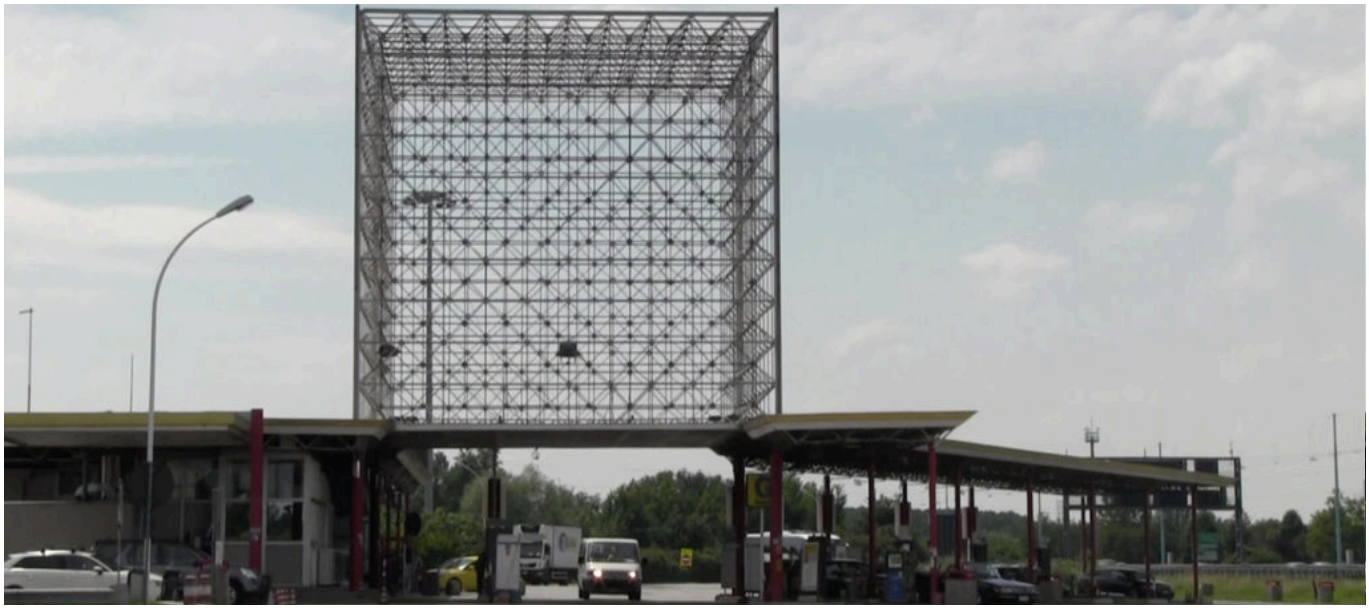
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Una nuova vita per la "Kaaba" di Dardi a Mestre?

Riceviamo e pubblichiamo un commento sulla possibile valorizzazione dell'opera realizzata da Costantino Dardi nel 1971 presso la stazione Agip "Bazzera", lungo l'autostrada A4 Venezia-Trieste

Un'architettura da conservare

Il video "Nuova vita per il cubo", è da considerare un POC (*proof of concept*), l'anticipazione cioè di un progetto possibile: **il recupero di *Kaaba*, architettura giovanile di Costantino Dardi** (1936-1991) **costruita per l'Agip nel 1971**. Le architetture di Dardi censite in Veneto come opere del Novecento sono due: la **Scuola elementare "Bambini del Vajont"** a Longarone (1964-1966), e la **stazione di servizio Agip Bazzera**, lungo l'autostrada A4 Venezia-Trieste in prossimità di Mestre.
Allievo di Giuseppe Samonà, Dardi collabora con il suo maestro al concorso per il **Centro direzionale di Torino** (1962), al **concorso per la nuova sacca del Tronchetto a Venezia** (1964) e alla **ricostruzione del Vajont con il Piano particolareggiato per Longarone** (1964). Realizzerà poi architetture, piani urbanistici, allestimenti e restauri, in Italia, Tunisia, Giappone, Stati Uniti, Portogallo, Russia, Polonia, oltre a insegnare prima a Venezia, poi a Roma. Un suo progetto, forse modesto ma significativo, attira ancora oggi l'attenzione lungo il

passante di Mestre, con uno strano "cubo" di tubi metallici a segnale di una delle stazioni di rifornimento Agip. Di quella forma non si capisce ora né la funzione né l'origine, ma è certo che occupi ancora la scena di quel tratto di vecchia autostrada. Il "cubo" di Dardi, lì dal 1971, è ora a un bivio della sua storia: conservarlo nella sua interpretazione originale, nonostante i costi, o decretarne la fine?
***Kaaba* é l'esito di un concorso del 1968 per il progetto di una stazione autostradale tipo**. Dardi vince con un gruppo di ancor più giovani architetti (Bruno Cassetti, Max Chelli, Marco De Michelis, Maurizio Di Puolo, Marco Fano, Giovanni Morabito) proponendo un innovativo *landmark*: un «*… grande cubo luminoso*» di dieci metri di lato. Quel che ne resta racconta un momento cruciale nell'Italia del dopo boom, ma **racconta anche lo stile comunicativo dell'ENI di allora**, che dopo il concorso voluto da Enrico Mattei nel 1952 e vinto da Mario Bacciocchi, nel 1968 è di nuovo alla ricerca di un prototipo «*…come elemento della comunicazione aziendale e per offrire al viaggiatore una gamma di servizi più moderni ed efficienti su scala nazionale*». Una volta costruito il "cubo", Dardi lo sottopone a verifica e ne riconosce i limiti. La struttura di servizio avrebbe dovuto diventare una delle «*…triangolazioni fondamentali del paesaggio italiano*», ma anche se «…l*a soluzione realizzata sulla Venezia-Trieste rispondeva a quella parte del programma aziendale*», era chiaro che non si sarebbe potuta utilizzare in tutte le situazioni, ma solo nei punti di ingresso alle città più grandi, come «*… scatola di immagini, segnali, messaggi ottici e sonori*»; questo avrebbe però vanificato le motivazioni originarie di architettura unica e ripetuta in dialogo con il paesaggio.

Un progetto possibile

Così come è oggi il "cubo" non può restare. La ruggine ha fatto il suo lavoro ma, curiosamente, **quella stessa interpretazione, rivisitata, può essere riproposta ora, in una situazione ambientale profondamente cambiata.** Di fronte al "cubo", passa adesso tutto il traffico originato dagli aeroporti di Venezia e Treviso; 12 milioni di passeggeri circa, mentre molti degli abitanti della nuova Città metropolitana usano la tangenziale come principale sistema di smistamento del traffico locale. Rivolto a tutti loro, il "cubo" potrebbe oggi proporre quelle «*immagini, segnali, messaggi ottici e sonori*» richiesti dall'Agip. **Grandi schermi video da fissare sulle strutture d'acciaio in sostituzione dell'originario rivestimento bianco potrebbero comunicare una grande quantità d'informazioni locali**

(eventi in corso in città), che unite alle informazioni commerciali della stessa azienda o alla comunicazione pubblicitaria possono essere messe a disposizione di chi viaggia. **Anche la purezza dell'architettura potrebbe essere recuperata, nel buio della notte, attraverso gli stessi schermi trasformati nella bianca lanterna originaria.**
La stazione Bazzara di Mestre è collocata in uno degli ingressi a Venezia, uno dei vertici dell'area economica del Nord-Est; pur nel rischio inevitabile della reinterpretazione di un'architettura che va mantenuta, questo è un modo possibile non solo per sostenerne i costi della conservazione, ma potrebbe persino restituirle le sue intenzioni di segnale ordinatore nello spazio abitato.

About Author

Leonardo Ciacci

Leonardo Ciacci, già professore associato di Urbanistica all'Università Iuav di Venezia, ha in particolare fatto ricerca sulla rappresentazione filmata del progetto di urbanistica.
E' editor di Planning Movies Archive in «www.Planum.net».
Tra i suoi libri e i suoi filmati: Progetti di città sullo schermo, Marsilio, Venezia 2001); La Roma di Mussolini, Istituto Luce, DVD, Roma 2003;
Venezia è una città. Un secolo di interpretazioni del cinema documentario, Marsilio, Venezia 2004; (a cura di), Cinema e fotografia per la storia della città, "Storia Urbana" n. 111, Franco Angeli, Milano 2004; Giovanni Astengo.Urbanista militante, Marsilio, DVD, Venezia 2008.
See author's posts

Condividi