

## Il concorso per il fabbricato viaggiatori di Roma Termini del 1947. La cultura architettonica italiana del dopoguerra tra continuità e discontinuità

MATTEO TRENTINI

Percorrendo le ali laterali del complesso di edifici che forma la stazione ferroviaria di Roma Termini, lungo via Giolitti a sud-ovest e via Marsala a nord-est, si può notare una netta interposizione, costituita dalla struttura vetrata che ospita gli ingressi laterali al fabbricato viaggiatori, che separa i volumi laterali della stazione dal corpo principale affacciato su Piazza dei Cinquecento. Questa frattura, ora difficilmente percepibile nel caos urbano che circonda la quinta stazione europea per volume di traffico passeggeri, non solo separa, dimensionalmente e funzionalmente, due sezioni distinte del manufatto ma denuncia anche le due diverse fasi cronologiche che, tra gli anni Quaranta e Sessanta del secolo scorso, hanno accompagnato la realizzazione dell'intero complesso ferroviario. Se le ali laterali furono infatti completate già durante gli anni mussoliniani nonostante le difficoltà economiche del Paese in seguito all'entrata in guerra a fianco della Germania hitleriana, i lavori per il fabbricato viaggiatori furono interrotti nel 1943, per poi essere completati nell'Anno Santo 1950, in seguito ad un concorso indetto nel 1947.

Questo testo intende così analizzare le proposte architettoniche inviate al concorso del '47, il più importante organizzato nei primissimi anni repubblicani, per analizzare non solo lo stato dell'arte di una disciplina, l'architettura, negli anni precedenti al centro della propaganda fascista, ma anche la reazione e la capacità da parte della comunità architettonica italiana nell'andare fisicamente ad intervenire su un manufatto che aveva costituito uno dei più prestigiosi progetti del Fascismo per Roma.

Analizzare i risultati di un concorso, osservando anche le proposte che non hanno beneficiato dei primi premi e delle menzioni d'onore, permette infatti di ricostruire una panoramica, fedele per quanto frammentaria, delle condizioni, dei temi e delle forme al centro dell'agenda del dibattito in un preciso momento storico. In tal senso, le vicende del concorso per il completamento della stazione Termini, dato il prestigio e la visibilità del tema, si offrono come occasione ideale per valutare quella doppia necessità di dis-continuità e di continuità, con cui gli architetti italiani tentarono, o meno, di riscattare dalla precedente retorica di regime uno dei manufatti al centro della infrastruttura civica del Paese. Proprio per questo, nonostante una posizione per certi versi ai margini della storiografia architettonica del periodo, tale vicenda rivela la propria importanza per andare a ricostruire quel tentativo, da parte della cultura architettonica italiana, di lasciarsi definitivamente alle spalle quelle che Giulia Veronesi ha chiamato le «difficoltà morali» in cui era rimasta impigliata nel Ventennio precedente. (Veronesi, 1953-2008, 9).

Prima dell'intervento del periodo mussoliniano su Roma Termini, parte di una più ampia visione urbanistica che avrebbe dovuto coinvolgere l'intero territorio metropolitano in occasione della Esposizione Universale di Roma prevista per il 1942, la stazione era ospitata in un edificio ultimato nel 1874, realizzato su progetto di Salvatore Bianchi in occasione del trasferimento della capitale da Firenze a Roma, elegante volume centrale in ferro e vetro accostato da due edifici gemelli, dedicati rispettivamente alle partenze e agli arrivi dei viaggiatori.

Nel 1931, con la città che supera ormai il milione di abitanti, viene indetto un nuovo Piano Regolatore che prevede un arretramento dell'edificio della stazione rispetto all'attuale sedime, seguendo una proposta del 1929 da parte del Gruppo Urbanisti Romani (Insolera, 2001, p. 198) nella quale la principale stazione cittadina avrebbe dovuto diventare terminale di un più ampio sistema ferroviario, in parte interrato. Roma avrebbe dovuto infatti dotarsi di tre stazioni di rilevanza nazionale: la stazione Flaminia nella zona nord della città, terminal per i convogli da e per il Nord, la stazione Casilina nella zona meridionale, per il traffico verso e da il Sud, ed infine una stazione intermedia nella zona

di Termini, in prossimità del centro città, sulla quale sarebbe dovuto convergere, attraverso un tunnel sotterraneo, il traffico provenienti dalle due stazioni periferiche.

In realtà, già nel 1925 Marcello Piacentini aveva proposto di arretrare l'attuale edificio ottocentesco di circa 1600 metri fino all'area di Porta Maggiore così da poter realizzare un viale alberato di circa 80 metri di lunghezza sul sedime dei binari precedenti. (Ciucci, 1989, 2002, p. 91n).

Se l'arretramento di duecento metri previsto nel 1929 era dettato da una ragione del tutto funzionale - quella cioè di inserire Termini in una più ampia sistemazione dell'intero sistema ferroviario metropolitano - la posizione del nuovo edificio principale nel progetto di Mazzoni risponde soprattutto alla richiesta mussoliniana di creare una piazza monumentale, degna di un Roma che, nelle intenzioni del Duce, avrebbe dovuto andare a riprendersi il ruolo di vera e unica capitale del Mediterraneo. Il Piano regolatore del 1931 avrebbe infatti relegato Termini a semplice stazione intermedia dal significato locale, privandola del carattere strategico di cui godeva fino ad allora come stazione principale della città. Il previsto declassamento della stazione attuale andava così a contraddire il clima politico, e le conseguenti visioni urbanistiche, che allora si susseguivano per il destino della Capitale dell'Impero.

Va ricordato che proprio durante la discussione sul progetto della nuova stazione, nel 1937 viene affidata a Roma l'organizzazione dell'Esposizione Universale che si sarebbe tenuta nel 1942 in un quartiere di nuova edificazione a sud-est del centro cittadino lungo l'asse verso il mare. Le cosiddette «Olimpiadi della Civiltà» avrebbero pertanto offerto, in un periodo in cui l'Italia era sottoposta alle sanzioni internazionali in seguito alle campagne in Etiopia del 1935-'36, occasione a Mussolini di riconsegnare al Paese lustro e prestigio internazionale. Seppur non direttamente inserita nell'insieme dei progetti per l'E42, la sistemazione di Roma Termini era inevitabilmente parte di una più ampia strategia di dare forma ad una vera e propria Roma mussoliniana, i cui poli fossero il Foro Mussolini a nord del centro e la zona dell'esposizione lungo l'asse che collegava il centro della città al mare e quindi al Mediterraneo. Il

progetto per la stazione viene così a trovarsi in una più vasta operazione urbanistica che investe la capitale ben oltre i propri confini comunali e che rappresenta, per portata ideologica, uno dei momenti più complessi della politica culturale del Regime. In occasione del I Congresso di Urbanistica del 1937, viene infatti ribadito il ruolo di Roma capitale come «città moderna» (Ciucci, 1989, 2002, p. 177) che dovrà fungere da vetrina per quell'Impero che Mussolini aveva richiamato in vita il 9 maggio del 1936 e su cui si concentrerà ora l'impegno diretto del Duce nelle questioni architettoniche ed urbanistiche.

In tal contesto di accelerazione e sovraccarico ideologico delle politiche fasciste, si inserisce la vicenda della sistemazione della stazione di Termini, progetto che ben presto risentirà direttamente di quella svolta in senso storicista che il regime andava allora imponendo anche in materia architettonica. A partire dalle campagne in Africa del 1935, Mussolini aveva infatti impresso una direzione sempre più autoritaria agli apparati di potere dello stato fascista: in campo architettonico ciò si rispecchia, oltre che nella deriva accademica e reazionaria che coinvolge i più importanti progetti allora in corso, anche del sempre più costante coinvolgimento dello stesso Duce nelle discussioni che accompagnavano i vari progetti architettonici e urbanistici allora in corso.

Lo stesso progetto per la nuova stazione di Angiolo Mazzoni, ingegnere già attivo nella progettazione di altri edifici ferroviari, inevitabilmente risente del nuovo clima che avvolge ormai la vita artistica del Paese. L'ingegnere bolognese presenta un primo progetto il 16 febbraio del 1937, «moderno nella concezione delle forme» (Nicoloso, 2008, 2011, p. 228), secondi canoni che si potrebbero definire ispirati ad un moderato modernismo, sulla scia di quanto già realizzato, per esempio, nel progetto per la stazione di Firenze Santa Maria Novella, da poco completata su progetto del Gruppo Toscano, guidato da Giovanni Michelucci, o nelle prime proposte di indirizzo modernista per gli edifici dell'E42 (Nicoloso, 2011). Seppur improntata ad un evidente monumentalismo lungo il fronte su piazza dei Cinquecento, la stesura del primo progetto mazzoniano sembra non risentire ancora in maniera decisiva della nuova politica intellettuale imposta dalle gerarchie fasciste

e che diverrà evidente, nelle fasi finali del progetto, grazie al diretto intervento dello stesso Mussolini.

Con l'ingresso in guerra dell'Italia nel giugno del 1940, gran parte delle risorse economiche vengono inevitabilmente dirottate verso l'impegno bellico, così da bloccare gran parte dei lavori pubblici allora in corso, il cui completamento viene rimandato alla fine di quel conflitto che, agli occhi di Mussolini, sarebbe dovuto concludersi in breve tempo. Tra i cantieri ad essere bloccati a tempo indeterminato, rientrano inevitabilmente i numerosi progetti edilizi allora in corso di realizzazione a Roma: colpite in particolare saranno le operazioni di costruzione del nuovo quartiere espositivo per l'E42, di cui solo il Palazzo della Civiltà italiana verrà completato per tempo. Il cantiere per la nuova stazione rimarrà attivo, seppur in misura ridotta, almeno fino al 1943 quando verrà definitivamente abbandonato. Come si è visto, del progetto originario di Mazzoni saranno completate fino a questo momento solo le ali laterali, parallele allo sviluppo dei binari lungo via Marsala e via Golitti, oltre ad altri edifici secondari di servizio. La parte centrale dell'intero complesso, ossia l'edificio viaggiatori affacciato su Piazza Cinquecento, non verrà nemmeno iniziata. Questo nonostante il fabbricato viaggiatori fosse diventato uno dei progetti allora in cantiere più cari a Mussolini tra quelli allora in corso a Roma. Insoddisfatto dalle prime proposte, ritenute non sufficientemente monumentali in una Roma che si apprestava a farsi vetrina internazionale della politica fascista, il Duce, come scrive Nicoloso, governa direttamente la metamorfosi stilistica (Nicoloso, 2011, p. 229) che vede le proposte di Mazzoni indirizzarsi verso un'immagine ora sempre più classica e monumentale. Il progetto per la nuova stazione Termini, snodo obbligatorio per i futuri visitatori dell'Esposizione del '42 che si sarebbe dovuta raggiungere tramite un diretto collegamento ferroviario, si trasforma così, al pari dei cantieri sull'area della mostra, in un campo di battaglia tra le ormai sconfitte tendenze moderne dell'architettura italiana e il linguaggio accademico e storicista imposto ormai ufficialmente dalle politiche del Regime.

Tra il 1940 e l'anno successivo Mussolini lascia erigere un modello in scala 1:1 del colonnato, formato da colonne alte fino a 19 metri a

sorreggere una trabeazione di 8 metri, che avrebbe dovuto concludere il fronte principale dell'edificio viaggiatori affacciato su piazza dei Cinquecento, andando così a sovrastare le vicine terme di Diocleziano, alte "solo" 15 metri (Piccinato, 1947, p.3). Così come la figura dell'arco era diventata nel Palazzo della Civiltà italiana l'elemento architettonico attraverso cui imbastire la retorica di regime e mostrare duemila anni di storia italiana, nel progetto per Termini le colonne, come nota con orgoglio Ojetti «più grandi di quelle del Pantheon» (Ojetti, 1954, p. 556), sarebbero dovute diventare l'elemento attraverso cui fornire alla principale stazione del paese quello stile classico e schiettamente romano che le spettava.

Sebbene l'impegno bellico a fianco della Germania nazista abbia impedito il completamento del progetto secondo il programma mussoliniano, così come l'Esposizione prevista per il 1942 sarà rinviata a data da destinarsi, i progetti romani dei primi anni Quaranta possono essere letti come la conferma di un'ormai definitiva scoperta da parte del regime del potenziale ideologico dell'architettura, a ulteriore conferma della svolta reazionaria della politica mussoliniana nella seconda parte degli anni Trenta.

Le ultime speranze residue di poter creare *istituzionalmente* un'architettura moderna in Italia si infrangono contro il trionfo di archi e le colonne che lo scoppio della seconda guerra mondiale renderà macerie prima ancora di venir completate.

Su queste macerie, materiali e non, la cultura architettonica repubblicana sarà chiamata ad articolare, come scriverà successivamente lo storico dell'architettura Manfredo Tafuri, una difficile dialettica tra «conoscere» e «agire», «affannosa ricerca di identità» (Tafuri, 1982-2002, p. 5) di una cultura chiamata non solo a rimettere fisicamente in piedi un Paese sconvolto dal conflitto bellico e da un ventennio di dittatura ma anche a ricostruirsi un proprio statuto disciplinare autonomo all'interno di una società costretta alla ricostruzione.

Una delle prime occasione per la disciplina architettonica italiana dove poter mettere a punto la propria agenda e la propria rinnovata

strumentazione disciplinare viene offerta dal concorso del 1947 per il completamento dell'edificio viaggiatori di Roma Termini, la più importante competizione architettonica del Dopoguerra, come ebbe a definirla l'urbanista Luigi Piccinato nel 1947 dalle pagine della rivista di settore *Metron*, da lui fondata, assieme a Ridolfi, nel 1945. (Piccinato, 1947, p. 2). Abbandonata la retorica degli anni del Regime, si tratta ora di completare fisicamente quanto era stato interrotto nel 1943, realizzando un complesso civico che possa finalmente rendersi efficientemente a servizio della stazione ferroviaria più trafficata del Paese. Il concorso, organizzato sulla base del materiale raccolto da una commissione specificatamente dedicata al progetto, chiede infatti di rispondere a questioni prevalentemente pratiche, tra cui la razionalizzazione dei flussi viaggiatori, sfruttando al meglio i 12.000 mq previsti originariamente per il colonnato monumentale, lo smistamento delle nuove tipologie di treno, mettendo in secondo piano le considerazioni di carattere più esplicitamente estetiche. Il bando si concentra poi sugli aspetti pratici concernenti la costruzione dell'edificio frontale a Piazza dei Cinquecento, che ospiterà la biglietteria e i principali servizi ai viaggiatori, oltre che sulla costruzione di un ulteriore volume di circa 4000 mq destinato a ospitare gli uffici compartimentali delle Ferrovie, per un importo complessivo dei valori valutato in 2.869.000.000 di lire.

La giuria si trova a dover valutare nell'estate del 1947 quaranta proposte, di cui tredici ricevono menzioni e premi. Uno sguardo approfondito alle proposte inviate, soprattutto a quelle classificate al terzo posto, permette di ricostruire una panoramica, fedele data l'importanza dell'occasione, dello stato della cultura architettonica del tempo, da cui emerge quello che Giuseppe Samonà definisce dalle pagine di *Metron*, «nettissimo senso di impotenza a porre su un piano vitale i problemi edilizi del nostro tempo» (Samonà, 1947, p. 8).

Accanto al progetto finale realizzato, una considerazione complessiva delle proposte premiate non può che riportare infatti un generale senso di fragilità ed incertezza che accomuna gran parte dei progetti presentati. Se le condizioni, politiche quanto materiali, non consentivano comprensibilmente ancora il raggiungimento di una maturità e una

stabilità professionale di cui godevano altri contesti quali la Francia e l'Inghilterra, alcune delle proposte in concorso denunciano come gran parte della cultura architettonica fosse ancora permeata da una sostanziale continuità formale con gli ultimi episodi della produzione architettonica fascista.

Sebbene lo stesso bando di concorso, per motivazioni pratiche, cercasse una sostanziale alterità ed autonomia rispetto alle strutture realizzate del progetto di Mazzoni, alcune delle proposte del 1947 sembrano muoversi interamente in linea con quelle che, solo pochi anni prima, erano state le linee guida imposte dalla nuova politica culturale mussoliniana in ambito architettonico, visibili a Roma con più forza che altrove.

Non è quindi un caso che sia stata la rivista romana *Metron*, una delle prime ad essere fondata nel Dopoguerra, a dedicare, in qualità di organo di riferimento della locale Associazione per un'Architettura Organica (A.P.A.O.) uno specifico approfondimento al concorso del '47. In un periodo di forzata riorganizzazione per molte iniziative editoriali, prima tra tutte *Casabella*, l'ambiente romano si dimostra, come si vedrà successivamente, particolarmente sensibile nell'osservare come la cultura architettonica italiana vada ad intervenire, in questo caso direttamente, su materiale urbanistico lasciato incompiuto dal Fascismo. Ovviamente sono presenti, tra le proposte inviate, soluzioni che si baseranno su un netto distacco, formale e figurato, dalle precedenti forme architettoniche, immuni da una generale retorica storicista, così da rendere impossibile parlare di una direzione comune nell'architettura italiana del primissimo Dopoguerra. Rimane comunque percepibile, di fronte ai tredici progetti premiati, una generalizzata difficoltà da parte degli architetti coinvolti di dare forma, architettonica quanto urbanistica, alla frattura politica rappresentata dal 1945. Se il concorso rimane comunque esercizio circoscritto ad un singolo episodio per certi versi emergenziale, i risultati proposti possono però essere letti come anticipazione di quelle contrapposte tendenze, progressiste e conservatrici, che andranno a contrassegnare il dibattito architettonico italiano del primo Dopoguerra, soprattutto in occasione di interventi



istituzionali, tra cui il programma INA-Casa, introdotto nel 1949 dal ministro del lavoro e della previdenza sociale democristiano Amintore Fanfani.

Il primo premio viene assegnato *ex-aequo* al gruppo capeggiato da Eugenio Montuori e Leo Calini, con il primo che aveva già preso parte alla discussione sul destino dell'area in questione, inviando una proposta per la stazione sotterranea nel 1932, e al raggruppamento guidato da Annibale Vitellozzi, Massimo Castellazzi, Vasco Fadigati e Achille Pintonello.

Il progetto del primo raggruppamento propone il collegamento delle ali mazzoniane attraverso un volume, dalla lunghezza di circa 200 metri, che almeno dimensionalmente sembra porsi in sostanziale continuità con le volumetrie del progetto d'anteguerra. Da questo volume monolitico si stacca un corpo dall'altezza di 9,50 m., su Piazza dei Cinquecento, bipartito tanto in pianta quanto in sezione. Tale volume, dall'andamento curvilineo sulla linea di copertura, termina con uno sbalzo di 12 m. per 5 m. di altezza a coprire la galleria delle carrozze e così l'affaccio sulla piazza antistante. Anche in pianta, tale diaframma tra la galleria di testa e il piano della città risulta suddiviso dai resti delle mura serviane in uno spazio principale su atrio dove trovano spazio le biglietterie e gli accessi alla metropolitana e un corpo minore, destinato al ristorante e ad ulteriori servizi accessori ai viaggiatori. Ispirato ad un sobrio linguaggio razionalista, distante da una eccessiva retorica pomposa, l'edificio così proposto avrebbe garantito un flusso diretto dei viaggiatori tra il salone degli arrivi e delle partenze e il piano della città. Nonostante un linguaggio controllato ed attento agli aspetti funzionali richiesti dal bando, tale proposta avrebbe mantenuto comunque quel carattere di contenuta monumentalità che Mazzoni era riuscito a ricreare nelle ali laterali del complesso prima dell'intervento mussoliniano sull'edificio principale.

La seconda proposta ad essere premiata col massimo premio sembra, almeno se osservata in sezione, voler sottolineare con maggiore decisione lo stacco dal precedente progetto degli anni Trenta. Tale progetto infatti prevede la costruzione del fabbricato principale, la

galleria viaggiatori, in netta separazione, sottolineata anche attraverso uno stacco in altezza, dalle ali laterali. Le nuove funzioni vengono così a concentrarsi in un nuovo elemento autonomo che solo in pianta, attraverso un chiaro e razionale disegno degli spazi e dei percorsi interni, sembra voler completare il complesso ferroviario in un *unicum* funzionale. Analogamente al progetto precedente, anche questo proposta sembra voler bandire qualsiasi eccesso retorico e monumentale, che non sia quello inevitabilmente dato dalle dimensioni ragguardevoli del complesso stesso. Unica eccezione ad un linguaggio improntato ad una sostanziale sobrietà, una struttura ad arco sul fronte principale che sorregge una vetrata che porta luce nell'atrio della stazione, reminiscenza indiretta di certi elementi architettonici che erano stati già previsti in precedenza, come l'arco gigantesco che avrebbe dovuto attraversare, vero e proprio elemento urbano, l'intera area su cui era prevista l'Esposizione Universale del '42.

Una simile impostazione, ispirata ai canoni di un classico quanto moderato e lineare razionalismo, può essere osservata anche nelle tre proposte premiate con il secondo premio *ex aequo*. Mentre i progetti di Saul Greco e di Claudio Longo Gerace sembrano cercare una sostanziale compattezza e unitarietà del fronte che affaccia su Piazza dei Cinquecento, con la seconda proposta che prevede un volume minore sporgersi in aggetto sulla piazza, la proposta del gruppo composto da Vittorio Immirzi, Luigi Cosenza e collaboratori appare quella che con più decisione intende stabilire uno stacco, formale e linguistico, con l'eredità del progetto di Mazzoni. Non solo in sezione la nuova volumetria si sviluppa come elemento autonomo e indipendente dai frammenti mazzoniani quanto, lungo il principale fronte urbano, diventa evidente, per quanto inserita in una definizione volumetrica simile alle proposte precedenti, la ricerca di dissonanza linguistica con il resto del complesso. Come l'andatura curva della copertura proposta si distacca dalle rigide geometrie della parte retrostante, lo stesso disegno della facciata su Piazza dei Cinquecento contiene, lungo i 200 m. del proprio sviluppo, due differenti soluzioni formali, una più lineare nella parte verso via Giolitti, una più articolata nella parte orientale della facciata, che

sembrano suggerire l'impossibilità di una sintesi linguistica in un progetto di tali dimensioni e di tale significato.

Se dunque le proposte premiate con il primo e secondo premio possono essere lette, seppur tra notevoli differenze, come espressioni di una certa comune linearità, tanto espressiva quanto nell'approccio alla dimensione urbana, è solo con i progetti premiati con il terzo posto che diviene evidente quello che Tafuri chiamerà «stato di confusione e di superficialità sin troppo comune» con cui parte dei progetti inviati risponde alle richieste del bando di concorso (Tafuri, 1964, 87). Sebbene tra i terzi classificati comparisse la proposta del gruppo guidato dai romani Mario Ridolfi e Ludovico Quaroni, «idea genialissima» come la definirà Giuseppe Samonà dalle colonne di *Metron* (Samonà, 1947, 8), altre soluzioni premiate sembrano ancora risentire, impegnate nella ricerca di monumentalità, dalla, allora ancora recente e ben presente, polemica tra architettura storicista ed architettura moderna che aveva infiammato il dibattito in occasione dei lavori per l'E42 e degli ultimi progetti istituzionali del Ventennio fascista.

È infatti proprio con l'analisi dei progetti classificati al terzo posto che esplode quella contraddizione e ambiguità che permeava la cultura architettonica italiana nel primissimo Dopoguerra, impegnata nel tentativo di dare forma, accanto al memoriale delle Fosse Ardeatine e a quello milanese alle vittime dei campi di concentramento tedeschi, ad uno dei primi *monumenti* civici dell'età repubblicana. Come scriverà Tafuri infatti, il concorso di Termini diventa occasione per la creazione di «un *monumento* alla città, ai suoi valori, alla sua storia [...] *Monumento* come forza significativa, immediatamente comunicativa» (Tafuri, 1964, *ibid.*) attraverso cui quindi partecipare alla vita e alla forma dell'ambiente circostante. E proprio sulla questione del monumento sembra esplodere la contraddizione tra continuità e discontinuità della prima cultura disciplinare del Dopoguerra.

Mentre i progetti classificati al primo e al secondo posto sembravano poter declinare una comune dimensione civica del monumento attraverso un linguaggio che, per quanto differenziato, fosse in linea con un modernismo moderato, alcune delle proposte premiate col terzo

posto, sembrano porsi in diretta continuità con gli accenti retorici che avevano permeato il dibattito dell'ultima fase del regime mussoliniano. È questo il caso, per esempio, della proposta del raggruppamento composto dagli architetti Bruno Ronca e Carlo Mutinelli (Fig. 1), nel quale una adesione formale all'ambiente romano viene esplicitata già nella relazione di progetto (Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani, 1951, p. 35). Il progetto sembra infatti riprendere alcuni dei capisaldi alla base dei lavori dei primi anni Quaranta, quali la valorizzazione in chiave monumentale del fronte urbano su Piazza dei Cinquecento e l'utilizzo di specifici elementi architettonici – archi, colonne, trabeazioni, decorazioni – interamente riprese dal repertorio di architettura romana classica e recentemente riproposte dal regime fascista. La ricercata monumentalità del complesso si specchia anche nella concezione urbanistica della proposta che sembra non solo porsi in diretta continuità con le precedenti volumetrie del progetto mazzoniano ma intende anche accentuarle nel volume di testa del complesso, vero e proprio fondale scenico di una romanità fuori tempo massimo.



Fig. 1 Bruno Ronca e Carlo Mutinelli, terzo premio ex-aequo

Atteggiamento non così dissimile può essere rintracciato nella proposta degli architetti Achille Petrucci, Costantino Forleo e Nello Ena, la cui proposta (Fig. 2) intende raggiungere una perfetta continuità, come recita la relazione di concorso, con le parti precedentemente completate (Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani, 1951, p. 39). Non solo la

facciata di testa ripresenta, ancora una volta, l'elemento del colonnato dalle dimensioni esagerate come unica quinta architettonica possibile, ma la stessa suddivisione degli spazi interni sembra soffrire della eccessiva carica linguistica di cui è impregnato il progetto già a livello urbanistico. Mentre i progetti precedenti cercavano comunque di risolvere in maniera funzionale l'organizzazione interna che una tipologia simile richiede, tale proposta sembra soffrire anche dell'incapacità di proporre una conseguente soluzione degli aspetti più pratici e funzionali che un tale compito presenta.

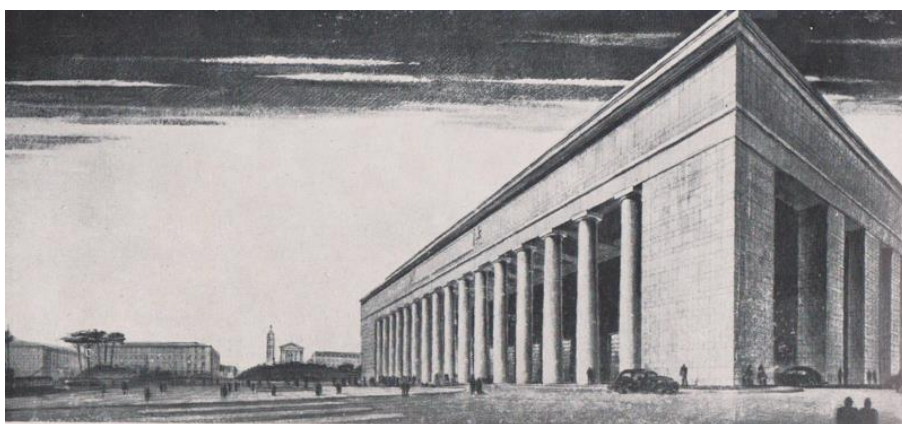


Fig. 2 Achille Petrucci, Costantino Forleo e Nello Ena, terzo premio ex-aequo

Altre due proposte sembrano, a livelli differenti, confermare questa tendenza verso una continuità linguistica con il linguaggio dei precedenti progetti realizzati in età fascista. In particolare, la proposta dell'architetto e ingegnere Cesare Pascoletti (Fig. 3) e quella di Alfredo Scalpelli, Pietro Lombardi e Marco Fagioli (Fig. 4) sembrano riprendere alcuni degli elementi che erano stati utilizzati da Adalberto Libera nel suo progetto per il Palazzo dei Ricevimenti e dei Congressi iniziato per l'Esposizione Universale e completato solo nel 1954.

La proposta di Pascoletti sembra richiamarsi al progetto di Libera nell'articolazione della propria sezione, laddove la ricerca di quello «spirito architettonico di Roma» (Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani, 1951) si manifesta nella monumentalità dell'atrio viaggiatori.

Elemento dimensionalmente in perfetta continuità con l'edificio di Mazzoni, tale spazio vuole porsi come vero e proprio cuore della nuova stazione così come l'atrio di ricevimento del Palazzo dei Ricevimenti e Congressi era il centro del progetto di Libera all'E42. Di quest'ultimo il progetto di Pascoletti recupera non solo il linguaggio ispirato ad un classicismo monumentale quanto anche la possibilità di renderlo elemento artistico vero e proprio grazie ai rilievi marmorei previsti nelle immense pareti.

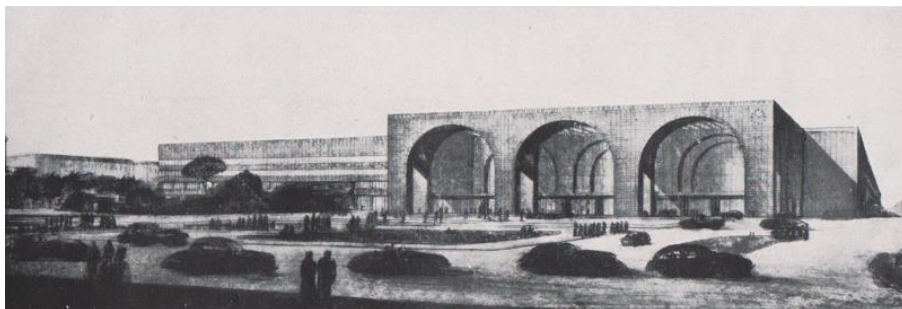


Fig. 3 Cesare Pascoletti, terzo premio ex-aequo

Il progetto di Scalpelli, Lombardi e Fagioli sembra invece accostarsi al lavoro di Libera principalmente nella risoluzione della facciata su Piazza dei Cinquecento, di cui condivide il tentativo di declinare gli elementi fondamentali dell'architettura classica romana, per quanto privati di una eccessiva carica retorica. La facciata del progetto risulta divisa orizzontalmente in tre parti, di cui quella inferiore è composta da un porticato privo di sovraccarichi retorici, tale elemento viene sovrastato da una apertura arcuata che sembra richiamare l'elemento di copertura del progetto di Libera per l'E42, sulla quale si pone il terzo e ultimo livello, composto da una fitta maglia di aperture verticali, ognuna delle quali sovrastata da un pannello decorativo in marmo.

Tra i vari progetti al terzo posto, va ricordata anche la soluzione proposta dal Eugenio Rossi e Alberto Tonelli, l'unica che prevede la rottura della linearità della facciata su Piazza dei Cinquecento attraverso la creazione di una forma leggermente convessa con la quale viene sottolineata anche l'alterità che contraddistingue i due volumi con i quali il progetto

prevede la chiusura del fronte urbano della piazza. Nuovamente in linea con un linguaggio che tenta di richiamarsi alle forme del passato, risulta la proposta di Morozzo Della Rocca e Carlo Domenico Rossi, il cui elemento principale risulta essere l'imponente e sovradimensionato porticato che conclude interamente la facciata su Piazza dei Cinquecento.



Fig. 4 Alfredo Scalpelli, Pietro Lombardi, Marco Fagioli, terzo premio ex-aequo

L'elemento del portico, seppur di dimensione ridotta rispetto al progetto precedente, è presente anche nel contributo di Leonato Favini e Mariano Pallottini, nel quale la galleria viene però inserita in un più ampio disegno asimmetrico della facciata su cui sovrastano degli elementi arcuati di copertura a concludere il disegno tripartito del fronte sulla piazza dei Cinquecento.

Tra i vari progetti premiati con il terzo premio emerge però come elemento di vera e propria rottura la proposta di Mario Ridolfi, Ludovico Quaroni, Aldo Cardelli, Mario Fiorentino, Giulio Ceradini ed Enrico Carè (Fig. 5) come quella che, tra tutti i progetti inviati al concorso, con maggior forza sembra porsi in civica discontinuità con i frammenti e i retaggi della precedente produzione architettonica. Espressione, forse l'unica tra le proposte, di quella «liberazione» come «contenuto di fondo» con cui Tafuri vede rispondere i maestri della scuola romana alla richiesta di costruzione di un monumento attraverso i semi di quello che di lì a poco diventerà il neo-realismo architettonico di marca romana. (Tafuri, 1982, pp. 17-18). Tale progetto si pone infatti in evidente discontinuità con le



strutture con cui avrebbe dovuto dialogare: la sezione del nuovo volume dimostra come questo voglia infatti porsi in totale autonomia, linguistica quanto materiale, con gli edifici mussoliniani. Ispirato alle movimentate forme organiche, che allora, grazie alla figura di Bruno Zevi e alle attività della già citata «Associazione per un'architettura organica», erano al centro del dibattito romano, il progetto sembra mostrare, unico tra tutti, una propria volontà di farsi elemento volutamente e modernamente metropolitano ed esplicitamente contemporaneo nella comprensione del problema posto, libero da qualsivoglia nostalgia verso stanche classicità romane. Per tale motivo, il progetto di Ridolfi e Quaroni può essere considerato come una delle espressioni più alte e fedeli del dibattito, e delle inquietudini, del Dopoguerra proveniente dall'ambiente romano. Gran parte degli architetti coinvolti nel progetto – Ridolfi e Fiorentino tra tutti – erano, come si è visto, vicini o direttamente coinvolti nell'A.P.A.O., fondata a Roma nel marzo del '45 con l'obiettivo di farsi portavoce, attraverso una propria scuola e una rivista di riferimento, *Metron*, anche in Italia delle tendenze della cosiddetta architettura organica, impersonata a livello internazionale da autori quali Frank Lloyd Wright e Alvar Alto. Sebbene Zevi non compaia tra i primi fondatori dell'associazione, il ruolo dello storico romano, da poco rientrato dagli Stati Uniti dove aveva trovato rifugio dopo le leggi razziali del '38, sarà determinante nell'indirizzare il programma culturale e politico dell'associazione, uno dei cui scopi era «combattere la Facoltà di Architettura di Roma, epicentro della reazione fascista» (Dulio, 2008, 53).

Sebbene l'attività dell'A.P.A.O. andrà a perdere di intensità già sul finire degli anni Cinquanta, è innegabile come la riflessione intellettuale di autori quali Quaroni e Ridolfi sarà destinata a guadagnare sempre maggior rilevanza a livello nazionale. Al di là infatti dell'esito infelice per gli architetti organici romani della partecipazione al concorso del '47, forme e temi nati in seno alla breve esperienza dell'Associazione saranno al centro della discussione e della produzione architettonica degli anni successivi, come nei progetti per il quartiere INA-Casa del Tiburtino, completato nel '55 su progetto degli stessi Quaroni e Ridolfi, o per il



complesso urbanistico del borgo de La Martella presso Matera, anch'esso opera di Quaroni.

Accanto alla proposta di quest'ultimo e Ridolfi per Roma Termini, si accompagna una serie contraddittoria e multiforme di differenti proposte: questa babele architettonica riesce però a ricostruire l'immagine, altrettanto contraddittoria e multiforme, di una discussione tanto vibrante quanto radicalmente oscillante tra l'esigenza, fisica quanto morale, di un decisivo stacco dalla precedente espressione retorica e un conformista adattamento ai precedenti linguaggi architettonici. In tale contesto, la giuria deciderà nel novembre del 1947 di incaricare i gruppi premiati col primo premio *ex-aequo* di redigere una proposta comune, la cui realizzazione verrà iniziata già nel gennaio del 1948.

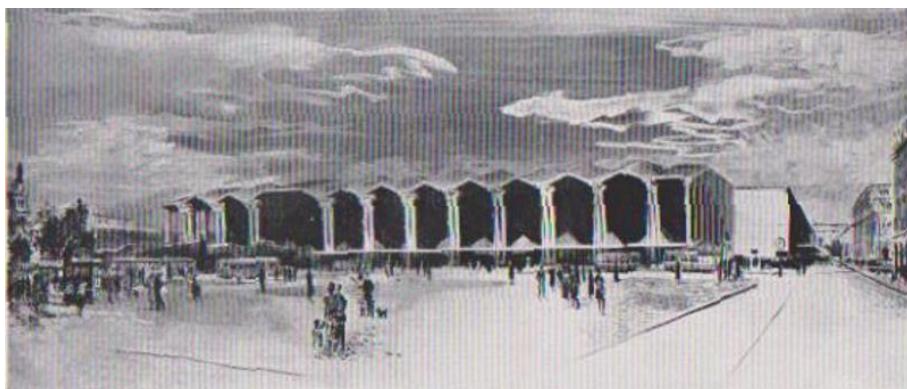


Fig. 5 Mario Ridolfi, Ludovico Quaroni, Aldo Cardelli, Mario Fiorentino, Giulio Ceradini, Enrico Carè, terzo premio *ex-aequo*

Il progetto finale che ne deriva, seppur compromesso tra due soluzioni inizialmente differenti, sembra essere comunque riuscito nell'intento di superare l'impasse dovuta all'assenza di una proposta impostasi chiaramente, riuscendo a proporre una sintesi improntata, attraverso una certa sicurezza e capacità di controllo del gesto architettonico da parte dei due gruppi, ad un sobrio linguaggio razionalmente moderno, contraddistinto dalla chiarezza e dalla semplicità delle forme, nonostante l'impatto dimensionale del complesso finale (Fig. 6).



Fig. 6 L. Calini, M. Castellazzi V. Fadigati, e. Montuori, A. Pintonello, A. Vitellozzi, progetto per la nuova stazione Termini, progetto realizzato

La soluzione effettivamente realizzata può quindi considerarsi come esito positivo di una discussione ultraventennale sull'area di Termini, considerati i presupposti che le proposte inviate al concorso potevano lasciar presagire. Ben più sintomatico dello stato generale dell'architettura italiana nei primi mesi del Dopoguerra, appare l'accostamento al terzo posto di proposte che parlano un linguaggio architettonico tra loro del tutto opposto, quello della monumentalità reazionaria e di un trionfo richiamo alla classicità romana contro gli accenni organici della proposta del gruppo di Quaroni e Ridolfi. *Continuità* e *discontinuità* si trovano, nel concorso per Roma Termini, pericolosamente ed ambiguamente accostate a denunciare lo stato di estrema fragilità in cui era costretta ad operare la disciplina architettonica in quel contesto. Ciò viene ulteriormente sottolineato dalla mancata partecipazione al concorso, lo nota lo stesso Samonà su *Metron*, di alcuni tra i più attivi architetti del periodo. Proprio però nelle contraddizioni, nelle ambiguità e nelle difficoltà emerse dal concorso del 1947, si intravedono però alcune delle principali linee di tendenza, in costante oscillazione tra continuità e discontinuità, lungo le quali si svilupperà l'architettura italiana degli anni a seguire, soprattutto nella sua costante esigenza di rilettura critica dell'esperienza del canone Moderno. Forse il contributo più tragico ed originale che l'architettura italiana offrirà al dibattito disciplinare fino agli anni Settanta.

## Bibliografia

Ciucci, G. (2002 [1989]), *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944*, Giulio Einaudi editore, Torino.

Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani (1951), *La nuova stazione di Roma Termini delle Ferrovie Italiana dello stato*, Roma.

Cozzi, M., Godoli, E. (2004), *Architettura ferroviaria in Italia: Ottocento*, Flaccovio, Palermo.

De Licio, L. (1995), *L'area di Termini a Roma. Progetti e trasformazioni*, Officina, Roma.

Di Majo, L., Insolera, I. (1986), *L'Eur e Roma dagli anni Trenta al Duemila*, Editori Laterza, Roma-Bari.

Dulio, R. (2008), *Introduzione a Bruno Zevi*, Editori Laterza, Roma-Bari.

Insolera, I. (2011), *Roma moderna. Da Napoleone I al XXI secolo*, Giulio Einaudi, Torino.

Melograni, C. (2015), *Architetture nell'Italia della Ricostruzione*, Quodlibet, Macerata.

Nicolini, R. (1974), *Il concorso per Stazione Termini*, «Controspazio», 01.

Nicoloso, P. (2011 [2008]), *Mussolini architetto. Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Giulio Einaudi, Torino.

Ojetti, U. (1954), *I taccuini. 1914-1943*, Sansoni, Firenze.

Piccinato, L. (1947), *La stazione di Roma*, «Metron», n. 21, pp. 2-7.

Ponti, G. (1951), *Monumenti di ieri e di oggi*, «Domus», n. 264-265, pp. 34-39.

Samonà, G. (1947), *I progetti per il completamento frontale della stazione di Roma Termini*, «Metron», n. 21, pp. 8-22.

Tafuri, M. (1964), *Ludovico Quaroni e lo sviluppo dell'architettura moderna in Italia*, Edizioni di Comunità, Milano.

Tafuri, M. (2002 [1982] [1986]), *Storia dell'architettura italiana 1944-1985*, Giulio Einaudi editore, Torino

Veronesi, G. (1953 [2008]), *Difficoltà politiche dell'architettura in Italia 1920-1940*, Christian Marinotti Edizioni, Milano.