

PICCOLE STAZIONI DI PROVINCIA: FASI STORICHE, LINGUAGGI DELL'ARCHITETTURA, RICONOSCIBILITÀ

di Mariangiola Galligani

“Le stazioni si somigliano tutte;

poco importa se le luci non riescono a rischiarare più in là del loro alone sbavato,

tanto questo è un ambiente che tu conosci a memoria,

con l'odore di treno che resta anche dopo che tutti i treni sono partiti,

l'odore speciale delle stazioni dopo che è partito l'ultimo treno. ...”

“Io sono sbarcato in questa stazione stasera per la prima volta in vita mia

e già mi sembra d'averci passato una vita, entrando e uscendo da questo bar,

passando dall'odore della pensilina all'odore di segatura bagnata dei gabinetti,

tutto mescolato in un unico odore che è quello dell'attesa, ...”

Italo Calvino¹

Le piccole Stazioni si somigliano tutte, certamente; ma la *misura* della somiglianza, massima per il Viaggiatore a bordo treno, che vede sfilare rapide Stazioni in cui il treno *non* ferma, omologate dalla seriale dispettosa informazione che salta e sfugge dai cartelli azzurro-Savoia, tende a ridursi e anche a scomparire del tutto, nel momento in cui si raggiungono le Stazioni stesse, e le Linee che queste costellano, *via terra*, prendendosi dai luoghi di cui portano il nome.

Nel caso dell'intreccio di Bologna, prima ancora delle Stazioni, è ogni Linea a presentare un "biglietto da visita" diverso, si direbbe "personalizzato" – per usare la metafora di Angiolo Mazzoni, architetto bolognese misconosciuto, grande costruttore di Stazioni della prima metà del '900. Ciascuna Linea conserva preesistenze tecnologiche, architettoniche e decorative sue proprie. E alcune fra loro si presentano, oggi, come vere e proprie *stratificazioni* di interventi, impianti in cui, come in una sezione geologica, ogni "strato", dalle origini al più prossimo passato ai lavori in corso, rimane riconoscibile e riconducibile ad una particolare fase dell'intervento d'infrastrutturazione ferroviaria, dello sviluppo della rete o del servizio.

A loro volta, le Stazioni stesse, che dalla Linea sono determinate, per quanto piccole, per quanto "minori", sono spesso luoghi stratificati, in cui coesistono/residuano manufatti/relitti appartenenti a ciascuna di quelle fasi.

L'armatura ferroviaria dell'Emilia-Romagna, di Bologna e del bolognese in particolare - con la specificità non trascurabile di rappresentare, fin dalle origini, il raccordo più significativo fra il Nord e il Sud del Paese -, procede attraverso alcune *grandi fasi*.

¹ Italo Calvino, *Se una notte d'inverno un viaggiatore*, 1979.

La *fase fondativa*, in cui anche nell'Italia che Italia ancora non è, come già in altri paesi d'Europa, "*un bello e orribile mostro si sferra*" (Giosuè Carducci, 1863), e la via ferrata viene distesa per la prima volta sul terreno vergine e nelle viscere delle montagne, sorta di fase dell'*accumulazione primitiva*, della tecnologia e dei saperi che vi sono implicati, e dell'infrastruttura come condizione della produzione di ricchezza – che corrisponde alla prima *messa a coltura*, in termini ferroviari, di alcuni 'corridoi' e *non* di altri, contribuendo in modo decisivo a indurre, sul reticolo insediativo dell'Italia pre-unitaria, quella che Lucio Gambi ha definito "la prima delimitazione di una gerarchia urbana", di pari passo con le scansioni amministrative disposte sul territorio dal nuovo Stato.

La *fase della modernità – o maturità – del sistema*, corrispondente al salto tecnologico verso l'elettrificazione della rete, all'autarchico (ma anticipatore) *carbon bianco* -, quando non solo i treni, ma le linee diventano *direttissime*, la gerarchia si complica e l'utenza del servizio si estende, scoprendo l'esigenza di *treni "popolari"* e *locali*, complementari alla fitta rete di collegamenti tramviari che nel frattempo, a partire dall'inizio del '900, si spinge molto lontano nella geografia ancora quasi del tutto rurale del *suburbio*. Una fase destinata ad includere i bombardamenti e le deportazioni senza ritorno, la distruzione e il saccheggio, fino alla completa sistematica devastazione di un così moderno sistema di collegamenti, e, infine, il prodursi episodico di *nuove* gerarchie territoriali, in seguito all'opera di ripristino e ricostruzione.

Infine, la fase attuale *delle grandi velocità e dei grandi terminali*, in cui proprio la nuova tecnologia/retorica della velocità induce un ruolo diverso per Linee e Stazioni improvvisamente divenute "minori", declassate loro malgrado, secondo alcuni – Paolo Rumiz per tutti – a rischio di progressiva obsolescenza, morte per intenzionale subdolo disseccamento, infine, "taglio" definitivo e scomparsa del 'ramo secco' – o magari sua trasformazione 'ecologica' in improbabile pista ciclabile che attraversa il suburbio, oggi disteso con leziosa discontinuità su quelle che un tempo erano le campagne. Paradossalmente, al contrario, proprio la logica del declassamento ha aperto, per le Linee minori, un'altra possibilità, quella di essere recuperate e potenziate come Linee di servizio a un territorio dall'urbanizzazione sempre meno discontinua e polarizzata, Linee di Servizio Metropolitano. La Linea resta viva, nascono *nuove* Stazioni.

A ciascuna delle fasi appartiene un disegno, un linguaggio, un'istanza di *riconoscibilità*, uno "strato" leggibile negli edifici e negli arredi rimasti – spesso, il solo Fabbricato Viaggiatori -, cui talora si accostano e sovrappongono, senza negarlo, altri disegni e linguaggi, e un'ennesima istanza di riconoscibilità in corso di definizione.

LA FERROVIA CENTRALE ITALIANA E L'UNIFICAZIONE NAZIONALE

A Bologna la ferrovia arriva a partire dalla metà del Secolo XIX, quando, nell'arretratezza e nella frammentazione dell'Italia di allora, la sua tecnologia esce dalla fase degli interventi pionieristici ed 'esemplari' (Napoli-Portici, Milano-Monza) per entrare in una più consapevole maturità, di progettazione e ideazione di una *rete*:

Il n'y a plus personne – scrive il Conte di Cavour nel 1846 - *possédant une dose ordinaire de bon sens qui conteste aujourd' hui l'utilité, nous dirons même la nécessité, des chemins de fer. Peu d'années ont suffi pour opérer dans l'opinion publique une révolution complète en leur faveur* (Des Chemins de Fer en Italie, in "Revue Nouvelle", maggio 1846)

La ferrovia, secondo Cavour, è entrata nel *senso comune* come necessità ordinaria. Tutti i

diversi Stati italiani sono teatro in questi anni di un acceso dibattito circa tempi, modi, luoghi da scegliere per i collegamenti su ferro.

Bologna non fa eccezione, e, mentre i 'fervori ferroviari' d'oltralpe contagiano i territori finitimi dei Ducati, propaggini del Lombardo-Veneto austriaco, per circa un decennio, in città, borghesi dinamici e agrari 'illuminati' rivendicano la necessità di un collegamento tra Bologna e Firenze, la ferrovia Transappennina. Ma, regnante sulle Legazioni Gregorio XVI, di strada ferrata non si parla nemmeno, anticipando il Pontefice, con tutt'altro spirito, la visione carducciana che saluterà il treno, nel 1863, come "*Satana il grande*".

Bisogna attendere il pontificato modernizzatore di Giovanni Maria Mastai Ferretti, che sale al soglio nel 1846 col nome di Pio IX – e subito, nel 1847, insedia un'apposita Commissione per lo studio delle strade ferrate, e nel 1851 sottoscrive a Roma, assieme ai plenipotenziari dell'Impero Asburgico, dei Ducati di Modena e di Parma, e del Granducato di Toscana, il trattato interstatale per la realizzazione della *Ferrovia Centrale italiana*, che si sarebbe sviluppata da Piacenza a Roma, raggiungendo Bologna lungo la via Emilia, di qui attraversando l'Appennino a Porretta, e raggiungendo Pistoia e poi Firenze e Roma. Le scelte ferroviarie di Pio IX (che fra l'altro pretende una clausola tale da non impedirgli di realizzare ferrovie "concorrenti", che cioè nel frattempo consenta l'avvio della Roma-Ancona-Bologna) non vanno però lette precisamente in continuità.

Le temps des conspirations est passé – aveva scritto Cavour nell'articolo del '46 -; l'émancipation des peuples ne peut être l'effet ni d'un complot ni d'une surprise, elle est devenue la conséquence nécessaire des progrès de la civilisation chrétienne, du développement des lumières. Les forces matérielles dont disposent les gouvernements seront impuissantes à maintenir sous le joug les nations conquises, lorsque l'heure de leur délivrance aura sonné: elles céderont devant l'action des forces morales qui grandissent chaque jour, et qui doivent tôt ou tard opérer en Europe, avec l'aide de la Providence, une commotion politique, dont la Pologne et l'Italie sont appelées à profiter plus que tout autre pays.

Tuttavia, fra il 1846 e il '51 del trattato sta, non solo il terremoto europeo del 1848, ma, per Pio IX, anche la ferita personale dell'esilio a Gaeta, e della Repubblica Romana di Giuseppe Mazzini del 1849. Così, nel 1851, in tempi di (provvisoria) restaurazione, il principale e più potente fautore del primo passo verso un sistema integrato di linee peninsulare (*nazionale*) in Italia, si trova ad essere proprio l'Impero Asburgico – contro il quale già si era svolta una guerra "d'indipendenza", ed altre due guerre analoghe seguiranno nel prossimo quindicennio, facilitate anche dalla ferrovia – per non parlare della Prima Guerra Mondiale.

I lavori tardano però ad iniziare, tanto da determinare il governo austriaco a pretendere una nuova Convenzione, firmata a Vienna nel 1856, ed a procedere a un nuovo affidamento, questa volta alla *Società delle Strade Ferrate del Lombardo Veneto e dell'Italia Centrale*, che opera con capitale Rotschild. Decisione austriaca, capitale inglese, i tecnici, gli ingegneri, saranno sotto la direzione del francese Jean-Louis Protche, formatosi all' *École des Ponts e des Chaussées*: l'ottimismo con cui Cavour aveva guardato agli *chemins de fer* come strumento non solo di rivoluzione incruenta, ma di decisivo impulso al nascente capitalismo dei diversi Stati della penisola, ne esce abbastanza ridimensionato.

Le sorprendenti vedute fotografiche che documentano le fasi della costruzione della Transappennina mostrano un manufatto la cui cifra *estetica*, più che agli edifici e all'architettura, originariamente sobria e funzionale, è affidata all'arditezza dei viadotti e alla potenza dell'ingegneria, trionfante al centro del secolo del vapore, specie nelle gallerie del tratto toscano; unica concessione al *décor*, il bugnato che incornicia la bocca ovoidale

caratteristica delle gallerie monobinario, realizzato in pietra di Montovolo dagli scalpellini locali. Pio IX dà l'avvio solenne dei lavori nel 1857, quando in contemporanea si avviano la Roma-Ancona-Bologna-Ferrara e la costruzione della stessa stazione di Bologna Centrale. Ma i lavori ancora non partono, e altri eventi si fanno incalzanti.

Nello stesso anno della Convenzione di Vienna, il Congresso di Parigi che chiude la guerra di Crimea pone le premesse per l'accordo difensivo di Plombières, in funzione antiaustriaca, tra il primo ministro del Regno di Sardegna, Cavour, e Napoleone III imperatore dei francesi, stretto nel luglio del '58. Nell'aprile del 1859, dopo una serie di premeditate e accorte provocazioni, l'Austria varca il Ticino e invade il Piemonte, scatta l'accordo difensivo, e ha inizio la seconda delle guerre d'indipendenza: il 2 maggio le truppe francesi sbarcano a Genova; l'8 giugno 1859 Vittorio Emanuele II, assieme a Luigi Napoleone, entra in Milano.

Come nel Granducato di Toscana, poi nei Ducati di Parma e di Modena, anche a Bologna la popolazione insorge, e il 12 giugno caccia le truppe austriache dalla città.

Gli austriaci però, inaugurando una tradizione sinistra, non intendono partire a mani vuote, e cercano di trasportare a nord gran parte del materiale ferroviario, depositato a Modena: tra storia e leggenda, Jean-Louis Protche in persona si precipita a Modena in calesse, sale ai comandi di una locomotiva e aggancia il maggior numero possibile di vagoni, che intende portare in salvo a Bologna; se non che sul binario, presso Castelfranco, incontra una doppia colonna di austriaci in ritirata, che spara sulla macchina, ferendo fuochista e macchinista. Protche fa scudo ai feriti col proprio corpo, e, manovrando da solo, rientra a Bologna...

Nonostante le vittorie di Solferino e San Martino, del 24 giugno, inaspettatamente, l'11 luglio Napoleone III firma con l'Austria l'armistizio di Villafranca, che riporta la situazione allo *status* anteguerra – o, almeno, ci prova. Mentre Cavour si dimette, in Toscana, nei Ducati e nelle Legazioni la popolazione resiste, vengono eletti dittatori, costituiti governi provvisori, e convocate assemblee costituenti. Le società ferroviarie riconoscono i nuovi governi e cedono ad essi le proprie concessioni.

La ferrovia non si ferma, il tricolore pavesa le prime locomotive sulle nuova linea a Parma, il 21 luglio il governo provvisorio di Luigi Carlo Farini inaugura la Piacenza-Parma-Reggio Emilia-Modena-Bologna. Il 28 ottobre 1859 il governo provvisorio delle Romagne approva infine il tracciato della Porrettana.

Nel gennaio 1860 Cavour torna al governo; in marzo, vengono indetti i Plebisciti di annessione in Emilia, Romagna e Toscana. Le Legazioni, di cui Bologna ha fatto parte, sono ora annesse al Regno di Sardegna. Le elezioni politiche di aprile – le prime, che si svolgono con un sistema elettorale rigidamente legato al censo, che porta al voto poco più del 2% della popolazione maschile – confermano la maggioranza di Cavour. Il 5 maggio, Giuseppe Garibaldi sbarca da Quarto coi Mille, l'11 maggio approda a Marsala. Il 7 settembre entra a Napoli. *In treno*.

Per Bologna, gli anni attorno all'unificazione nazionale sono frenetici. Il 15 maggio 1860 si viaggia da Bologna a Milano – seguendo un percorso molto 'piemontese', che tocca Piacenza, Stradella, Alessandria, Genova, Torino, Novara: il tratto diretto Piacenza-Milano sarà aperto il 14 novembre 1861.

Il 17 marzo 1861 il Parlamento proclama Vittorio Emanuele II Re d'Italia. Nello stesso anno entra in servizio la ferrovia Bologna-Ancona. Dal gennaio 1862 è aperta al servizio la Bologna-Ferrara, che nell'aprile successivo varca il Po in località Lagoscuro. Nel 1865 sarà la volta della *Valigia delle Indie*, Londra-Parigi-Torino-Milano-Bologna-Ancona-Brindisi.

Mentre Bologna assume il rango di nodo internazionale, il 18 agosto 1862 – finalmente – entra in funzione anche la tratta Bologna-Vergato, seguita nel dicembre 1863 dalla Vergato-Pracchia, e infine, nel novembre 1864, dalla Pracchia-Pistoia, inaugurata solennemente da Re Vittorio a Porretta. La Transappennina è conclusa.

L'ETÀ D'ORO DELLA TRANSAPPENNINA

Le tracce di questa epopea sono oggi, come accennato, affidate alle caratteristiche della Linea: qui, dove la storia del treno è più antica ed eventuali reperti architettonici o decorativi potrebbero contribuire a raccontarla, Stazioni e impianti sono invece offesi pesantemente dalla vasta cicatrice lasciata dai quasi due anni del lento passare, quasi un secolo dopo, della linea Gotica, -e dai concomitanti bombardamenti alleati-, dal suo soffermarsi greve di sangue per l'intero inverno del 1944.

Stazioni distrutte e ricostruite – ma ricostruite quando la Porrettana non è ormai più ciò che sino a poco più di dieci anni prima era stata: Stazioni che nella sobrietà dei tratti funzionali residui conservano qua e là, nell'improbabile neoromanico degli inoltrati '40, le tracce di ciò che un tempo sono state: nessuna concessione al lusso di cornici o di marcapiani, nessuna modanatura, nessuna ricercatezza nei caratteri delle scritte apposte a lato del Fabbricato Viaggiatori: Sasso Marconi, in parte Marzabotto, Vergato, Riola, Pioppe di Salvaro, - Stazione, quest'ultima non presente nel tracciato originario e, assieme a Molino del Pallone, Corbezzi, Vaioni-Valdibrana, riconosciuta necessaria negli anni '70 per motivi inerenti la sicurezza delle operazioni di frenatura a mano dei convogli, *non* per ragioni legate ad esigenze di collegamento dei luoghi. Aperta solo nel 1880, la Stazione di Pioppe è coeva alle stazioni della Bologna-Verona, e in carico agli stessi progettisti della *Società Strade Ferrate Alta Italia e Rete Adriatica*: l'unica foto d'epoca, permette di riconoscere i caratteri applicati al muro laterale, gli stessi usati a Tavernelle, San Giovanni, Crevalcore. A Pioppe, oggi, solo la vetustà laterizia del Magazzino Merci dialoga coi mattoni 'ornati' dell'ex-canapificio, e, soprattutto, della ciminiera, entrambi testimoni dei massacri dell'ultimo inverno di guerra.

Stazioni cui il passare degli anni non ha portato significative varianti estetiche, ma che in diversi casi – Vergato, Sasso, Marzabotto – sono in compenso arricchite dalla presenza un bar-tabacchi, interno al Fabbricato Viaggiatori ma aperto sul piazzale della stazione con un gruppo di tavolini sotto un pergolato, o, a Marzabotto, nell'edificio contiguo dell'ex Magazzino Merci.

Il "piazzale" – con le eccezioni di Vergato e Porretta – ha raggiunto la Stazione in seguito, via via che ad essa si sono accostati, espandendosi anche molto recentemente verso il fondovalle, i centri abitati. La *ratio* della Linea è essenzialmente ferroviaria, di servizio ai nodi principali, e luoghi e toponimi delle Stazioni intermedie indicano spesso meri luoghi geografici non ancora interessati da sviluppo edilizio – come è evidente dai reperti fotografici dovuti al Fondo speciale Protche, conservato all'Archiginnasio di Bologna, a fondi analoghi, conservati alla Biblioteca Forteguerriana di Pistoia, e ad altri fondi pubblici e privati, risalenti al periodo 1859-1864. Un caso particolare di 'dissonanza', a proposito delle immagini di allora, riguarda la Rupe del Sasso, a cui la ferrovia appare tanto arditamente accostata da far presumere una successiva variante di tracciato. In realtà, è la Rupe stessa che crolla, nella notte del 23 giugno 1892, uccidendo trentuno persone tra quanti abitavano le sue stesse grotte, affacciate con parvenza di normali edifici a mezzacosta, sulla strada Porrettana. Il crollo precede solo di pochi minuti il transito del treno da Bologna, fermato dalla solerzia e dalla velocità di un cantoniere.

La Stazione di Porretta è un'eccezione per diversi motivi: per la dimensione e l'articolazione

degli impianti - due edifici per Rimesse, due Magazzini Merci - per la scelta tipologica originaria relativa al Fabbricato Viaggiatori - due bracci laterali a un piano, corrispondenti a un ordine di arcate a tutto sesto, che prosegue al piano terra di un transetto centrale a due piani, sovrastato da un timpano impreziosito dall'occhio di bue del lucernaio -, e, soprattutto, per la sua posizione scenografica in asse col nuovo ponte sul Reno che la collega al centro abitato, di fronte a quello che è oggi il nuovo centro della città, al di là del piazzale intitolato non casualmente a Jean-Louis Protche.

Una posizione che indurrà nel tempo un considerevole sviluppo dell'abitato sul versante destro del Reno, guadagnando alla Stazione, dapprima limitrofa all'abitato, una posizione di centralità rispetto al sistema urbano che su di essa converge.

Assieme a Vergato, la Stazione di Porretta nel 1883 è oggetto di un ampliamento, che comporta per il Fabbricato Viaggiatori la sopraelevazione dei bracci laterali, l'adozione del bugnato liscio per tutto il piano terreno e per profilature, cornici e archivolti delle finestre al piano superiore, in pietra chiara sull'intonaco rosso, e la realizzazione di una Pensilina vetrata in ferro in luogo della preesistente in legno.

Quando è raggiunta dalla Strada Porrettana prima (nel 1829; nel 1847, la strada raggiunge Pistoia) e poi dalla ferrovia, Porretta, o meglio Bagni della Porretta, è - da secoli, si può dire - una località termale affermata, rilanciata tra fine Settecento e Ottocento dalla realizzazione degli stabilimenti termali delle "acque alte" *Leone Bove*, lungo il Rio Maggiore: e tuttora la vocazione al *loisir* si legge anche nelle nuove funzioni degli spazi ferroviari. Al Fabbricato Viaggiatori, ovviamente dotato di un bar, si affianca all'interno di un ex Magazzino il *Cinema Lux "dei Ferrovieri"*, circolo che discretamente estende il suo *dehors* sul piazzale Protche; e, accanto alla marmorea targa che segna il passaggio di S.M. Vittorio Emanuele, si alternano le sensuali morbide ninfe acquatiche disegnate da Marcello Dudovich ai primi del '900.

Fino a tutti gli anni Venti, la transappennina Porrettana svolge un ruolo di primo piano nei collegamenti nazionali e internazionali. Un *Orient Express* transappennino - se si fa eccezione per le *toilette*, introdotte sperimentalmente a bordo treno, solo sui Direttissimi, nel 1908 - ciò che rende di vitale importanza la presenza e manutenzione del servizio Latrine al binario, e un minimo di decoro del relativo edificio.

La Porrettana provvede, da sola, al trasporto delle truppe e al servizio di collegamento con il centro delle retrovie, a Bologna, durante la Grande Guerra, quando vi transiteranno fino a 70 convogli al giorno, mentre la trazione elettrica, in versione trifase, si farà attendere ancora per un decennio. Ancora a vapore, nel 1921 da qui passerà il convoglio solenne del Milite Ignoto, e nell'ottobre dell'anno dopo, in *wagon lit* dotato ormai di *toilette*, Benito Mussolini 'marcerà' su Roma.

CAFFÈ RISTORATORE/1

La Stazione di Porretta ospita dal 1878 al 1934 anche il *buffet* di Fortunato Agati, ed è anche dai resoconti del contenuto dei diversi tipi di 'cestini da viaggio' - la cui invenzione resta contesa fra le Stazioni di Porretta e Cesena -, che è possibile farsi un'idea di ciò che questa ferrovia dev'essere stata per i suoi primi settant'anni di esercizio, quando vi sostano convogli dotati di *sleeping car*, e i passeggeri che vanno a Roma da Berlino o da Vienna sono confortati da primi piatti fumanti scodellati al binario in cestini speciali, e dall'ampia scelta di vini, soprattutto toscani, che arreda, come sorta di piccola enciclopedia enologica, la preziosa

boiserie che avviluppa il locale. A Porretta arrivano arance via treno dal Sud d'Italia, cioccolata svizzera, dolci viennesi, forchettine di carta ordinate appositamente a Milano.

Sui treni, clientela selezionata, riscaldamento dapprima affidato a radiatori 'mobili' di terracotta, poi al vapore, lumi ad olio fino ai primi del '900, quando si alterneranno con i becchi a gas, vagone ristorante, per il quale sempre il *buffet* di Porretta – allertato telegraficamente – è luogo di rifornimento obbligato, e a sua volta mobilita i contadini di diversi paesi attorno, che ad esso conferiscono la 'materia prima'. Una microeconomia della ristorazione di qualità, destinata a interrompersi bruscamente con l'apertura della Direttissima, e il declassamento dell'intera Linea nel 1934.

ARCHITETTURA PER LE STAZIONI D'ITALIA

Assieme al diritto di voto, nei limiti detti, e allo Statuto Albertino, il nuovo Regno porta anche un'inevitabile istanza di *normalizzazione* dell'architettura civile, affidata a pubblicazioni di carattere specialistico ed anche divulgativo.

L'avanzamento della dotazione ferroviaria ha già prodotto in diversi Stati della penisola l'elaborazione e diffusione di una specifica manualistica, debitamente illustrata, spesso dalle tavole di progetto d'interventi in corso, per il conferimento di caratteri 'stilistici' ad un'architettura che resta, salvo rare eccezioni, monopolio degli ingegneri. In questo, precedenti significativi per gli sviluppi futuri sono in particolare gli *indirizzi di progettazione* dovuti ai tecnici pontifici e toscani – spesso, in realtà, francesi, ma non sempre, come nel caso dei progetti per le Stazioni 'minori' di Antonio Cipolla, pubblicati già nel fatidico 1849 per conto della *Compagnie Romaine des Chemins de Fer*. Nell'epoca della lunga transizione dal neo-classico all'eclettismo, il disegno di architettura adottato rinuncia all'esplicito riferimento al "classico", presente invece in altri esempi coevi, per esempio lombardi, – che recuperano la composizione canonica aulica, timpano-trabeazione-capitello-colonna –, optando per un classicismo meno *radicale*, e, anche se non eversivo del canone, fondato maggiormente sull'*utilitas* dell'impiantistica romana di quanto non lo sia invece sui tratti ellenici che, contemporaneamente e per lungo tempo ancora, sono appannaggio degli edifici rappresentativi, tanto in Europa quanto negli Stati Uniti.

Fatta eccezione per le grandi Stazioni, il linguaggio ferroviario che si va configurando per la nazione dovrà, coerentemente, privilegiare l'utilità, senza rinunciare per questo ad uno spartano decoro, all'impiego, cioè, di quel minimo stilistico, estraneo all'utile, che ne connoti in termini percettivi la funzione in ogni luogo del Regno, conferendole *riconoscibilità*.

Si diffonde così – metabolizzando *anche* le esperienze preunitarie – quello che è stato definito "cinquecentismo utilitario" (l'espressione è di Mauro Cozzi), l'uso di tratti che evocano il Rinascimento, come precedente *nazionale* significativo, ma opportunamente "*de-toscanizzato*", quasi avesse subito, parafrasando Manzoni, un freddo risciacquo in Dora, da sobrietà e ritegno tipicamente piemontesi (il timido ma determinato burocrate Chevalley di Monterzuolo che raffredda l'espansività seduttiva di ogni eventuale Principe di Salina). Specie nelle piccole Stazioni, si deve evitare, secondo un testo del 1872, di "adottare delle decorazioni architettoniche ricche e grandiose... [le Stazioni] si devono costruire con semplicità, risparmiando in tal guisa delle spese per opere di decorazione che non avrebbero alcun motivo di esistere" (dal *Trattato* di Antonio Cantalupi, ingegnere capo del Genio Civile).

Il "Cinquecento" che ne residua è rinvenibile nell'uso di cornici, marcapiani e sottogronda (in

questo caso, con certo grado di libertà nella scelta dei materiali), e nell'adozione generalizzata, per i Fabbricati Viaggiatori di qualunque taglia, di un piano terra distinto da un ordine di arcate a tutto sesto, che ripropone sobriamente l'abbinamento canonico arco-muratura; eccezionalmente, il blocco delle Latrine può essere impreziosito da paraste sommessamente corinzie, e l'arco delle aperture – con l'approssimarsi della fine del secolo e il Liberty imperante – può essere anche ribassato. L'istanza di normalizzazione si rafforza dopo il 1885 - l'anno in cui il riordino del sistema pre-unitario avviato nel '65, e ripreso dai governi della sinistra dal 1877, promuove la concentrazione degli operatori privati in quattro grandi compagnie, con cui lo Stato stipula Convenzioni rinnovabili ogni vent'anni.

L'Emilia-Romagna e Bologna ricadono, secondo il nuovo assetto, nel macro-ambito di gestione della *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali – Esercizio della Rete Adriatica*, che, come del resto le altre compagnie, pubblica e diffonde nel 1890 un album-catalogo relativo ai *tipi di fabbricati per Stazione*, arricchito da numerose tavole, anche a colori. Le Stazioni sono, appunto, *tipizzate* per categoria (ne esistono cinque), ciò che comporta dimensioni ed altezza variabili per il Fabbricato Viaggiatori, presenza o meno di un piccolo edificio autonomo destinato al *caffè ristorante*, crescente complessità dell'articolazione interna, minore o maggiore cura dei caratteri stilistici dei corpi di fabbrica funzionali (Magazzino Merci, Rimesse, Cisterne, Cessi, Case Cantoniere), affidata a un abaco minuziosamente dettagliato del novero completo dei particolari decorativi, dai profili delle cornici al disegno degli elementi in ferro. Questo approccio – che sarà mantenuto anche dopo la nazionalizzazione giolittiana della rete principale, del 1905, rende tuttora riconoscibile l'edificio ferroviario all'interno dell'edificio contiguo (spesso, se non sempre, successivo), o nelle campagne, nella generalità delle Linee che interessano il territorio bolognese, specie là dove, come in pianura, l'impatto dell'ultima guerra ha trascurato gli edifici, concentrandosi sulle linee, metodicamente distrutte dall'erpice taglia-traversine delle armate tedesche in ritirata verso il cuore della Germania.

LA BOLOGNA-VERONA

Nel 1866, con la terza delle guerre d'indipendenza, il Regno d'Italia annette il territorio del Veneto: a Bologna, dove Jean-Louis Protche è tuttora attivo, è già in corso la discussione su un eventuale collegamento con Verona, e per questa via con Berlino (la Prussia era stata alleato decisivo nella guerra del '66), mentre si deve competere con Modena, candidata per il collegamento con Verona via Mantova. Dopo un lungo periodo in cui lo Stato italiano, che nel frattempo conquista Roma capitale, avvia il riscatto di quanto resta della *Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia*, sancito nel 1876, la scelta cadrà alla fine su Bologna, confermandone la rivendicata centralità, e scegliendo, nel 1879 il tracciato Tavernelle-San Giovanni in Persiceto-Crevalcore-San Felice sul Panaro-Poggio Rusco-Ostiglia-Nogara-Isola della Scala. Progettista, con la collaborazione dell'immane Protche, l'ingegner Ulisse Minarelli, che allo stesso tempo segue i lavori della Bologna-Budrio-Portomaggiore.

Come noto la ferrovia per Verona è (e resterà fino al luglio 2009) ad un solo binario – mentre la Bologna-Padova, anch'essa successiva al '66 per il tratto veneto, è raddoppiata già nel 1874 e la Bologna-Milano già dal '72 -, e sarà ultimata fino ad Isola della Scala nel 1914, per raggiungere Verona soltanto nel 1924. La prima tratta, Bologna-San Giovanni in Persiceto, è aperta il 6 aprile 1887.

La Stazione di San Giovanni, stando al "Resto del Carlino" dell'epoca, che dà conto delle solennità previste nell' "industriosa e gentile cittadina", "si compone di un fabbricato abbastanza elegante con pensilina in ferro, che dà sul primo binario, e fiancheggiato dal

rifornitore a torre e dal magazzino”: tuttora la Cisterna ottagonale (il “rifornitore a torre”) e il Magazzino, opportunamente restaurati, conservano l’originario rapporto con il Fabbricato Viaggiatori, che affaccia sui loro volumi con l’estremità del pianterreno destinata al bar, due sale passanti dal piazzale al primo binario – rapporto oggi in parte alterato dalla presenza di una serie di piccoli padiglioni a capanna, all’apparenza mutuati dal Lido della *Morte a Venezia* di Visconti, e risalenti forse a qualche sistemazione semi-recente, che surroga l’assenza della Pensilina metallica in corrispondenza della scala del sottopasso. Fra il secondo e il terzo binario, debitamente connessa al sottopasso, la Pensilina azzurra del SFM.

LA VENETA (E LE ALTRE)

Della fine degli anni '80 dell'Ottocento è anche la comparsa a Bologna e nel bolognese della Ferrovia Veneta, Bologna-Budrio-Portomaggiore (e, da Budrio, Massa Lombarda), e con essa delle ferrovie dette “economiche”, tali, secondo la legislazione degli anni 1878-79 (che prevede fra l’altro la possibilità di contributi statali), in ragione del loro interesse prevalentemente locale, ciò che può tradursi da un lato nella necessità di una minore velocità commerciale, dall’altro, e di conseguenza, in dotazioni ed opere d’arte senz’altro meno costose (scartamento ridotto e/o risparmio sull’impiego di materiali); infine, la loro stessa categoria implica la vocazione alla gestione privata (teoricamente, anch’essa da parte di soggetti locali), che tale resterà, mediante il regime della concessione, anche dopo la nazionalizzazione del 1905.

Il nome con cui la nuova ferrovia “economica” sarà ricordata è quello della *Società Veneta Costruzioni Pubbliche*, fondata a Padova nel 1872 da un gruppo d’imprenditori fra cui l’ingegner Vincenzo Stefano Breda, specializzata nell’esecuzione di opere e interventi per conto dello Stato.

La Bologna-Budrio rappresenta uno dei primi interventi di quella che, fra gli anni '80 dell'Ottocento e i '30 del Novecento, diventerà, per impulso soprattutto della Provincia di Bologna, una fitta rete di servizio locale, in gran parte dismessa fra gli anni '40 dalle distruzioni belliche e i '60 dalla motorizzazione diffusa.

La rete ‘minore’, che si estende soprattutto in pianura, affidandosi prima alla tramvia a vapore, poi a vere e proprie ferrovie, a scartamento ridotto e ordinario, permette di identificare alcuni sotto-sistemi territoriali di gravitazione e di scambio: la pianura occidentale, con le tramvie Bologna-Dozza-Pieve di Cento (1889) e Dozza-Malalbergo (1891), cui seguono le ferrovie a scartamento normale Cento-San Matteo della Decima-San Giovanni in Persiceto (1911), Modena-San Matteo della Decima-Cento (1916), entrambe in capo alla Società Veneta; la pianura nord-orientale, con la ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore e Bologna-Budrio-Massa Lombarda (1887); la zona Imolese, con la tramvia Bologna-Imola (1886), di nuovo gestita dalla Veneta, poi con le ferrovie Imola-Fontanelice (1916), Imola-Massa Lombarda (1934); e, a sud-ovest, la direttrice bazzanese, prima con le tramvie a scartamento normale Bologna-Casalecchio (1883) e Bologna-Casalecchio-Vignola (1886), poi, oltre alla ferrovia a scartamento normale Casalecchio-Vignola (1938), con le ferrovie a scartamento ridotto Bazzano-Castelfranco (1912) e Bazzano-Spilamberto (1914).

Si tratta di una rete capillare e complessa, ed in esercizio per un periodo relativamente breve, che richiederebbe uno specifico lavoro di ricostruzione storica qui fuori luogo.

Fra le ragioni che attorno il 1880 determinano il Consiglio provinciale a promuovere la costruzione della Bologna-Budrio, le conseguenze, sulle masse bracciantili della pianura

orientale, della crisi agraria europea di fine anni '70, che si traduce in una disoccupazione diffusa, e nella pressante e – dal punto di vista delle 'autorità' – minacciosa richiesta dell'approvazione di nuovi lavori pubblici, che almeno temporaneamente contengano la situazione.

La progettazione della Bologna-Budrio è affidata allo stesso progettista della Bologna-Verona, ma in questo caso con la raccomandazione di praticare ogni possibile risparmio, riducendo al minimo indispensabile anche la dotazione di edifici. Approvata una prima versione del progetto, la *Società Veneta* subentra, nel 1883, all'aggiudicataria *Società Anonima dei Tramways e Ferrovie Economiche*, società belga già concessionaria del servizio tramviario a Bologna, e, nel 1884, con il consenso dei Comuni interessati, propone alcune varianti di tracciato, fra cui particolarmente significative sono la sistematica rettificazione della linea, che in questo modo si discosta dall'originaria aderenza alla viabilità esistente, e la decisione di costruire, a Bologna, una stazione autonoma tra le porte San Donato e San Vitale, prevedendo comunque un binario di raccordo con Bologna Centrale. Approvate tali varianti in sede ministeriale nel 1884, i lavori hanno inizio finalmente nell'85, e la ferrovia entra in esercizio nel corso del 1887.

Sul piano architettonico, benchè la distinzione tra l'edificato della 'concessa' e la coeva architettura *nazionale* per le Stazioni non sia così forte come è stato notato, è indubbio che gli edifici afferenti la Bologna-Budrio-Portomaggiore conservino a tutt'oggi una loro specifica riconoscibilità – a partire dalla Stazione bolognese che affaccia su via Zanolini, e, sul lato binari – almeno fino agli ultimi interventi edilizi intensivi, sui quali si preferisce sospendere qualunque giudizio –, apre su un vasto spazio ferroviario, in origine e per molti decenni costellato dai volumi dei diversi edifici di servizio. La coppia delle Rimesse – Locomotive e Carrozze – chiude questo ex "*Piazzale di Tipo A*" a nord-est, tra il fascio dei binari e la prima espansione *extra moenia* del borgo di Sant'Egidio – le mura di Bologna saranno demolite solo a partire dal 1902-; seguono, a est, Il Magazzino Carbone e la Cisterna ottagonale, tratto distintivo della progettazione del Minarelli, e già incontrata, debitamente restaurata, alla Stazione di San Giovanni.

Integri ancora negli anni '80 del Novecento, questi ultimi edifici sono oggi ridotti a poco più di ruderi, in parte crollati e invasi dalla vegetazione. L'ambito ferroviario è chiuso verso sud, ad ovest, sul lato Zanolini, dal Magazzino Merci con ampio Piano Caricatore, ad est, da una Casa Cantoniera, presso il cavalcavia. Uno spazio che, con l'uso ridotto della ferrovia nell'ultimo dopoguerra, si è già in gran parte ri-naturalizzato, quasi candidandosi a svolgere un ruolo molto diverso da quello che ad esso sarà assegnato dall' *horror vacui* del Piano Regolatore della città adottato nel 1985. L'interramento della coppia di binari, accessibili ora solo tramite collegamenti verticali (scale e ascensore), operato nell'ambito del SFM, avrebbe potuto favorire in modo virtuoso questo ruolo alternativo, ma così non è stato.

Sviluppando, nei limiti consentiti dalla "economicità", le pretese consone ad una Stazione centrale, il Fabbricato Viaggiatori è distinto da un corpo centrale a due piani che si protende leggermente su via Zanolini sotto una breve pensilina con mantovana - a sua volta sovrastata da un abbaino centrale, impreziosito da una cimasa e da un ampio occhio di buca -, e da due ali a un piano, una delle quali ospita il caffè ristorante (con rivendita tabacchi, giornali, ed altro); archi a tutto sesto per le porte-finestre al piano terra, ribassati per le finestre al piano superiore; occhi di buca ovali in corrispondenza del sottotetto. Elementi decorativi ridotti che si ripetono, indipendentemente dal rango dei fabbricati, lungo l'intera linea – con alcune eccezioni che estendono l'uso dell' "arco scemo" anche alle aperture del piano terreno.

La facciata verso i binari della Stazione centrale è oggi visibile solo di scorcio: qualunque 'pretesa' abbia mai avuto, è schiacciata in modo soverchiante dal pesante disegno dei nuovi

corpi di fabbrica multipiano: un destino che nessuna delle altre Stazioni della Linea ha conosciuto, valorizzate, al contrario, come manufatti edilizi "d'epoca", nel contesto degli insediamenti che spesso le hanno raggiunte in tempi recenti.

Una parentesi meritano le poche fermate realizzate, soprattutto in Comune di Bologna, in occasione della prima ipotesi provinciale di rilancio della linea in funzione di quella che allora (attorno al 1980) viene battezzata *Suburbana*, e che avrebbe dovuto consistere nella nuova messa in funzione da un lato della Bologna-Budrio-Portomaggiore, dall'altro, della Bologna-Casalecchio-Vignola. Si tratta della composizione, a volte minima, dei due elementi essenziali costituiti da una serie di panchine e da una Pensilina curvilinea aggettante, in metallo e vetro (o polycarbonato), in origine semitrasparente, oggi decisamente sporco; colore scelto, il giallo, sepolto nel corso degli anni dal torrenziale cromatismo dei graffitisti. Un'istanza di riconoscibilità timida: lodevole, ma sostanzialmente fallita.

CAFFÈ RISTORATORE/2

A San Giorgio di Piano, sulla Bologna-Padova (Fabbricato Viaggiatori a due piani con Pensilina in ferro antistante il primo binario), la Pensilina si allarga su uno dei lati, coprendo l'intera profondità dell'edificio, dal binario al piazzale, a protezione della scala che scende al sottopassaggio, e assieme ospita- tra le fronde di essenze fra cui svetta l'immane rigogliosa magnolia-, i tavolini di un *caffè ristorante* in versione aggiornata, che ha, nell'evidente successo dell'iniziativa, funzioni di paradigma per situazioni analoghe che di esso siano sprovviste.

La presenza del bar - con rivendita di biglietti, tabacchi, giornali, televisione, e molto altro, compresi, a San Giorgio, i pronostici sul gioco del Lotto - è quanto oggi mantiene vive le Stazioni c.d. *impresenziate* di cui Paolo Rumiz profetizza la prossima definitiva chiusura: un bar che trascende la propria funzionalità ferroviaria, per richiamare avventori dai paesi vicini, che sotto la magnolia (e la Pensilina) si dedicano ai loro interminabili giochi di carte. Segni del presente, lo schermo sospeso dove brillano arancio su nero le partenze, e, in genere al secondo binario, la nuova Pensilina azzurra del SFM.

LE STAZIONI 'SERIALI' DELLA DIRETTISSIMA

Il 'tipo' di Stazione incontrato a San Giorgio di Piano si ritrova -a dispetto dei 'tempi nuovi' e dell'arditezza dell'opera - lungo la Direttissima Bologna-Firenze, oggetto dell'attenzione di una Commissione di studio parlamentare dal 1902, approvata nel 1908, frenata prima dalla guerra di Libia del 1911, poi fermata del tutto nel 1915 dalla Grande Guerra. All'epoca, la Direttissima si attestava a Pianoro, e le Stazioni realizzate, Pianoro, appunto, e San Ruffillo (Stazione che nei primi mesi del '45 sarà teatro di una delle peggiori pagine dei 'venti mesi di occupazione nazista' del bolognese, in seguito completamente ricostruita), recuperano in pieno il modello descritto.

Pianoro, base logistica per l'avvio della galleria di Monte Adone, è fin dall'inizio dotata anche di una Pensilina in ferro al secondo binario, cui oggi si accosta, fra il terzo e il quarto binario, il metallo azzurro del Servizio Metropolitano. Il caffè ristorante è in questo caso, a differenza di quanto visto a San Giorgio, oltre la Pensilina che dà accesso al sottopassaggio, dal sobrio e igienico rivestimento in piastrelle bianche di sapore un po' parigino: il bar si trova

nell'adiacente Magazzino Merci, accessibile anche dal Piano Caricatore retrostante, e opportunamente ristrutturato secondo un modello che esalta, quale carattere 'alpino', il legno delle capriate di copertura.

1934: L'ANOMALIA DEL PADIGLIONE ESPOSITIVO PER L'INAUGURAZIONE DELLA "GRANDE OPERA FASCISTA"

Caduto l'ultimo diaframma della Grande Galleria nel 1929, la Direttissima è inaugurata nel 1934, alla presenza del Duce stesso sul binario, all'imbocco della Galleria.

Se si esclude il greve eclettismo che incornicia l'imbocco sud della Galleria stessa, godibile però solo da chi si trovi sulla locomotiva o all'interno della cabina, e quindi dai macchinisti, l'architettura della Direttissima resta fedele alle proprie origini 'cinquecentiste', senza nulla concedere né alla nuova architettura né al monumentalismo di regime.

Risulta quindi ancora più sorprendente l'architettura del padiglione realizzato a tempo di record (40 giorni) da tecnici e maestranze del Comune di Bologna per ospitare l'esposizione che accompagna l'inaugurazione della nuova linea, posto all'interno del Parco della Montagnola, per l'occasione oggetto d'interventi diffusi di "restauro totalitario" (così in *Luce e colore della Montagnola rinnovata*, in "Bologna. Rivista del Comune", Aprile 1934). Ciò che viene realizzato è infatti un "moderno ampio padiglione" (ivi), non tanto "esempio mirabile di fattività fascista", quanto rigorosamente e senza sbavature *razionalista*.

L'impianto corrisponde ad un settore di corona circolare, in armonia con il disegno a sua volta circolare del Parco, sul quale insiste un edificio a due piani, servito, alle estremità del fronte prospiciente l'interno, dai due semicilindri, completamente vetrati, dei blocchi scala; sul lato esterno, la copertura praticabile si protende in forma di pensilina, al centro della quale è posto il vano d'ingresso, segnato da un'ulteriore pensilina che pare 'appesa' al livello del primo piano. L'arretramento dell'ingresso, assieme allo sfalsamento delle pensiline, lascia aperto un vano in cui cresce un robusto ippocastano – che, assieme al bianco della muratura, "*le couleur-type*" e al disegno delle aperture, evoca tanto il Le Corbusier de *L'Esprit Nouveau* quanto quello della *Ville Savoye* a Poissy.

Per contro, il prospetto interno può essere accostato a quelle che la critica ha – a torto o a ragione – identificato come le prime radici del "movimento moderno", la *Glasarchitektur* di Gropius e Meyer del padiglione del Werbund a Colonia, del 1914 – in tutte le declinazioni successive -, e forse anche ai lavori coevi di Angiolo Mazzoni, architetto ferroviario e molto altro, come l'Ufficio Postale a Sabaudia, dove si rende evidente l'adesione *in pectore* del progettista al *Manifesto futurista dell'Architettura Aerea*, lanciato da Filippo Tommaso Marinetti proprio nel '34.

Il fatto, insolito, e tanto più nel contesto dal sapore ancora ottocentesco del "restauro totalitario", da un lato testimonia l'aggiornamento della cultura architettonica locale e in particolare della progettazione pubblica, dall'altro, rende anche quest'ultima partecipe di quel linguaggio che, sotto le mentite spoglie del cosiddetto "stile Novecento perfetto", cui senza esitazione l'anonimo cronista municipale attribuisce anche la nuova struttura, va diffondendosi sommessamente in città, prevalentemente grazie ad interventi privati.

LA DIRETTISSIMA A SAN BENEDETTO

Il modello-Pianoro si ripete senza variazioni di sostanza per le altre Stazioni della Direttissima, più o meno costrette a distanziarsi anche notevolmente dall'abitato di cui portano il nome, in funzione dei connotati orografici dei luoghi, ciò che scoraggia la presenza del consueto caffè ristoratore – fino alla Stazione di San Benedetto Val di Sambro.

Lontana dai centri abitati di crinale di cui è al servizio, recante essa stessa il nome di un Comune che si caratterizza per la mancanza di un 'centro' (a differenza per esempio del vicino Castiglion dei Pepoli), San Benedetto rappresenta il più ampio avamposto della ferrovia 'fuori terra' prima dell'imbocco della Grande Galleria dell'Appennino – e rappresenta anche, o meglio rammenta, di questa Galleria la più recente e tragica storia:

Niente Direttissima, e tutti e due sappiamo perché – scrivono Rumiz-Paolini -. *E' agosto, il mese delle stragi ferroviarie... sempre su quella linea maledetta* (L'Italia in seconda classe, 2009)

San Benedetto, nella sua imprevista estensione, pare, in mezzo al nulla, è allora la Bologna-Firenze che *resiste*, che non si è lasciata intimidire, la Stazione Medaglia d'oro. E come le due gigantesche cisterne in cemento armato paiono voler assicurare in lontananza chi si avventuri oltre l'imbocco nero della Galleria, i luoghi della Stazione, il piazzale e gli spazi prospicienti, sono costellati dai segni della memoria che dovrebbe alimentare questo *coraggio*. Lapidi, per la bomba sul Rapido 904 Napoli-Milano, del Natale 1984 (non era agosto), al di sotto di un albero che cresce, discosto e isolato, su una terrazza al di là del piazzale. Lapide che conferisce, solenne su marmo grigio, la Medaglia d'oro al Compartimento ferroviario di Bologna, "per lo slancio, l'altruismo, e la professionalità dimostrata nell'opera di soccorso ai viaggiatori" in occasione della strage del 904, sotto la pensilina metallica, di fronte al caffè ristoratore – ma è, in realtà, una Medaglia d'oro conferita a *questa* Stazione.

Accanto all'entrata in Stazione, il groviglio di mani infantili in cerca di salvezza, attanagliate dal metallo di un brandello tagliente di vagone, mani nere, metallo nero: il monumento alle vittime dell'*Italicus*, dello scultore-ferroviere Walter Veronesi; era agosto, era il '74. Tra le due note scure della memoria, il non detto che rimanda a Bologna Centrale del 2 agosto 1980.

L'ECCEZIONE DELLA BOLOGNA-VIGNOLA

Al di là dei primati della Grande Galleria, e, incidentalmente, la contemporaneità con l'avvio dell'elettrificazione a corrente continua, ciò che rappresenta la vera rivoluzione dell'architettura ferroviaria nel bolognese *non* è la Direttissima, bensì la ferrovia *locale* Casalecchio-Vignola, interamente seguita, dall'ideazione alla realizzazione, dall'Ufficio Tecnico della Provincia di Bologna.

La concessione della costruzione viene accordata con Regio decreto n. 896 del 26 marzo 1930, il progetto è approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel luglio 1931, a esclusione delle "opere speciali" (ponti e viadotti) e delle Stazioni. Mentre i lavori procedono, di pari passo alla progettazione esecutiva delle "opere speciali" (ponti sul Lavino, Samoggia, Panaro), è proprio la progettazione delle Stazioni, o meglio, come di consueto, dei 'tipi' di Stazione, a richiedere che i tempi per la presentazione dei relativi progetti siano prorogati, accettando anche la condizione di abbreviare i tempi di ultimazione e di apertura al servizio. Stazioni e Fermate, dunque, sono progettate e realizzate fra il 1936 e il 1938, anno in cui la ferrovia, dopo il collaudo del 2 giugno, entra in servizio. E si collocano, linguisticamente, al passo con i

tempi, che in campo architettonico hanno registrato non poche innovazioni

E' noto che, a differenza del nazionalsocialismo, il fascismo non condanna l'architettura razionalista –ciò che si deve probabilmente ad una personale sensibilità dello stesso Mussolini, già in buoni rapporti con le 'avanguardie', e soprattutto con i Futuristi. Il vento razionalista apre violentemente, tra gli anni Venti e i Trenta, anche gli Uffici tecnici degli ingegneri delle Ferrovie: ingegneri che ormai, proprio con la riorganizzazione delle FS seguita alla costituzione, nel 1924, del Ministero delle Comunicazioni, in capo a Costanzo Ciano, non hanno più il monopolio della progettazione, e sono affiancati da uno specifico *Ufficio Architettura* centralizzato. Sono i progetti degli architetti-ingegneri (ferroviari, ma anche postali, telegrafici, ecc.) come Angiolo Mazzoni e Roberto Narducci, e, soprattutto, è la risonanza dei concorsi per le nuove grandi Stazioni come Venezia Santa Lucia (1933-34) o Firenze Santa Maria Novella (1933-35), a legittimare il nuovo linguaggio, non come *uno* dei linguaggi possibili – ma come *il* linguaggio dell'architettura moderna del regime. Se si pensa che nel 1931 è inaugurata l'attuale Stazione di Milano Centrale, realizzata sul progetto del 1912 di Ulisse Stacchini, nel suo *mix* di Liberty "assiro-babilonese" (Rossana Bossaglia) e di ottocentesca architettura degli ingegneri, si comprende quanto dirompente sia il nuovo disegno *razionale* delle Stazioni.

Giova chiarire che si tratta di razionalismo *italiano*, raggruppando provvisoriamente uno spettro relativamente ampio di correnti, schieramenti e antagonismi, riservandosi solo in seguito a un esame più dettagliato di elementi linguistici, decorativi, materici, una collocazione più precisa degli edifici prospicienti oggi la Bologna-Vignola. Infatti, anche soltanto il confronto con interventi coevi d'iniziativa pubblica, ma con diversa destinazione (per esempio, proprio il padiglione espositivo del 1934 di cui abbiamo parlato), nel risaltare delle *differenze*, permette di riconoscere negli edifici della Bologna-Vignola la ricerca, condotta in assoluta e più che autarchica *economia*, di tratti sommessi di 'nobilitazione', e di una connotazione specifica, in funzione dell'omogeneità e dunque della riconoscibilità inequivoca degli edifici stessi.

L'evocazione di materiali *nobili*, locali, italiani e persino *romani*, è affidata ai basamenti grigi di simil-arenaria ed alle ampie cornici strombate di cemento trattato a travertino. Anche le lettere delle scritte che sovrastano le Pensiline – dai caratteri immediatamente riconducibili al periodo – sono in realtà, come si apprende dall'ordine per la loro realizzazione, che include anche la scritta "credere obbedire combattere", realizzate in "legno pietrificato".

La 'nobilitazione' pare motivare anche l'articolazione dei prospetti che, nella ricerca reiterata di elementi di *orizzontalità*, gioca sull'alternanza cromatica dei materiali: il piano terreno intonacato simil-travertino, che rimanda alla cornice della copertura piatta, il primo piano in muratura a vista, separato dalla cornice da una piccola soletta aggettante; gli infissi (come le recinzioni) in metallo verniciato color verde scuro. Altri elementi distintivi, l'impiego del vetrocemento rigato per portefinestre, i finestrone a doppio ordine presenti nelle stazioni di Crespellano e Savignano sul Panaro, e, soprattutto, nella sottostazione elettrica originariamente posta nei pressi del deposito di Casalecchio e oggi demolita – uno dei 'pezzi' più interessanti di tutto il 'sistema'. In alternativa, per Stazioni più piccole, come Riale, l'alternanza cromatica è affidata all'ampio sfondo chiaro della finestra centrale al primo piano, in corrispondenza dell'essenziale pensilina, che poggia a lato binario su due pilotis bianchi. Un modello che si sviluppa, nella Stazione-capolinea di Vignola, in un vero e proprio avancorpo centrale a tre luci, che stacca nel suo color travertino sul retrostante muro di mattoni, poggiando su una Pensilina sviluppata su tre lati dell'edificio, su pilotis verniciati, come le parti metalliche, di color verde scuro. Sotto la Pensilina, tre porte verde scuro sovrastate da altrettante scritte d'epoca, apparentemente in semplice legno (non "pietrificato"), smaltato di rosso. Nessuna Pensilina protegge il secondo binario – pure in uso; non esiste alcun caffè

ristoratore – per una piacevole sorpresa in questo senso, bisogna scendere alla Stazione di Bazzano.

Lungo la linea, gli interventi recenti ascrivibili al SFM sono differenti da tutti gli altri incontrati: setti bianchi con ampie campiture in vetrocemento; Pensiline orizzontali su pilotis bianchi; segnali con scritte bianco su marrone scuro. Una differenza rispetto alle nuove stazioni, in muratura bianca e metallo azzurro, che si constata alla Stazione Casalecchio-Garibaldi – sul percorso tanto della linea per Vignola quanto di quella per Porretta -, ma che la discrezione degli interventi sulla prima delle due linee tende a stemperare. Casalecchio-Garibaldi è inaugurata nel 2003, e la linea, interamente rinnovata nel corso degli anni '90, apre all'attuale servizio passeggeri; quando, nel 1996, il servizio si è interrotto per consentire i lavori, esso è ormai da tre decenni limitato alle merci: con la parentesi brutale della guerra, le cui distruzioni, incidono soprattutto e pesantemente su opere d'arte e materiale rotabile, il servizio passeggeri vi si è svolto dal 1938 al '44 – sulle caratteristiche Littorine Piaggio, rivestite in profilato di alluminio -, e dalla ricostruzione fino al 1967.

Sarebbe senz'altro sproporzionato e improprio parlare di *monumentalismo* -, tuttavia, se "la "classicità" è affidata all'uso di determinati materiali" (Giorgio Ciucci), l'evocazione dei materiali di cui si è detto, assieme all'adozione generalizzata della simmetria, bastano evidentemente ai progettisti a conferire quel tanto di "classicità" ritenuto necessario per un edificio pubblico. Come in molte altre realizzazioni del periodo – ampiamente presenti nella stessa Bologna – al materiale *nobile* è sufficiente che alluda il *succedaneo* – come del resto architetti e decoratori da secoli sanno bene...

L'ALTA VELOCITÀ ACCANTO AL SFM: SAMOGGIA E DINTORNI

I luoghi in cui si può percepire nella sua completezza l'intera 'stratificazione' di fasi temporali e tecnologiche depositata sul territorio dalle ferrovie bolognesi sono concentrati nella porzione della tratta della Bologna-Milano, dove si incontrano le Stazioni locali di Lavino di Mezzo, Samoggia, Anzola nell'Emilia.

Qui la ferrovia è divenuta qualcosa di diverso da quanto sinora abbiamo conosciuto: un ampio canale separato, quasi un'enorme tubazione a sezione schiacciata, indecifrabile nella sua finalità – e del tutto paragonabile all'analogha 'tubazione' che veicola, dialogando direttamente con le precedenti più decifrabili tecnologie, i tratti visibili della variante di valico lungo la valle del Setta. 'Protetto' il contesto da alte e continue barriere antirumore, in entrambi i casi il collegamento più o meno 'veloce' prescinde da esso, che tende a diventare invisibile al viaggiatore. A livello binario, entrare 'in Stazione' significa attingere il contenuto tecnologico della tubazione: un fascio di binari ed annessi metallici che si estende impensatamente in larghezza – a dispetto della permanenza di marciapiedi disagiati spesso di minima dimensione. A Lavino, il piano dei binari sovrasta di due metri buoni il vecchio piano di campagna; relitti al di là di uno stretto baratro che si perde nel buio, i vecchi e meno vecchi edifici ferroviari, da cui salgono obsoleti avvisi di vario tipo, "Sala d'Attesa", "Sala relè", sulla porta di ambienti che paiono abbandonati, macchinari e il resto, nell'imminenza di qualche tornado padano.

A Samoggia, l'assenza dello sfalsamento dei piani favorisce un accesso al binario più *friendly*: e così la presenza della Stazione ottocentesca, un fabbricato a pianta quadrata, come vuole il rango minimo della località servita, ma dove i tratti del buon vecchio cinquecentismo utilitario

sono ben riconoscibili e, in certa misura, elementi rassicuranti in un ambiente *ostile*, dove pare di poter entrare solo disponendo di un qualche speciale permesso e, quel che è peggio, dal quale pare di non poter uscire. Si accede al binario – sul solito minimo marciapiede – sotto le fronde dell'immane, antica rigogliosa magnolia. Quello che resta del piazzale della Stazione – essenzialmente uno slargo, oggi ancora recante le tracce del Grande Cantiere, che però si colloca al termine di un decoroso e alberato Viale della Stazione – è ciò che si apre alla necessaria qualificazione del luogo, in termini formali e funzionali. A Samoggia più di quanto non accada in corrispondenza della Stazione, di rango superiore, di Anzola, rialzata rispetto al piano di campagna ed accessibile, da entrambi i lati del fascio ferroviario, rigorosamente a piedi o in bicicletta, penetrando in un tunnel oscuro e mal segnalato – a nord, in particolare, dove esiste nella campagna un minimo di parcheggio per le auto, solo dopo aver avuto ragione del groviglio di svincoli che la nuova infrastruttura ha portato. Raggiunto il binario, si riconosce l'azzurro delle pensiline del SFM, in adiacenza alle quali passa la FrecciaRossa.

L'ESTETICA DELLE NUOVE STAZIONI

E' difficile dire se le nuove Stazioni e Fermate del SFM, realizzate negli ultimi anni o tuttora in corso di ultimazione, siano collocabili come le precedenti secondo una qualche classificazione *tipologica*, è difficile anzi desumere dalle realizzazioni qualcosa di approssimabile ad un *tipo-Stazione*. Affidate alla forte riconoscibilità della felice coppia cromatica bianco-azzurro, che corrisponde ai tipi di materiale utilizzato – muratura per i setti verticali e metallo per le parti strutturali e le coperture – esse sono piuttosto *nodi* più o meno complessi di collegamenti, fra il binario e la Pensilina, ovvero fra la ferrovia propriamente detta, ed un contesto variabile, in funzione dell'ubicazione come della presenza e del tipo delle preesistenze. Il 'disegno' della Stazione può risultare allora dalla successione delle rampe, dalla composizione di queste con il blocco scale o con la colonna esile dell'ascensore (Bargellino, Osteria Nuova, Rastignano), così come con il complesso 'scala-ascensore-pensilina' (Mazzini), o semplicemente scala-ascensore (Borgo Panigale).

In tutti i casi si tratta della composizione essenziale e adattiva di elementi seriali, che esibiscono la propria matrice tecnologica e funzionale - e a volte lo fanno con certa sovradimensionata potenza, esagerando il peso della macchina strutturale, col rischio di appesantire una combinazione cui pare poter attribuire ascensionali intenzioni linguistiche di leggerezza.

Diversa è infatti la percezione della copertura in lamiera azzurra dei collegamenti in funzione del loro maggiore o minore 'respiro', affidato alla lunghezza delle tratte (rampe, collegamenti orizzontali) ed alla maggiore o minore o nulla presenza del contraltare della muratura bianca, pausa d'indolenza mediterranea nel frenetico affastellarsi del reticolo delle strutture blu. E' nella dimensione di tale 'respiro', inoltre, che la copertura si riconosce nei suoi ascendenti più o meno intenzionalmente ferroviari: astenendosi dalla sgraziata ricerca d'improbabili angolature, la copertura evoca direttamente e semplicemente il *vagone* – rievocando nel suo brillante colore *greco* precedenti *nobili* di matrice invece mitteleuropea – la Villa Bay a Borgo Ticino di Aldo Rossi, e ancor prima la Casa Homer e la Casa Steiner di Loos a Vienna -, ma senza concessioni manieristiche al 'grigiore degli scali ferroviari' a quei precedenti variamente attribuito. Una scelta cromatica coraggiosa, soprattutto dato il contesto, in cui una normalizzazione assolutamente arbitraria ha privato l'architettura d'ogni e qualsiasi periodo di uno dei suoi elementi espressivi (il colore), appiattendolo nella gamma breve che va dai gialli ai rossi presuntamente *bolognesi*.

Il richiamo all'azzurro pieno e agli oggetti delle profondità marine, presente in alcuni dei nuovi sottopassi, dove squali, balene, e perfino il Titanic, attendono il viaggiatore, è l'ennesima conferma di questo tratto mediterraneo.

CAFFÈ RISTORATORE /3

Le differenze dell'ubicazione e del contesto implicano, per le nuove Stazioni, un diverso e più o meno felice rapporto con gli insediamenti serviti, specie se si considera che questi nuovi 'nodi' sono non solo *impresenziati* da parte del personale ferroviario, ma privi del 'riparo' costituito, anche in termini di sicurezza, dal luogo-caffè ristorante - o da qualsiasi altro esercizio.

Il *concetto* (più che il *tipo*) di Stazione adottato, che evoca rapidità e funzionalità di un servizio di collegamenti *metropolitano*, ne esclude però la funzione di contenitore: ogni completamento *funzionale* è allora affidato al contesto, e all'esistenza o meno di luoghi di servizio minimo (o quote di centralità) nelle immediate adiacenze. Si determina così una situazione di tendenziale squilibrio, fra le Stazioni più *stratificate*, dove la presenza di fabbricati storici compensa o può compensare - in parte, e non in tutti i casi - tale carenza, e quelle invece di nuovo impianto che non affaccino direttamente su contesti già di per sé compiutamente *urbani* (Rastignano, Mazzini), ma all'opposto su lembi di urbanizzato monofunzionali (Osteria Nuova, Bargellino, Casalecchio-Garibaldi), a loro volta privi di quel minimo di servizi. Occorre allora, forse, tornare sulla progettazione urbanistica di questi 'buchi neri', dove il rapporto Stazione-insediamento è affidato all'ampiezza/desolazione di un parcheggio, con una riflessione funzionale, di scala anche minima, che coinvolga direttamente i Comuni interessati. Perché persino la Stazione anonima dove sosta *una notte d'inverno* il Viaggiatore di Italo Calvino, nel suo essere *senza qualità*, dispone pur sempre di un caffè-ristoratore...