

Ferrovie

andata e ritorno

DENTRO I CORRIDOI DELLA STAZIONE TERMINI L'ESPERIENZA DELLA FOLLA SEMBRA LA STESSA RACCONTATA DA PASOLINI IN «CAOS»

Dentro i corridoi della stazione Termini l'esperienza della folla è la stessa raccontata da Pasolini in «Caos». La folla è grande numero, ma di singoli non è sola, ma mescolata alla sua merce, è ontologica e per questo da accettare o sentire, ma non da giudicare.

Qui, i pendolari frettolosi si confondono con i turisti, gli studenti vanno allo stesso passo degli immigrati, i poliziotti incrociano mille volte la solitudine dei barboni. Un fenomeno urbano, come lo definiva Pasolini, che si ripete ogni giorno fra una sosta e una corsa, fra le partenze e gli arrivi. E fermarsi nel mezzo di questo via vai, mentre l'altoparlante annuncia il treno per Milano centrale e i rumori dei cantieri ricordano il pressante appuntamento con l'anno giubilare, non è facile. Nei 350 mila metri quadri di stazione, il flusso degli oltre 500 mila frequentatori quotidiani conduce fino all'atrio della biglietteria appena ristrutturata, ai tavoli del caffè e del ristorante sul mezzano vetrato di recente apertura. Poi, in cima a una delle dieci scale mobili nuove, lungo il Forum commerciale del piano sotterraneo inaugurato il mese scorso, sui marciapiedi degli edifici laterali di via Marsala e via Giolitti, anche questi in fase di restauro. Si scopre così che Termini sta cambiando le sue planimetrie dopo decenni di squallido abbandono.

All'età di cinquant'anni, il centro ferroviario più importante d'Italia, disegnato nel 1939 dall'architetto Angiolo Mazzoni, prova a emanciparsi dal passato, dal vecchio concetto d'impianto destinato solamente a passeggeri e merci, per diventare un luogo strategico del futuro, capace di riunire i servizi fondamentali di una metropoli, la densità straordinaria dei suoi flussi. Le tappe di questo percorso, sollecitate anche dall'imminente Anno Santo, sono segnate nel programma di riqualificazione avviato nel luglio '98 da Grandi Stazioni (società del Gruppo FS), con un investimento di oltre 100 miliardi. L'architetto Marco Tamino è il

Da macchinista la vedo ariosa, non è quella di Milano che opprime

”

coordinatore del progetto nato dalla collaborazione di consulenti come Vignelli & Associates di New York, per l'immagine e la comunicazione all'interno, Piero Castiglioni, per l'illuminazione, Pierluigi Cerri con l'Atelier Mendini, per gli arredi.

Pur se in grave ritardo con la consegna dei lavori, si possono notare i primi risultati nelle prospettive della multifunzionalità e della valorizzazione ambientale. Basta alzare la testa verso il famoso tetto a "dinosauro" per notare che la recente lucidatura ha scoperto le piccole piastrelle della dorsale, nascoste finora dalla polvere stratificata. Ed è rimasto indietro chi ricorda la galleria del piano interrato come nauseabonda dimora per molti dei 240 poveri senza casa che hanno Termini come indirizzo. Oggi su quei 12 mila metri quadri hanno preso posto negozi eleganti e una delle più grandi librerie di Roma. Tra i 60 punti vendita, aperti fino alle 22, sono arrivati Etam, l'abbigliamento parigino, Lindt e il suo cioccolato. Ottimismo, per avere occhi in un'ora, e tra poco si aggiunge l'Idroteca, la prima in Italia, con 100 tipi di acqua. C'è, poi, un'illuminazione che supera quella del giorno, e i marmi pregiati, voluti da Mazzoni con l'interno di rappresentare la Nazione su tutta la struttura, sembrano pronti per la pubblicità dei vari mastrolino. A vigilare, naturalmente, la Polizia, ma s'incontrano anche gli uomini della Securitas, pattuglie private e gli opera-

tori del Servizio controllo Termini Tsi, con i loro gilè fluorescenti. Filippo Di Fabrizio e Daniela Tavani fanno parte di questa cooperativa e spesso sono di turno all'imbocco della scala mobile centrale. «Possiamo definirci informazioni in movimento - spiega - aiutiamo soprattutto i passanti a non perdersi fra i cantieri». A loro piace questo spazio della stazione recuperato, ma sono convinti che presto verrà mortificato di nuovo. «A Termini sporciano e imbrattano tutti - dicono - dagli extracomunitari ai romani, dai turisti ai pendolari. È terra di passaggio che sembra non appartenere a nessuno e per questo non viene rispettata da nessuno».

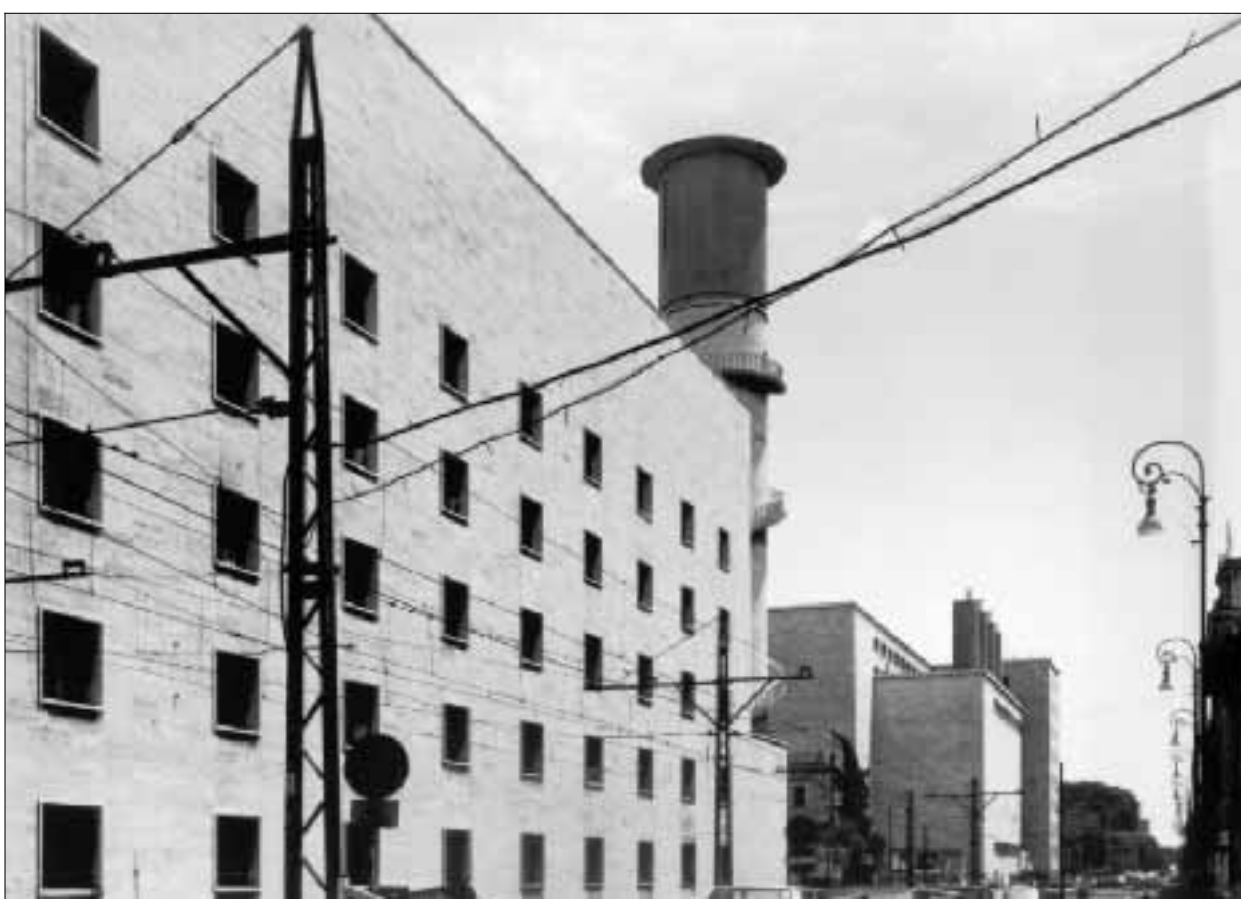
Area franca a sua modo: corridoi e gallerie, binari e sale d'attesa in cui non possono non disegnarsi a ciclo continuo costellazioni di volti senza nome, dove cercare identità è impossibile. A provarci sono rimasti soltanto gli immigrati che hanno invaso il suo perimetro aperto, ma emarginante; gli immigrati che si ritrovano sotto i pini mediterranei di piazza dei Cinquecento. Loro sono molti di più: oltre 5 mila quelli che vivono nel vicinissimo Esquilino, il quartiere di Roma che parla indiano o swahili o chissà cosa, che

R o m a

Tra i binari e i cantieri del Giubileo, dove si parlano le mille lingue dell'immigrazione, dall'indiano allo swahili, la folla del caos scoprirà anche un museo

Termini, il dinosauro diviso tra i «negri», i pellegrini e l'arte

ALESSANDRA OTTAVIANI



ARCHITETTURE

L'onda della pensilina sulla linea delle mura antiche

La "nuova" stazione della Capitale d'Italia, così definita da Pio IX, fu edificata fra il 1864 e il 1871 in mezzo ai campi dell'Esquilino, dove sorgeva la villa del Cardinale Montalto. Felice Peretti, assunto poi al Pontificato col nome di Sisto V. L'inaugurazione di Termini (per le vicine Terme di Diocleziano e non nel senso di terminal) avvenne, con lo sventolio dello stemma sabauda, nel 1873. Ma emerse presto un difetto: trovandosi sul punto più alto di Roma, a 73 metri, la salita da Porta Maggiore al capolinea costringeva le vaporelle ad accelerare. Inconveniente parzialmente superato, molti anni dopo, con lo sbancamento del terreno. Il progetto firmato da Salvatore Bianchi



sembrava, a quel tempo, esuberante per una città che contava 180 mila abitanti. In realtà, dopo 15 anni la struttura si dimostrò insufficiente. Si aggiunsero, così, binari e capannoni in legno, fino a quando, nel 1925, venne affidato all'architetto Angiolo Mazzoni lo studio di un ampliamento del vecchio edificio. I disegni prevedevano una stazione sotterranea. Al Duce e al ministro Benni questa solu-

zione non piacque. Una lunga rielaborazione del progetto portò all'approvazione, nel 1939, di un centro ferroviario da ricostruire ex novo. Le ultime planimetrie prevedevano un avancorpo monumentale con un porticato e un atrio di 12 mila metri quadri completamente vuoto, con l'unico scopo della suggestione. Ma la partenza di Mazzoni per la Colombia e l'inizio della II guerra mondiale bloccarono i lavori. Gli edifici littoriani di via Giolitti e di via Marsala erano quasi ultimati; il fabbricato frontale ancora da costruire. Nel 1947 fu bandito un concorso vinto dal gruppo Montuosi Vitellozzi. Si doveva evitare disarmonie con l'esistente, tenendo presente anche gli 80 metri quadri di mura con punte di 9 metri di altezza dell'Agger Servianus (mura serviane), conservato al lato del piazzale. Nacque da questa esigenza l'enorme pensilina detta "dinosauro", e prima ancora "dromedario", dell'atrio biglietti, con il profilo delle nervature che prolungavano in stile moderno i resti del rudere. Una copertura che doveva spingersi verso il marciapiede innalzandosi fino a 19 metri, per poi ridiscendere a quota 9,80, su 33 pilastri con pianta a croce. La galleria centrale, di quasi 15 metri, su via Giolitti da una parte e via Marsala dall'altra, faceva da spartiacque fra la maestosa entrata e il lato binari.

zazione non piacque. Una lunga rielaborazione del progetto portò all'approvazione, nel 1939, di un centro ferroviario da ricostruire ex novo. Le ultime planimetrie prevedevano un avancorpo monumentale con un porticato e un atrio di 12 mila metri quadri completamente vuoto, con l'unico scopo della suggestione. Ma la partenza di Mazzoni per la Colombia e l'inizio della II guerra mondiale bloccarono i lavori. Gli edifici littoriani di via Giolitti e di via Marsala erano quasi ultimati; il fabbricato frontale ancora da costruire. Nel 1947 fu bandito un concorso vinto dal gruppo Montuosi Vitellozzi. Si doveva evitare disarmonie con l'esistente, tenendo presente anche gli 80 metri quadri di mura con punte di 9 metri di altezza dell'Agger Servianus (mura serviane), conservato al lato del piazzale. Nacque da questa esigenza l'enorme pensilina detta "dinosauro", e prima ancora "dromedario", dell'atrio biglietti, con il profilo delle nervature che prolungavano in stile moderno i resti del rudere. Una copertura che doveva spingersi verso il marciapiede innalzandosi fino a 19 metri, per poi ridiscendere a quota 9,80, su 33 pilastri con pianta a croce. La galleria centrale, di quasi 15 metri, su via Giolitti da una parte e via Marsala dall'altra, faceva da spartiacque fra la maestosa entrata e il lato binari.

zazione non piacque. Una lunga rielaborazione del progetto portò all'approvazione, nel 1939, di un centro ferroviario da ricostruire ex novo. Le ultime planimetrie prevedevano un avancorpo monumentale con un porticato e un atrio di 12 mila metri quadri completamente vuoto, con l'unico scopo della suggestione. Ma la partenza di Mazzoni per la Colombia e l'inizio della II guerra mondiale bloccarono i lavori. Gli edifici littoriani di via Giolitti e di via Marsala erano quasi ultimati; il fabbricato frontale ancora da costruire. Nel 1947 fu bandito un concorso vinto dal gruppo Montuosi Vitellozzi. Si doveva evitare disarmonie con l'esistente, tenendo presente anche gli 80 metri quadri di mura con punte di 9 metri di altezza dell'Agger Servianus (mura serviane), conservato al lato del piazzale. Nacque da questa esigenza l'enorme pensilina detta "dinosauro", e prima ancora "dromedario", dell'atrio biglietti, con il profilo delle nervature che prolungavano in stile moderno i resti del rudere. Una copertura che doveva spingersi verso il marciapiede innalzandosi fino a 19 metri, per poi ridiscendere a quota 9,80, su 33 pilastri con pianta a croce. La galleria centrale, di quasi 15 metri, su via Giolitti da una parte e via Marsala dall'altra, faceva da spartiacque fra la maestosa entrata e il lato binari.

zazione non piacque. Una lunga rielaborazione del progetto portò all'approvazione, nel 1939, di un centro ferroviario da ricostruire ex novo. Le ultime planimetrie prevedevano un avancorpo monumentale con un porticato e un atrio di 12 mila metri quadri completamente vuoto, con l'unico scopo della suggestione. Ma la partenza di Mazzoni per la Colombia e l'inizio della II guerra mondiale bloccarono i lavori. Gli edifici littoriani di via Giolitti e di via Marsala erano quasi ultimati; il fabbricato frontale ancora da costruire. Nel 1947 fu bandito un concorso vinto dal gruppo Montuosi Vitellozzi. Si doveva evitare disarmonie con l'esistente, tenendo presente anche gli 80 metri quadri di mura con punte di 9 metri di altezza dell'Agger Servianus (mura serviane), conservato al lato del piazzale. Nacque da questa esigenza l'enorme pensilina detta "dinosauro", e prima ancora "dromedario", dell'atrio biglietti, con il profilo delle nervature che prolungavano in stile moderno i resti del rudere. Una copertura che doveva spingersi verso il marciapiede innalzandosi fino a 19 metri, per poi ridiscendere a quota 9,80, su 33 pilastri con pianta a croce. La galleria centrale, di quasi 15 metri, su via Giolitti da una parte e via Marsala dall'altra, faceva da spartiacque fra la maestosa entrata e il lato binari.

vano pure i cantieri - si lamenta - la vogliono far bella la stazione e a noi ci vogliono cacciare. Io rimango qui però; sto al binario 2 da tanto tempo. Non do fastidio a nessuno». La donna s'aggiusta il cappello di lana, abbozza una smorfia e va via. I saluti, nella casa ferrata, sono vizio di chi parte e di chi arriva, non di chi staziona. Ritrovare l'angolo occupato ieri e l'altro ieri e l'altro ieri è la priorità. Sì, perché abitare Termini ha i suoi orari, ci sono 318 orologi a ricordarlo. E in caso di difficoltà, neanche i consigli che Luca Conti ha annotato nel singolare manuale per chi viaggia in treno, «Inter rail man», potrebbero dare una svolta alla notte. Pur seguendo, ubbidienti, le regole scritte nel paragrafo "Dormire da qualche parte" del piccolo grande successo di Millelire Stampa Alternativa, si arriva a scoprire che la stazione quasi non c'è, o meglio, il deposito bagagli è chiuso, sotto le pensiline s'incontrano più nastri di sbarramento che panchine, e le aiuole, d'inverno, sarebbero proprio da evitare.

Intanto la voce dall'altoparlante di Anna Del Mastro, lettrice ar-

5
l'Unità

Sabato
18 dicembre 1999

Mezzomilione al giorno

Mezzomilione al giorno

Riassumere stazione Termini in pochi numeri. Cominciamo dai passeggeri: in media sono 270 mila al giorno, 540 mila nelle punte massime. Ma sono 500 mila i transiti giornalieri, con 800 treni che arrivano e partono nel giro delle ventiquattro ore. La superficie della stazione è di 350 mila metri quadri, i binari sono 27/33 gli sportelli di biglietteria. Gli esercizi commerciali fatturano ogni anno 150 miliardi e pagano sette miliardi per canoni di locazione alle Ferrovie dello stato. Ma l'ampliamento delle aree commerciali, grazie ai nuovi lavori di ristrutturazione, consentiranno alle Fs di incassare a partire dal 2000 30 miliardi di affitti.

leve meccaniche del vecchio sistema di scambi. Con 90 miliardi di spesa e 5 anni di lavoro, è arrivato un nuovo cervello elettronico, basato sul controllo computerizzato delle manovre e dei segnali. Anche questo è un altro capitolo del rinnovamento. Ma quanti altri devono essere conclusi. La zona conosciuta come "le laziali", per esempio, è ancora tutta coperta di lamiere: dovrebbe essere collegata alla galleria di testa con un tapis-roulant di 380 metri, ma alcuni ritrovamenti archeologici hanno bloccato tutto. Senza contare che in alcuni casi, vedasi gli sportelli della biglietteria allagati poco dopo la fine della ristrutturazione, si è stati costretti a tornare sul già fatto. Bisogna, poi, prepararsi a restare sconcertati di fronte al precoce stato di sporcizia dei nuovi 400 bagni a pagamento. E gli oltre 7 mila metri quadri del Terminal per il Giubileo, in fase di realizzazione nell'edificio storico di via Giolitti? Soltanto nei primi mesi del 2000 sarà possibile usufruire dei suoi servizi, dell'accoglienza disabili e dei vari centri d'informazione gestiti dal Vaticano, dalle Ferrovie e dal Comune. I pellegrini aspetteranno o magari, senza particolari indicazioni, raggiungeranno San Pietro con la metropolitana, con la navetta predisposta e con i taxi che scendono davanti all'entrata. Ce n'è, naturalmente, una fila che si rinnova di continuo. Ma loro, i tassisti, sono infuriati a causa dello spostamento della piazzola di sosta dal marciapiede parallelo a quello perpendicolare all'atrio. «È scomodo - dicono - e poi in questo modo c'è sempre chi fa il furbo e carica i clienti senza aspettare il suo turno». La grande stazione ricoperta di marmi neanche la guardano più. Tiberio Bassetti è scoraggiato dai cantieri ancora aperti che rendono sempre più difficile la viabilità. Andrea Aschi rappresenta, invece, l'eccezione: non ha addomesticato lo sguardo a ciò che inquadra ogni giorno dal finestrino. È uno studente di architettura che lavora per pagarsi gli studi. «Termini - dice - è il cuore dei movimenti, è il nodo degli incroci, ma purtroppo non ha la funzionalità che dovrebbe avere. Nonostante tutto, mi piace, da questa posizione, lo sbalzo di linee dell'atrio sulla fronte pianeggiante della struttura centrale». È troppo giovane Andrea Aschi per sapere che di quel dislivello, di quella gobba a "dinosauro", in passato, ne cadde un bel pezzo, e proprio sui taxi, senza provocare vittime.

Rivalutare lo stile architettonico del complesso ferroviario più grande d'Italia sarà, comunque, un esercizio quasi obbligato a partire dalla prossima primavera, quando i fascinosi spazi datati anni '30 di via Giolitti, la cosiddetta ala mazzoniana, diventeranno un museo interinale d'arte contemporanea. Sculture di Lorenzo Guerrini, Pietro Consagra e Umberto Mastroianni saranno esposte nei saloni del piano stradale, mentre al secondo piano, nello spazio già utilizzato tre anni fa come appendice della Quadrennale, si allestirà una piccola antologia dedicata agli artisti degli ultimi trent'anni. Opere della tematica "povera e concettuale", della transavanguardia (Clemente, Chia, Cucchi, De Maria e Paladino) e alcuni pezzi di ampie dimensioni, come la Camera stroboscopica di Davide Boriani. Il Ministero per i Beni e le attività culturali, l'ente Ferrovie, la Galleria nazionale d'Arte moderna di Roma e Grandi Stazioni hanno messo le loro firme per proporre ai passeggeri un viaggio di percorrenza breve, ma di interessanti percorsi nei colori dell'arte.

Non rimane che aspettare l'annuncio, anche se ritardatario, della chiusura dei 30 cantieri fino ad oggi aperti dentro il perimetro di Termini, e segnare la data di una nuova inaugurazione. Luigi Einaudi tagliò il nastro il 20 dicembre 1950, in occasione dell'ultimo Giubileo. Vittorio De Sica tre anni dopo girò il film "Stazione Termini", inquadrandone l'aspetto doloroso degli addii. Oggi e anche domani forse, un treno che si allontana da qui lascia a terra, soprattutto, il caos di chi parte e di chi torna, di chi corre e di chi si trascina. L'esperienza della folla insomma.

