

Università degli Studi di Palermo  
Dipartimento di Architettura  
Sezione Progetto e Costruzione

# AGATHÓN

**RCAPIA PhD Journal**  
*Recupero dei Contesti Antichi e  
Processi Innovativi nell'Architettura*



*FRONTEGGIO DI ERCOLE NELLA CITTÀ DI CORÀ. A) Pliniana de Frigilifi consistente in uno di più di quei degli altri intercolumni. B) Ingresso del piano antico, per esserne stato scalzato il pavimento. C) Loramei rotondi sottoposti alle colonne in vece d'un fondamento continuato. D) Chiesa di S. Pietro.*

2012/2

# AGATHÓN

RFCA & RCIPIA PhD Journal  
Recupero dei Contesti Antichi e Processi Innovativi nell'Architettura

2012/2

Università degli Studi di Palermo  
Dipartimento di Architettura,  
Sezione Progetto e Costruzione

Pubblicazione effettuata con fondi degli autori

a cura di Alberto Sposito

## Comitato Scientifico

Alfonso Acocella, Tarek Brik (E.N.A.U., Tunisi),  
Tor Broström (Gotland University, Svezia), Joseph  
Burch I Rius (Universidad de Girona), Giuseppe De  
Giovanni (Università di Palermo), Maurizio De  
Luca, Antonio De Vecchi (Università di Palermo),  
Gillo Dorfles, Petra Eriksson (Gotland University,  
Svezia), Maria Luisa Germanà (Università di Pal-  
ermo), Giuseppe Guerrero (Università di Palermo),  
Cesare Sposito (Università di Palermo), Maria Clara  
Ruggieri Tricoli (Università di Palermo), Marco  
Vaudetti (Politecnico di Torino)

Redazione Alberto Sposito

## Editing e Segreteria

Santina Di Salvo, Antonella Chiazza, Starlight Vattano

Editore OFFSET STUDIO

Progetto grafico Giovanni Battista Prestileo

Traduzioni Andris Ozols

## Collegio dei Docenti

Alberto Sposito (Coordinatore), Valentina Acierno,  
Antonino Alagna, Giuseppe Alaimo, Tiziana Campisi,  
Simona Colajanni, Rossella Corrao, Giuseppe De  
Giovanni, Antonio De Vecchi, Ernesto Di Natale,  
Giovanni Fatta, Tiziana Firrone, Raffaello Frasca,  
Maria Luisa Germanà, Laura Inzerillo, Marcella La  
Monica, Renzo Lecardane, Alessandra Maniaci,  
Antonino Margagliotta, Giuseppe Pellitteri, Silvia  
Pennisi, Alberto Sposito, Cesare Sposito, Giovanni  
Francesco Tuzzolino, Rosa Maria Vitrano.

Finito di stampare  
nel mese di Dicembre 2012  
da OFFSET STUDIO S.n.c., Palermo

Per richiedere una copia di AGATHÓN in omaggio,  
rivolgersi alla Biblioteca del Dipartimento di Archi-  
tettura, tel. 091/23896100; le spese di spedizione  
sono a carico del richiedente.  
AGATHÓN è consultabile sul sito  
www.contestiantichi.unipa.it

## In copertina:

G. B. Piranesi: *Rovine del Tempio supposto di Ercole  
nella Città di Cora* (da *Delle Antichità di Cora*), ac-  
quaforte, Romae 1764.

EDITORIAL by Alberto Sposito

This second issue of the *Sylloge AGATHÓN 2012* comprises only three Sections. In the first section, *Agorá*, there is an article on *Soviet, Futurist and Mitteleuropean avant-garde movements*; this article offers a schematic framework of the events, authors, artistic and social movements that appeared in central-eastern Europe over the first thirty years of the last century. Here the Author expresses his hopes for a historiographic re-reading of the period, above and beyond ideological preferences, and in a prospective key, whilst providing a broader analysis of the relationship between Italian Futurism and the Russian Avant-garde. This is followed by the article *Kitsch: oggi il kitsch* by Gillo Dorfles and Aldo Colonetti, a conversation between two scholars of aesthetics, contemporary art and design, which took place on the occasion of the *Kitsch Exhibition*, held in Milan in the summer of 2012. There follow two articles, one by Josep Burch and Lada Servitja on the museological and museographical project for a Spanish Oenological Centre; the other by Sergio Poggianella on shamanism and art in the contemporary world, an article presented this year at the *International Conference on Traditional Shamanism and the Figure of the Shaman in the Contemporary World: Tradition, Transformation and Innovation*.

In the second Section, *Stoá*, Zeila Tesoriere presents her article on *travel architecture*, with reference to high-speed railway stations, focusing on Turin Porta Susa, Florence Belfiore and Rome Tiburtina. This is followed by an article by Emanuele Walter Angelico, *Da luce a luce*, in which the author describes the various forms of light, both natural and artificial, direct and indirect. In the article *Dal Mediterraneo nuove strategie*, which closes this section, Santina Di Salvo deals with cultural interaction between the border countries along the coasts of *mare nostrum*, and, while hoping for a new Enlightenment, issues a challenge for a shared culture.

The third Section is opened by *Gymnasion*, by Antonella Chiazza, on the theme of *Tradizione e Innovazione: un confronto per il progetto di architettura*; it is necessary to de-codify and interpret, in a contemporary key, the evidence and signs that history has handed down to us, in accordance with the historical context, not so much in aesthetic terms as in meanings and critical attributes. This is followed by an article by Annalisa Lanza Volpe, which analyzes the Archaeological Park of Xanten in Germany, which was opened in 1977 and has been continually renovated with interventions aimed at valorizing the architectonic finds from the Roman period and those exhibited in the Museum. An article by Starlight Vattano closes this Section, synthesizing and commenting on the most significant interventions described at the *International Architecture Biennale at Rotterdam* in 2012. Issues linked to development and urban planning were tackled here and strategies indicated that would be required to create *Smart Cities*.

## AGORÁ

Alberto Sposito AVANGUARDIE SOVIETICHE, FUTURISTE E MITTELEUROPEE .....	3
Gillo Dorfles, Aldo Colonetti KITSCH: OGGI IL KITSCH.....	27
Josep Burch, Lada Servitja UN PROJECTE MUSEOLÒGIC I MUSEOGRÀFIC PER A UN CELLER DE VI. EL CENTRE ENOLÒGIC I LUDIC COLL DE ROSES.....	33
Sergio Poggianella SCIAMANISMO E ARTE NEL MONDO CONTEMPORANEO.....	37

## STOÁ

Zeila Tesoriere L'ARCHITETTURA DEL VIAGGIO: LE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ DI TORINO, FIRENZE E ROMA.....	43
Emanuele Walter Angelico DA LUCE A LUCE.....	51

## GYMNÁSION

Santina Di Salvo DAL MEDITERRANEO NUOVE STRATEGIE.....	55
Antonella Chiazza TRADIZIONE E INNOVAZIONE: UN CONFRONTO PER IL PROGETTO.....	61
Annalisa Lanza Volpe VALORIZZARE L'ARCHEOLOGIA: IL PARCO DI XANTEN.....	67
Starlight Vattano LA 5 <sup>th</sup> IABR DI ROTTERDAM: HOW DO WE GO ABOUT MAKING CITY?.....	73

The logo for 'STOÀ' is displayed in a large, white, serif font, with the lowercase 'stoa' underneath in a smaller, grey, sans-serif font. The background of the entire page is a light grey architectural plan or map, showing various street layouts and building footprints.

## L'ARCHITETTURA DEL VIAGGIO: LE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ DI TORINO, FIRENZE E ROMA

Zeila Tesoriere\*

**ABSTRACT** - Focusing on Italian HSR stations of Turin Porta Susa, Florence Belfiore and Rome Tiburtina, this essay replaces them within an architectural framework. Over and beyond the major questions that emerge at the district level and regarding their location, the HSR station acts as the primary integer of urban regeneration programs in which these projects affirm their markedly political character. As shown by the Rome and Florence examples, relationship with local stakeholders can thus leverage or impede stations from functioning as truly intermodal node; the three examples are considered regarding their new role as urban mediators, also in terms of density and morphology. Facing the challenges regarding the need for multi-modality link-up transportation systems, a key-feature in managing HS passenger flows through a variety of scales and temporalities, these stations show how deeply the spatial system of the 19th and 20th century Railroad Station has been modified. The paper concludes tracing a new paradigm in designing these huge infrastructure. Giving rise to a topological approach, where the elements are a product of the relationships and not a given a priori, these buildings are in marked contrast to the 19th century model, which can be easily redirected to typo-morphological procedures.

Numerose ricerche sul rapporto fra infrastruttura e fatti urbani discutono oggi il concetto di *impatto* dei sistemi di trasporto sull'organizzazione dello spazio, secondo un approccio lineare causa-effetto e soprattutto in termini socio-economici<sup>1</sup>. Tali studi esaminano in maggior parte le infrastrutture per l'Alta Velocità (AV) ferroviaria, che da almeno trent'anni intervengono nelle politiche di rinnovamento e rilancio dei territori su nuovi e più articolati livelli di scala. Le conclusioni di tali studi smentiscono un effetto diretto, automaticamente determinato, della nuova infrastruttura sui sistemi urbani; esse mostrano piuttosto l'efficacia di modelli di analisi flessibili, basati sul concetto di congruenza, secondo cui il fenomeno è, volta per volta, interpretabile attraverso un parallelismo fra più *strutture*. Tale paradigma legge la capacità di adattamento reciproco di sistemi gestiti da attori e decisori differenti, capaci di analisi preventive, strategiche, programmazioni.

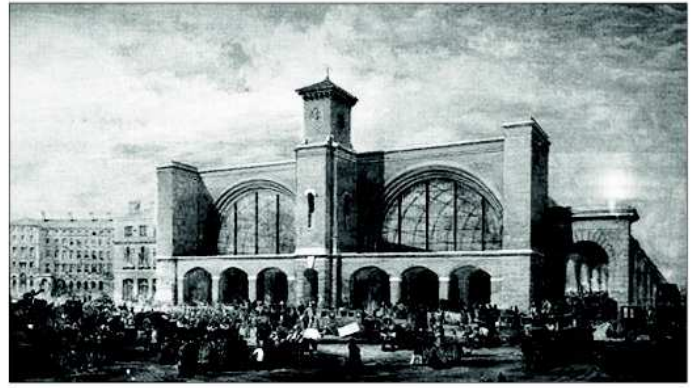
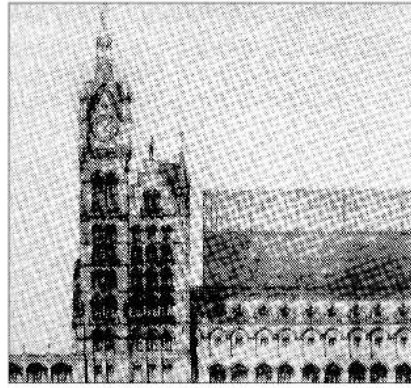
Mentre l'arrivo dell'Alta Velocità caratterizza i principali progetti di rigenerazione urbana di molte città contemporanee, tanto grandi che medie, tanto occidentali che asiatiche, gli studi relativi al suo arrivo sono concordi nell'affermare che tale fenomeno non determina invariabilmente le ricadute attese, ma è, fra le condizioni praticabili, quello che oggi si rapporta meglio all'apparizione di altre mutazioni, e costituisce un elemento che con queste può vantaggiosamente coordinarsi. L'importanza delle politiche di accompagnamento, per esempio, che sempre più spesso è sottolineata per la riuscita di questi interventi, è fra gli elementi più evidenti a affermare l'inadeguatezza di un modello di valutazione determinista, per il quale la sola presenza dell'infrastruttura, in sé, assicurerebbe ricchezza e prosperità al territorio attraversato<sup>2</sup>.

Il legame fra la costruzione delle nuove infrastrutture e lo sviluppo dei loro siti d'impianto è quindi una relazione complessa, nel quale hanno un ruolo l'insieme dei sistemi di trasporto che agiscono sul territorio (e non solo l'infrastruttura AV) e le capacità di mutuo adeguamento di altri fattori, in particolare quelli che orientano il mercato e la natura delle aree immobiliari. In una chiave disciplinare che guarda al progetto di questi edifici, la valutazione dei legami fra Alta Velocità e spazi urbani può certamente beneficiare delle implicazioni metodologiche di tali studi e tenere conto delle

loro conclusioni. Su questo sfondo, come si può valutare il rapporto fra questi grandi interventi e la loro dimensione architettonica, sia alla scala dell'edificio che a quella della città?

*L'Alta Velocità e il nuovo ruolo delle stazioni passanti* - Le operazioni AV sembrano in presupposto vocate a operare trasformazioni alla grande scala. Inquadrate in condizioni molto diverse in relazione al loro contesto, esse sono volta per volta considerate elemento di riequilibrio fra le aree esterne e il centro; strumento di riqualificazione di parti urbane sotto impiegate o in abbandono cui si riconosce un potenziale; elementi lineari attraverso i quali ricucire parti di tessuto sui due lati di linee ferroviarie esistenti, ecc. In tutti questi casi, la regia complessiva e il coordinamento strategico con altri strumenti d'intervento urbano sono determinanti. La definizione architettonica dei sistemi ha un ruolo comparabile? In che misura interviene e orienta la compiutezza delle operazioni? Le profonde modifiche che l'impianto della stazione oggi registra è un elemento esterno al contesto d'intervento, legato a una più generalizzata modifica agli approcci progettuali che si registra in tutta la disciplina, o è piuttosto indotto dalle mutate condizioni tecniche dell'Alta Velocità cui è inderogabile accordarsi?

Attraverso la stazione per l'Alta Velocità ferroviaria, intesa come oggetto materiale preciso e come concreto elemento costruito, si proverà a riflettere su questi interrogativi per comprendere la dimensione architettonica di questi nuovi grandi dispositivi e del loro attuale, ambiguo, statuto ibrido fra edificio e frammento urbano. I casi recenti delle Stazioni TAV<sup>3</sup> italiane di Torino Porta Susa, Firenze Belfiore e Roma Tiburtina, offrono per esempio un campo d'indagine più circoscritto. Esso è delimitato inizialmente dalla data del 2001, anno del lancio contemporaneo dei rispettivi concorsi internazionali da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ente gestore delle ferrovie, con l'obiettivo di colmare il trentennale ritardo dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei nella modernizzazione delle linee ferroviarie per l'arrivo dell'Alta Velocità. Altro elemento di omogeneità del quadro è dato dal fatto che tutti e tre gli interventi consistono nella trasformazione di stazioni passanti, preesistenti e di ri-



Da sinistra: Londra, St. Pancras Station, *Scorcio del prospetto principale e fronte laterale in corrispondenza dell'attacco della copertura all'edificio passeggeri*. William Henry Barlow, ingegnere (struttura di copertura dei binari, 1866-1868), Sir George Gilbert Scott, architetto (hotel e uffici 1868-76). Londra, King's Cross Station. *La grande stazione è l'unica fra quelle europee ottocentesche a mostrare il sistema di copertura dei binari sul fronte principale* (George Turnbull, ingegnere, 1848).

dotta dimensione, che insistono lungo i fasci di binari che dalla fine del sec. XIX attraversano i rispettivi tessuti urbani, operando come barriere invalicabili.

È qui necessaria una premessa sulla peculiarità italiana dell'*Alta Velocità*, combinata qui all'*Alta Capacità*, permettendo il trasporto alternato di merci e viaggiatori sulle stesse linee. Ciò implica standard di costruzione, parametri geometrici dei tracciati, carichi e velocità massimi compatibili ai due regimi di trasporto. In particolare, essendo le velocità massime molto differenti per i due sistemi (350 Km/h contro 100 Km/h), la frequenza e la regolarità dei viaggi in particolare ne sono influenzate. Un fondamentale elemento di analogia fra i tre interventi è la loro posizione urbana. Si rileva l'inversione della tendenza del Novecento, che privilegiava le stazioni terminali, o centrali, e acquisiscono un ruolo nuovo e inedito le stazioni passanti. Anche in rapporto a ciò, la realizzazione del sistema italiano concerne soprattutto la ristrutturazione e l'implementazione di linee e manufatti preesistenti. In tal senso, le operazioni prese in esame si inquadrano coerentemente nel dibattito contemporaneo, in cui il contributo del progetto alla trasformazione della città è ormai sempre più spesso *sostantivato*: progetto di *riqualificazione, di ristrutturazione, di rigenerazione urbana*. Il suffisso sempre presente specifica il ruolo con cui l'architettura oggi opera le trasformazioni della città.

Altro elemento influente nei tre casi è la cospicua riduzione del ruolo del traffico ferroviario come supporto alle industrie in ambito urbano. La contiguità fra i due sistemi è stata cruciale fra i sec. XIX e XX, quando le esigenze di crescita economica hanno imposto la combinazione dello sviluppo industriale e della presenza delle ferrovie, che avrebbero servito e supportato le fabbriche. Ancora necessarie alla seconda metà del sec. XX, oggi quelle stesse aree si razionalizzano e si riducono. Punteggiate da manufatti di servizio (magazzini, cabine di ispezione, banchine, piattaforme ponte, elevatori o giratorie, sovrappassi e sottopassi di interscambio...) tali vaste aree allungate diventano nuovi elementi da restituire al paesaggio urbano. Oggi la delocalizzazione delle attività produttive e i più globali caratteri di decrescita che marcano le economie occidentali, consegnano così alla trasformazione grandi por-

zioni urbane, spesso le uniche residue in aree periferiche, definite dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria e dall'obsolescenza di quelle industriali, ma capaci di affrontare profonde mutazioni.

*La localizzazione delle stazioni: multiscalarità e multimodalità* - Chiedersi in quale misura questi progetti partecipino alla rigenerazione delle grandi città postindustriali significa comprendere se le loro caratteristiche morfologiche, alla scala sia architettonica che urbana, hanno un ruolo in tali operazioni, o se siano piuttosto le dinamiche urbane a influenzare i mutamenti spaziali della stazione. In rapporto ai grandi cambiamenti avvenuti nella mobilità ferroviaria e prima richiamati, a Torino, la Stazione di Porta Susa si trova all'interno di un'area ferroviaria obsoleta tra la via Cernaia e Corso Inghilterra. L'intervento ha l'obiettivo di riqualificarla e di inserirla in un precedente *masterplan*; a Firenze, la nuova stazione AV è localizzata all'interno della vasta area industriale dismessa di Belfiore, collegata a sua volta all'adiacente zona degli ex-macelli, e poco distante dall'ex polo FIAT-Novoli. A Roma, la Stazione Tiburtina è derivata dalla riconversione di una piattaforma-ponte dismessa, che oltrepassando il fascio dei binari connetteva i due quartieri Tiburtino e Pietralata, sulle due rive opposte della via ferrata. Nei tre casi, l'obiettivo principale è legare le operazioni per l'arrivo dell'Alta Velocità alla riqualificazione delle aree attraverso la costruzione di nuovi quartieri.

La localizzazione delle nuove stazioni è quindi un tema urbano, in cui hanno un ruolo determinante gli orientamenti generali volti al recupero di preziose aree libere o dismesse, spesso candidate a divenire nuovi attrattori per il mercato immobiliare residenziale e terziario. Per tali ragioni, la posizione delle nuove stazioni AV in parti periferiche della città non è peculiare ai tre casi in esame, ma è una condizione diffusa in Europa. A Parigi, per esempio, l'intervento di apertura delle reti Alta Velocità europee ha condotto, trent'anni o sono, a concentrare nella decentrata *Gare Montparnasse* l'arrivo dei nuovi treni veloci. Molti anni dopo, altri interventi analoghi sono stati realizzati riqualificando ampi settori urbani adiacenti alla *Gare de Lyon* e alla *Gare*

*du Nord*. Alla fine degli anni Ottanta, anche per la stazione di Atocha a Madrid, e dieci anni dopo per la *Waterloo Station* a Londra le nuove stazioni sono state legate a politiche di rinnovamento urbano comparabili. In tutti questi casi l'arrivo dei treni veloci in parti periferiche della città ha previsto che il flusso dei passeggeri potesse utilizzare una complessa stratificazione di reti intermodali per il transito verso altre parti della città, o verso altre linee di trasporto (porti, aeroporti, infrastrutture di livello regionale o locale). È evidente quindi il legame fra infrastrutture per l'Alta Velocità e sistemi intermodali, cui è indispensabile connettere la nuova rete.

In tal senso, le condizioni di intervento in Italia rendono difficile la piena realizzazione di questo cruciale obiettivo. Infatti, l'Alta Velocità in sé si realizza in realtà fuori dai sistemi urbani. Sono le tecnologie impiegate e le strategie complessive di accompagnamento a permettere ai treni AV di percorrere anche i tronconi urbani verso l'interno, che sono tutti preesistenti. Questi ultimi insistono su porzioni di tessuto dell'inizio del sec. XIX, che in Italia non consentono facilmente la realizzazione della multimodalità, data la mancanza della metropolitana in quella parte (Roma) o nella totalità del sistema urbano (Firenze). Sebbene nelle tre città in esame molti progetti che vedono interessati attori pubblici e privati siano oggi in via di definizione in tal senso, nessuno dei tre casi italiani esaminati è ancora connesso a un'adeguata rete intermodale. Inoltre, per le stazioni non ancora ultimate, la cronologia comparata delle operazioni non mostra un coordinamento fra le operazioni TAV e quelle legate all'implemento dell'intermodalità.

A Roma Tiburtina, per esempio, la stazione AV, mal connessa al centro antico e alla Stazione Centrale di Roma Termini (che continuerà a gestire l'intero traffico nazionale), da cui è equidistante, non può essere inclusa fra le efficienti, accessibili, stazioni multimodali europee evocate in precedenza. Appare qui preponderante il tema della connessione fra il Quartiere Nomentano e il futuro parco urbano di Pietralata, attraverso il nuovo edificio passeggeri. Isolato dal resto della città dall'insieme di binari che lo cingono, Pietralata dovrebbe accogliere un nuovo parco urbano, di cui però sino a oggi manca ancora il progetto. Nel caso di Firenze, la nuova stazione AV è poco distante dalla Stazione Centrale di

Santa Maria Novella, ma la connessione fra le due sarà indiretta, e pare, assicurata dai *people mover*. Inesistente risulta inoltre l'interscambio con l'aeroporto, per il mancato finanziamento della linea tramviaria cui pur si era fatto riferimento nei primi anni 2000. Torino, invece, trae vantaggio dal coordinamento di molteplici livelli di pianificazione e gestione che hanno permesso alle operazioni AV di integrarsi con un *master-plan* e un piano strategico precedenti. Si assicura in questo caso la connessione diretta fra la Stazione Porta Susa, la Stazione Centrale e il centro città attraverso l'interscambio con metropolitana e autobus; resta indiretta e lunga la connessione all'aeroporto, da effettuarsi con treno locale sino a Dora Caselle, per proseguire poi con l'autobus. I risultati delle ricerche richiamate in apertura sottolineano che il coordinamento consapevole di più fattori consente alle operazioni AV di configurarsi come elementi catalizzatori di altre trasformazioni. In un ambito programmatico e di gestione frammentati, è però contraddittorio accordare un ruolo predominante ai processi di rigenerazione urbana da correlarsi alle operazioni AV, come avviene nei tre casi italiani, senza la predisposizione di sistemi paralleli irrinunciabili fra cui la facilitazione all'accesso dell'area, i sistemi di interscambio e l'intermodalità. Nella localizzazione dei tre casi, emerge per Roma e Firenze l'intervallo fra l'aspettativa posta negli interventi come catalizzatori delle trasformazioni auspiccate e la mancanza di politiche di accompagnamento adeguate; è inoltre comune ai tre casi il ruolo guida di scelte legate alla rivalutazione fondiaria delle aree.

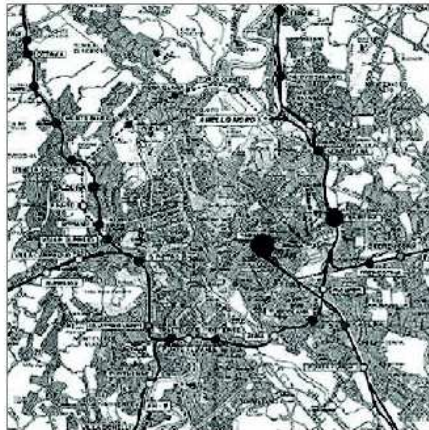
*La stazione come edificio ibrido* - La trasformazione delle pratiche di mobilità e le nuove possibilità offerte dal recupero delle aree ferroviarie di servizio, ulteriormente potenziato dalla scelta sempre più diffusa di interrare i binari per sfruttare la superficie coperta così ottenuta, si trovano all'origine di alcune modifiche attuali nell'edificio ferroviario. Assicurare con rapidità ai passeggeri il trasferimento da una modalità di spostamento all'altra implica in molti casi l'arrivo dei treni in sotterranea. Quando ciò non è indispensabile, la multimodalità determina comunque l'arrivo dei treni all'interno del fabbricato, affinché tutti gli spostamenti dei viaggiatori si svolgano nell'edificio. Nelle stazioni passanti, ciò impone la lunghezza del treno come misura dell'intero manufatto. Se la riconversione è relativa a una più antica stazione centrale, la connessione a qualsiasi sistema intermodale ne implica la trasformazione in *passante*. In gran parte dei casi ciò significa il suo *raddoppio* in profondità, numerosi livelli sotterranei e l'attribuzione al vecchio edificio in superficie della gestione dell'intermodalità urbana, nei confronti in particolare delle reti tranviarie e di autobus. Nel caso in cui si tratti, invece, del recupero di una preesistente stazione passante, il cui edificio passeggeri è spesso di dimensioni troppo piccole, esso viene demolito e ricostruito. È questo il caso di Roma Tiburtina e di Firenze Belfiore, ove le due piccole stazioni (una passante, l'altra un semplice fabbricato di servizio) sono state demolite per costruire nuovi edifici passeggeri.

Le nuove tecniche dell'Alta Velocità, in-

sieme all'evoluzione di fattori economico-sociali che orientano le mutazioni urbane, sono di certo fattori determinanti per lo spazio delle nuove stazioni. Sebbene quanto anticipato circa i pesi economici connessi all'Alta velocità lasci intendere l'insufficienza di un parallelo con i fabbricati del sec. XIX per comprendere l'architettura delle nuove stazioni e le loro relazioni con la città, una digressione circa l'eredità dello scorso secolo è opportuna al riguardo dell'approccio progettuale. La presenza dell'infrastruttura ferroviaria nella città europea e italiana della fine del sec. XIX è marcata dalla produzione industriale. Nei due secoli successivi, le aree intercluse ferroviarie e industriali, spesso contigue, hanno agito come barriere, fratture, rispetto alla continuità e all'evoluzione del tessuto urbano nel complesso.

Unica interfaccia fra la città e tali articolati complessi infrastrutturali, la stazione di testa tardo-ottocentesca è considerata la porta urbana del secolo della macchina e contribuisce all'organizzazione dello spazio pubblico attraverso il posizionamento dell'edificio passeggeri a

fondale di importanti assi viari o *boulevards*. L'incremento del traffico e delle dimensioni dei convogli ha determinato un rapido aumento di dimensioni delle stazioni già al volgere del sec. XIX, che a sua volta ha portato all'incremento delle attività presenti e alla loro distribuzione in una moltitudine di manufatti di scala media e grande, all'incrocio fra architettura e ingegneria, correlati all'edificio viaggiatori e disposti lungo le vie ferrate: banchine, binari, sotto passaggi, cabine di controllo, depositi, piattaforme di movimentazione, servizi (alberghi e ristorazione), commerci. Al riguardo si rileva che, sebbene la pubblicistica contemporanea sottolinei la presenza di grandi spazi per la vendita all'interno delle stazioni AV come una specifica novità, le attività commerciali sono state invece presenti nelle stazioni sin dalla loro prima apparizione. Incoraggiata dall'applicazione di franchigie speciali, che permettevano di vendervi i beni a prezzi inferiori, la vendita è un elemento già presente dalla metà del sec. XIX in stazioni come quella di Saint-Lazaire a Parigi o di Saint Pancras a Londra<sup>5</sup>.

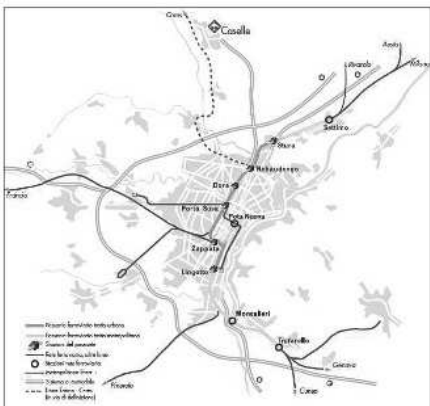
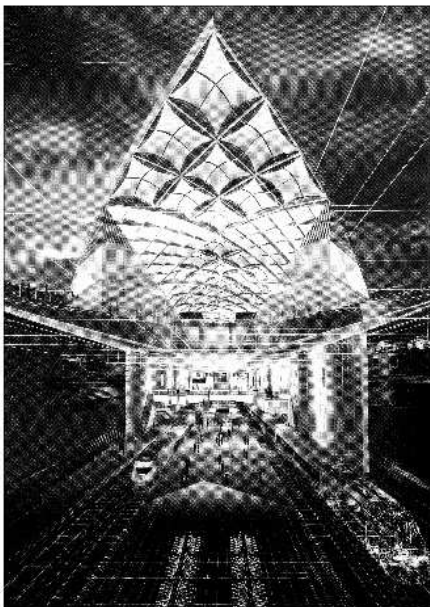


A sinistra: RFI, Piano generale delle infrastrutture di Roma, 2011. I due ovali evidenziano la posizione della Stazione Centrale Roma Termini e della nuova Stazione AV Roma Tiburtina. A destra: Roma, Piano per la rigenerazione urbana di Pietralata. In basso a sinistra è in evidenza la nuova Stazione AV di Roma Tiburtina, a cavallo dei binari ferroviari preesistenti.



Firenze, vista zenitale della future Stazione AV di Firenze Belfiore (fotomontaggio). A destra, la Stazione Centrale di Santa Maria Novella; in alto, la Fortezza da Basso.

Alla stessa epoca, il terminale passeggeri è a sua volta composto di due parti distinte: l'edificio viaggiatori e le coperture dei binari, la cui concezione ha luogo attraverso due processi disgiunti, ed è stato spesso opera rispettiva di architetti e ingegneri<sup>6</sup>. Tale duplice modalità di progettazione è divenuta una costante, da cui sono derivati tratti comuni al paesaggio ferroviario costruito sino alla metà del sec. XX. Benché quindi il programma dell'edificio incitasse alla sperimentazione, in particolare per i grandi spazi liberi al di sopra dei binari e per le vaste sale di congiunzione all'edificio viaggiatori, la stazione è, dai suoi inizi e per più di un secolo, un edificio bicefalo. Soprattutto nel caso di terminali nel centro città, l'affaccio sulla scena urbana della porzione architettonica dell'infrastruttura, pur chiamato costantemente a fissare il carattere (*sic*) dell'architettura ferroviaria, dissimula in realtà del tutto la sua natura infrastrutturale e il ruolo delle componenti tecnologiche riposando su una volumetria basata sulla simmetria e sulla ricor-



Sopra: Norman Foster and Partners, Firenze, Stazione AV di Firenze Belfiore, *render con vista prospettica*. Sotto: Torino, schema del Piano strategico con indicazione delle infrastrutture di trasporto. È ben leggibile la connessione della rete metropolitana fra la Stazione Centrale di Torino Porta Nuova e la nuova Stazione AV di Torino Porta Susa.

sività di elementi decorativi in neostile<sup>7</sup>. Al contempo, le coperture dei binari, e in casi minori le sale loro direttamente connesse, mostrano invece un ricorso esibito alla tecnica, in cui la forma degli elementi è spesso la trascrizione delle linee di forza che agiscono nel trasferimento dei carichi della struttura. Il tema della fusione fra l'edificio e l'infrastruttura, pur costitutivo della stazione, non è stato colto all'inizio; l'edificio e le coperture dei binari, dandosi le spalle, hanno istituito piuttosto la costante dell'edificio a doppia componente. Questa modalità di definizione formale individua un carattere non risolto nella difficile compresenza di due elementi che sono risultato di processi progettuali incompatibili, il principale dei quali, inoltre, era retto da un approccio compositivo, che imporrebbe criteri legati all'unità del processo progettuale e del suo esito.

Tra i sec. XIX e XX, dunque, le stazioni vengono costruite a partire dall'assunto dell'opposizione fra edificio e rete, derivando le configurazioni principali dall'insediamento del fabbricato in rapporto ai binari (stazione passante su uno o due lati della via ferrata; stazione terminale di testa o a ponte). Il progetto della stazione si rivela costantemente affrontato attraverso il confronto a posteriori di un gran numero di casi analoghi, riferiti a ipotesi distributive che fanno parte di un patrimonio già sperimentato, cosa che nella sua diffusione ha codificato un'attitudine tipologica per il progetto di questo manufatto in un intervallo di spazi e di tempi molto esteso.

#### La stazione fra edificio e frammento urbano

- Anche oggi, come un tempo, il programma di massima delle stazioni è fissato dalle compagnie ferroviarie. Tuttavia, in un contesto disciplinare che appare complessivamente orientato verso approcci non compositivi - e quindi non tipologici - i progetti delle stazioni si discostano dalla ripresa di impianti già sperimentati. Nel caso della stazione TAV di Roma Tiburtina, per esempio, il concorso lanciato nel 2001 imponeva la trasformazione in nuovo edificio passeggeri di una preesistente piattaforma ponte che supera i binari fra il quartiere Nomentana e Pietralata. È da sottolineare in primo luogo l'atipicità di tale configurazione. La stazione ponte, frequente per gli impianti terminali di testa, non risulta adatta ai sistemi passanti - quale è invece quello di Roma Tiburtina. Trovandosi sospesa su un piano fuori terra, essa implica infatti di risalire sempre all'edificio sopraelevato per ogni cambio di treno o binario, e rallenta il flusso dei passeggeri nei trasferimenti, nello sbarco, nell'imbarco.

Inaugurata alla fine del 2011, la stazione è stata realizzata secondo il progetto vincitore del concorso, opera di Paolo Desideri con *ABDR*. L'edificio esalta il carattere isolato proprio della piattaforma d'origine, trasformandola in una galleria dai volumi netti, interpretata in chiave di *boulevard aereo urbano*<sup>8</sup> e connessa ai binari, mantenuti alle quote esistenti, da numerose scale mobili. Il grande fabbricato ingloba al suo interno elementi di scala minore, volumi a bolla, sospesi, dedicati a una varietà di usi commerciali e di servizio e aggettanti sulla piattaforma al fine di lasciare libero il flusso dei passeggeri al di sotto. Il

progetto di Desideri e *ABDR* trasforma la vecchia piattaforma sovrimponendovi una funzione urbana, alla scala del quartiere: l'edificio - ponte permetterà infatti la connessione pedonale fra il Nomentano e Pietralata, sommando tale ruolo alla molteplicità di attività legate alla Stazione (edificio passeggeri, spazi commerciali, terziario e servizi correlati). Nonostante il grande interesse della soluzione progettuale, si osserva che alcune questioni relative alla regia complessiva delle operazioni restano irrisolte. In rapporto alla lunghezza del fascio di binari tra i due quartieri, alla futura collocazione di ulteriori elementi di servizio, isolati lungo le due rive della via ferrata, e alla dimensione complessiva dei due quartieri da connettere, un solo collegamento appare certo insufficiente. Inoltre, la soluzione predisposta resterà poco efficace sino a che non avrà luogo l'effettiva riqualificazione di Pietralata, soprattutto attraverso la realizzazione del *Parco Urbano* preannunciato sin dal 2011, inserito a sua volta in un'ampia operazione prevista dalla municipalità con un investimento di 161 milioni di euro su di un'area totale di 130 ettari, ma per il quale manca, al 2012, il progetto.

Anche a Firenze la nuova stazione consiste in un unico corpo di fabbrica, nel quale confluiscono caratteri propri dell'edificio passeggeri e delle strutture di copertura dei binari delle stazioni del sec. XIX. Il transito in sotterranea della maggior parte della linea Alta Velocità Bologna-Firenze è fra i principali fattori determinanti la collocazione della stazione a 25 mt. sotto il livello del suolo. Il progetto vincitore, opera della *Norman Foster and Partners*, concentra infatti tutte le attività previste in un unico ed enorme edificio di oltre 45.000 mq contenuto da un volume in cemento armato interrato lungo 454 metri e largo 52, detto il *camerone*. Unico elemento dell'intero complesso a uscire fuori terra sarà la grande copertura vetrata, irrigidita dall'intreccio di arconi ogivali che delimitano l'ossatura modulare, in cui saranno integrati i sistemi di controllo energetico e ambientale preannunciati come garanzia di basso consumo in esercizio. Esprimendo tutti i valori formali e funzionali dell'edificio, la galleria concentra in sé la dimensione linguistica di quest'architettura, permettendo inoltre l'arrivo della luce naturale ai livelli interrati, la ventilazione, la circolazione dell'aria e l'estrazione dei fumi. Tra la quota delle banchine, la più bassa dell'intera stazione, e quella della strada, venticinque metri più in alto, si trovano due livelli di spazi commerciali e servizi, mentre un'esplanade in superficie si configura come l'unico spazio pubblico previsto per connettere la stazione al contesto urbano. La sagomatura dei solai, in incisi opportunamente, lascerà libera l'intera altezza disponibile lungo buona parte delle pareti del camerone, offrendo a chi arriva dall'esterno la visione di soorcio dei treni in arrivo attraverso gli spazi intermedi.

Nonostante il preannunciato interesse della municipalità a legare la nuova stazione TAV di Belfiore all'area *Ex-macelli* e al sito FIAT dismesso di Novoli, tale obiettivo principale non pare essere stato raggiunto. Il progetto, non ancora avviato nel 2012, ha incontrato l'opposizione molto determinata della cittadinanza<sup>9</sup>. Tuttavia, non è solo alle condizioni specifiche



AREP con Silvio d'Ascia e Agostino Magnaghi, Stazione AV di Torino Porta Susa, *render della galleria vetrata con ristorante all'ultimo livello.*

che caratterizzano i due casi di Firenze e Roma che si deve ricondurre il difficile innesco dei processi di rigenerazione urbana attesi. Nei precedenti paragrafi si è affermato che il progetto di una stazione, intesa come unico grande edificio compatto con grande *mixité* di usi, da solo può difficilmente originare complessi processi di trasformazione che coinvolgono estese porzioni di città; ciò diviene ancora più difficile se tale grande unico edificio ha un contatto con il suolo ridotto o inesistente, come è nel caso di Roma, ove la stazione sovrappassa i binari, o di Firenze dove l'edificio è interrato. Differente è il caso di Torino, in cui il recupero dell'area ferroviaria in disuso tra Via Cernaia e Corso Inghilterra integra il precedente *masterplan* opera della *Vittorio Gregotti Associati* (1987-1995), che pone il rinnovamento delle infrastrutture di trasporto locale come supporto alla rigenerazione urbana. Considerando i percorsi dei diversi sistemi infrastrut-

turali che attraversano la città (denominati significativamente *Spine*, tanto fanno breccia nel tessuto urbano) come nuovi assi di sviluppo e trasformazione, tale *masterplan* attribuisce un ruolo guida allo spazio pubblico e all'integrazione intermodale dei sistemi di trasporto. In tale ottica, il progetto per Porta Susa si articola con molte altre operazioni coordinate alla scala metropolitana, nell'ambito di un successivo piano strategico che coordina le ipotesi di *masterplan* precedenti. Situata lungo la *Spina Centrale*, un fuso di aree ferroviarie contigue e ormai dismesse che hanno inciso il tessuto urbano da nord a sud durante lo sviluppo ferroviario del sec. XIX, la stazione è su un lato del nuovo *boulevard* alberato costruito sulla colmata dei binari preesistenti<sup>10</sup>. Sino dalla metà degli anni Novanta, infatti, in preparazione all'arrivo dell'Alta Velocità ferroviaria, Torino ha avviato la trasformazione della Spina Centrale in un sistema di

connessioni sotterranee che innerva la città dal basso, ottenendo nuova superficie utile attraverso la copertura delle vie ferrate. Analogamente, altre quattro aree industriali dismesse - indicate come *Spina 1, 2, 3, 4* e coincidenti ciascuna con un quartiere della città - costituiscono il baricentro di altrettante operazioni urbane con il coinvolgimento di attori locali. Coordinando su più livelli e a più scale una molteplicità di progetti architettonici e urbani, in cui operano portatori di interessi pubblici e privati, le operazioni di Torino mirano con chiarezza a trarre profitto dalla nuova stazione per l'Alta Velocità; in questo caso la nuova modalità di trasporto è uno fra gli elementi - non il solo - che accompagna e sostiene la trasformazione dello spazio urbano e il mutamento delle pratiche di mobilità che vi si svolgono.

Scomponendo in più fabbricati il corpo ibrido della stazione novecentesca, la nuova



AREP con Silvio d'Ascia e Agostino Magnaghi, Stazione AV di Torino Porta Susa, *vista aerea del cantiere (2010); a destra lo scavo per la piazza d'uscita della metropolitana.*



AREP con Silvio d'Ascia e Agostino Magnaghi, Stazione AV di Torino Porta Susa, *render della piazza d'uscita della metropolitana.*



AREP con Silvio d'Ascia e Agostino Magnaghi, Stazione AV di Torino Porta Susa, *vista della galleria vetrata in costruzione, 2010.*

stazione di Torino distribuisce le attività in due nuclei separati: l'edificio passeggeri e due alte torri di uffici e servizi che marcano l'ingresso all'intero complesso dalla parte meridionale della città. Come descritto in precedenza per Roma e Firenze, anche in questo caso l'isolamento dell'edificio passeggeri conduce alla definizione di una grande galleria, in cui si fondono i caratteri dei più antichi tipi tardo - ottocenteschi dell'aula vetrata (serra, o galleria per esposizioni) e della banchina. Qui, la variazione è un'azione plastica sulla forma: un unico, enorme e sinuoso volume vetrato che ondeggia rispetto al terreno, permettendo anche in questo caso l'arrivo della luce naturale ai livelli inferiori attraverso la sagomatura dei solai. La posizione di questo edificio lineare e trasparente, che si accorda alla maglia urbana preesi-

stente disponendo le proprie aperture laterali in corrispondenza delle traverse intercettate e invitando il pedone all'attraversamento dell'edificio, appare come una chiara volontà di ricucire il tessuto urbano preesistente sui due lati della *Spina* attraverso - letteralmente - la stazione. Gli edifici della stazione, inoltre, introducono lungo la nuova *Spina*, la dimensione dell'alta scala architettonica, in accordo con l'ampiezza di cinquanta metri del nuovo *boulevard*, inedita per Torino. Tuttavia, uno sguardo più attento, svela le contraddizioni legate all'ennesima riproposizione del modello urbano del *boulevard*, che in questo caso appare troppo ampio per lasciarsi attraversare e carente, nell'incontro con gli edifici del complesso, di una più attenta mediazione spaziale con gli edifici, che avrebbe dovuto introdurre

la microscala rivolta alla fruizione pedonale e di quartiere, inseparabile dall'obiettivo di rendere la nuova stazione un mediatore urbano che articola scale e temporalità differenti.

*Conclusioni* - Se, come afferma Stan Allen, nel sec. XXI la costruzione delle nuove grandi infrastrutture consiste non tanto nel proporre edifici specifici nei luoghi individuati, quanto nel costruire il sito stesso<sup>11</sup>, numerose ricerche mostrano oggi che è tuttavia necessario distinguere i numerosi esempi attraverso la presenza di alcuni temi principali<sup>12</sup>. Le condizioni comuni ai tessuti urbani delle tre grandi città italiane esaminate orientano senz'altro questi nuovi complessi ferroviari ad agire come mediatori urbani, analogamente a molte altre città dell'Europa meridionale, e diversamente da quanto accade con i megapoli ferroviari asiatici. Rispetto alle capacità delle stazioni AV di costruire i luoghi urbani - e di attivare il processo di rigenerazione atteso - i tre casi confermano che lo sviluppo del pendolarismo, la riqualificazione del mercato dei suoli, l'attrazione delle imprese e dei servizi, la rivitalizzazione del mercato immobiliare e l'attivazione di nuove pratiche urbane non sono innescati automaticamente dalla realizzazione della stazione, e che è necessario predisporre accorte e condivise politiche di accompagnamento, articolate su più scale e con il coinvolgimento di una molteplicità di attori e portatori di interessi.

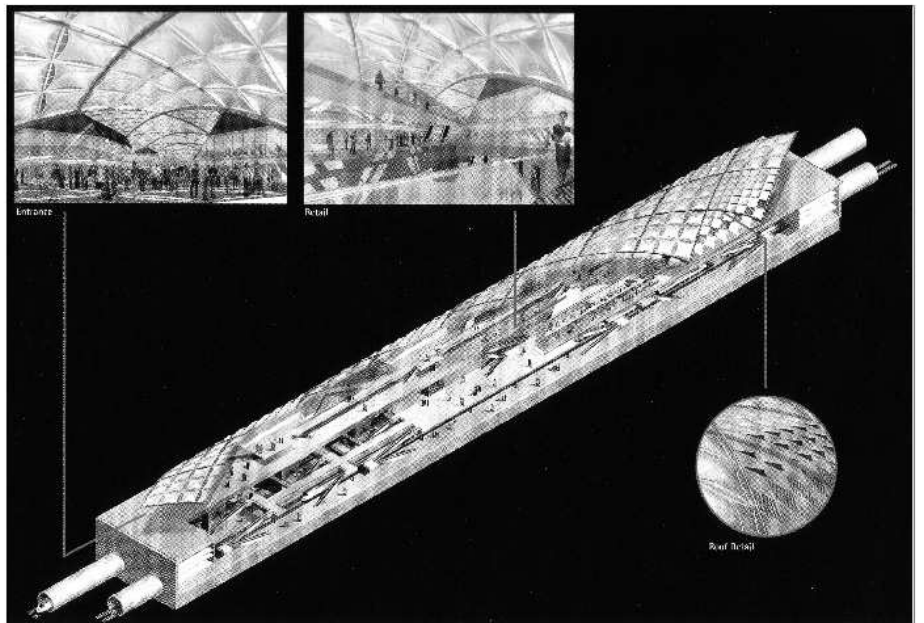
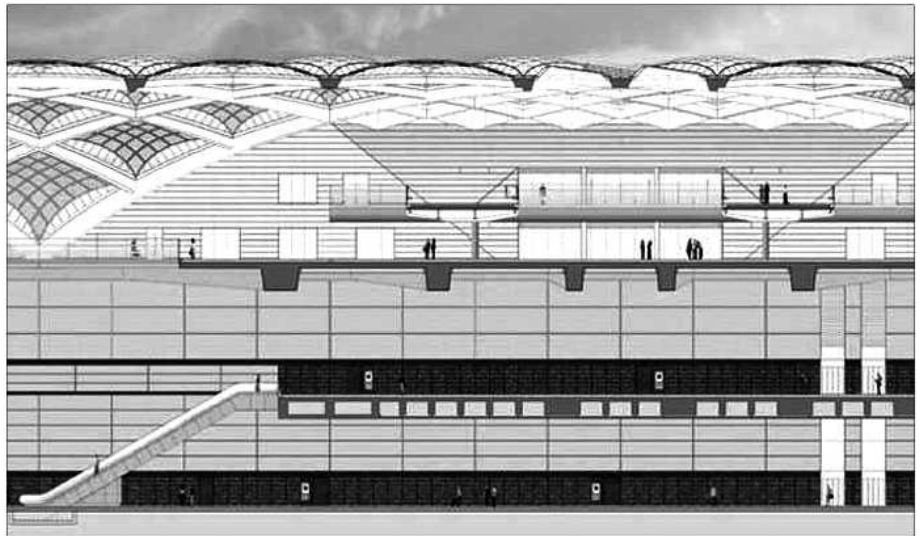
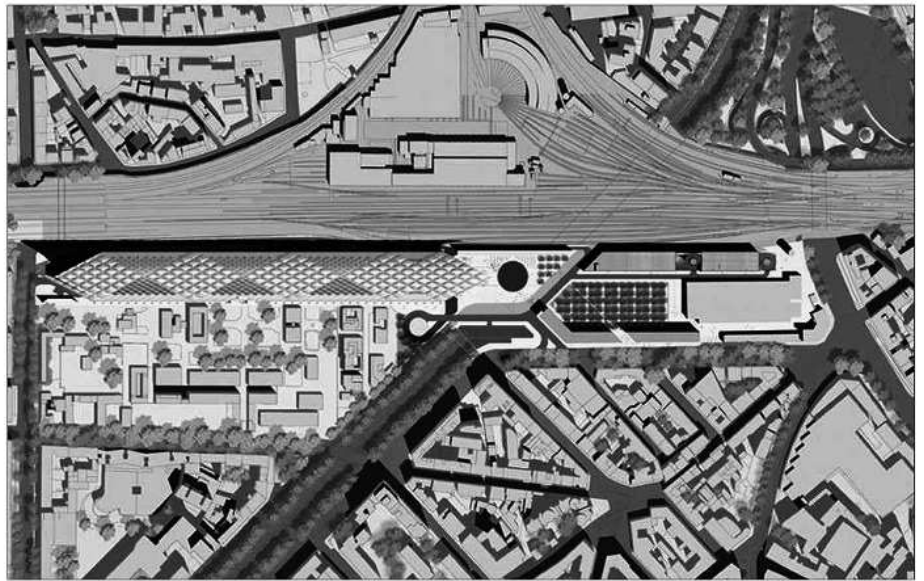
Come già successo nel corso del Novecento, la tecnica ferroviaria determina i principi dell'impianto della Stazione. Anche oggi alcune innovazioni sostanziali possono ricondursi a specificità del nuovo sistema di trasporto. Nella logica complessiva del sistema ad Alta Velocità, a valere è infatti soprattutto la connessione degli elementi lungo una linea attraverso la costruzione di *nodi*, e, a una scala maggiore, la relazione delle *linee* nella costruzione di *reti*. La Stazione ha quindi un valore di posizione rela-



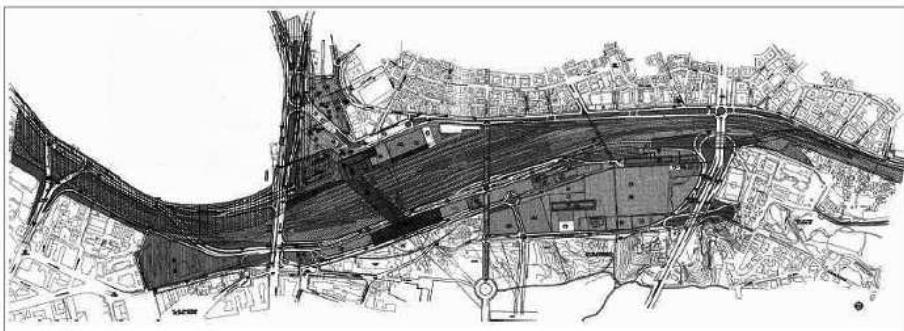
tivo al suo grado di interconnessione alle maglie del sistema di trasporto per distribuire i flussi e si rapporta alle città - almeno in linea di principio - per attivare il riciclo di parti obsolete e dare accesso alla stessa interconnessione alla scala comunale. Minore è invece il peso della Stazione come elemento isolato, unico terminale di un percorso finito. Nel procedimento progettuale, ciò determina la sovrapposizione o la sostituzione del più antico approccio tipologico da parte di un nuovo approccio *topologico*, che non si limita solo alla predominanza dell'impianto *passante* su quello *terminale*; nel progetto infatti intervengono dati regolati da relazioni relative come connessione e separazione, velocità e lentezza, interruzione o continuità del flusso. Tali dati sono astratti e indifferenti rispetto alle dimensioni numeriche dei rapporti di prossimità e lontananza degli elementi fisici che hanno regolato l'architettura delle infrastrutture dell'Otto - Novecento.

Le tre stazioni esaminate confermano che l'interdipendenza di fattori del progetto a cavallo di scale diverse è una costante di queste architetture dallo statuto ambiguo tra edificio e frammento urbano. Nella loro dimensione architettonica, la dote più importante che questi edifici ricevono dall'adeguamento alle nuove tecniche ferroviarie è la dimensione verticale degli edifici, che si inseriscono per molti livelli nel sottosuolo, concentrando grande interesse sullo sviluppo sotterraneo degli spazi che permetteranno l'intermodalità e sul collegamento alla superficie per assicurare aria e luce. Tuttavia, tale pronunciata estensione in verticale - insieme alla notevole proiezione in orizzontale - sono caratteri propri ma non esclusivi delle nuove Stazioni AV, dato che oggi essi appaiono comparabili non solo alle altre grandi infrastrutture per la mobilità come gli aeroporti e i *terminal* di scali marittimi, ma anche agli *shopping mall*. Senza nulla concedere alla fascinazione che l'infrastruttura aveva esercitato sull'architettura alla fine degli anni Cinquanta, orientando la progettazione architettonica per i vent'anni successivi alla definizione delle *megastrutture*, come poi le avrebbe definite Reyner Banham, queste stazioni mettono piuttosto risolutamente in discussione il rapporto dell'architettura con le tre dimensioni dello spazio nella costruzione del suolo urbano.

Confermando anche in questo la crescente importanza di un approccio topologico, queste stazioni mostrano che il piano orizzontale continuo non è più il supporto privilegiato dello spazio pubblico, che sprofonda nel sottosuolo, si muove su passerelle sospese, appare e scompare tra alberature, infrastrutture e edifici<sup>13</sup>. Alla scala del quartiere, l'intreccio intermodale conferma tali premesse, riservando particolare cura alle connessioni e al loro uso come elementi di supporto per la gestione transcalare dei flussi (Internazionale/nazionale/urbano/di quartiere). In tal senso, i tre casi esaminati sottolineano il ruolo importante della localizzazione delle stazioni per accrescere l'accessibilità a parti della città intercluse, o dismesse, non solo per chi giunge dall'esterno, ma anche nell'ambito degli stessi spostamenti urbani. È da segnalare, a tal proposito, che il vero volano delle trasformazioni ur-



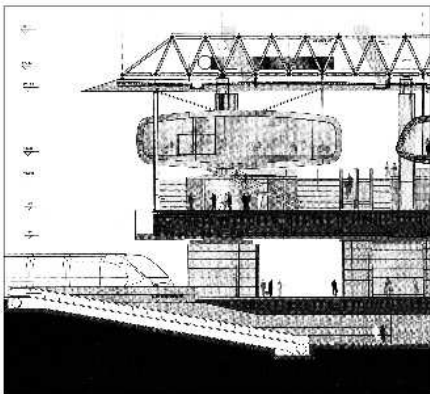
Dall'alto: Norman Foster and Partners, Stazione AV di Firenze Belfiore, *planimetria*.  
 Norman Foster and Partners, Stazione AV di Firenze Belfiore, *sezione longitudinale parziale*.  
 Norman Foster and Partners, Stazione AV di Firenze Belfiore, *assonometria d'insieme*.



FRI, Stazione AV di Roma Tiburtina, planimetria dell'area.



ABDR con Paolo Desideri, Stazione AV di Roma Tiburtina, fotografia del modello.



ABDR con Paolo Desideri, Stazione AV di Roma Tiburtina, sezione trasversale parziale.

bane appare l'incremento dell'intermodalità, piuttosto che l'arrivo dell'Alta Velocità; il potenziamento o la creazione dell'intermodalità, infatti, collegando in rete i trasporti esistenti anche solo alle scale di quartiere, comunali e regionali, unendosi al recupero di aree infrastrutturali da convertire in superficie, si offrirebbero come puntello di rilievo a processi di rigenerazione urbana auspicabili per molte città anche non in attesa dell'Alta Velocità.

La marcata attenzione posta alla ricerca di unità spaziale all'interno di questi edifici di enormi dimensioni rinnova il tema più antico della *Galérie*, attraverso la moltiplicazione delle prospettive, il taglio dei solai nella loro sovrapposizione, l'articolazione dello spazio a cavallo della duplice generatrice orizzontale e verticale. Sotto una copertura unica, l'articolazione degli spazi de-

finisce al tempo stesso una contrazione dei caratteri della stazione tardo-ottocentesca e una loro diluizione attraverso nuove modalità di riferimento alle tre dimensioni in un elemento che connette e dirige i percorsi, introverso e astratto. Sullo sfondo, si delinea uno scenario in cui le Stazioni TAV confermano un processo più generale, in cui le modalità interpretative dell'ordine spaziale urbano si emancipano definitivamente dal rapporto privilegiato con i principi della città storica e dei suoi elementi, intesi come gerarchia dominante e capaci di dotare città e architettura di coerenza reciproca e riconoscibile. Progetti come questi, pur attraverso le loro molteplici contraddizioni, sono da ricondurre alla costruzione di un nuovo paradigma, in cui la comprensione dei sistemi che legano l'architettura alla città invoca una stretta associazione fra l'idea dei flussi e la materia urbana, concentrandosi sulle relazioni fra gli elementi tanto quanto sugli elementi in sé.

#### NOTE

- 1) I testi orientati in tal senso sono ormai numerosi. Per una visione generale, cfr.: PLASSARD, F., 1989, « Infrastructures de transport et transformation de l'espace (Le cas de la région du Creusot et de Montceau-les-Mines entre 1780 et 1980) », in: *Culture technique* n° 19, p.150-158; OFFNER, J.-M., 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification politique », in: *L'espace Géographique*, N°3, pp. 233-242.; BLANQUART, C.; DELAPLACE, M., 2009, « Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport. Le cas d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV », in: *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 56, Pages 63-86; CERVERO, R.; MURAKAMI, J., 2010, *California High-Speed Rail and Economic Development: Station-Area*

*Market Profiles and Public Policy Responses. Research Paper Prepared for the Center for Environmental Public Policy in the Richard & Rhoda Goldman School of Public Policy at the University of California, Berkeley; Plassard è fra i primi a orientare l'analisi verso paradigmi non deterministi; Offner, riprendendo Plassard, conclude che l'infrastruttura di trasporto deve essere colta in quanto supporto a ulteriori azioni, e che in tal senso per valutarla è più conveniente l'approccio metodologico degli scenari, in cui lo stato effettivo del terreno di studio con l'infrastruttura viene paragonato a un virtuale stato presente senza infrastruttura.*

2) A tal proposito si ricorda che nel luglio 2012 la società Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), concorrente di Trenitalia con la sua linea di Alta Velocità ICARO, ha pubblicato sui maggiori quotidiani italiani una lettera aperta al Presidente del Consiglio italiano; sottolineando, a più di un anno dall'inaugurazione dell'infrastruttura, gli effetti nefasti della mancata attribuzione degli spazi commerciali e di servizio della nuova stazione sull'attrattiva dei passeggeri, NTV avvalorava ulteriormente il ruolo cruciale delle politiche di accompagnamento nella riuscita delle operazioni legate all'Alta Velocità. Cfr. *Corriere della Sera*, 9 luglio 2012; *La Repubblica* 11 luglio 2012. Eloquenti anche che i riflessi di tale vicenda siano stati sottolineati in precedenza dall'*Economist*, 23 giugno 2012, e dal *Guardian*, 25 giugno 2012.

3) TAV è acronimo di Treni ad Alta Velocità.

4) Per una disamina delle stazioni europee e americane fra Otto e Novecento si può fare riferimento a: MEEKS, L. V., 1956, *The Railroad station. An architectural history*, Yale: University Press. Sebbene il testo affronti i manufatti in chiave stilistica e linguistica, restituisce nondimeno un quadro nutrito e articolato di esempi, ricco di documentazione grafica.

5) Per una rassegna d'insieme dei rapporti fra mobilità ferroviaria e commercio, cfr.: AAVV, *Harvard Design School Guide to Shopping*, Taschen, Colonia, 200, 800 p. in particolare: LEONG, S. T., *Mobility*, pp. 447-500. Per le stazioni parigine, cfr. le opere di S. Saugey, in particolare: SAUGET, S., « Les séductions de Paris au XIXe siècle vues des gares », in *Hypothèses* 2003/1, Paris, Sorbonne, p. 119-128.

6) Cfr. MEEKS, op. cit.

7) In tal senso si può fare riferimento all'opera: GODOLI, E.; LIMA, A. I. (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento; Novecento*, (2 voll.) Palermo, Dario Flaccovio, 2004.

8) Cfr. ABDR Architeti Associati; DESIDERI, P., « Roma Tiburtina », in RFI; TAV (a cura di), *Stazioni, luoghi per le città*, Milano, Electa Mondadori, 2004, p. 25.

9) Molto criticata dai cittadini, considerata inadatta nella localizzazione e penalizzata dalla mancanza di politiche di coordinamento territoriale, la nuova stazione AV di Firenze Belfiore non cessa di alimentare polemiche. Cfr.: <http://notavfirenze.blogspot.com/> e anche: MUGNAINI, Olga, « i supertreni portano in dote 110 mila m.q. di case », in *La Nazione*, 21.08.2011.

10) Cfr.: PEANO, A.: « Torino ieri, oggi, domani: una visione di sintesi », in *Macramé* 1 (2007), pp.13-21.

11) « Not so much to propose specific buildings on given sites, but to construct the site itself ». Cfr. ALLEN, S., *Points + lines, diagrams and projects for the city*, Princeton, University Press, 1999, p. 55.

12) Ci riferiamo in tal senso a: TIRY, C., *Les megastructures du transport, typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Lyon, Editions du Certu, 2008.

13) Nell'ambito delle tre città in esame, sono particolarmente eloquenti, in tal senso, i progetti di concorso del gruppo FOA, del gruppo Ricci & Spaini e di Zaha Hadid per Firenze Belfiore. Più in generale, in Europa si ricordano il progetto di West 8 per il Parc Lineal de la Sagrera, a Barcellona, sotto il quale scompare la nuova stazione AVE, e la stazione di Stoccarda 21, opera di Ingenhoven.

\*Zella Tesoriere è Professore Associato di Composizione Architettonica e Urbana presso la Facoltà di Architettura di Palermo. Membro del Dipartimento di Architettura (DARC), del Laboratoire Infrastructure, Architecture, Territoire-ENSA Paris Malaquais e del Collegio del Dottorato di Ricerca in Architettura, sezione Progettazione Architettonica, dell'Università degli Studi di Palermo.

**DOTTORATO DI RICERCA IN ARCHITETTURA - CALENDARIO DEI SEMINARI ANNO 2011/2012 - AULA BASILE**

Marzo 2011	<p>Prof. Antonio De Vecchi, Prof. Simona Colajanni Ordinario e Associato, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Prof. Renzo Lecardane Associato, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Arch. Alfonso Senatore Expert of Building Management Systems</p>	<p><i>Il vetro strutturale: esperienze.</i></p> <p><i>L'infrastruttura bellica dell'Atlantic Wall: strategie urbane e progetti a Lorient e Saint-Nazaire.</i></p> <p><i>Building Management Systems.</i></p>
Aprile 2011	<p>Prof. Giuseppe Pellitteri Ordinario, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Ing. Serena Mineo Dottore di ricerca in "Ingegneria edile: tradizione e innovazione"</p> <p>Arch. Flavia Belvedere Dottore di ricerca in "Ingegneria edile: tradizione e innovazione"</p> <p>Ing. Manfredi Saeli Dottore di ricerca in "Ingegneria edile: tradizione e innovazione"</p> <p>Ing. Giuseppe Costa Dottore di ricerca in "Ingegneria edile: tradizione e innovazione"</p>	<p><i>Nuovi linguaggi dell'architettura nell'era digitale.</i></p> <p><i>Le pietre artificiali nell'architettura palermitana.</i></p> <p><i>L'umanizzazione degli spazi ospedalieri.</i></p> <p><i>Usi innovativi delle nanotecnologie applicati al vetro.</i></p> <p><i>Gli intonaci nella tradizione siciliana.</i></p>
Maggio 2011	<p>Prof. Pilar Cristina Izquierdo Gracia Profesora Titular, Universidad Politécnica de Madrid</p> <p>Prof. Giovanni Fatta Ordinario, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Prof. Florian Hertweck Maître Assistant, Enseignant Chercheur de l'ENSA Versailles</p> <p>Prof. Maria Clara Ruggieri Tricoli Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p>	<p><i>Evolución Historica de l'Urbanismo Madrileño.</i></p> <p><i>La fabbrica del Teatro Massimo di Palermo.</i></p> <p><i>Berlino: "Vision 2020".</i></p> <p><i>Valorizzazione delle rovine archeologiche.</i></p>
Ottobre 2011	<p>Prof. Tiziana Firrone Ricercatore, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Prof. Francesco Maggio Ricercatore, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Prof. Salvatore Lo Presti Associato, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Arch. Edward Scerri</p>	<p><i>Mutamenti e permanenze delle forme dell'architettura tradizionale nell'Africa Nord-Occidentale: l'esempio del Burkina Faso e del Ghana.</i></p> <p><i>Eileen Gray: restituzioni grafiche.</i></p> <p><i>La qualità e la ricerca di un materiale antico e poco conosciuto: il calcestruzzo.</i></p> <p><i>Progetti di restauro nell'isola maltese di Gozo.</i></p>
Gennaio 2012	<p>Prof. Alberto Sposito Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Prof. Maria Clara Ruggieri Tricoli Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Arch. Flavio Albanese</p> <p>Prof. Renzo Lecardane Associato, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p>	<p><i>Metodologia e Assiologia in un progetto di ricerca.</i></p> <p><i>Ricerche bibliografiche e bibliografie.</i></p> <p><i>Una certa innocenza.</i></p> <p><i>Esprit de recherche: note di metodo sulla ricerca in Francia.</i></p>
Febbraio 2012	<p>Prof. Tiziana Campisi Ricercatore, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Arch. Mario Botta</p> <p>Prof. Alberto Sposito Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p>	<p><i>La ricerca archivistica e gli studi costruttivi per la conoscenza dell'architettura storica.</i></p> <p><i>Architettura e Memoria, Lectio Magistralis*.</i></p> <p><i>Presentazione del libro Morgantina, il teatro ellenistico: storia e restauri*.</i></p>
Marzo 2012	<p>I Seminario Internazionale Italia Tunisia</p> <p>Prof. Giovanni Fatta Ordinario, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Palermo</p>	<p><i>Cooperazione per la salvaguardia e la messa in valore del patrimonio* architettonico: il progetto APER.</i></p> <p><i>Cuspidi maiolicate in Sicilia.</i></p>
Maggio 2012	<p>Prof. Carlo Truppi Ordinario, Polo Universitario di Siracusa</p> <p>Prof. Marcello Panzarella Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p>	<p><i>In difesa del paesaggio.</i></p> <p><i>Case sospese.</i></p>
Ottobre 2012	<p>Prof. Alberto Sposito Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p>	<p><i>Architettura, contesto, prefabbricazione.</i></p>
Novembre 2012	<p>Prof. Alberto Sposito Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Arch. Toumadher Ammar Dottoranda dell'ENAU Tunis e dell'ENSA Grenoble</p>	<p><i>Morgantina. Il Teatro Ellenistico. Storia e Restauri.</i></p> <p><i>Capaci Piccolo e Capaci Grande a Sousse in Tunisia, secc. XIX-XX.</i></p>
Dicembre 2012	<p>Prof. Giovanni Fatta Ordinario, Facoltà di Ingegneria, Università degli Studi di Palermo</p> <p>Prof. Alberto Sposito Ordinario, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Palermo</p>	<p><i>La grande tradizione dell'intonaco Li-Vigni: un'impresa di successo. **</i></p> <p><i>Verso un nuovo Illuminismo? ***</i></p>

\* Seminari svolti presso il Polo Universitario della Provincia di Agrigento.

\*\* Relazione presentata al Convegno Calce 2012 allo Sten di Palermo.

\*\*\* Relazione inedita all'International Symposium di Milano 2012: East-West: Artistic and Technological Contaminations.