

# CASABELLA

DAL 1928

Et

**831 — NELLE CITTÀ ITALIANE**

**MILANO, IERI E OGGI**

**REGGIO EMILIA / SANTIAGO CALATRAVA**

**TRENTO / RENZO PIANO — MUSE**

**VENEZIA / CARLO SCARPA, VALERIANO PASTOR, MARIO BOTTA, TADAO ANDO**

**BOLOGNA / MARIA CLAUDIA CLEMENTE, FRANCESCO ISIDORI — MAST.**

**MATERA 2019**

ITALIAN+ENGLISH EDITION

ANNO LXXVI N. 11 NOVEMBRE 2019  
ITALIA € 12,00  
AUT € 22,50 BEL € 21,70 CAN \$ 36,00 FIN € 22,00  
FRA € 20,00 GRE € 25,50 HKT (CONT.) € 22,00  
GER € 17,00 ESP € 21,40 CHE FR CHF 30,00  
CHE IT CHF 30,00 CHE UK CHF 30,00 USA \$ 30,00



# CASABELLA DAI 1928 831/2

«[...] Le stazioni si somigliano tutte; poco importa se le luci non riescono a rischiarare più in là del loro alone sbavato, tanto questo è un ambiente che tu conosci a memoria, con l'odore di treno che resta anche dopo che tutti i treni sono partiti, l'odore speciale delle stazioni dopo che è partito l'ultimo treno [...]».

Italo Calvino, *Se una notte d'inverno un viaggiatore*, Einaudi, Torino 1979.

## REGGIO EMILIA / SANTIAGO CALATRAVA

a cura di Massimo Ferrari



## Santiago Calatrava: nuova stazione a Reggio Emilia. Uno scheletro nel paesaggio

Massimo Ferrari

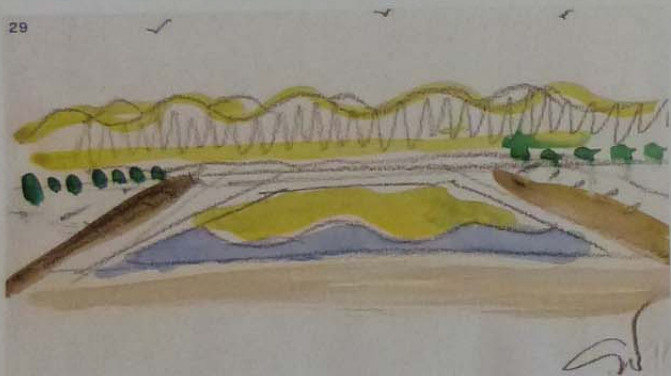
Il tema del cambiamento, implicito nell'idea di viaggio, ha da sempre accompagnato la modernità e la sua storia intesa come capacità positiva di trasformazione e controllo del mondo; il viaggio come conoscenza, come rinnovamento, come libertà dal quotidiano ha prestato la sua idealità tanto al progresso concreto della nostra società quanto alle utopie più immaginarie. Anche, ma non solo, per questo è sterminata la quantità di suggestioni legate all'idea del treno prodotta nel secolo scorso, la capacità di questo mezzo meccanico di far compiere un salto non solo geografico al viaggiatore, tanto che ancora oggi ogni volta che pensiamo alla linea fer-

flessibile possibilità. Inutile proseguire una storia tanto nota quanto personale, nella relazione che lega la stazione al viaggiatore; a ognuno di noi.

A Reggio Emilia la vecchia stazione rimane l'utilitaristica costruzione ritmata da due differenti simmetriche altezze e da un nostalgico alternarsi di mattoni e marmo rimane progettata, dopo i bombardamenti del 1944, da Roberto Narducci. Il progetto originale di Angiolo Mazzoni, che nel 1933 la disegna e nel 1935 la realizza, ha rappresentato una tra le tante architetture ferroviarie che lo stesso architetto, per occasione e capacità, ha costruito da nord a sud della

29  
-schizzo di studio del fronte principale della stazione  
-study sketch of the main facade of the station  
30-34  
-sequenza di particolari delle principali fasi del cantiere  
-sequence of details of the main worksite phases

29



30



31



rata, immediatamente siamo assaliti dalle immagini iconiche associate alla trasposizione culturale di questa infrastruttura. La stazione come soglia, luogo dell'abbandono e dell'arrivo compresi in un'unica figura, segue le stesse sorti.

La tipizzazione relativamente recente del modello ibrido, se ci riferiamo ai caratteri costanti tra le possibilità di distribuzione del nodo di partenza della rete ferroviaria rispetto all'arrivo nelle città, segna la fine delle alternanze che, dalla prima metà del Novecento, ha opposto modelli passanti a più fissi attestamenti frontali; un'altalena che ha determinato comunque, in poco più di cent'anni, la supremazia della prima e più

penisola, da Bolzano a Messina, sradicando la tradizionale immaginazione tardo ottocentesca che ha affidato fino ad allora ai decori classici e al disegno semplice il carattere di questi piccoli luoghi collettivi di passaggio. Rimane oggi a servire il trasporto locale nella stessa posizione dell'iniziale fermata appena discosta dalle mura urbane, dopo essere stata affiancata, alla fine del XIX secolo, al ben più solido percorso fortificato che ha costruito l'immagine immutata e la forma chiusa delle città emiliane per quasi cinquecento anni. La nuova stazione è poco più lontana dal centro della città, perché le sue coordinate obbligate sono segnate dall'incrocio tra la nuova linea ad

alta velocità e il ramo più leggero della rete per Guastalla - coeva ai tanti frammenti ferrati che l'unità italiana ha riunito nel 1861 - poi per Mantova, Verona e da qui tutte le altre tratte. Una posizione certa, al km 129 partendo da Milano, affiancata non casualmente alla più recente infrastruttura autostradale costruita per i mezzi su gomma che, dall'inaugurazione nel 1964, collega il nord al sud sotto il sole d'Italia.

Il progetto di Calatrava, voluto e realizzato con grande determinazione, ricorda nella sua semplice ma efficace essenzialità molti dei primi progetti dell'architetto e ingegnere spagnolo, molte architetture

na, agevolano la salita e la discesa dai treni. Sono 457 campate bianche, posizionate con un passo che supera di poco il metro l'una dall'altra, agganciate a sbalzo al volume in calcestruzzo che le sostiene alla base che riescono, sole, a costruire senza altri tamponamenti opachi una galleria aperta e illuminata che dal piano del ferro domina il paesaggio e fronteggia le auto in corsa. L'accesso avviene dalla quota della campagna, accolti da un atrio freddo che, attraverso scale e ascensori, fa risalire al di sopra della costruzione dei servizi alla quota della banchina e del transito dei treni; al piano terra le funzioni di ristoro, avvolte da un

all'ora ad una distanza che mai è possibile praticare altrove. Altrettanto suggestiva è la visione multipla che si ha dall'autostrada e verso l'autostrada quando ci capita di affiancare la strada ferrata. La velocità dell'auto, esterna ma molto ravvicinata alla ferrovia, alla stessa quota della galleria dei treni, come un *flash mob* fa apparire e scomparire istantaneamente la struttura luminosa che alimenta l'impossibile sfida ferro-gomma. La facilità costruttiva ha permesso il regolare funzionamento della linea ad alta velocità anche nell'attesa del completamento della stazione passante che giorno dopo giorno aumentava la sua lunghezza co-



costruite, immaginate come strutture da abitare senza nessuna concessione a un disegno arbitrario della forma. A Reggio Emilia la volontà di un movimento dinamico impresso a questa struttura scheletrica - percepito rispetto alla velocità del treno e delle auto sull'autostrada tangente - tradisce con un'ondulata sequenza di risonanze la convincente e razionale composizione sostruttiva delle due parti. La stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, nella sintetica sezione, somma in altezza al volume dei servizi per i viaggiatori e i ferrovieri, compresi nel bastione terrapieno che sostiene i binari, un'elementare sequenza di portali in acciaio che, come una tradizionale pensili-

perimetro vetrato opaco, occupano le ali a destra e sinistra dell'atrio per tutta la lunghezza, proseguendo la dimensione del terrapieno che da lontano permette la salita dei binari. La suggestione per i viaggiatori è doppia, tanto per l'attore che sfreccia sul treno tagliando fuori angolo il disegno antropico del paesaggio emiliano e che all'ingresso della stazione subisce il fascino del cambio repentino di luce, della frantumazione dei raggi di sole operata dai portali strutturali, enormi *brise soleil* che ricordano lo spazio coperto dei vicini pioppeti, quanto per gli spettatori, lungo la banchina che vedono in sicurezza sfrecciare questi treni veloci a 300 chilometri

struendo un'attesa ora finalmente ripagata. Il territorio circostante fa eco alla bianca struttura ferroviaria con le altrettanto candide strutture stradali, i ponti già realizzati e il casello autostradale ancora in progetto segnano, in un disegno unitario, il territorio a nord della città immerso in un rinnovato disegno del suolo che regolarizza le geometrie antiche con una mitigata qualità ambientale nella quale la natura convive con il sistema delle infrastrutture.

Da Reggio Emilia la stazione si raggiunge ancora oggi in bicicletta come da sempre si è fatto; da tutta l'Emilia la comodità, l'accessibilità e la posizione favoriscono l'uso del treno veloce. Massimo Ferrari

36



Foto: M. Baccetti - Imagoeconomica

37



Foto: Imagoeconomica

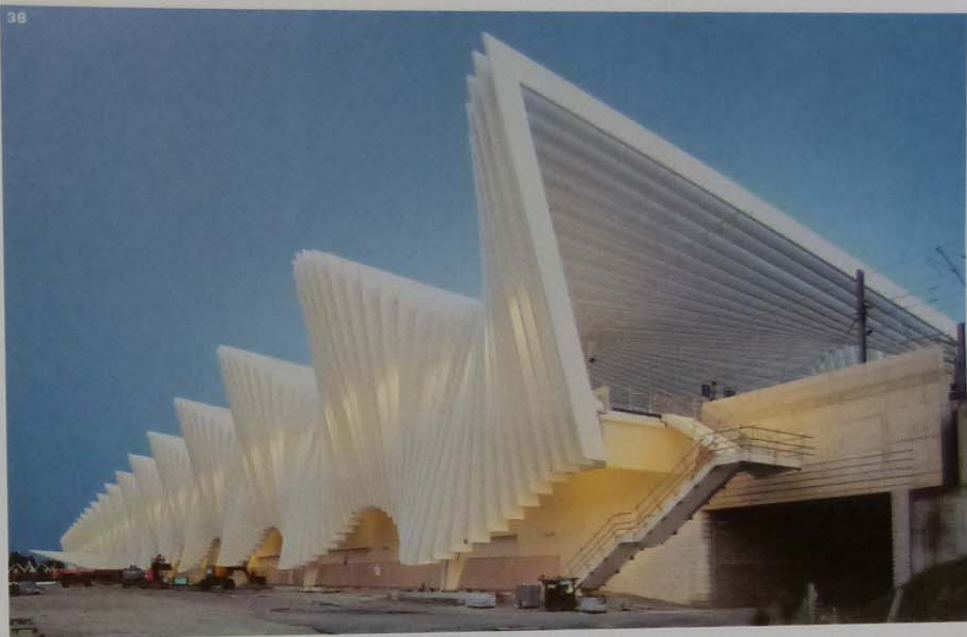
35  
-la nuova stazione  
ferroviaria vista  
dall'autostrada  
-the new railroad  
station seen from  
the highway

36  
-veduta aerea del  
cantiere per la  
costruzione della  
stazione  
-aerial view of the  
station construction  
site

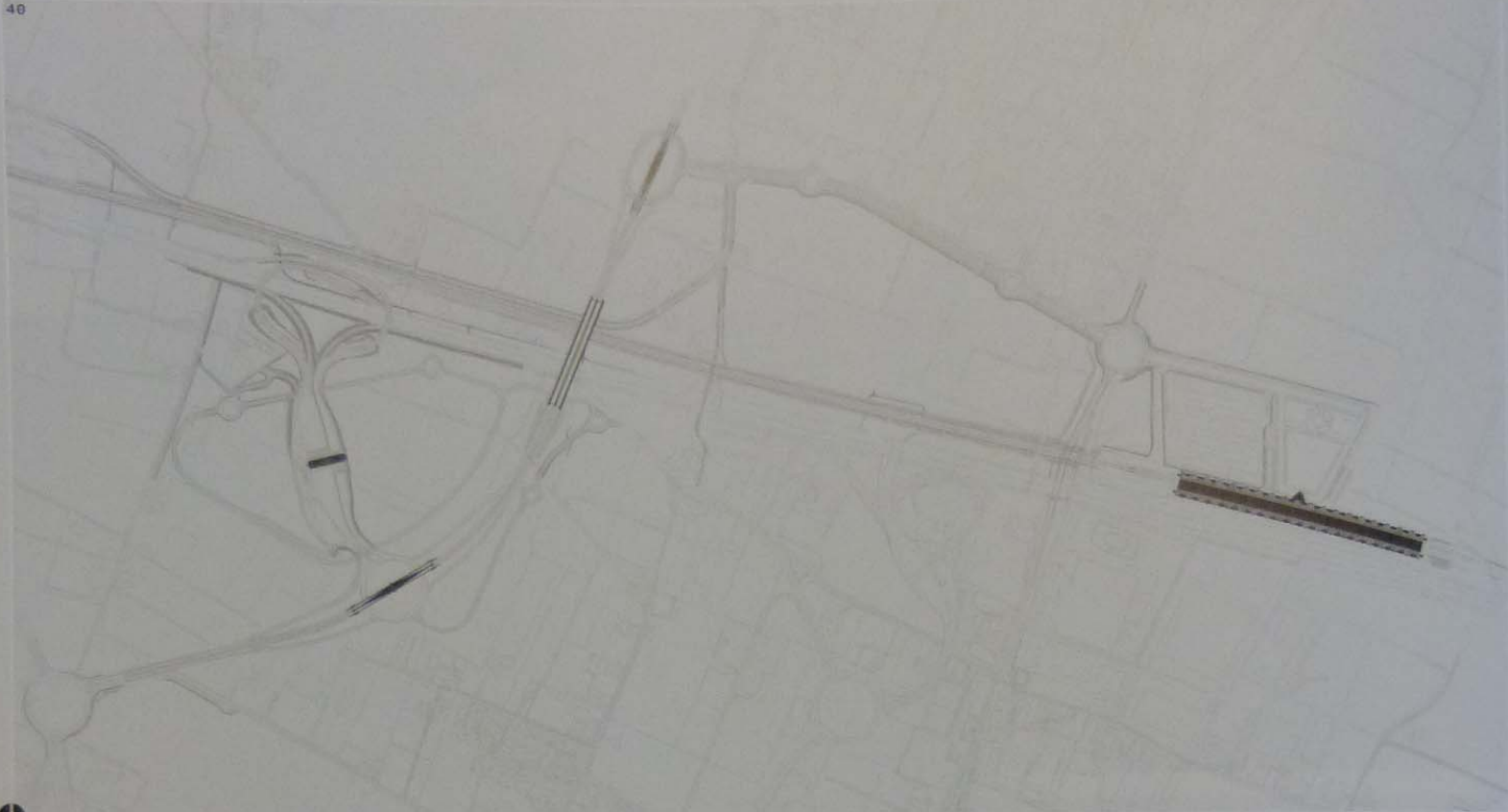
37  
-veduta aerea della  
stazione e dell'au-  
tostrada parallela  
-aerial view of the  
station and the par-  
allel highway

38  
-il fronte principa-  
le della stazione;  
il corpo dei servizi  
sostiene la galleria  
-main station fa-  
cade; the service  
volume supports the  
gallery

39  
-l'atrio d'ingresso  
al piano della  
campagna coperto  
dalla pensilina  
-entrance lobby at  
ground level, shel-  
tered by a canopy



40



40  
 -planimetria generale dell'area nord ridisegnata dal nuovo sistema infrastrutturale  
 -siteplan of the northern area redesigned by the new infrastructural system

41, 42  
 -prospetto e sezione longitudinale della stazione  
 -elevation and longitudinal section of the station  
 43  
 -pianta delle coperture e delle sistemazioni esterne alla stazione  
 -plan of the roofing and the works outside the station

44  
 -sezione trasversale: il blocco dei servizi, la banchina dei treni, i sistemi di risalita, la galleria  
 -cross-section: service block, train platform, vertical access systems, gallery

41



42



**DATI DEL PROGETTO**

**1. Stazione**  
Reggio Emilia AV  
Mediopadana

-PROGETTO  
Santiago Calatrava  
Valls

-IMPRESA  
Cimolai spa

-COMMITTENTE  
TAV - Comune di  
Reggio Emilia

-DATI DIMENSIONALI  
483 m lunghezza  
20 m altezza media  
50 m larghezza  
massima  
14.000 t di acciaio

-CRONOLOGIA  
2003-07: progetto  
2009-13: realizza-  
zione

-LOCALIZZAZIONE  
via Giulio Cesare  
Vedriani, 42124,  
Reggio Emilia

**2. Ponte Centrale  
e Ponti Nord e Sud**

-PROGETTO  
Santiago Calatrava  
Valls

-IMPRESA  
Depav Uno per conto  
di TAV spa (general  
contractor);  
Acciaierie Cimolai,  
PN (lavori in  
acciaio)

-COMMITTENTE  
TAV - Comune di  
Reggio Emilia

-DATI DIMENSIONALI  
ponte centrale:  
221 m lunghezza  
46 m altezza  
25,60 m larghezza  
4.000 t di acciaio

ponti nord e sud:  
178 m lunghezza  
70 m altezza  
15 m larghezza  
1.330 t di acciaio

-CRONOLOGIA  
2003-04: progetto  
2005-07: realizza-  
zione

-LOCALIZZAZIONE  
viale dei Trattati  
di Roma, Reggio  
Emilia

**3. Progetto RETE**

-PROGETTO  
Comune di Reggio  
Emilia con Facoltà  
di Architettura,  
Università degli  
Studi di Parma,  
Facoltà di Agraria,  
Università degli  
Studi di Bologna

-RESPONSABILE DEL  
PROGETTO  
David Zilioli

-COMMITTENTE  
Comune di Reggio  
Emilia

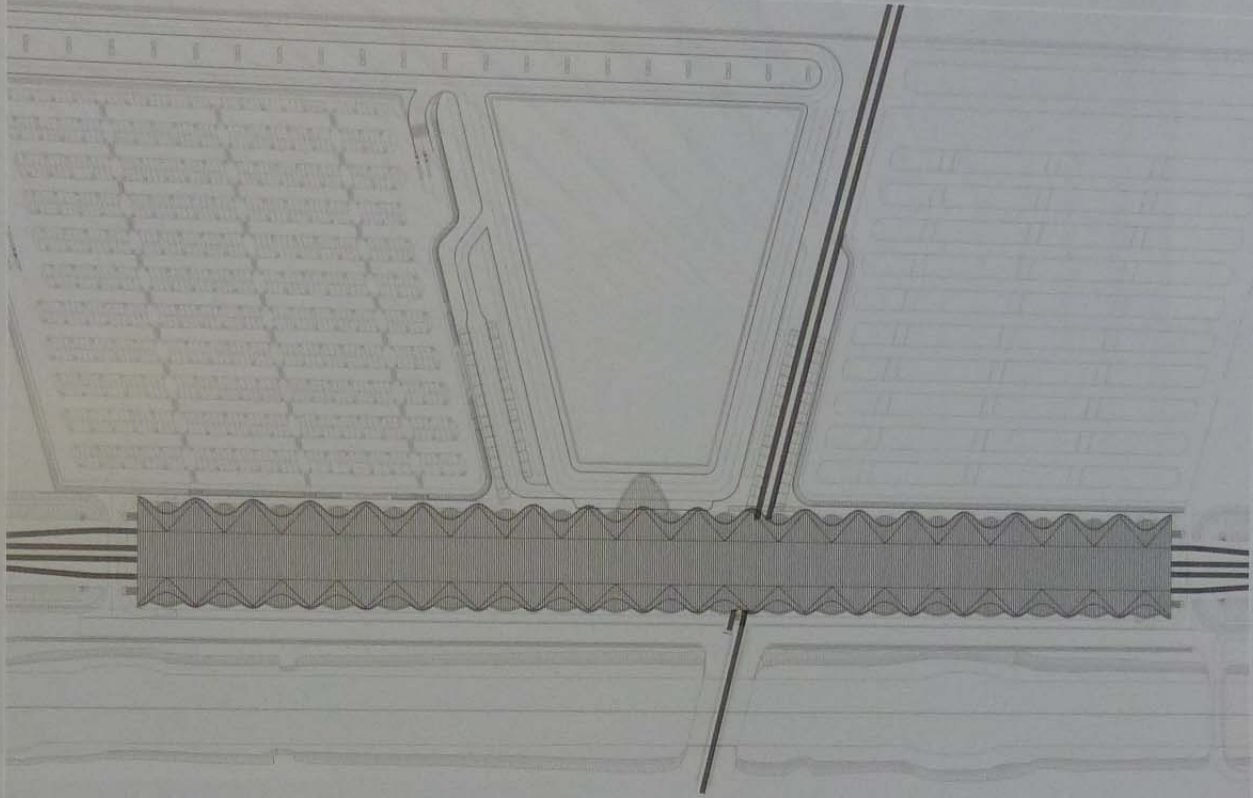
-DATI DIMENSIONALI  
4 kmq superficie  
complessiva

-CRONOLOGIA  
2006-07: progetto  
2007-09: realizza-  
zione primo stralcio  
2010-12: realizza-  
zione secondo  
stralcio

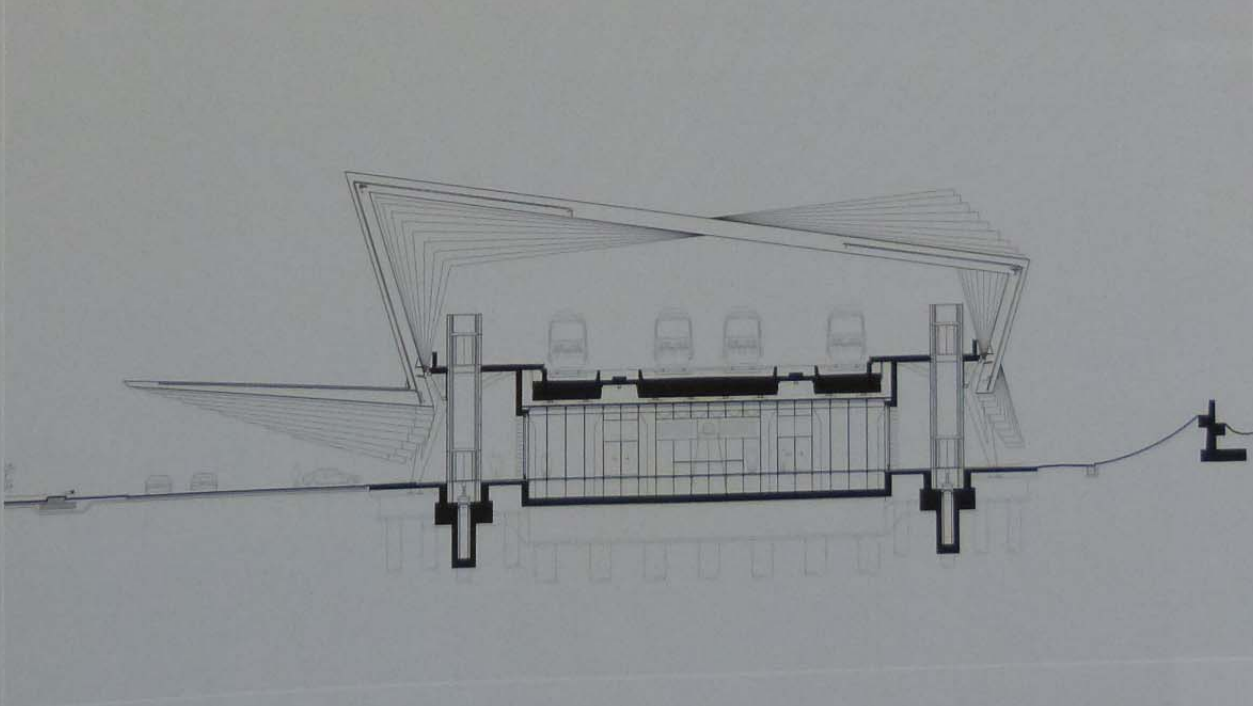
-LOCALIZZAZIONE  
Area Nord, Reggio  
Emilia



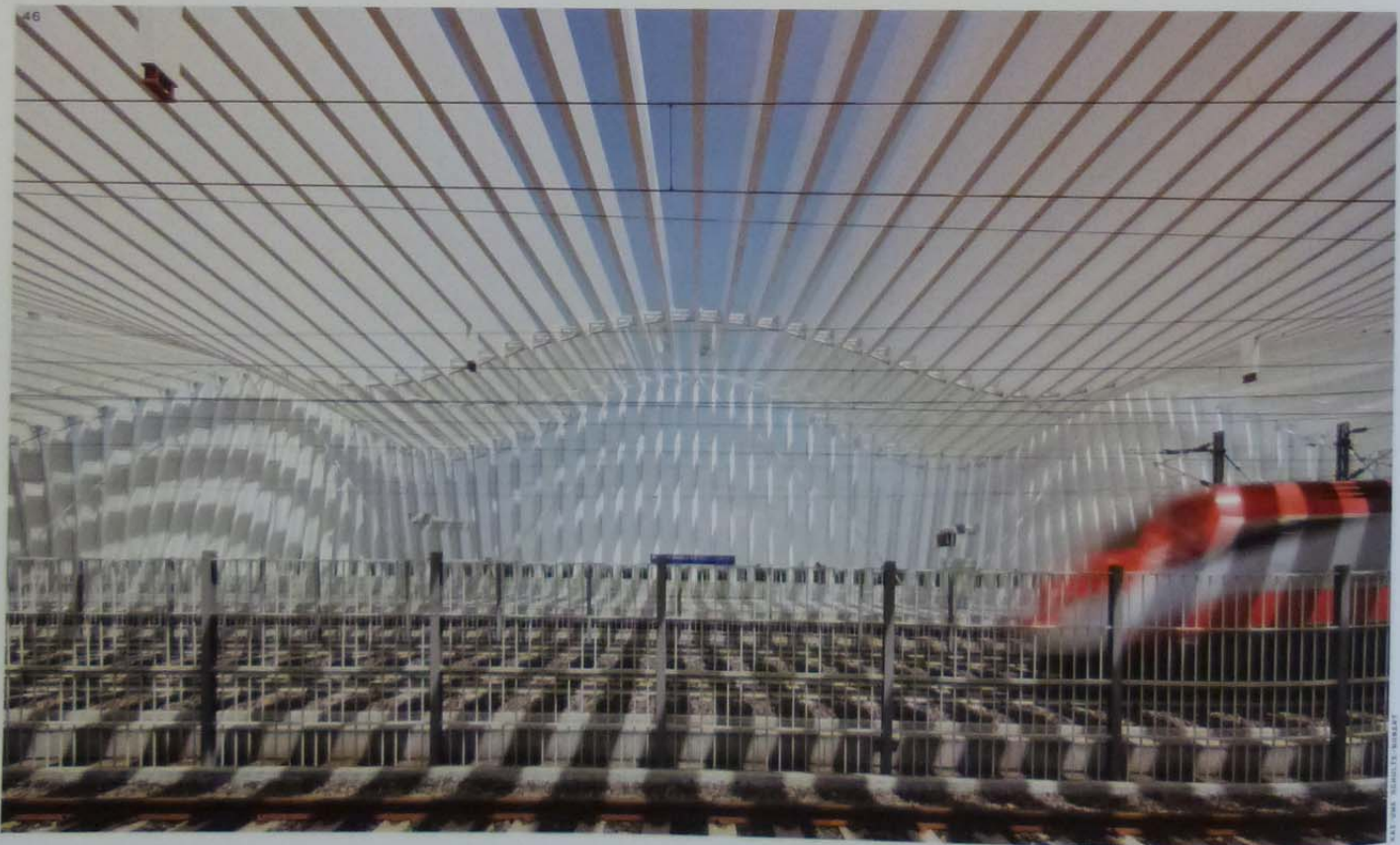
43



44







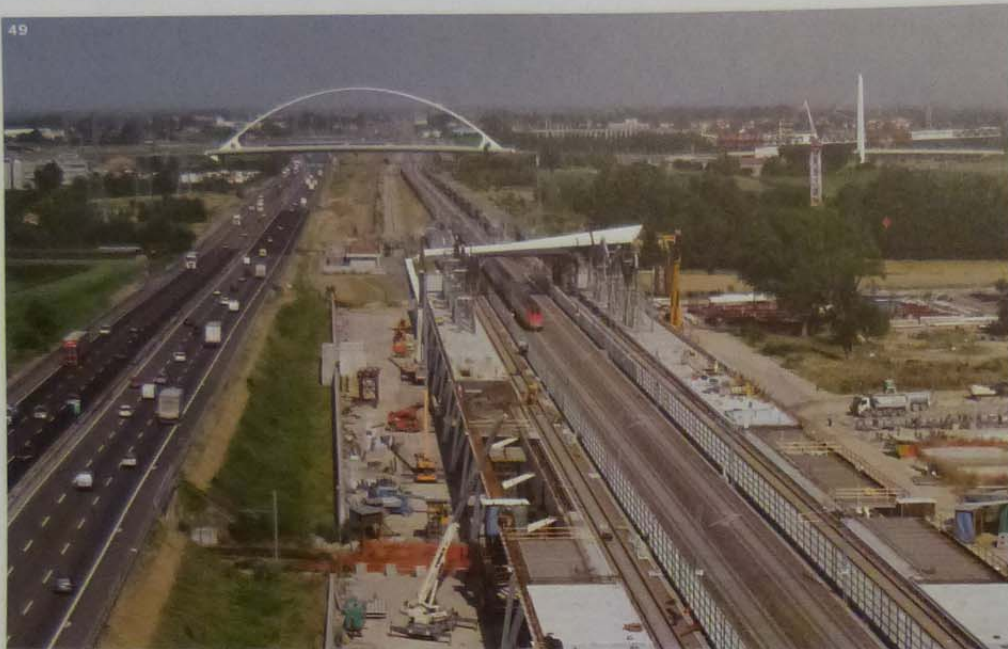


NICCOLO' MORGAN BARONCINI

45, 46  
-la galleria dei  
treni definita dai  
portali in acciaio  
-the train gallery  
formed by steel por-  
tals  
47, 48  
-viste interne alla  
galleria nel tratto  
verso l'esterno e  
centrale  
-interior views of  
the gallery towards  
the outside and in  
the central portion



NICCOLO' MORGAN BARONCINI



49, 50  
 -confronto aereo tra  
 la fase di cantiere,  
 effettuata senza  
 sospensione del  
 traffico ferrovia-  
 rio, e la stazione  
 finita; sullo sfondo  
 il sistema dei ponti  
 -aerial compari-  
 son of the worksite  
 phases, done without  
 halting rail traf-  
 fic, and the fin-  
 ished station; the  
 system of bridges  
 is in the background