

**URBANISTICA.** Un insieme di imponenti progetti sta modificando il volto della città

# Berlino anno zero

## Il sogno tedesco di un'altra capitale

Era il centro di Berlino, piazza frenetica, snodo di traffico. Poi, nell'età del Muro divenne una terra di nessuno, margine tra due città divise, piattaforma desolata. Oggi, Potsdamer Platz è ridiventata centro, ombelico frenetico di cantieri ma, soprattutto area privilegiata dove grandi società (Sony, Daimler-Benz, Abb) hanno affidato a grandi architetti la ricostruzione di questa storica cerniera urbana e buona parte del futuro della città.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

**PAOLO SOLDINI**

■ BERLINO. Il Mostro cresce. La Città se ne accorge da mille segni che non capisce: strade che scompaiono o cambiano tracciato, foreste di gru che spuntano da un giorno all'altro, riflettori che bucano pezzi di notte, improvvisi mutamenti di prospettive.

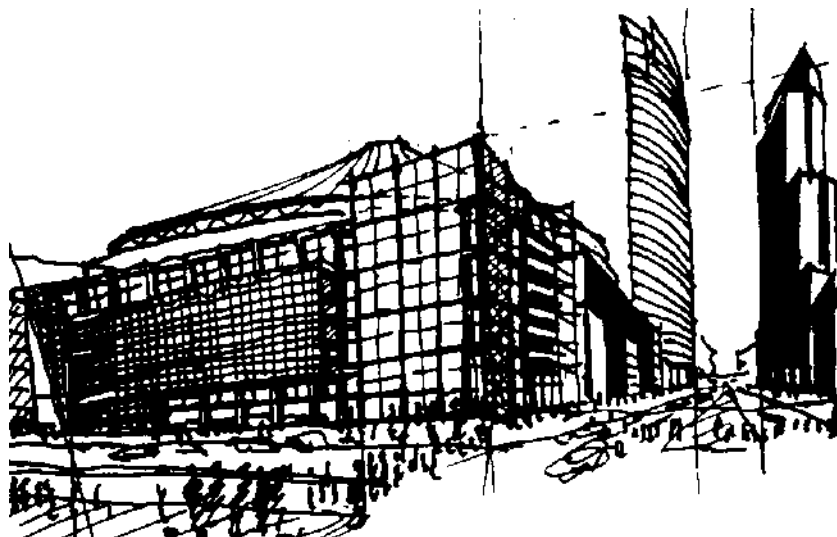
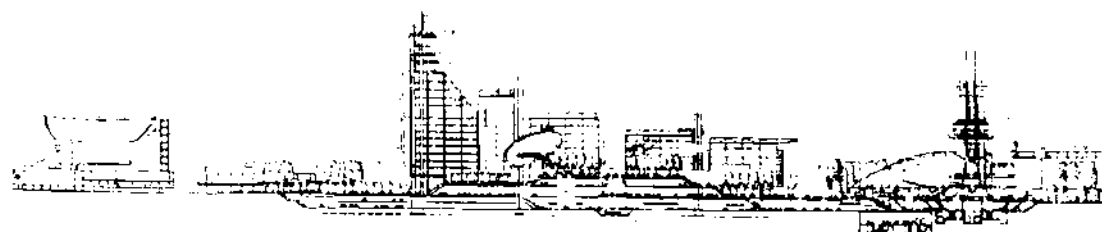
Il Mostro cresce come in un bozzolo. Il più grande cantiere d'Europa è un'isola al centro di Berlino: con quello che c'è intorno vuole avere poco a che fare. Sfora la Filarmónica dove si continuano a tenere concerti, preme sulla Biblioteca nazionale, dove migliaia di studenti, ogni giorno, se lo sentono addosso senza alzare gli occhi a guardarlo dalla finestra. Al largo o ritira i propri diritti di occupazione e fa presidiare i confini da uomini con l'elmetto giallo e l'aria di chi sa bene quello che sta facendo. Fra tre o quattro anni la creatura che sta maturando nel bozzolo sarà pronta, e allora Potsdamer Platz si ricongiungerà con Berlino. Fino ad allora nessuna frequentazione è permessa, nessuna familiarità è tollerata.

Potsdamer Platz è un atomo di mondo dal destino assai mutevole. Dall'inizio del secolo fino alla seconda guerra mondiale è stata il centro vero di Berlino: non il centro geografico, né quello storico, ma il luogo delle iperbolie che segnano la concentrazione massima dell'amor sui di una metropoli. Sulla Potsdamer Platz più automobili che in qualsiasi altra piazza d'Europa, c'erano più tram che nel resto della Germania, c'era il «più grande caffè del mondo», il Kempinski-Haus Potsdam (poi Haus Vaterland) costruito da Franz Schwechten. E il traffico era tanto intenso che nel

### Piano & Co. tutti attorno a una piazza

La torre degli uffici della Sony alta 103 metri sarà la bandiera della nuova Potsdamer Platz nella sistemazione che per essa hanno studiato una ventina tra i più quotati architetti del mondo, sulla base di un piano generale pensato dall'italiano Renzo Piano. Il complesso della Sony, oltre alla torre, comprenderà un Forum di quattrometri quadrati coperti da una enorme cupola trasparente e sul quale si affacciano 8 megasale cinematografiche (di cui una per proiezioni tridimensionali), una mediateca e l'archivio della Deutsche Kinemathek. Intanto, negli edifici convergenti verso il Forum, troveranno posto uffici e appartamenti. Incastonata in una struttura di vetro ci sarà anche la «sala imperiale» dell'hotel Esplanade che, con una operazione di ingegneria di avanguardia, nel marzo scorso è stata spostata di 75 metri dalla sua collocazione originaria.

Il complesso della Debris (l'immobiliare della Daimler-Benz) sta sorgendo a ridosso della Staatsbibliothek e comprenderà due teatri per un totale di 2500 posti, un cinema a 3D, un casinò, un albergo, uffici e 440 appartamenti. Poco distante, in direzione del canale, sorgerà il complesso della Abb, quasi tutto destinato a uffici. Alla realizzazione dei progetti hanno collaborato, tra gli altri, gli studi di Renzo Piano, Gunter Jahn (supervisore del complesso Sony), Arata Isozaki, Hans Kollhoff, Ulrike Lauber e Wolfram Wöhr, José Rafael Moneo, Richard Rogers.



Progetti per il riassetto della Potsdamer Platz a Berlino: accanto, un disegno di Helmut Jahn dell'«Urban Entertainment Center». Sopra, un prospetto dei palazzi sulla piazza del Richard Rogers partnership e, sopra, l'edificio dell'«Info Box» Klaus Frahm - da «Abitare», giugno 96, ed. Segesta

della Daimler) ci saranno i cinema e i teatri più grandi, gli uffici più moderni, i servizi più efficienti, le abitazioni private più belle e funzionali...

E questo paradiso verrà su (sta già venendo su) senza che Berlino ne abbia a soffrire. Perché il cantiere, ovvero i cento cantieri che lo compongono, è completamente autonomo e chiuso in se stesso. Ogni giorno

su molti chilometri di rotaie arrivano sei treni carichi di ghiaia e sabbia e due di cemento; nove treni, invece, portano via la terra degli scavi. Ci sono poi sei navi al giorno che, su un lago artificiale collegato ai canali, portano dentro e fuori altro materiale. All'interno del cantiere si fanno più di mille viaggi di camion, ma neppure uno di questi camion esce mai fuori dal suo perimetro. L'unico contatto tra i 20 ettari in cui si lavora e la città circostante sono i binari, l'acqua dei canali e i 20 chilometri di condutture che portano l'energia e quant'altro è necessario.

Tutto è smisurato, alla Potsdamer Platz, tutto sa di record e l'«Info-box», uno scatolone rosso al bordo del cantiere, spiega al popolo la magia del «cantiere più grande d'Europa e più mo-

derno del mondo»: ci sono plastici, film, simulazioni e ricostruzioni in realtà virtuale. Ci si può far seppellire da una valanga di dati tecnici, entrare in dettaglio nelle biografie degli architetti, girare con il computer intorno agli edifici, sorvolarli, penetrare negli ambienti, farsi piacere il tutto o rifiutarlo: giudicare, nel presente, il futuro.

Perché presente e futuro sono vicini, alla Potsdamer Platz, e non soltanto dentro i computer. I piani dicono che per il 2000 il grosso delle opere sarà pronto e dal 2002 fruibile. Allora la piazza si riconsegnerà a Berlino e comincerà il quarto capitolo della sua storia: quello in cui si decide tutto. Riuscirà questo pezzo di città a ridiventare «centro»? Tornerà a far da cerniera tra l'est e l'ovest di Berlino, come lo fe-

ce, onorevolmente, prima che i concetti di est e di ovest trasmigrassero dalla geografia alla storia e poi si facessero penose categorie dell'anima dei berlinesi? Funzionerà Potsdamer Platz? È una delle tre grandi sfide urbanistiche (e politiche, culturali, sociali, economiche, psicologiche, estetiche...) che Berlino affronterà in tempi brevissimi: da qui ai prossimi tre, quattro, massimo cinque anni.

Le altre due sfide sono collocate, nello spazio, poco più a nord e poco più a est. La prima è il quartiere della politica che si organizzerà intorno alla cancelleria, sull'ansa della Sprea, e al Reichstag. Il trasferimento effettivo del potere istituzionale è ancora una incognita ben più che politica.

Funzionerà Berlino capitale? Saprà riconvertirsi nella continuità con la vecchia Repubblica federale, alla quale è stata sempre estranea, o finirà per forzare, come temono molti (e alcuni sperano), i tratti morbidi della «Repubblica di Bonn» in quelli di una «Repubblica di Berlino» meno accomodante, più prussiana, meno renana, meno «occidentale»?

### La terza sfida

La terza sfida è quella del centro storico sulla Unter den Linden. Che cosa si farà dell'area dove una volta c'era il castello degli Hohenzollern e poi, a coprire una parte, il *Palast der Republik*, il palazzo della Repubblica fatto costruire da Honecker? C'è chi vorrebbe ritirare su il castello, chi richiamare simbolicamente la memoria. C'è chi vorrebbe tenere in piedi il palazzo-simbolo della Ddr nonostante sia da risanare per via dell'amianto, chi raderlo al suolo. Chi vuole ricostruire, chi sventramenti (l'ex ministero degli Esteri è stato già abbattuto) e grandi spazi vuoti: è evidente, anche se non lineare, l'intreccio dei dubbi e dei conflitti con la dialettica continuità-discontinuità che sta assorbendo, pian piano, tutta l'identità della città d'Europa che ha i maggiori problemi a convivere con la propria storia.

### A buon punto

A Potsdamer Platz i lavori sono a buon punto, per la sistemazione del governo e del Bundestag è tutto deciso (e molte cose sono già in fase di realizzazione), per il centro storico si è già alla scelta tra le diverse soluzioni. Come si vede, Berlino, che oltre ai tre grandi programmi ha sopportato sulla propria pelle oltre 900 cantieri che hanno già trasformato ampi settori dell'est, non dovrà aspettare molto per sapere come cambierà (al se e al quanto la risposta c'è già). Niente è scontato e niente è facile, giacché l'esperienza che si sta vivendo qui - grandi investimenti, grandi opere, trasformazioni urbanistiche profonde - è unica in Europa, a parte il caso, forse, di Mosca. Non è detto che tutto finisca bene. Però Berlino si muove, è come se avesse ripreso a camminare dentro la storia che per tanti anni l'ha tenuta ingabbiata. Ed è affascinante starla a guardare.

La polemica sorta attorno alle idee dell'architetto Bofill per la Bologna del 2000

## Stazione contesa: con le torri o no?

Una «Grande Bologna» che affronti la modernità con il primo quartiere del 2000 o una semplice operazione di *restyling*? Si discute in città sulla nuova stazione progettata dall'architetto catalano Bofill e che dovrà accogliere i treni dell'Alta Velocità. «È limitativo circoscrivere il dibattito entro i confini del solo edificio della stazione», risponde il sindaco Vitali ai promotori del referendum anti-Bofill. Entro febbraio la decisione del Consiglio comunale.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

**FRANCESCA PARISINI**

■ BOLOGNA. Due sono le strade. Una porta verso il 2000, verso una «Grande Bologna» che per quella data sarà anche Capitale europea della cultura e che esprime l'ambizione di diventare una città «modello per il resto dell'Europa». L'altra non va molto più in là di una semplice operazione di *restyling*, di una rimessa a nuovo di ciò che già c'è e che - almeno su questo, tutti sono concordi - non è poi né tanto bello, né di grande valore artistico. Due, infatti, sono le soluzioni progettuali presentate dall'architetto catalano Ricardo Bofill per la nuova stazione dei treni di Bologna, quella che da qui al nuovo secolo è destinata ad accogliere i velocissimi treni dell'Alta Velocità e quelli del sistema ferroviario di bacino metropolitano. Ora decideranno il sindaco Walter Vitali e il consiglio comunale, impegnati a esprimersi, entro il febbraio del prossimo anno.

Tutto è iniziato nel febbraio dello scorso anno. O forse prima, quando le Ferrovie dello Stato decisero per il quadruplicamento veloce del tragitto Milano-Firenze-Roma-Napoli. O ancora prima: quando quell'orribile bomba del 2 agosto '80 rase al suolo la stazione di Bologna. Qualche anno dopo, l'allora sindaco Renato Zangheri, indisse un concorso di idee per la stazione di Bologna, per una nuova stazione che doveva essere la risposta culturale a quella crudele esplosione. In mezzo ci sono molti altri capitoli tra cui la costituzione di *Metropolis*, la società per azioni nata allo scopo di valorizzare il patrimonio delle Fs.

Fu *Metropolis* a portare a Bologna l'architetto Bofill, nel febbraio dello scorso anno: la nuova stazione sarà tutta in vetro - spiegò ai bolognesi - una costruzione con sviluppo orizzontale, a fare da ponte e ricucire le due zone ferite dal fascio dei binari. A spezzare

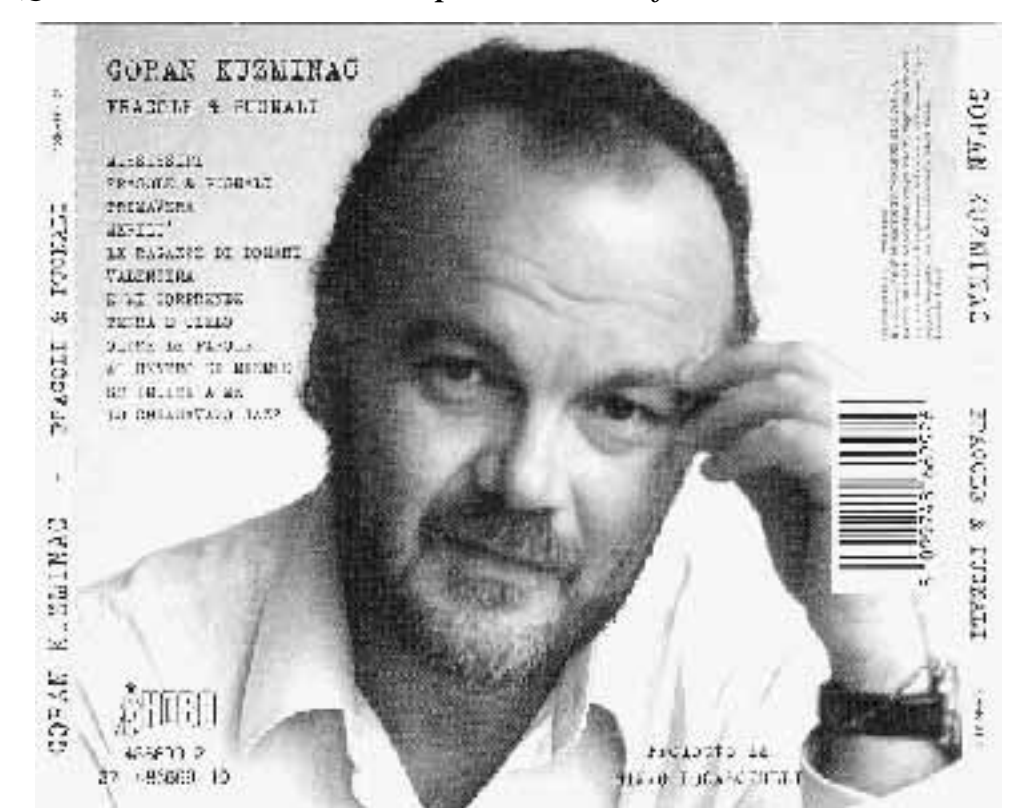
questo piano orizzontale, due torri (per Bologna la «turrata») di 120 metri l'una. Sotto, il tunnel profondo 24 metri. Per permettere l'attraversamento dei treni veloci. Quello doveva diventare un nuovo quartiere per la città, con tanto di uffici, centro congressi, alberghi e persino un grande auditorium. Da lì, cantanti o diva, l'ira funesta dei bolognesi, che hanno scoperto improvvisamente di amare quella costruzione ottocentesca, non fosse altro per la sua carica simbolica, visto che lì nella sala d'aspetto della seconda classe conserva ancora lo squarcio della bomba del 2 agosto. È nato persino un comitato che sta raccogliendo le firme per la promozione del referendum contro il progetto Bofill. Un comitato sostenuto da quell'Ivo Tagliaventi che proprio a Bologna è promotore da un po' di anni della mostra *A Vision of Europe*, vetrina del «neo-neoclassicismo». Tre i quesiti del referendum per i bolognesi. Si faccia un nuovo concorso di idee (e quindi, in pratica, si riparta da zero). Che gli edifici della nuova stazione non abbiano una altezza superiore agli attuali, e che si conservi la vecchia facciata.

«Ma ridurre tutta la discussione al solo edificio della stazione o all'altezza delle costruzioni - ha risposto ieri il sindaco Vitali - è assai limitativo. La nuova stazione arriva solo in conseguenza del potenziamento del sistema ferroviario. E

poi lo stesso Bofill ha proposto un'alternativa. Via le torri, via l'auditorium e tutto quel vetro. Se i bolognesi tengono così tanto al vecchio fabbricato ottocentesco, ecco un progetto che propone giusto qualche intervento di *maquillage* o poco di più. Ma il cuore del problema è chiarissimo, e Bofill l'ha sostenuto davanti alla città con una chiarezza ed una efficacia da grande oratore. «Che cosa vuole fare Bologna - disse allora - affrontare la modernità con il nuovo quartiere per la città del 2000 o accontentarsi di una operazione di *restyling*». Il sindaco Vitali non ha dubbi. «Bisogna osare», aveva detto. E lo ha ribadito recentemente l'amministrazione comunale quando ha approvato un ordine del giorno che esclude la possibilità di un nuovo concorso e che annuncia l'avvio entro Natale delle consultazioni per la prima fase del progetto, vale a dire il tunnel della stazione sotterranea.

Contemporaneamente, entro febbraio si deciderà l'orientamento per il resto del progetto. «Dobbiamo scegliere - ama ripetere il sindaco - se essere come la Bologna del '200 che costrui piazza Maggiore per dotare la città di un nuovo cuore, oppure come la Bologna degli anni '60 che ha dato vita al Fiera District. La mia idea è che dobbiamo nutrire le stesse ambizioni del '200 senza scendere sotto quelle degli anni '60».

Questo Natale la vera sorpresa ce l'ha fatta il rock d'autore...



È uscito il nuovo album di Kuzminac