possibilità di effettuare servizi comprensoriali. Si fa strada l'ipotesi di sfruttare le linee ferroviarie ormai inglobate in posizioni quasi centrali del tessuto urbano per servizi locali a breve raggio da aggiungere alla circolazione dei treni a lungo percorso potenziando le linee mediante l'adozione di moderne tecnologie di segnalamento e di blocco. L'obiettivo è dare vita a reti di servizi metropolitani sugli impianti ferroviari fino ad opportune stazioni esterne nelle quali si effettua l'interscambio con i treni a lunga percorrenza. Le stazioni dunque possono riguadagnare efficienza e funzionalità soltanto nel rispetto del proprio retaggio storico e interconnettendosi con il sistema generale dei trasporti e integrandosi con l'ambiente urbano. E abbandonando la dimensione di spazio esclusivamente interno per porsi come polo di riferimento per una serie di altri episodi urbani con i quali hanno in comune caratteri strutturali e funzionali.

In definitiva oggi le stazioni ferroviarie presentano motivi di cambiamento che vanno in altre direzioni, ma che non hanno spinto verso una ridefinizione del senso di un nodo di questa

importanza all'interno delle città. Si è provveduto ad intervenire al di fuori di una logica precisa, abbandonando la vocazione originaria attraverso la saturazione degli spazi. Il fabbricato ha perso ogni identità e ne è derivata l'occupazione indiscriminata e disordinata di ogni superficie. La stazione appare sempre di più un mero raccoglitore. Il funzionalismo fine a se stesso, il rifiuto di referenze storiche, la semplificazione spinta fino all'eccesso e ad annullare ogni specifico segno che possa servire ad identificare in modo inequivocabile la vocazione ferroviaria dell'edificio caratterizzano in modo sempre più marcato il periodo attuale. La progressiva perdita di identità e di specificità dello spazio ferroviario del resto è andata in parallelo con la perdita di efficienza dello stesso servizio. Un conformismo architettonico dilagante ha imposto alla stazione un linguaggio figurativo e comunicativo preso a prestito da quello di altri archetipi dominanti, dall'aeroporto al centro commerciale, soprattutto il primo, quasi a rimarcare il senso di inferiorità del treno nei riguardi dell'aereo. Oggi le stazioni nel contesto urbano non si riconoscono più, in pratica hanno perso la memoria.

Dunque non contano più ormai come edifici chiusi in se stessi e in grado di fornire una qualche rappresentazione, ma come nodi di interconnessione tra rete e territorio. Quello che hanno perduto in termini di immagine, lo riacquistano così a livello di pianificazione urbanistica, che definisce funzioni, assetti e strategie che valorizzino le potenzialità della rete secondo logiche che non prescindano dagli aspetti tecnici della stessa e anche dal contesto fisico di riferimento, poiché la relazione tra infrastruttura e creazione di nuove polarità non può essere posta unicamente come rapporto tra progetto di trasporto ed effetti indotti, in quanto l'intervento infrastrutturale spesso è portatore anche di un progetto di localizzazione che dovrebbe discendere dalle qualità stesse della rete e dei nodi. La conquista da parte della città della terza dimensione, lo sviluppo cioè nel sottosuolo di livelli di trasporto che garantiscono l'interscambio tra più reti sembrano all'origine dell'attuale processo evolutivo della stazione.

Accennando in conclusione alle tematiche più calde nell'ambito del contesto appena delineato, il riferimento corre immediatamente all'Alta Velocità, o con maggior precisione dell'attraversamento urbano da parte delle linee ad Alta Velocità, che potrebbe riprodurre gli stessi esplosivi problemi provocati dall'impatto ferroviario sulle città ottocentesche. Le analogie sono molte e impressionanti. L'altra questione è quella dei passanti ferroviari, cioè l'attraversamento in sotterranea della città, che occupa uno spazio crescente nei programmi delle maggiori amministrazioni municipali italiane in termini di enorme preoccupazione e al contempo di rilancio della questione e dello stesso vettore ferroviario. Rilancio peraltro necessario in un paese soffocato da una prevalenza evidente del veicolo a motore. Su questi temi si giocano molte delle partite anche politiche nelle maggiori realtà urbane italiane. A oltre un secolo e mezzo dal suo avvento, la ferrovia si è conquistata uno spazio e un ruolo che prima, in ambito urbanistico, non era mai riuscita ad ottenere

Bibliografia

- G. De Finetti, *Milano costruzione di una città*, a cura di G. Cislighi, M. De Benedetti e P. Marabelli, Milano, Etas Kompass, 1969
- G. Angeleri - U. Mariotti Bianchi, *I cento anni della vecchia Termini*, Roma, Edizioni della Banca Nazionale delle Comunicazioni, 1974
- V. Fontana, *Il concorso per la Stazione centrale di Milano*, in *Il nuovo paesaggio dell'Italia giolittiana*, Roma-Bari, Laterza, 1981, pp. 98-105
- La stazione Centrale di Milano. Mostra del Cinquantenario*, Milano, Di Baio, 1981
- E. Gottarelli, *La Stazione Ferroviaria di Bologna*, in "Il carrobbio", a. VIII(1982), pp. 149-162
- Angiolo Mazzoni (1894-1979). *Architetto nell'Italia tra le due guerre*, Bologna, Grafis Edizioni, 1984
- O. Selvafolta, *I progetti e la realizzazione della Stazione Centrale di Milano*, in *Costruire in Lombardia 1880-1980. Rete e infrastrutture territoriali*, a cura di O. Selvafolta e A. Castellano, Milano, Electa, 1984, pp. 207-242
- A. Bernardello, *L'origine e la realizzazione della stazione ferroviaria di Venezia (1838-1866)*, in "Storia Urbana", a. IX(1985), n. 33, pp. 3-45
- R. Gabetti - C. Olmo, *Discontinuità e ricorrenze nel paesaggio industriale italiano*, in *Storia d'Italia. Annali 8. Insediamenti e territorio*, a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, 1985
- P.P. Penzo, *Alle origini della periferia urbana. L'area intorno alla stazione di Bologna nella seconda metà dell'Ottocento*, in "Il carrobbio", a. XI(1985), pp. 209-234
- V. Savi, *De auctore*, Firenze, Edifir, 1985
- Tavola rotonda *L'architettura dei fabbricati viaggiatori negli anni del razionalismo*, in "Ingegneria Ferroviaria", a. XL(1985), n. 4
- F. Ventura, *Genesi e progetti di un ingrandimento di città nella prima metà dell'800: il nuovo quartiere presso il Forte da Basso a Firenze*, in "Storia Urbana", a. IX(1985), n. 33, pp. 47-66
- P. Cioni, *La ferrovia e le stazioni*, in *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nel Novecento*, Firenze, Alinea, 1986, pp. 131-147
- F. Ventura, *Le trasformazioni urbanistiche della Firenze pre-unitaria*, in *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nel Novecento*, Firenze, Alinea, 1986, pp. 21-38
- I. Angelini - A. Camusso - F. Ogliaresi - F. Tartaglia, *Prime stazioni a Milano*, Torino, Editrice Bbe, 1987

- F. Lombardi, *Firenze nord-ovest. Formazione, sviluppo e trasformazioni (1848-1986). Studi, programmi e progetti urbanistici (1983-1986)*, Firenze, Le Monnier, 1987
- F. Zanni, *Attori della morfogenesi: il sistema delle vie ferrate in Milano*, in "Quaderni del dipartimento di progettazione dell'architettura", 1987, n. 5, pp. 69-74
- La città di fine millennio. Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino*, a cura di F. Indovina, Milano, Franco Angeli, 1990
- L. Falco, *La società degli ingegneri e degli architetti in Torino e il dibattito sulle stazioni nella città*, in "Storia Urbana", a. XIV(1990), n. 50, pp. 199-245
- La stazione e la città. Riferimenti storici e proposte per Roma*, Roma, Gangemi editore, 1990
- A. Giuntini, *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana (1824-1861)*, Napoli, ESI, 1991
- R. Petti, *L'architetto Angiolo Mazzoni e la nuova stazione di Siena*, in "Bullettino Senese di Storia Patria", a. XCVIII(1991), pp. 227-260
- A. Giuntini, *Les gares de chemin de fer dans l'historiographie italienne récente*, in "Revue d'histoire des chemins de fer", 1992, n. 5-6, pp. 137-147
- La Milano del Piano Beruto (1884-1889). Società, urbanistica e architettura nella seconda metà dell'Ottocento*, a cura di M. Boriani e A. Rossari, Milano, Guerini e associati, 1992
- Milano nell'Italia liberale 1898-1922*, Milano, Cariplo, 1993
- La nuova stazione di Firenze. Struttura e architettura*, a cura di P. Berti e V. Savi, Firenze, Edifir, 1993
- A. Stella, *Architecture de la technique ou architecture de la ville? Les gares projetées par Angiolo Mazzoni dans les années 1930 et 1940*, in "Revue d'histoire des chemins de fer", 1994, n. 10-11, pp. 306-322
- Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto*, a cura di F. Karrer, Cosenza, Luigi Pellegrini editore, 1995
- P. Pucci, *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Milano, Franco Angeli, 1996
- In treno a Firenze. Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo II*, a cura di A. Bellinazzi e A. Giuntini, Firenze, Edizioni Polistampa, 1998
- A. Ferrarini, *Forme e icone del moderno. La stazione e i treni nell'immaginario collettivo*, Bologna, Edizioni Pendragon, 1999