

LA STAZIONE DI TRENTO DI ANGILO MAZZONI E LA TUTELA DEL MODERNO

“Ogni edificio ferroviario...internamente - specie nella parte in cui accede o può accedere il pubblico - deve essere non solo decorato, ma arredato in armonia alla costruzione esterna conciliando le esigenze dei vari servizi con le leggi della estetica. Pensiline, tettoie, panche, banconi, chioschi, lumi, quadri, rèclame, mobilio, tutto deve uniformare ad un'unica legge di armonia e di eleganza, tutto deve rispondere ad una medesima legge architettonica...”.

Puntuali nella lettura analitica di ruoli e segni degli ambienti delle stazioni, le indicazioni di Angiolo Mazzoni (tratte dal paragrafo “Della edilizia ferroviaria”, in apertura del numero monografico dedicato nel 1927 da Architettura e Arti Decorative ad una panoramica internazionale di architetture ferroviarie) rivelano un impegno programmatico cui l'autore avrebbe scrupolosamente tenuto fede negli anni a seguire.

In particolare, la meticolosa elencazione di elementi di arredo sottolinea quel rapporto di reciprocità estetica che avrebbe legato, nelle sue opere, il partito archi-

tettonico alla configurazione degli ambienti fin nel minimo dettaglio.

Interni ed esterni progettati in modo unitario, riversando pari attenzione nella definizione di ogni passaggio di scala, e costruiti obbedendo al medesimo concetto di attraversamento, secondo un rapporto tra spazio e tempo, allora, ancora in via di affermarsi: spazio dilatato e tempo contratto.

Ambienti di grande respiro per accogliere ed avviare; arredi semplici, durevoli, e levigati per convogliare e dirigere rapidamente, resistendo, senza ostacolarlo, al flusso delle masse di viaggiatori in transito. Attraverso il primato del progetto si intende affermare una volontà di controllo unitario dei processi, raggiungendo una consapevolezza della forma tesa a determinare un esito definitivo all'incalzare dei processi di accelerazione cui il Moderno è sottoposto.

Esito che intende conferire carattere di perentoria stabilità a realtà spaziali nuove, sottoposte al continuo impatto di mutazioni tecniche e funzionali, attraverso una necessaria, aggiornata calibratura nella consistenza del loro spessore formale. Segno energico anche negli arredi, in coerenza con i diversi passaggi di scala del progetto, non solo in osser-

vanza alla prescrizione di una lunga durata in condizioni di esercizio impegnative, ma allo scopo di connettere, in edifici pubblici presenti dal Brennero alla Sicilia, l'icona del Moderno con la solidità, la comunicazione di un segno diffuso con il sicuro progresso del paese.

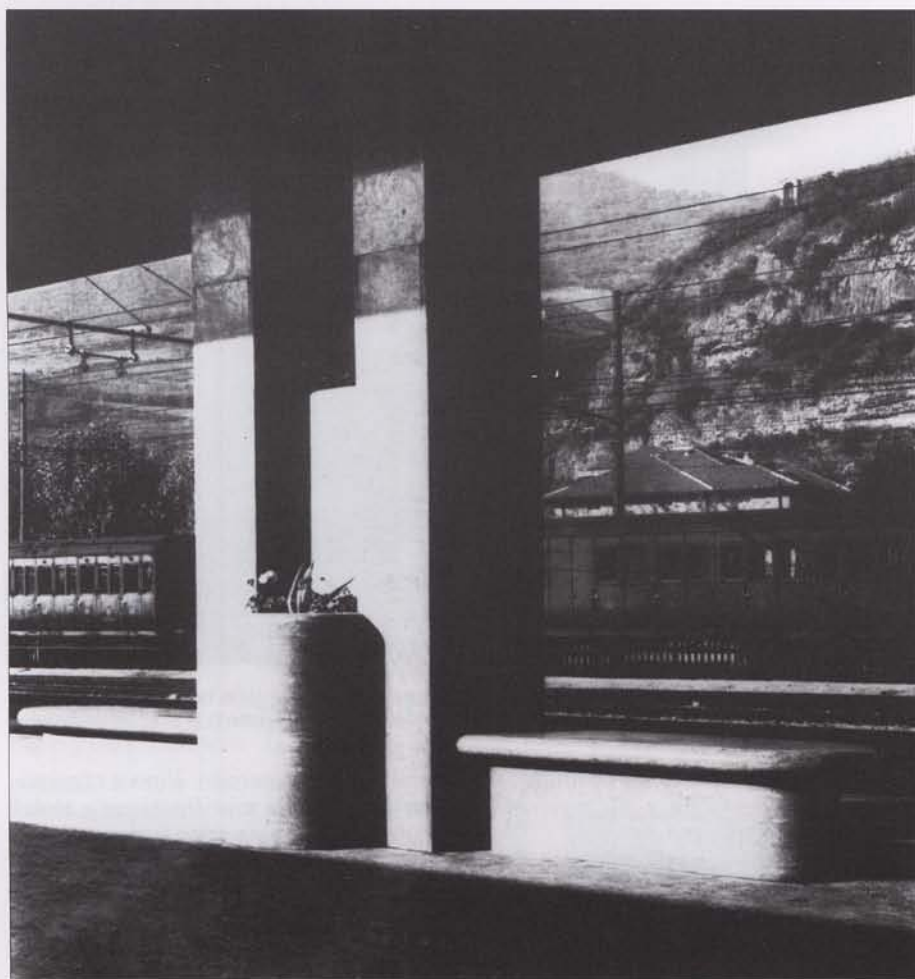
Una attendibile chiave di lettura dell'opera di arredo del Mazzoni può dunque individuarsi proprio in quel ricorrente dualismo, cogliendo in trasparenza come una sapiente ibridazione abbia potuto condurre al Novecento quel repertorio formale maturato nell'età della sua tarda adesione al Futurismo (1933), e poi della redazione del Manifesto Futurista dell'Architettura Aerea (1934).

Quanto infine sopravvive di chiglie, carene, fusoliere, appare lontano dalla sfrecciante simulazione “streamline”, anzi smussato dal fluire di folle e vetture. Così, che le ali statiche delle pensiline possano accogliere le sagome sfilate dei treni, e i luoghi della stazione convogliare gli spostamenti di viaggiatori ed addetti.

La ricognizione analitica operata dall'Istituto Europeo di Design di Roma sugli arredi disegnati e realizzati da Angiolo Mazzoni negli anni '30 per stazioni ferroviarie ed uffici postali viene avviata



La facciata principale della stazione di Trento, nonostante le distruzioni belliche, si è conservata senza rilevanti modificazioni (Foto Anderson/Fondo Mazzoni - M.A.R.T., Archivio del '900)



La pensilina tra i binari della stazione di Trento. Da notare la soluzione del pilastro binato che include una fioriera e i sedili per l'attesa (Foto Anderson/Fondo Mazzoni - M.A.R.T., Archivio del '900)



L'atrio della stazione di Trento in una foto all'epoca dell'inaugurazione (Foto Anderson/Fondo Mazzoni - M.A.R.T., Archivio del '900)

in occasione di "Riedizioni: il Novecento", progetto espositivo curato da Rossana Bossaglia nell'ambito della rassegna "Abitare il tempo '93". In un contesto teso a favorire il confronto tra elementi di arredo ormai acquisiti come classici del Moderno, i prototipi di mobili del Mazzoni, realizzati in base alle restituzioni progettuali dell'Istituto, stimolano un notevole interesse per quel vasto patrimonio di edifici ed ambienti, molto spesso abbandonati al degnado.

Una secondo evento espositivo (nel frattempo il lavoro viene ampliato con nuove elaborazioni) si verifica nell'autunno 1994 nella Sala Riservata della Stazione Ostiense, progettata dal Narducci che di Angiolo Mazzoni fu collega e collaboratore.

Seppure ancora limitata nel carattere antologico che la "riscoperta" implica, la mostra romana segna un importante passaggio: dalla simulazione ambientale proposta nell'allestimento veronese ad un deciso calarsi nelle specificità del luogo e dei problemi, per testimoniare un impegno nella tutela del Moderno inteso come conservazione del patrimonio di architettura e di arredamento con soluzioni che, prendendo atto delle continue trasformazioni cui i servizi sono sottoposti, sappiano rispettare e valorizzare quanto la storia ha sedimentato.

A suffragio delle proprie tesi, l'Istituto Europeo di Design di Roma presenta, accanto alle elaborazioni dedicate all'opera del Mazzoni, studi progettuali di intervento sulla rete ferroviaria urbana alle diverse scale dell'architettura, dell'arredo urbano, dell'industrial design, su temi concordati con le strutture territoriali del compartimento di Roma.

Il passo successivo non può che investire un luogo specificamente mazzoniano: il Museo d'Arte Moderna e Contemporanea di Trento e Rovereto che, attraverso l'Archivio del '900, del Mazzoni promuove infatti, un progetto espositivo dedicato alla stazione di Trento, in quanto opera tra le più coerenti e significative, ed intervento determinante nella storia dello sviluppo urbanistico della città.

Sia pure in vitro, l'ipotesi di ristabilire il rapporto di origine tra gli oggetti e gli ambienti di appartenenza della stazione prende corpo, nel tentativo di ricondurli a quel segno coerente inteso a coniugare Futurismo e monumentalità, avanguardia e regime, robustezza e dinamica.

Dal novembre '94 al gennaio '95 la stazione di Trento ospita, nella sala d'attesa

di I e II classe e nell'ex-ristorante di III classe, una nuova ricognizione monografica dell'Istituto sugli elementi di arredo del Fabbricato Viaggiatori del 1936, corredata dalla realizzazione di un prototipo inedito (il tavolo del ristorante di I e II classe) accanto a documenti fotografici ed a mobili originali, in parte rinvenuti nel corso di sopralluoghi di studio e restaurati per l'occasione.

Nelle sale del Palazzo delle Albere, sede del Museo d'Arte Moderna e Contemporanea, viene invece presentata nello stesso periodo la mostra storica sulla stazione trentina, dalla nascita della ferrovia Trento-Malè all'edificio asburgico al Fabbricato del Mazzoni, proseguendo attraverso le distruzioni belliche e gli interventi del dopoguerra.

La chiara articolazione del progetto espositivo consente di restituire, nell'intreccio tra storia civile, architettura e design, oltre alle problematiche implicite negli aspetti stilistico-espressivi, un approccio a specifiche elaborazioni tecniche del periodo tra le due guerre.

La tutela del Moderno comporta, in prima istanza, una presa di coscienza del "valore" del manufatto, tale da imporre, prima di qualunque intervento di manutenzione, restauro o riadeguamento funzionale, una peculiare attenzione allo stato "antecedente": un'ampia indagine che giunga fino alla conoscenza dei materiali e delle lavorazioni impiegati, delle finiture originali, della consistenza degli spazi interni anche attraverso l'analisi degli arredi fissi e dei mobili, comprendendoli nella logica generale dell'edificio.

Nell'affrontare la materia e la realizzazione di arredi contemporanei al contesto architettonico e progettati da un medesimo autore, è peraltro implicita una attenzione vasta e profonda all'insieme delle condizioni produttive, anche minute, che hanno più in generale concorso a determinare l'assetto del manufatto.

Non già perché l'opera venga consegnata ad una Storia in sapore di oblio - come accade quando tali studi precedono un'obsolescenza considerata inevitabile e definitiva o, peggio, in certa misura vengono intesi a compensare il danno di indebite trasformazioni - ma perché, sensibilmente, esse vanno valutate anche nel tracciare ipotesi di trasformazione che intendano tutelarne la complessiva consistenza.

L'aver trascurato di salvaguardare gli arredi mazzoniani non solo ha aumentato il rischio di perderne del tutto le trac-



Alcuni arredi delle stazioni di Siena, Reggio Emilia, Brennero, rieditati sulla base delle restituzioni progettuali dello I.E.D. di Roma, esposti al Palazzo delle Albere di Trento (Foto F. Fioravanti - I.E.D., Roma)

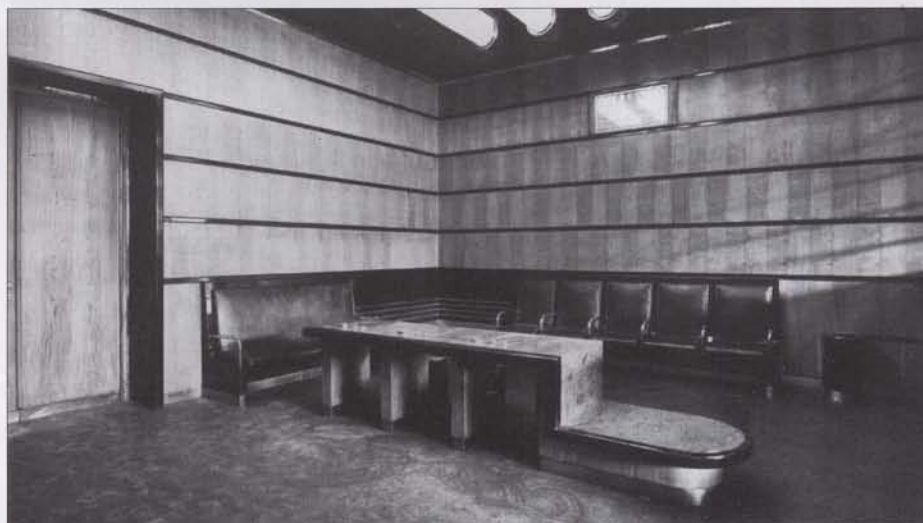
ce originali, ma spesso ha costituito il primo passo verso altre, e più gravi, manomissioni.

A distanza di poco più di cinquanta anni da quella stagione di realizzazioni, è sensibile la perdita di reperti e di riferimenti documentali, la cui distruzione è da imputare tanto ad eventi bellici quanto ad una successiva, negletta conservazione. Questa rimozione della memoria è avanzata di pari passo con una progressiva alterazione degli spazi delle stazioni, causata non solo dalla sostituzione degli arredi con elementi privi di una qualsiasi pertinenza formale, ma dal proliferare di apparecchiature, chioschi, supporti pubblicitari, inseriti fuori di

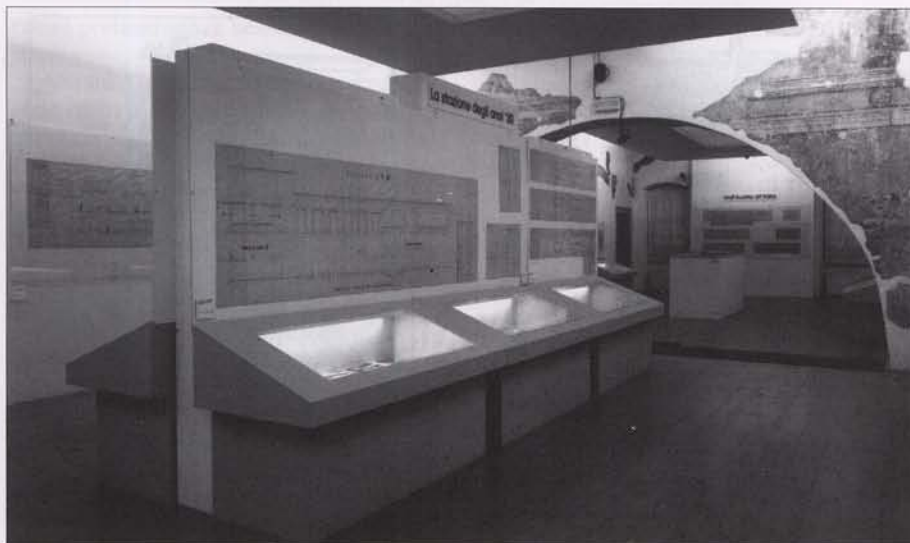
ogni logica e controllo. Fino a raggiungere la completa mistificazione e al degrado degli ambienti con interventi dettati dall'urgenza.

In tal senso, le elaborazioni dell'Istituto Europeo di Design sottolineano proprio il grado minimale della scala di analisi necessario ed insieme la scala di intervento eventuale, dal restauro filologico alla mutazione d'uso.

Poste accanto alla estesa ricostruzione documentaria della storia dell'edificio, raccolta dalla curatrice Paola Pettenuola, rappresentano, nella mostra di Trento, il complesso delle premesse necessarie e tuttora disponibili, per restituire alla logica del progetto gli interventi nella sta-



La sala d'aspetto di I e II classe della stazione di Trento con gli arredi originali (Foto Anderson/Fondo Mazzoni - M.A.R.T., Archivio del '900)



Una sala del Palazzo delle Albere di Trento nell'allestimento proposto dallo I.E.D. di Roma: disegni, foto, manifesti, carteggi, raccolti dal M.A.R.T., ricostruiscono la vicenda della stazione di Trento (Foto F. Fioravanti - I.E.D., Roma)

zione. L'Istituto Europeo di Design di Roma e la galleria A.A.M. / ARCHITETTURA ARTE MODERNA, che abitualmente ne promuove e veicola i progetti culturali esterni, nel trarre il bilancio di oltre due anni di ricerche, mostre, pubblicazioni concernenti l'opera di Angiolo Mazzoni, accanto alla soddisfazione per gli esiti conseguiti, considerano le responsabilità che una tale mole di lavoro implica.

Aver posto delle sedie su piedistalli è indubbiamente servito a risvegliare un interesse da troppo tempo sopito; si tratta, oggi, di reintegrarle agli ambienti restituiti ad una configurazione vicina all'originale.



Un armadio-cassettiera per uffici rinvenuto nella stazione di Trento, restaurato in occasione della mostra (Foto F. Fioravanti - I.E.D., Roma)



Il locale ristorante di I e II classe della stazione di Trento. E' evidente lo stretto legame tra i volumi architettonici e gli elementi di arredo (Foto Anderson/Fondo Mazzoni - M.A.R.T., Archivio del '900)

Non è più possibile, infatti, coltivare ipotesi di pura conservazione per un patrimonio già compromesso, né di puro ripristino, che non potrebbe tener conto di tutte le modificazioni intervenute e a venire.

Occorre allora farsi promotori di una linea di lavoro che, considerando il recupero possibile di tutte le componenti originali, tuteli gli edifici, magari in via di sperimentazione, con ipotesi di modificazione comunque riferibili alla coerenza linguistica degli ambienti preesistenti, secondo una logica che va dalla riedizione al segno inequivocabilmente attuale.

Nella cornice dei necessari limiti prescrittivi diviene fondamentale la scelta dello strumento di riferimento per lo studio e l'attuazione dei programmi di intervento.

Se nel progetto Angiolo Mazzoni aveva inteso fissare in forma stabile e definitiva l'ordine degli spazi, ed in esso determinare un limite avanzato alle prestazioni degli edifici, è, oggi, di nuovo in un progetto di riassetto complessivo che possono essere governate le distorsioni funzionali e le alterazioni impreviste, introducendo, nel rispetto di quegli ambienti, elementi di controllo e di flessibilità in vista di altre, inevitabili trasformazioni a venire.

La stazione, luogo paradigmatico della modernità, mantiene oggi sostanzialmente intatte prerogative e funzioni primarie; per evitare di raggelarsi in mera testimonianza del passato, dovrà continuamente adeguare i propri requisiti al tempo presente, al tempo dell'uso. Se la logica di un layout indicativo permette di fare fronte alle emergenze normative e prestazionali, tuttavia consente troppa discrezionalità ai responsabili degli impianti ed alle imprese appaltatrici.

Né, d'altra parte, può ritenersi sufficiente a sostenere l'impatto che alcune operazioni strutturali riverseranno sulle stazioni ferroviarie.

Basta pensare che sulla stazione di Trento modificazioni come l'abbattimento delle barriere architettoniche e l'estensione della rete "Treni merci per trasporti gommati" produrranno grossi cambiamenti.

Per accogliere questi treni si renderà, infatti, necessario il taglio con la successiva sopraelevazione della pensilina originale.

"Alzate l'architrave, carpentieri!" suonerà allora, forse, meno festoso.

(Stefano Cassio, Silvio Pasquarelli)