

Deutsche Bahn a Monaco preferisce il «fai da te»...

Monaco di Baviera (Germania). Davvero un peccato quando, dopo un concorso lungamente atteso con un risultato importante, il committente decide di non proseguire con il progetto vincitore e presenta una proposta personale. Sembra una storia italiana ma è tutta tedesca: si tratta dell'ambizioso progetto della stazione centrale di Monaco, che ha laureato nel 2008 la proposta dello studio Auer+Weber di Monaco/Stoccarda.

La stazione centrale ha una lunga storia di ricostruzioni, a partire dall'Ottocento. Dopo un bombardamento della seconda guerra mondiale, nel suo cuore l'edificio attuale risale agli anni cinquanta e sessanta, integrando preesistenze come il Starnberger Flügelbahnhof. Con 350.000 viaggiatori giornalieri, Monaco è la seconda stazione più importante dopo Amburgo e, con i suoi 32 binari (più due sotterranei e sei della metropolitana non gestita dalle Ferrovie tedesche), è il più grande nodo ferroviario tedesco. In realtà, ciò che è stato percepito per molti anni come un «provvisorio» è comunque parte della storia della città: la grande hall dei binari, costruita dal 1958 al 1960 dall'architetto Franz Hart, è un capolavoro di leggerezza ingegneristica e rimane integra anche nel progetto di Auer+Weber.

Esito di un concorso internazionale in più fasi (2003-2004), il complesso di circa 160.000 mq antistante ai binari si presenta, nelle intenzioni degli architetti, come un «foyer per la città». Insieme alla nuova piazza antistante, anch'essa riprogettata, vuole essere una hall di dimensioni generose che si presenta con la sua copertura come un grande portale, affiancato dai blocchi vetrati dei servizi (hotel, uffici e aree commerciali), riproponendo la leggerezza dell'architettura di Hart, anche se con un linguaggio del tutto nuovo. Ciò che era un insieme di architetture cresciute nel tempo è diventato un luogo di comunicazione infrastrutturale coerente.

Gli alti costi di realizzazione, stimati in circa 650 milioni, erano alla base della discussione delle Ferrovie tedesche che da subito hanno iniziato a svincolarsi dal progetto vincitore. Dapprima l'ipotesi di una ristrutturazione dell'esistente, poi la richiesta agli architetti di ridimensionare il progetto, che si presenta ora dopo un ulteriore studio di fattibilità del 2009 con una versione da 287 milioni. In seguito, improvvisamente, spunta un progetto del proprio ufficio tecnico: dalle rarissime immagini in circolazione, si tratta di un cubo di vetro. In una riunione del Consiglio della città il 18 maggio scorso, in cui è stata chiesta ragione dell'infelice scelta, il

rappresentante delle Ferrovie è stato evasivo suscitando le vivaci proteste dei consiglieri. La nuova soluzione si presenta come una qualsiasi messa in scena del capitalismo senza qualità architettonica, è dubbioso che possa essere realizzata con costi minori e, cosa peggiore, la fruibilità nell'edificio centrale e rispetto ai collegamenti sotterranei rischia di essere fortemente compromessa.

La mossa rimane poco comprensibile agli stessi architetti, perché giunge dopo lunghi mesi in cui si è tentato di trovare una soluzione accettabile per tutti. Sembra piuttosto una tendenza dello stesso committente di lasciare da parte le idee e competenze degli studi di architettura per affidarsi al «fai da te» con i propri tecnici. Dopo la manomissione del progetto per la Lehrter Bahnhof firmato Gerkan Marg und Partner a Berlino, e le tentazioni di estromettere lo studio Ingenhoven dal progetto di Stoccarda, la Deutsche Bahn non si mette certo in bella luce.

About Author



[andreas_sickliger](#)

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)