

Cavalcavia senz'arte né parte

DI CARLO RATTI

Avrei sempre pensato di essere a favore dei Treni ad Alta Velocità, se non altro per ragioni ambientalistiche (sono il mezzo di trasporto più sostenibile in assoluto, con emissioni per viaggiatore-chilometro pari a un quinto di un aereo e un settimo di un'automobile). I primi dubbi, tuttavia, mi sono sorti in occasione di un recente rientro in Italia, quando ho visto i cantieri delle nuove linee Torino-Milano e Milano-Bologna, in fase di ultima-

Lungo la Taverne sono stati costruiti senza criterio. Il caso esemplare del ponte francese di Foster

zione. Nessuna riserva sull'utilità delle opere, bensì sulla loro realizzazione. Com'è possibile costruire oggi cose del genere? Come ignorare gli ultimi trent'anni di storia delle infrastrutture, che hanno portato a ben altra sensibilità architettonica e paesaggi-

stica in tutt'Europa?

I nuovi cavalcavia della linea Torino-Milano, ad esempio, sembrano un campionario di scienza delle costruzioni: travi isostatiche in calcestruzzo, travi iperstatiche in acciaio, alcune campate ad altezza fissa, altre ad altezza variabile, qui una curva con solaio collaborante, là una serie di prefabbricati semplicemente appoggiati. Il tutto senza nessuna chiarezza compositiva e con un profilo trasversale irregolare e sgraziato.

Discorsi simili si potrebbero fare per il rilevato ferroviario (una massicciata in calcestruzzo) e per le gallerie artificiali. O per la linea Milano-Bologna, ancora più discutibile. Uno dei progettisti confessa: «In effetti il risultato architettonico avrebbe potuto essere migliore». Ma poi inizia un resoconto tutto italiano: dai molti anni spesi per concepire l'opera alla progettazione svolta a tempo di record, nei pochi mesi concessi dalla legge Merloni. E poi le conferenze dei servizi affollate da centinaia di persone, il coordinamento con miriadi di enti locali, i vincoli imposti dalle ferrovie (che, a differenza di quelle francesi, per esempio, non ammettono viadotti iperstatici, più snelli ed eleganti). E, in ultima analisi, la mancanza di un committente attento cui stessero veramente a cuore l'esito architettonico e paesaggistico dell'opera.

Anche Michel Virlogeux, uno dei principali ingegneri europei, progettista del Viaduc de Avignon per il TGV francese e del celeberrimo Pont de Normandie, esprime un giudizio piuttosto critico sulle opere italiane. Il suo ultimo grande progetto, il Viaduc de Millau, ponte record del mondo ideato insieme all'architetto inglese Norman Foster, continua a mietere riconoscimenti (l'ultimo l'altro ieri in Germania, per l'eccezionale sintesi di architettura e ingegneria). «Eppure — spiega Virlogeux — nel caso di Millau e del Pont de Normandie l'architettura è stata "a costo zero". Non ha assolutamente fatto salire i costi di progettazione dell'opera. Com'è noto, la ricerca dell'efficienza strutturale può coniugarsi felicemente con l'eleganza architettonica». Com'è noto?