

PERIODICO MENSILE
DELLE FERROVIE DELLO STATO SpA

linea

n.2 ANNO XXXVII
febbraio 1994

treno

AREA TRASPORTO

**UN SALTO
DI QUALITÀ**

INCHIESTA

**IL TRENO
E LA CITTÀ**

LE SEDIE DI MAZZONI

di Cesare Columba

LA STAZIONE COME OPERA D'ARTE TOTALE. ERA QUESTA L'IDEA DI ANGILO MAZZONI, ARCHITETTO E FUNZIONARIO DELLO STATO, A CUI SI DEVE LA PROGETTAZIONE DI ALCUNI DEI PRINCIPALI EDIFICI FERROVIARI DEL NOSTRO PAESE. MA ANCHE L'IDEA DI REALIZZARE ARREDI INTERNI "COORDINATI" ALL'ARCHITETTURA. SEDIE, TAVOLI, MOBILI, OROLOGI PENSATI PER SALE D'ATTESA, UFFICI, CAFFERISTORATORI, AMBIENTI COMUNI.

La rassegna veronese *Abitare il tempo*, giunta con successo all'ottava edizione, ha istituito nel suo programma alcune mostre culturali volte ad approfondire l'iter progettuale e realizzativo di quella vasta ed eclettica famiglia di oggetti identificata in Italia con la dizione onnicomprensiva di "mobile classico". Così selezionando, di volta in volta, alcuni periodi storici sono state attivate specifiche ricerche per consentire la riproduzione di oggetti del passato con criteri filologicamente ineccepibili.

Il periodo storico considerato nell'ultimo appuntamento veronese è stato il "novecento" ovvero lo stile applicato prima all'arredo e poi all'architettura a partire dalla fine degli Anni Venti e imperante per tutto il decennio successivo. Con riferimento a quest'area stilistica Rossana Bossaglia, che ha fornito la propria consulenza scientifica, ha suggerito per la mostra *Riedizioni: il Novecento* il tema "stanza per lo studio" proponendo opere di autori rappresentativi del periodo quali Alessandro Guerrini, Angiolo Mazzoni, Giò Ponti, Piero Portaluppi e l'americano Rudolph M. Schindler.

Ed è in questo ambito che si è arrivati alla riedizione di dieci oggetti di arredo progettati da Mazzoni per le stazioni di Brennero, Montecatini, Reggio Emilia e Siena in un arco di tempo compreso tra il 1930 e il 1937 (l'approfondito lavoro di studio, di ricerca e di progettazione è stato a cura dell'Istituto Europeo del Design di Roma e di chi scrive).

Un Mazzoni in una veste ancora poco conosciuta: quella di *industrial designer*, che ha preso corpo in vent'an-



DESIGN & FERROVIA

Alcune sedie esposte a Verona per la mostra "Riedizioni: il Novecento", riprodotte grazie a un approfondito lavoro di ricerca e progettazione. A destra, i disegni per la sedia della sala ristorante della stazione del Brennero.

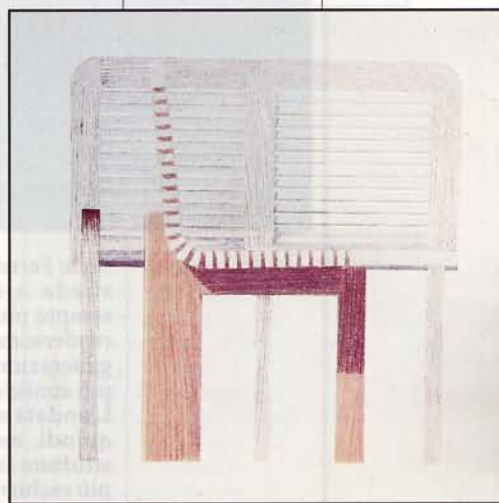
ni di frenetica attività progettuale. Mai come negli Anni Trenta si è cercato di dare risposte convincenti e coerenti al problema del ruolo assegnato alle ferrovie per promuovere lo sviluppo economico del paese e di riflesso a quello delle stazioni e della loro identità. Certo la fantastica scia di frammenti di industrial design che la instancabile attività di Mazzoni e della squadra dei suoi bravi collaboratori si è lasciata dietro, dal Brennero alla Sicilia, interessa anche la storia del gusto, con quella mescolanza di progressivo e di regressivo che ogni generazione si porta dietro. Resta il fatto che una consumata abilità di "ingegnere di forme", maturata nei cantieri aperti per costruire sempre in tempi ridottissimi una dozzina di stazioni nevralgiche, consente a Mazzoni di creare quei severi e nobili interni ferroviari che un calcolatissimo intreccio di relazioni pone in stretto rapporto con tutti gli arredi fissi o mobili presenti al loro interno. Pur operando al centro di una stagione resa difficile per la costante ingerenza di una burocrazia politica sostanzialmente conservatrice, Mazzoni designer non rinuncia alla sperimentazione di nuovi materiali coniugandola con ricerche nel campo della produzione seriale. Lo guida infatti la convinzione che solo attraverso la diffusione capillare di manufatti tipicamente ferroviari, ma di nuovo disegno, sia possibile fondare e far sopravvivere un nuovo stile nell'arredo delle stazio-

ni. Si tratta comunque degli anni in cui il ricorso alle "innovazioni", cioè quelle prudenti migliorie funzionali, tecniche ed estetiche a treni e stazioni, verificate in tutte le possibili varianti, assume un ritmo ed un'intensità inedite per una grande azienda a conduzione pubblica. In analogia con quanto avviene nel settore del materiale rotabile, ove si assiste ad un'autentica rivoluzione dei mezzi, derivante da un generale progresso tecnologico in atto nel comparto, anche in quello delle stazioni e dei loro arredi si procede ad un radicale rinnovamento dei componenti e delle tipologie anche se i limiti qualitativi non consentano di abbandonare i tradizionali processi produttivi. Mazzoni

pone comunque in atto con notevole anticipo, dapprima in modo embrionale poi in modo sempre più spinto, soprattutto nella seconda metà degli anni trenta, quel processo di unificazione dei componenti che caratterizzerà tutto l'arco della sua attività progettuale. Ciò consentirà di annullare, almeno negli esempi da manuale di Siena, Montecatini, Reggio Emilia e Messina quella sorta di scollamento tra architettura e design dell'arredo che aveva connotato l'immagine ecletticamente "umbertina" delle "polverose e invecchiate" stazioni dei due precedenti decenni.

In questo senso l'unificazione dei componenti costituisce un aspetto che qualifica in modo davvero esemplare tutto il design ferroviario facendone per dimensione e diffusione un fenomeno d'avanguardia industriale che nell'Italia fascista non ha avuto altri riscontri così positivi. La diffusione, nell'eterogeneo passaggio ferroviario, di un unificante linguaggio estetico consentirà all'inedita struttura tubolare dell'elettrotreno ETR 200, disegnato per la Breda dagli architetti Mario Pagano e Giò Ponti, di accostarsi, senza alcuno shock formale, alle snelle pensiline ideate da Mazzoni per le nuove stazioni della rete.

In questo rivoluzionario "treno bloccato" il design triangolare delle due cabine di estremità si raccorda alla carena del treno con una elegante, ma misurata soluzione *streamline*. Il mondo figurativo della linea aerodinamica, espresso da un mezzo di gran prestigio, si afferma di colpo



DESIGN & FERROVIA



nelle Ferrovie italiane, aprendo la strada a quegli arrotondamenti sempre più spinti e mistificanti che renderanno il muso della successiva generazione di elettrotreni sempre più simile a quello degli aerei.

L'ondata aerodinamica investirà, quindi, anche le stazioni, le loro strutture fisiche, i loro spazi interni più esclusivi, compresi gli oggetti e le suppellettili che l'arredano.

Ecco allora che il mito della velocità, tradotto nella linea aerodinamica degli elettrotreni da record prodotti in quei "diabolici" anni, si materializza anche nelle stazioni di Mazzoni descritte da Marinetti come "fusione delle moderne navi con gli aeroplani dalle lunghe ali". Di qui la scelta di plasmare per le diverse tipologie di sale di attesa delle nuove stazioni, insieme coordinati di sedute in legno che, pur nella loro ricercata immobilità di oggetti ben radicati al suolo ed alle pareti, non rifuggono dal suggerire l'ambiente-treno in movimento.

È un dato di fatto che Mazzoni tratta ogni stazione come un'opera d'arte totale seguendo personalmente l'evoluzione progettuale di ogni minimo dettaglio: dalla scala architettonica a quella esecutiva nella costante ricerca di una qualità globale. Ne consegue che il design degli arredi e dei loro accessori, dagli apparecchi di illuminazione, agli orologi, dalla segnaletica alle finiture interne ed esterne, è scrupolosamente studiato e coordinato. Anche gli inserimenti decorativi, quando sono

previsti, come a Reggio Emilia e Messina, non hanno spazi autonomi, ma sono un tutt'uno con l'architettura.

Si tratta di una linea stilistica che attrae pittori futuristi come Benedetta Marinetti, Depero, Prampolini, Filia, Tato ai quali Mazzoni troverà, non senza difficoltà, il modo di destinare in alcuni "palazzi postali" (Trento, La Spezia, Palermo), ma paradossalmente non nelle stazioni, degli ampi spazi operativi.

In armonia con gli spazi interni concepiti per favorire la massima permeabilità e mobilità da parte del pubblico, gli arredi seguono le leggi di un'analogia geometria compositiva divenuta elemento strutturale della loro progettazione, a scapito, in qualche ridondante caso, della loro stessa funzionalità. Seguendo comunque una linea stilistica forte e molto personale Mazzoni progetta per i diversi locali delle stazioni e per le molte tipologie di uffici "pezzi" di concezione assolutamente moderna ponendo così fine al dilagare di quei mobili "stile antico" avvenuto nei due decenni precedenti quando la gestione dell'edilizia fer-

DESIGN & FERROVIA

In un altro angolo della mostra dedicato a Mazzoni, tavolo per la sala d'attesa di I-II classe della stazione di Siena e sedia per la sala ristoro della stazione di Reggio Emilia. Nella pagina a fianco i disegni progettuali.

roviaria e postale era di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici.

Per cui frequentando ancora questi straordinari spazi ferroviari diventa impossibile cancellare dalla memoria le analogie con quei celebri balconi "a vasca da bagno" dalle estremità arrotondate che hanno connotato in Italia e fuori il volto dell'edilizia "Novecento".

Infatti piani di legno di forte spessore impiallacciati con essenze dai toni cangianti dal rovere al noce, dall'olmo al larice, in relazione alle specifiche destinazioni, sono sempre curvati e smussati negli spigoli per formare sedute, schienali e braccioli, per avvolgere poltrone e divani, per racchiudere scrivanie e armadi evocando sagome e volumi di autentiche architetture. Così i robusti supporti che collegano a pavimento o a parete questi inamovibili oggetti sono di norma rivestiti di fasce di ottone o di alluminio in versione autarchica ed emergono dalle strutture murarie dei rispettivi ambienti con un'assoluta continuità plastica. L'intento di identificare con precise tipologie formali, immediatamente

riconoscibili, la destinazione dei singoli luoghi induce Mazzoni ad operare scelte molto accurate nei riguardi dei materiali da impiegare per differenziarli.

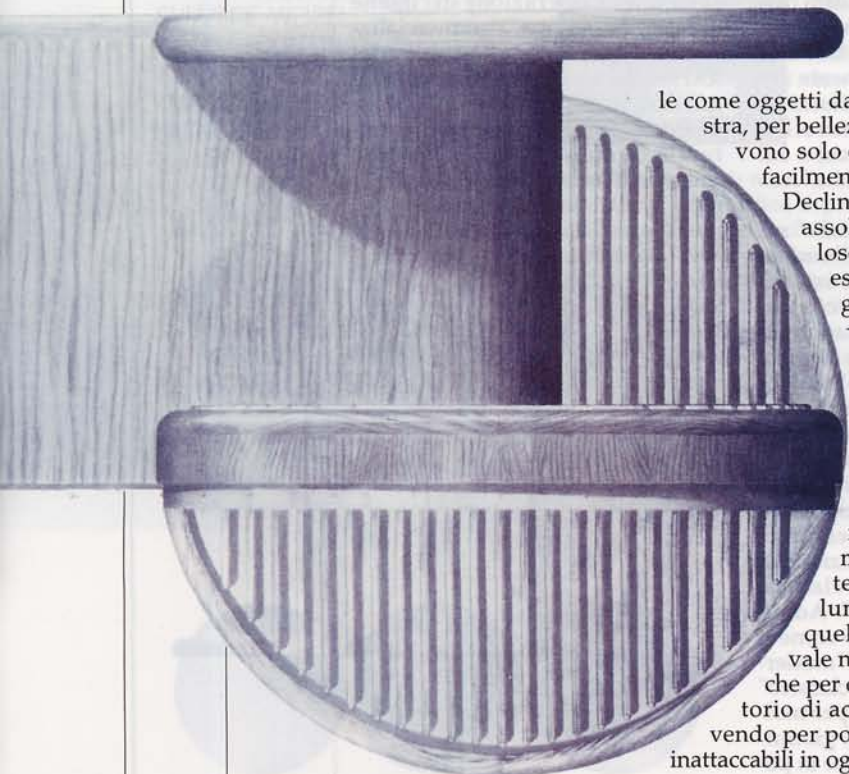
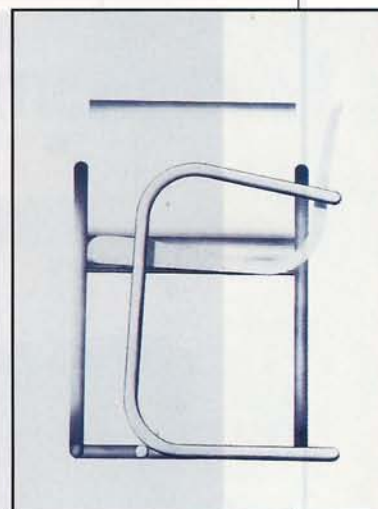
Con questo intento i mobili in canna d'acciaio cromata, disegnati negli Anni Venti dai grandi architetti del "Movimento moderno", nonostante la scarsa diffusione fuori del cerchio degli ascetici estimatori della cultura Bauhaus, vengono riproposti, con nuove soluzioni formali e strutturali, per connotare gli spazi commerciali interni ed esterni dei popolarissimi "caffé ristoratori".

Per le stazioni di Reggio Emilia e Siena l'architetto disegna un modello di sedia ed una successiva versione che, contrariamente alla soluzione a "sbalzo" inventata nel 1926 da Mart Stam e alle ulteriori varianti di Marcel Breuer e di Mies van der Rohe, affida l'irrigidimento della struttura tubolare in lucido acciaio cromato ad una solida scocca in legno curvato, mutuata dal vasto repertorio di sedute in legno con o senza braccioli disegnato per tutti gli ambienti di attesa e gli uffici.

Anche in questo caso emblematico, Mazzoni pur di non rinunciare all'obiettivo di garantire una durata illimitata ai suoi oggetti, preferisce aumentare la sezione della canna d'acciaio contravvenendo a quel credo funzionalista che in materia di sedute il designer Mart Stam aveva condensato in una celebre frase:

"Sarebbe sbagliato disegnare sedie più grandi e più pesanti del necessario, oppure disegnarle come oggetti da mettere in mostra, per bellezza. Le sedie devono solo essere leggere e facilmente spostabili".

Declinando invece con assoluto rigore la filosofia progettuale espressa dallo slogan "affidabilità + semplicità" da sempre in voga nelle Ferrovie può ottenere dal disegno di ogni suo manufatto, alla stregua dei treni, una lentissima obsolescenza tecnica di gran lunga superiore a quella estetica. Ciò vale naturalmente anche per quel vasto repertorio di accessori che, dovendo per postulato risultare inattaccabili in ogni tipo di eventi,





appaiono, se isolati dal contesto architettonico per il quale sono stati ideati, certamente sovradimensionati.

Tralasciando l'aspetto dei costi di produzione decisamente alti se confrontati con quelli vigenti in campo di lavoro analoghi, occorre ricordare che la condizione di monopolio che ha caratterizzato la vita delle ferrovie a partire dal 1905, data della loro nazionalizzazione, ha contribuito non poco ad alimentare una cultura tecnica sostanzialmente autoctona, assimilabile in quanto ad obblighi, procedure e controlli a quella di certi culti religiosi a cui l'architetto "razional-futurista" non si è certo potuto sottrarre.

Quanto al tema "immateriale" ma non certo secondario dell'illuminazione degli spazi interni ed esterni, Mazzoni lo traduce in un concetto ricco di spunti progettuali adottando, stazione per stazione, la soluzione più valida in termini di illuminotecnica e di architettura ispirandosi comunque sempre ad un repertorio di forme geometriche pure. Così nelle stazioni di Siena, Latina e Venezia allinea a soffitto seguendo una elementare geometria per punti, globi di vetro opaline, riedizione in chiave Anni Trenta della classica lampada a "luna di vetro". Ad un materiale neutro e freddo come il vetro opaline accosta sia il "moderno" acciaio cromato sia il "classico" ottone lucidato a specchio per moltiplicare i riflessi della luce, giocando sull'apporto delle tessere in pa-

sta di vetro colorata che di norma rivestono le pareti e, nei casi più rappresentativi, anche i soffitti dei locali.

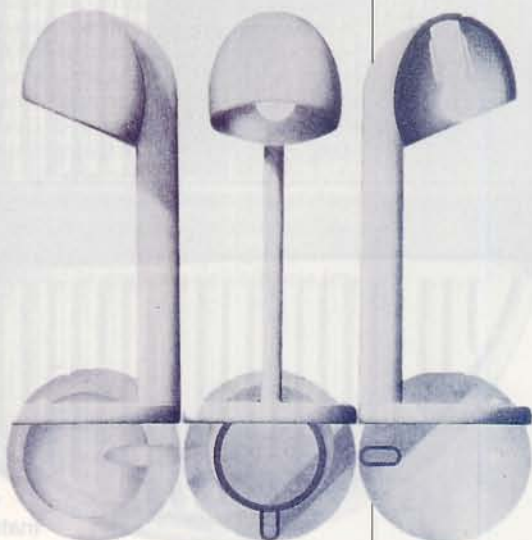
Da un lato l'eterogeneità delle forme e dei materiali impiegati per i mezzi di illuminazione, dall'altro le varietà cromatiche delle superfici vetrificate aiutano a trasformare l'atto della semplice accensione della luce in un momento di autentica emozione visiva.

In chiusura è da chiedersi con malinconia cosa resta di "tanta geometrica bellezza, di tanti acrobatici verticalismi, di tante ardite sporgenze". Dove leggere ancora le tracce di quella "policromia polimaterica", composta essenzialmente di materiali naturali ma nobili, che connotavano in modo inconfondibile il volto "razional-futurista" degli interni mazzoniani.

Ad un quindicennio dalla scomparsa di questa straordinaria figura di artista, la sua eredità di designer è ancora tutta da salvaguardare almeno nelle sette stazioni sopravvissute alle manomissioni intervenute dal dopoguerra ad oggi. Si tratta allora prima di inventariare e poi di restaurare, con rigore filologico, i pezzi d'epoca ancora fortunatamente collocati nel loro contesto originale, avendo la consapevolezza di intervenire su un giacimento culturale che per la ricchezza degli aspetti innovativi è ancora da esplorare e da far fruttare.

È nostra convinta opinione che nessuna togata operazione di "igiene storica" o di miope "commercializzazione" possono, alla soglia del XXI secolo, ancora autorizzarci ad ignorare il rischio di un ulteriore processo di distruzione fisica e culturale di questi ultimi nobili ma "maledetti" relitti.

La poltrona per l'ufficio del Capostazione del Brennero in mostra a Verona e, in basso, il disegno per la lampada del tavolo d'ufficio. Gli arredi esposti sono stati progettati da Mazzoni per le stazioni di Brennero, Montecatini, Reggio Emilia e Siena, tra gli anni 1930 e 1937.



DESIGN & FERROVIA

In un altro angolo della mostra dedicata a Mazzoni, tavolo per la sala d'attesa di una stazione delle stazioni di Siena e quella per la sala d'attesa della stazione di Reggio Emilia. Nella pagina a fianco i disegni progettuali.