il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Bergamo, basso profilo per l'area della stazione

Bergamo. Stazione. Il luogo dove passa, da sessant'anni, un futuro negato alla città, dove tante ipotesi di progetto urbano hanno fallito, trasformandosi in altrettante occasioni sprecate. Piazza Marconi e via Bono: un'area di 30.000 mq che nel corso degli ultimi 150 anni ha visto insediarsi disorganicamente la stazione ferroviaria (1857), le stazioni di testa delle ferrovie delle valli (1884-1906), il terminal delle autolinee provinciali (1957), il parcheggio taxi, la tramvia della val Seriana (2009), il deposito delle biciclette. E sulla quale a breve dovrebbero sorgere un parcheggio d'interscambio e un collegamento diretto con l'aeroporto: un hub urbano di grande potenzialità. In realtà, invece, un sistema intermodale monco, uno spazio frammentario, un nodo cruciale privo della prospettiva d'insieme in grado di rappresentare le ambizioni di Bergamo e d'interpretare la contemporaneità.
Che l'area sia strategica lo attestano, già dagli anni cinquanta, le previsioni urbanistiche del piano Muzio-Morini, così come la serie di concorsi a tema che si succedono sul sito, a partire dal lungimirante progetto di scavalcamento della ferrovia di Giuseppe Pizzigoni (1947). I fatti recenti, al contrario, costringono a raccontare la storia di questo angolo di città come una vicenda nella quale l'affermarsi di un realismo ordinario ha negato progressivamente, quasi fosse un contrappasso, la dimensione visionaria del progetto.
Ne sono testimonianza il tanto atteso bypass ferroviario che, da ambiziosa infrastruttura, è diventato, nella realizzazione, un misero prolungamento del sottopasso dei binari, e la pervicace logica dell'«ambito di pertinenza» che impedisce di mettere insieme i diversi interessi e proprietà insistenti sull'area in una prospettiva di progetto strategico. Una «vocazione» al basso profilo ribadita dagli ultimi avvenimenti: il 25 novembre 2011 il Comune mette a gara (con procedura aperta) «l'appalto dei lavori di riqualificazione ambito urbano di piazzale Marconi e stazione autolinee per la realizzazione di un nuovo polo intermodale». Sostanzialmente una soluzione già definita e non modificabile: un ridisegno dell'intera area della stazione, sviluppato dagli uffici tecnici comunali, che prevede un parcheggio d'interscambio nella zona est del terminal autolinee senza neanche l'accortezza d'integrare la struttura preesistente, amputata per fare spazio a un volume di nessun valore architettonico. Un progetto pubblico che incide in modo importante sull'identità di uno dei luoghi d'accesso privilegiati alla città, sul quale l'amministrazione non promuove alcuna discussione, consentendo che un'area strategica

venga trasformata sulla base di un improbabile disegno da realizzare «al ribasso».
E così una delle aree più progettate e meno risolte di Bergamo esce miseramente dal dibattito cittadino senza che il suo destino/declino riscuota più nemmeno l'attenzione dell'Ordine professionale, né sia più in grado di generare un degno confronto tra addetti ai lavori.

Autore

Paolo Vitali

Dopo alcune esperienze in Francia e Spagna, si laurea in architettura al Politecnico di Milano, dove poi consegue il dottorato di ricerca in Progettazione architettonica e urbana. All'attività di ricerca sulle forme dello spazio della città contemporanea e all'attività didattica (dal 2012 è professore a contratto presso la Scuola di Architettura del Politecnico di Milano) affianca il lavoro di progettista freelance e pubblicista, con interessi che spaziano dalla progettazione alla teoria, dalla ricerca storica sul "secondo modernismo" (anni cinquanta/settanta) all'architettura industriale. Dal 2010 al 2012 ha diretto la rivista «ARK», supplemento trimestrale di architettura dell'«Eco di Bergamo». Tra il 2013 e il 2014 collabora alla pagina culturale del «Corriere della Sera» (edizione Bergamo) e dal 2014 con «Il Giornale dell'Architettura» e con la Fondazione Dalmine