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



Ma siete andati a vedere la Stazione Tiburtina?

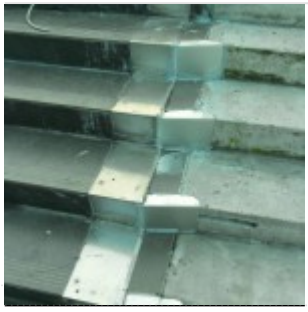
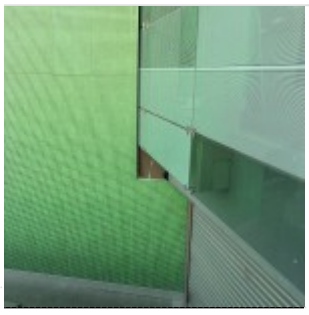
Ho accompagnato un amico, da anni trasferitosi a insegnare in Australia, a visitare la stazione Tiburtina, progettata dallo studio Abdr (cfr. «Il Giornale dell'Architettura», gennaio 2012). Per una sorta di premonizione, sino a quel momento avevo evitato di andarci. Malauguratamente, ci siamo dati appuntamento a piazza Bologna, di fronte all'edificio delle Poste progettato da Mario Ridolfi negli anni trenta. Malauguratamente, perché il confronto è impietoso. L'edificio della stazione è incompiuto, ampie parti sono ancora cantiere ma questo non è un argomento sufficiente a giustificare quello che abbiamo visto e che, ahimè, è sotto gli occhi di tutti. Perché il problema è ciò che è finito.

In tempi in cui forzatamente siamo costretti a ripensare il nostro più o meno recente passato per capire come siamo arrivati al punto in cui siamo arrivati, l'edificio della stazione sembra offrire risposte sin troppo eloquenti. Nato evidentemente per soddisfare esigenze speculative (la galleria commerciale ha un rapporto di superfici con le funzionalità proprie della stazione del tutto squilibrato), il gigantesco manufatto tradisce la sua stessa ragion d'essere nel momento in cui la galleria prescinde, nei flussi della circolazione, dalle banchine ferroviarie. In altri termini, attraverso la galleria non si transita necessariamente, come logica vorrebbe per uno spazio commerciale: ci si deve andare apposta. Non il ponte di Rialto, insomma.

Quella che sembrerebbe una sofisticatissima mossa anticipatrice di un'incombente stagione di sobrietà rispetto al consumismo degli anni passati, è però un argomento troppo complesso per essere affrontato superficialmente. Non si vuole trattare qui di aspetti architettonici, non si vuole entrare nel merito di un tema, quello degli oggetti sospesi nel grande contenitore, che appare pretestuoso e formalistico. Né si vogliono investigare le oscure motivazioni che hanno indotto progettisti e incauti committenti (tutti noi, visto che abbiamo a che fare con un edificio pubblico) a rendere la circolazione di un edificio-ponte, che dovrebbe essere «lineare», tortuosa e indecifrabile.

No. Qui si tratta di una cosa più terra terra, letteralmente. La passeggiata rivela livelli di approssimazione, di sciatteria realizzativa, di trasandatezza che non hanno uguali e che non hanno giustificazioni. È in questo che la stazione Tiburtina è una metafora tristemente efficace dei nostri tempi; il tronfio gigantismo di numeri che ne accompagna il racconto copre a fatica, anzi per nulla, la sconfortante realtà di quel che sembra essere, anzi è, l'ennesima occasione perduta.

Un gesto velleitario, scopertamente organizzato per interessi economici, alla fine si rivela un flop anche da quel punto di vista, ed espone senza pudore i mesti segni di una realizzazione a dire poco rabberciata, in cui l'apparente tecnicità di alcuni componenti è mortificata dalla povertà del disegno di dettaglio (perché di quello complessivo non parliamo). È difficile trovare due allineamenti allineati, un cambio di materiale risolto efficacemente, un dettaglio che si ripeta coerentemente in varie parti dell'edificio. Certo, l'estetica simil-cinese con tocchi di post Nouvel è accattivante ma, ove non impeccabilmente eseguita, non lascia margini all'immaginazione. Emblematici i bordi della grande copertura: quella che dovrebbe essere una celebrazione dell'ardimento strutturale finisce con l'essere, a causa del loro ondivago profilo, un involontario monumento alle incertezze umane.

Autore

riccardo_vannucci