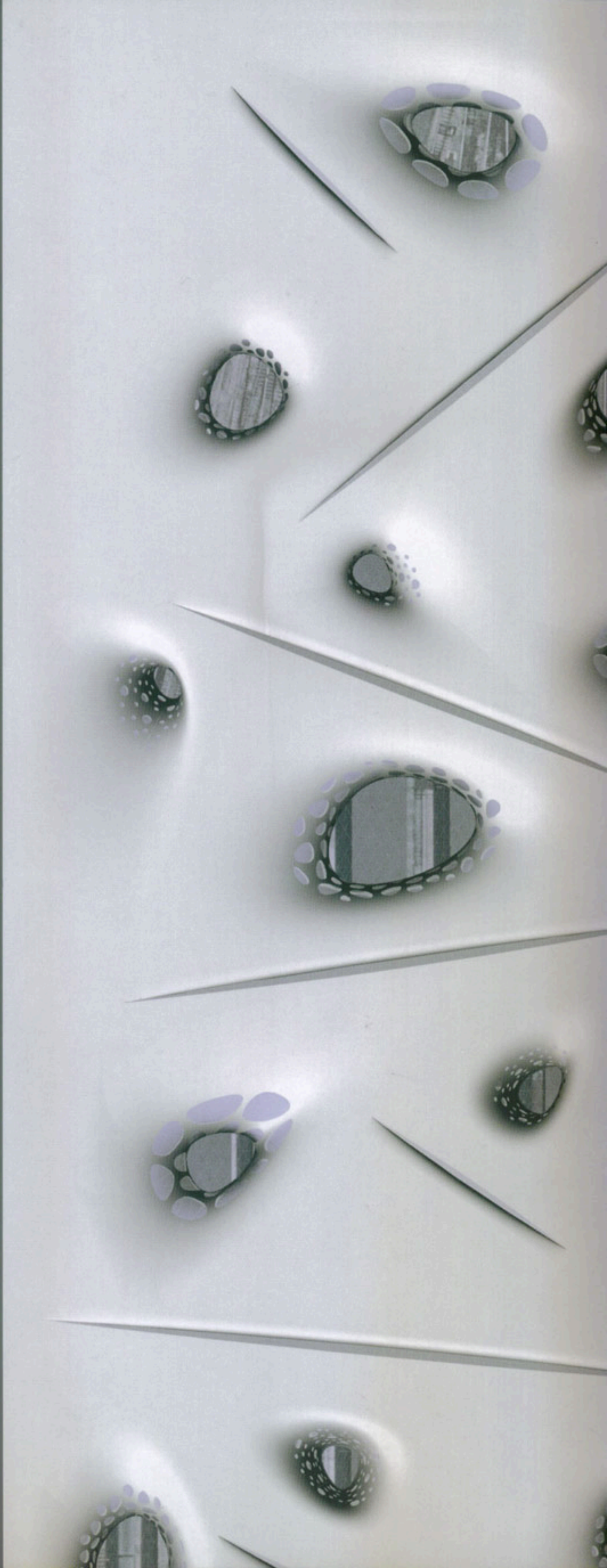


domus

CONTEMPORARY ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART

BOLOGNA NEW CITY STATION

ARATA ISOZAKI
MVRDV
UNSTUDIO
CRUZ Y ORTIZ
ORIOI BOHIGAS
5+IAA
SOUTO DE MOURA
INGENHOVEN ARCHITEKTEN
RICCI & SPAINI
STEFANO BOERI
JEAN NOUVEL



ARATA ISOZAKI

L'ITALIA VISTA DAL GIAPPONE

Da tempo il territorio giapponese si va rivelando come il luogo della più spinta sperimentazione in architettura, un mondo diverso, un pianeta *altrove* in cui coesiste la possibilità di costruire in modo innovativo a tutte le scale d'intervento – seppure nel rigoroso rispetto di forti condizionamenti fisici e ambientali. Ne risulta un'altissima concentrazione di edifici che vanno oltre la semplice qualità architettonica, per quanto eccezionale, per diventare monumenti alla difficile condizione contemporanea.

Arata Isozaki è parte di questo processo di ricostruzione di un universo post-futurista quasi da cinquant'anni ormai, apportandovi l'ironia della "complessità e contraddizione" tanto cara a Robert Venturi: ma – al contrario di questo e di altri maestri del postmodern rimasti impigliati nella rete dello stile, incapaci di dire poco più di nuovo su quanto esposto tra la fine degli anni Settanta e gli Ottanta del secolo scorso – Isozaki ha saputo trascorrere attraverso i cambiamenti radicali della transizione tra società industriale e post-industriale con uno spirito attento a creare, da un progetto all'altro, quella *unità nella diversità* di olivettiana memoria che lo accomuna ad alcuni protagonisti della recente architettura italiana.

Lungo tutto il felice attraversamento dei decenni che ci separano dalla crisi culturale del '68, il maestro giapponese è rimasto infatti ostinatamente legato all'idea dell'Italia come "Bel Paese dell'Architettura": il luogo dove, per quanto a strappi e a stratonni, la vicinanza (se non il dialogo) tra grande tradizione antica e progetto contemporaneo vive l'utopia di una possibile riuscita. Non sembra una coincidenza se anche la più importante mostra internazionale finora dedicata a Gio Ponti – simbolo di questa utopia – sia stata proprio da lui curata.

Chiamato a partecipare finalmente a un concorso italiano non virtuale, quello per l'area della Stazione di Bologna, Isozaki si è avvicinato al problema dell'inserimento nel contesto con estrema cautela, attento a non esporsi alla trappola formalista in cui pure gli è capitato di cadere in altri tempi, ad esempio in situazioni conflittuali come l'ex-*area Fiera* a Milano, o la tormentata vicenda del Museo degli Uffizi a Firenze. Anche nella vittoria colta a Bologna, lo turberanno forse ancora le polemiche dozzinali su quei suoi progetti lontani dal realizzarsi, ma certamente gli è di conforto il ricordo di una sua piccolissima e quasi sconosciuta opera italiana, anzi veneziana: laggiù nell'Isola di San Michele, dove sotto l'edera che cresce su una lastra di pietra minimamente sporgente dall'erba stanno le spoglie dell'amico compositore contemporaneo Luigi Nono. Non un monumento funebre, ma un monumento a quello che la grande cultura italiana è stata fino a pochi decenni fa, e potrebbe ancora essere oggi. **STEFANO CASCIANI**

ITALY SEEN FROM JAPAN

For some time Japan has steadily shown itself to be the land of the most advanced experimental architecture, a different world, a planet *elsewhere*. It has become a country where constructing can be innovative on every scale – albeit within the deepest respect for challenging physical and environmental restraints. The result is a very high concentration of buildings that reach beyond mere architectural quality, however outstanding, to become monuments to our difficult contemporary condition.

Arata Isozaki has for almost fifty years been part of this reconstructed post-futurist universe, to which he has contributed the irony of "complexity and contradiction" so close to Robert Venturi's heart. But – unlike this and other masters of the postmodern who were caught in the net of style and failed to add much to what had already been said between the late 1970s and early '80s – Isozaki has succeeded, through radical changes in the transition from industrial to post-industrial society, in focusing his mind from one project to the next, on that Olivettian *unity in diversity* shared with a number of leading figures in recent Italian architecture.

Ever since the cultural crisis of 1968, the Japanese master has fondly clung to the idea of Italy as the "Fair Land of Architecture": where, albeit by fits and starts, the closeness (if not dialogue) between a great classical tradition and contemporary design breathes the utopia of possible success. And it seems to be no coincidence that the most important international exhibition ever dedicated to Gio Ponti – a symbol of this utopia – was curated precisely by Isozaki.

Invited to take part at last in a non-virtual Italian competition, for the new Bologna Station area, Isozaki approached with the utmost caution the problem of how to fit buildings into an awkward context. He was careful to avoid the formalist trap into which he had fallen on other occasions: for example in conflicting situations like that of the ex-Trade Fair zone in Milan, or his troubled dealings with the Uffizi Museum in Florence. Even in the victory gained in Bologna, he may perhaps continue to be bothered by petty controversies over those other projects of his yet to be realised. But one thing will surely be a consolation to him, and that is the memory of a tiny, almost unknown Italian, or rather, Venetian work of his: on the island of San Michele, where underneath the ivy on a slab of stone rising minimally out of the grass lie the remains of his friend the contemporary composer Luigi Nono. Not a graveyard monument, but a monument to what great Italian culture was until a few decades ago, and could still be today. **STEFANO CASCIANI**

SEGNO ARCHITETTONICO SIGNIFICATIVO, L'INTERVENTO DI ISOZAKI SI PROPONE DI COSTITUIRE UNA NUOVA CENTRALITÀ PER BOLOGNA

AN ELOQUENT ARCHITECTURAL LANDMARK, ISOZAKI'S INTERVENTION SETS OUT TO ESTABLISH BOLOGNA'S NEW CENTRALITY

FUTURA 787

Sono tre i concetti fondamentali del progetto: il primo è la continuità con il contesto della città, perseguito attraverso un rapporto armonico di proporzioni della struttura urbana, che viene assunta come modulo dell'intervento. Il ritmo e le dimensioni dei volumi della nuova stazione sono ripresi dalla maglia stradale della Bolognina, con lo scopo di prolungare questo tessuto sopra il fascio dei binari per ricucire la parte nord alla città storica.

Il secondo è una generale orizzontalità, letta nel profilo della quinta di edifici di via dei Carracci e ribadita nella scelta di mantenere l'edificio nell'angolo sud est e quindi non proponendo edifici a torre con valenza di segnale urbano verticale. Con questa decisione si salvaguarda il rapporto storicamente consolidato della stazione con l'ambiente urbano circostante e si limita l'impatto ambientale del nuovo intervento.

Il terzo è l'atteggiamento, caro a Isozaki, della scomposizione, adottata in questo caso per alleggerire l'impatto complessivo dell'intervento. Il volume è articolato in tre elementi distinti, definiti *Scatola*, *Tube*, e *Isola*.

La *Scatola* è una piastra delle dimensioni di 280 metri x 127, della superficie di 36.000 mq, sospesa sopra i binari per ospitare su due livelli in modo aperto e vivace la maggior parte delle funzioni e le interconnessioni tra queste. Al primo livello sono spazi ricreativi e commerciali, tra cui una sala polifunzionale per congressi, cinema e teatro, un supermercato e un ufficio postale, una banca, una zona di gioco per bambini. Il secondo livello, con terrazze e ballatoi affacciati sul livello inferiore, raggiungibili mediante collegamenti verticali meccanizzati, ospita sale d'attesa e spazi di commercio e ristorazione. Sopra la stazione dell'Alta Velocità è previsto un grande spazio pubblico, sormontato dalla lounge di attesa dei viaggiatori di 1° classe.

La copertura della *Scatola* è caratterizzata da tagli e vuoti di dimensioni diverse, che danno luogo a corti vetrate lungo le pareti interne e pozzi di luce naturale in corrispondenza delle banchine.

Il *Tube* è un percorso di connessione in acciaio e vetro tra *Scatola* e *Isola*: lungo 155 metri e largo 20, ha una sezione ellittica. La superficie commerciale di 3.100 mq, percorsa da tapis roulants, è distribuita su due livelli, il superiore dei quali è profondo la metà del primo, sul quale affaccia.

L'edificio vetrato chiamato *Isola*, di 160 x 40 metri per una superficie di circa 6.400 mq, contiene un centro sportivo e la centrale termica per una autonomia elettrica della stazione, e ha una copertura a giardino pensile con erba e siepi.

L'edificio sull'angolo con via Pietramellara viene ristrutturato a nuovo ingresso della stazione e ospita agli ultimi tre piani un hotel a quattro stelle. La sopraelevazione attuale viene ridisegnata per coincidere con l'altezza della nuova Stazione Ponte. La corte interna è chiusa con una nuova copertura trasparente in acciaio e vetro e diventa luogo di scambio dei percorsi tra la vecchia stazione e la nuova biglietteria, la stazione Ponte, la Metrotramvia, il parcheggio interrato. Al livello interrato (+39.80) sono i locali tecnici e i servizi per il personale dell'albergo, in quello alla quota della città (+42.80) una cappella, la stazione dei Carabinieri, la SPA dell'albergo e servizi di stazione e commerciali, al livello superiore e sotto le camere (+46.50) la reception, la nuova hall di ingresso alla stazione e una cafeteria-bookshop con terrazzo.

Il fronte nord della piastra su via dei Carracci è disegnato da aperture di forma irregolare e disposizione variabile, sopra una lunga parete inclinata, alta tre metri, percorsa da una fessura sotto l'intradosso inferiore della piastra, che alleggerisce questa chiusura adottata per sicurezza nelle ore notturne.

Il ponte Matteotti viene raddoppiato con un ulteriore scavalcamento dal disegno analogo ma strutturalmente indipendente, per ampliare lo spazio urbano di accesso alla piastra. Il marciapiedi sull'angolo viene esteso per rendere più fluida la relazione con via Indipendenza e lo scavalcamento del fascio ferroviario verso la Bolognina.

L'ambito ad est della stazione costituisce il punto di connessione e distribuzione dei diversi percorsi, pedonali, ciclabili e carrabili. Gli edifici esistenti vengono demoliti per realizzare due nuovi volumi su due livelli, in c.a. con facciate in vetro. Il silos esistente diventa un elemento di distribuzione verticale, connettendo al piano della banchina via Barozzi e ponte Matteotti. Più a nord, l'edificio esistente delle Ferrovie dello Stato è ampliato con un nuovo corpo di fabbrica attorno ad una corte verde: l'edificio è vetrato, è accessibile da una grande hall a nord al livello terreno, ospita uffici nei tre piani superiori e si conclude con un tetto giardino. Nell'area ex OMA all'estremità est è prevista una residenza per studenti su quattro piani più piano terreno con biblioteca, mensa, sale studio e per conferenze, caratterizzata da un prospetto più articolato verso i binari e da una sequenza di balconi poco sporgenti verso sud.

I nuovi isolati a sud ovest della stazione, con destinazione direzionale e commerciale al piano terra, sono disegnati seguendo la curva dell'area di intervento, non superano i 20 metri di altezza, hanno fronti protette da frangisole in cotto e ospitano corti a forma ellittica per ristoro e ritrovo. A sud una fascia verde garantisce un filtro verso il contesto e ospita attrezzature di quartiere. **LS**

La copertura della *Scatola* è caratterizzata da tagli e vuoti di dimensioni diverse

IN ALTO: FOTOMONTAGGIO ZENITALE CON I TRE ELEMENTI DELLA SCATOLA, DEL TUBO E DELL'ISOLA. SOTTO: IL FRONTE SU VIA CARRACCI

TOP: PHOTOMONTAGE FROM ABOVE SHOWING THE THREE BOX, TUBE AND ISLAND ELEMENTS. BELOW: THE FRONT ON VIA CARRACCI.

