

Architettura Liquida per le nuove stazioni dell'Alta Velocità

[Enrico Finocchiaro](#)

ISSN 1127-4883 BTA - Bollettino Telematico dell'Arte, 05 Febbraio 2025, n. 973

<https://www.bta.it/txt/a0/09/bta00973.html>

Articolo presentato il 23 Gennaio 2025, accettato il 01 Febbraio 2025 e pubblicato il 05 Febbraio 2025

[precedente](#)

[successivo](#)

[tutti](#)

[area architettura](#)

[PDF](#)



Abstract

L'avvento dell'alta velocità ha rappresentato una rivoluzione nel mondo dei trasporti, accorciando le distanze tra le città italiane ed europee. Un passo così importante ha reso necessaria la progettazione di nuove grandi stazioni, capaci di rispondere alle esigenze del trasporto ferroviario ad alta velocità.

A partire dai primi anni Duemila, furono indetti importanti concorsi internazionali, ai quali parteciparono architetti di fama mondiale con soluzioni innovative che aderiscono ai principi dell'architettura liquida. Tra i progetti vincitori spiccano la stazione di Torino Porta Susa, progettata dal gruppo AREP, quella di Reggio Emilia AV Mediopadana, firmata da Santiago Calatrava, e Napoli Afragola, realizzata su progetto di Zaha Hadid. Un altro caso emblematico è quello della stazione di Firenze Belfiore, progettata da Norman Foster e ancora in fase di realizzazione a causa di numerose vicissitudini politiche e giudiziarie.

La scelta di adottare i principi dell'architettura liquida per la progettazione di queste grandi stazioni si sposa perfettamente con il messaggio che un'azienda di trasporto ferroviario intende trasmettere. Un esempio significativo è l'evoluzione del logo di Ferrovie dello Stato: in passato caratterizzato da forme più squadrate e rigide, ha progressivamente assunto contorni più fluidi e dinamici. L'attuale logo è composto da elementi dalle forme non definite e indipendenti tra loro, che tuttavia acquisiscono significato solo nell'interconnessione reciproca, richiamando così il principio delle monadi, elemento distintivo di molti edifici liquidi.

Il tema della velocità, cardine dell'identità aziendale di Ferrovie dello Stato, si inserisce perfettamente nella concezione della modernità liquida teorizzata da Zygmunt Bauman, il quale descrive una società in continuo divenire, legata ad un eterno presente, dove la velocità diventa sinonimo di potere e tutto appare effimero, senza lasciare spazio al pensiero e alla costruzione di relazioni durature.

Il 2009 segna una tappa storica per i trasporti italiani: la linea ferroviaria ad alta velocità collega per la prima volta il Nord e il Sud Italia, nel percorso tra Torino e Salerno, passando per Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli. I lavori per la realizzazione di una rete ferroviaria capace di raggiungere velocità fino a 300 Km/h erano già iniziati a partire dagli anni Novanta del XX secolo. Ai fini della pianificazione, progettazione e realizzazione di tale ambiziosa infrastruttura, nel 1991 fu fondata a Roma la TAV S.p.a., una società per azioni interamente controllata da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), a cui verrà definitivamente incorporata nel 2010 in un'Italia ormai attraversata - seppur non per intero - dalle ferrovie ad alta velocità. Fu un processo graduale che richiese anni di pianificazioni e lavori. La prima tratta ad alta velocità, inaugurata nel 1992, fu la Firenze - Roma. Nel 2005 la capitale fu collegata dall'alta velocità pure a Napoli. Il 2008 fu l'anno delle tratte Bologna - Milano e Napoli - Salerno. Nel dicembre 2009 furono conclusi i percorsi tra Torino e Milano e tra Bologna e Firenze. Negli anni la linea ad alta velocità è stata estesa e tutt'ora si pianificano e realizzano nuove tratte. [1](#)

L'avvento di tale innovazione segnò l'inizio di una nuova era per i trasporti, offrendo al Paese una 'metropolitana nazionale' capace di accorciare significativamente le distanze tra le principali città italiane ed europee, risparmiando quantità considerevoli di CO2 rispetto ai viaggi in macchina o in aereo. Un passo tanto importante richiedeva però stazioni adeguate, capaci di far fronte alle nuove esigenze della modernità. Nei primi anni del XXI secolo, furono imbanditi grandi concorsi internazionali per la realizzazione di nuove grandi stazioni o per l'adeguamento di quelle esistenti. Tali concorsi riscossero un certo successo, attirando progetti da parte di architetti di fama internazionale, tra cui Zaha Hadid e Santiago Calatrava. [2](#)

Sin dall'Ottocento, le stazioni ferroviarie hanno rappresentato una preziosa occasione di sperimentazione architettonica, in quanto prive di riferimenti nella tradizione edilizia passata. Si pensi alle grandi stazioni ottocentesche di Parigi, come la *Gare du Nord*, un edificio a metà tra neogotico e neoclassico, così come la *Gare de l'Est*. Tra le grandi stazioni che hanno fatto storia in Italia si possono citare Torino Porta Nuova, Milano Centrale e la vecchia Roma Termini, smantellata a inizio anni Quaranta per essere sostituita dall'attuale edificio di Mazzoni. Architetture eclettiche che uniscono e combinano tra loro gli stili architettonici giungendo a forme inedite. [3](#)

Sebbene nel nuovo millennio la stazione non rappresenti più una tipologia architettonica nuova, la progettazione di nuove stazioni ferroviarie continua ad offrire un'opportunità per sperimentare soluzioni in linea con le nuove tendenze dell'architettura contemporanea. Un esempio significativo è rappresentato dai concorsi internazionali per le stazioni dell'alta velocità imbanditi nei primi anni Duemila, che hanno visto la presentazione di progetti caratterizzati dai principi dell'architettura liquida. [4](#) Non a caso, questi progetti si sono aggiudicati le gare, dando vita a opere che incarnano perfettamente l'estetica e la funzionalità richieste dalla modernità.

Torino Porta Susa

La Stazione di Torino Porta Susa, inaugurata nel 1856 su progetto di Carlo Promis, era originariamente un elegante edificio in stile eclettico, progettato per servire la linea ferroviaria verso Milano. Il fabbricato ottocentesco, tuttavia, si rivelò inadatto ad ospitare le esigenze della nuova linea ad alta velocità, che richiedeva spazi maggiori sia nell'area del fabbricato viaggiatori che in quella dei binari. Per questa ragione, nel 2001 fu indetto uno dei primi grandi concorsi internazionali per la progettazione delle nuove stazioni destinate all'alta velocità. L'esigenza di una nuova grande stazione in quel contesto urbano non si limitava alla questione degli spazi ampliati, ma era motivata anche da altri fattori cruciali. In primo luogo, vi era l'esigenza di garantire un accesso agevole non solo da sud, verso Piazza XVII Dicembre e via Cernaia, prossime al centro storico, ma anche da nord, un'area in rapido sviluppo. In questa zona, nel 2001 fu inaugurato il nuovo Palazzo di Giustizia di Torino, accanto ad un edificio noto come 'grattacielo orizzontale', una sede storica di uffici Telecom, ceduta alla provincia nel 1999. Nella stessa area nel 2015 verrà inaugurato il Grattacielo Intesa Sanpaolo, opera di Renzo Piano concepita come nuova sede dell'omonimo gruppo bancario.

Un altro elemento determinante fu la necessità di liberare un'ampia area della città dai binari ferroviari, interrando per restituire gli spazi soprastanti alla cittadinanza. Sin dall'introduzione delle prime reti ferroviarie, fino alla fine del Novecento, la prassi prevedeva la costruzione di binari in superficie, a prescindere che ci si trovasse in area di campagna o in piena città, in una valle montana o lungo la costa. La priorità era quella di rincorrere la modernità rappresentata dal trasporto ferroviario, pur non curandosi dell'impatto che tali infrastrutture avrebbero avuto sul paesaggio. Fu adottato lo stesso approccio per la costruzione di nuove strade e parcheggi nel Novecento. Negli ultimi decenni si è compreso che questa direzione non sarebbe più stata sostenibile. Oggi, la tendenza è quella opposta: interrare le infrastrutture dedicate ai trasporti per restituire alla città gli spazi di superficie, valorizzandoli per usi pubblici e migliorando la qualità della vita. [5](#) Interventi di questo genere rappresentano un'importante occasione di riqualificazione urbana, proprio come è avvenuto a Torino con il progetto della Spina Centrale, un piano urbanistico che si è posto l'obiettivo di creare nuovi punti di centralità tramite il recupero delle aree dismesse. Si è configurato come una sorta di 'spina dorsale cittadina' costituita da un viale lungo 12 km e diviso in quattro aree. La nuova stazione di Torino Porta Susa si inserisce nell'ambito della Spina 2, che si estende lungo corso Inghilterra, da corso Vittorio Emanuele II a piazza Statuto. [6](#)



Fig. 1 - Vista panoramica sulla Spina 2

A sinistra: GRUPPO AREP, *Stazione di Torino Porta Susa*, 2008, Torino
 a destra: RENZO PIANO, *Grattacielo Intesa Sanpaolo*, 2005, Torino. (©La Stampa)
 Cortesia di Enrico Finocchiaro

Il concorso del 2001 per la progettazione della stazione fu vinto dal gruppo italo-francese AREP. I lavori furono avviati nel 2008 e la stazione fu attivata a partire dal 2013. Il progetto richiede un intervento complessivo di 79 milioni di euro, per una superficie coperta utile pari a 47.500 mq che ospita sei binari. Si tratta di una stazione di dimensioni medio-grandi, adeguata a una città che, pur avendo consolidato la sua identità industriale negli anni del boom economico, oggi ha pure una vocazione turistica in quanto città d'arte, di storia, di cultura e di scienza. La posizione di Torino, sul piano dei percorsi ferroviari, è decentrata rispetto all'asse strategico Roma - Milano, ma ha la fortuna di porsi alle porte della Francia, fungendo da passaggio obbligato per le connessioni transalpine.

Il progetto presentato dal gruppo AREP prevedeva un fabbricato passeggeri ispirato ai *passages* ottocenteschi, realizzato interamente in ferro e vetro. Da un punto di vista geometrico, l'edificio è un semicilindro schiacciato, con una particolarità: il punto di schiacciamento non si trova al centro, come ci si attenderebbe secondo il principio di simmetria, bensì in una posizione decentrata rispetto all'asse del fabbricato, rendendolo asimmetrico e, di conseguenza, anticlassico. Un ulteriore elemento di architettura liquida dell'edificio è rappresentato dalla presenza del tema dello specchio. La superficie vetrata della galleria, infatti, è riflettente, integrandosi con il cielo e mutando aspetto in base alle condizioni atmosferiche e all'orario del giorno. All'imbrunire, invece, la stazione diviene una sorta di 'lanterna' che illumina il paesaggio urbano circostante, con cui si pone in costante dialogo.



Fig. 2 - GRUPPO AREP, *Stazione di Torino Porta Susa*, 2008, Torino
 sul fondo: RENZO PIANO, *Grattacielo Intesa Sanpaolo*, 2015, Torino
 © e cortesia di Enrico Finocchiaro

I binari sono interrati e decentrati rispetto al fabbricato viaggiatori, che si presenta come una grande piazza coperta irregolare. Gli spazi si articolano in terrazzamenti, passerelle, rampe e percorsi non lineari che permettono uno sviluppo su più livelli.



Fig. 3 - GRUPPO AREP, *Stazione di Torino Porta Susa*, 2008, Torino
© e cortesia di Enrico Finocchiaro

La stazione, inoltre, è progettata seguendo i principi di sostenibilità ambientale. Le lastre di vetro della copertura, infatti, presentano celle fotovoltaiche monocristalline che producono ogni anno 680.000 KWh, coprendo la maggior parte del fabbisogno energetico diurno dell'edificio. [7](#) Nel 2013 Torino Porta Susa è stata insignita del Premio Solare Europeo da Eurosolar e, nello stesso anno, ha ricevuto il riconoscimento di 'migliore stazione europea dell'anno' in occasione dell'*European Rail Congress*, confermandosi un esempio virtuoso di architettura moderna, sostenibile e innovativa.

Tra i progetti presentati al concorso, quello del gruppo italo-francese AREP non fu l'unico a distinguersi per le caratteristiche di architettura liquida. Tra i progetti finalisti, quello di Turner & Townsend Group era caratterizzato da una grande copertura dall'andamento dissimmetrico, quello del gruppo law proponeva un'articolazione degli interni labirintica e vorticosa, e infine quello di Lisandro Gambogi presentava un corpo di fabbrica sviluppato longitudinalmente secondo un percorso a zig zag, non lineare. [8](#)

Reggio Emilia AV Mediopadana

Il caso della stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana è molto diverso rispetto a quello di Torino Porta Susa, a partire dal contesto di ubicazione. Reggio Emilia, con i suoi 171.316 abitanti, è una città di medie-piccole dimensioni. La nuova stazione dell'alta velocità, inoltre, si trova a ben 4 Km dal centro abitato, in un'area extraurbana adiacente all'Autostrada del Sole. Tale stazione, infatti, non è progettata per servire la singola città, ma una vasta area regionale che comprende le province di Reggio Emilia, Parma, Modena e Mantova. Uno dei principali vantaggi che conduce molti viaggiatori a preferire il treno all'aereo per gli spostamenti tra le città italiane è costituito dalla comodità di partire dal centro di una città per arrivare direttamente nel centro di un'altra, evitando i lunghi trasferimenti verso gli aeroporti, i tempi di attesa per l'imbarco di eventuali bagagli e i controlli di sicurezza. La stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana, invece, adotta una logica simile a quella degli aeroporti: situata fuori dal centro urbano, compensa però questa caratteristica con il vantaggio di servire un bacino territoriale molto più vasto.

Il concorso, bandito nel 2008, fu vinto dall'architetto di fama internazionale Santiago Calatrava, il cui progetto prevedeva la realizzazione di una stazione dotata di due binari, oltre a quelli centrali per i treni di passaggio. I lavori iniziarono nel 2010 e furono completati in breve tempo, consentendo di inaugurare la stazione nel 2013, con un costo complessivo di 79 milioni di euro. [9](#)

L'edificio, emblematico esempio di architettura liquida, è caratterizzato dalla successione di portali in acciaio disposti in maniera irregolare e asimmetrica, che generano un suggestivo andamento ondulatorio. Tra i riferimenti che hanno influenzato questa soluzione architettonica spiccano *Casa Batllò* di Antoni Gaudì a Barcellona e il *Padiglione Quadracci*, progettato dallo stesso Calatrava negli Stati Uniti. La stazione è priva di una facciata propriamente intesa, come nel caso di Torino Porta Susa; tuttavia, a differenza di quest'ultima, i binari sono in superficie, data la collocazione extraurbana dell'opera.



Fig. 4 - SANTIAGO CALATRAVA, *Stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana* 2013, Reggio Emilia. (©Fanpage). Cortesia di Enrico Finocchiaro

La presenza di Calatrava nella provincia di Reggio Emilia non era nuova. L'architetto aveva già lasciato il suo segno nella zona con la realizzazione di tre ponti, posti in successione lungo l'Autostrada del Sole, diventati simboli architettonici della zona. Un altro progetto di Calatrava nella stessa provincia, pur mai realizzato, è quello per il nuovo casello autostradale di Reggio Emilia, che ricorda la conformazione di un passaggio a livello misto ad un ponte. Calatrava è infatti noto a livello internazionale per le sue straordinarie opere nel campo della costruzione di ponti. [10](#)



Fig. 5 - SANTIAGO CALATRAVA, *Stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana* 2013, Reggio Emilia, sul fondo:
SANTIAGO CALATRAVA, *Ponte centrale, ponte sud e ponte nord sull'Autostrada A1* 2007, Reggio Emilia, (©Luigi Paesano Photography). Cortesia di Enrico Finocchiaro

Firenze Belfiore

Firenze è la quarta città più turistica d'Italia, ma attualmente dispone di una sola stazione dell'alta velocità: la storica stazione di Santa Maria Novella. La sua posizione è molto comoda per i turisti, che arrivano direttamente nel centro storico, ma risulta meno funzionale per il traffico ferroviario essendo una stazione di testa.

È utile a questo punto chiarire il concetto di stazione di testa e stazione passante. Le stazioni possono essere classificate in due tipologie principali, in base all'ubicazione del fabbricato viaggiatori rispetto ai binari. Nelle stazioni di testa i binari terminano con un respingitore posto alle soglie del fabbricato viaggiatori. Per ripartire, dunque, i treni devono invertire la marcia. Questo tipo di stazione era tipico delle grandi costruzioni ferroviarie dell'Ottocento e del Novecento, come Roma Termini, Torino Porta Nuova e la stessa Firenze Santa Maria Novella. Le stazioni passanti, invece, permettono al treno di fermarsi e ripartire senza dover invertire la marcia, rendendo il traffico ferroviario più scorrevole e riducendo i tempi di viaggio. Per questa ragione, la tendenza attuale è quella di progettare anche le grandi stazioni seguendo questo modello. Firenze Belfiore sarà una stazione di transito, ma situata in un'area della città meno centrale rispetto a Santa Maria Novella.

A differenza dei casi precedentemente esposti di Torino Porta Susa e Reggio Emilia AV Mediopadana, il cantiere per la stazione di Firenze Belfiore è stato vittima di vicende travagliate che si sono tradotte in una dilatazione dei tempi ed un conseguente significativo aumento dei costi. Il concorso fu bandito nel 2002, solo un anno dopo quello di Torino, e vinto dal *team* composto da Foster & Partners per l'architettura e Ove Arup & Partners per l'ingegneria. Il cantiere fu aperto nel 2007 con duecentocinquanta operai, ma fu presto interrotto a causa della crisi industriale di Condotte, grande azienda di costruzioni, che ha

trascinato con sé le controllate, tra cui Nodavia, azienda appaltatrice dell'opera. A questi problemi si aggiunsero polemiche politiche e vicende giudiziarie. [11](#) Matteo Renzi, sindaco di Firenze dal 2009 al 2014, si dichiarò contrario alla realizzazione dell'opera, dichiarando che era in corso “una battaglia tra Firenze e le Ferrovie”. [12](#) I lavori ripresero, pur lentamente, nel 2021 con il sostegno del nuovo sindaco Dario Nardella. Tutti questi ritardi hanno portato i costi a lievitare fino a una stima attuale di 1,6 miliardi di euro, mentre l'inaugurazione è prevista per il 2028. Di certo il progetto dell'architetto britannico Foster è molto ambizioso e, già in principio, stimava dei costi pari a 350 milioni di euro, una cifra ben più alta rispetto a quella spesa per il progetto di Calatrava a Reggio Emilia o per il progetto del gruppo AREP a Torino. [13](#) La stazione, con quattro binari per ben 48.700 mq di superficie coperta utile, si presenterà come un enorme edificio dalle caratteristiche liquide. Dai *rendering* si evince che il fabbricato viaggiatori avrà la conformazione di un grande semicilindro slanciato verso l'esterno alle estremità, evocando delle vele triangolari. Quest'ultime lasceranno sotto di sé un ampio spazio vuoto, come fosse una facciata invisibile, o meglio inesistente, che segnerà una continuità con lo spazio urbano. La struttura semicilindrica sarà composta da elementi di copertura accostati tra loro come pezzi un puzzle irregolare e dalla figura non comprensibile, creando un effetto visivo complesso e dinamico.



Fig. 6 - NORMAN FOSTER & ARUP, *Stazione di Firenze Belfiore* da realizzare, Firenze, computer rendering (©RFI). Cortesia di Enrico Finocchiaro

Gli interni saranno organizzati su più livelli tramite terrazzamenti e passerelle che collegheranno i piani superiori al piano binari, situato sotto il livello stradale. Quest'ultimo beneficerà di illuminazione naturale, perché sarà in asse con la stazione, a differenza di Torino Porta Susa, dove i binari sono decentrati rispetto al fabbricato viaggiatori.



Fig. 7 - NORMAN FOSTER & ARUP, *Stazione di Firenze Belfiore* da realizzare, Firenze, computer rendering. (©RFI) Cortesia di Enrico Finocchiaro

La stazione di Firenze Belfiore, così come quella di Torino Porta Susa, è progettata come una grande piazza coperta, un'estensione dello spazio urbano destinata a ospitare attività commerciali e di ristorazione. Nel caso di Torino Porta Susa, tuttavia, la stragrande maggioranza dei locali commerciali è rimasta vuota, aspetto che suggerisce la necessità di un'attenta valutazione interna e di un'attività di pianificazione da parte Ferrovie dello Stato. Almeno nelle intenzioni, entrambe le stazioni vogliono svolgere il ruolo di piazze coperte nel tessuto urbano. Non dobbiamo pensare all'immaginario della piazza rinascimentale, lineare, dalla forma geometrica ben connotata, simmetrica e proporzionata. Insomma, la piazza de *La città ideale*. Le nuove grandi stazioni dell'alta velocità sono piazze asimmetriche, irregolari, labirintiche, su più livelli, sproporzionate nelle misure. Piazze liquide.

Napoli Afragola

Afragola è un comune di 61.432 abitanti situato a nord di Napoli. La città partenopea già disponeva di una stazione per i treni ad alta velocità, quella di Napoli Centrale, collocata vicino al centro storico. La realizzazione di un'altra grande stazione dell'alta velocità a pochi chilometri trova giustificazione nella stessa logica che ha portato all'apertura di Reggio Emilia AV Mediopadana. Napoli Afragola, infatti, non è una stazione destinata a servire una singola città, ma un'intera area regionale, rispondendo alle esigenze del vasto e densamente popolato territorio a nord di Napoli.

Il concorso per la stazione di Napoli Afragola fu bandito nel 2003 e vinto dal progetto dell'architetta internazionale Zaha Hadid. I lavori furono avviati nel 2015 e si conclusero nel 2017, con un costo complessivo pari a 80 milioni di euro, in linea con le spese sostenute per le stazioni di Torino Porta Susa e Reggio Emilia AV Mediopadana. [14](#)

Al concorso furono presentati diversi progetti che incarnavano i principi dell'architettura liquida. Il progetto di Pica Ciamarra, ad esempio, prevedeva una grande cupola emisferica ribassata, dalle dimensioni imponenti e sproporzionate, molto distante dal prototipo della cupola classica. Quello di Peter Eisenman si distingueva per la complessità delle forme irregolari, simili ad un mostro che avrebbe inglobato al suo interno i vani della stazione. Alberto Figuera, invece, propose una successione di archi di altezze e dimensioni diverse, accostati senza seguire principi di simmetria o regolarità. [15](#) Il progetto che ebbe la meglio, tuttavia, fu quello di Zaha Hadid, una delle figure di spicco dell'architettura liquida, i cui principi sono perfettamente esemplificati nella stazione di Napoli Afragola. L'edificio si distingue per le forme irregolari e asimmetriche, le pareti inclinate, la dissoluzione della finestra, l'assenza di una facciata propriamente intesa. Questi aspetti incarnano perfettamente l'estetica fluida e dinamica dell'architettura liquida.

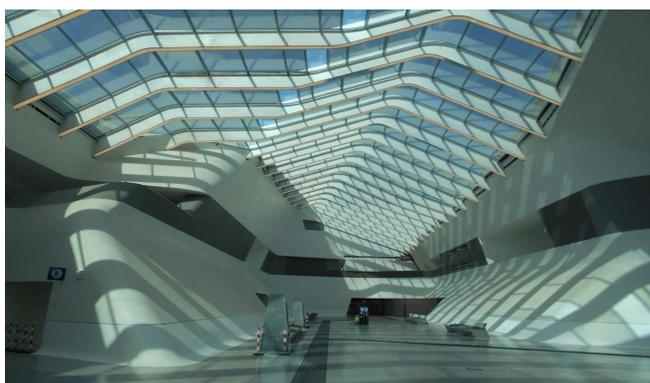


Fig. 8 - ZAHA HADID, *Stazione di Napoli Afragola*, 2017, Afragola (NA)
(©Fabrizio Pivari). Cortesia di Enrico Finocchiaro

Un altro aspetto rilevante è che Napoli Afragola è una stazione a ponte. Tale configurazione consente ai binari di passare al centro della struttura, mentre il fabbricato viaggiatori si sviluppa sopra di essi, con accesso da entrambe le aree circostanti. La scelta di realizzare una stazione di questo tipo nasce dall'esigenza pratica di allargare la passerella, facendola diventare il nucleo del nuovo parco naturalistico-tecnologico. [16](#) È dunque da inquadrare in un progetto più ampio di riqualificazione del territorio, ma ha anche un valore altamente simbolico.



Fig. 9 - ZAHA HADID, *Stazione di Napoli Afragola*, 2017, Afragola (NA)
(©Webuild). Cortesia di Enrico Finocchiaro

Il ponte è un elemento architettonico che, per sua natura, richiede un certo equilibrio statico per garantire funzionalità e sicurezza. Tuttavia, il ponte rappresentato dalla stazione di Napoli Afragola rompe gli schemi tradizionali: è asimmetrico, irregolare, privo di simmetria.

Anche la stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana presenta caratteristiche simili. Qui, i portali in acciaio che compongono la struttura creano un ponte - non abitabile - che sovrasta i binari. Pure in questo caso il risultato è un ponte irregolare e privo di equilibrio.

L'idea del ponte porta con sé un significato simbolico profondo. Esso è l'espressione di una società in continua trasformazione, perennemente 'di passaggio', e un mondo sempre più interconnesso. È un elemento di transizione che permette di superare le distanze e al contempo dividere e connettere. Questo simbolismo rende le stazioni a ponte non solo infrastrutture funzionali, ma anche potenti metafore della modernità.

Il logo: l'essenza di un brand

L'interconnessione e la velocità sono concetti che stanno alla base dell'immagine che una compagnia ferroviaria intende trasmettere. Nel mondo dei trasporti si va alla costante ricerca di spostamenti sempre più rapidi, capaci di ridurre le distanze fisiche e simboliche. Quest'aspirazione all'efficienza e alla modernità si riflette non solo nelle prestazioni tecniche, ma anche nell'identità visiva di un'azienda che opera nell'ambito dei trasporti, in particolare attraverso il logo. Quest'ultimo non è solo un elemento che garantisce riconoscibilità al *brand*, ma ne deve anche comunicare i principi e i valori. [17](#) Attraverso le forme, i colori e il design, il logo deve evocare modernità, affidabilità e innovazione, trasmettendo al tempo stesso il dinamismo e la velocità che caratterizzano il settore ferroviario.

Il logo di Ferrovie dello Stato (FS) ha subito numerosi cambiamenti nel corso degli anni, adattandosi ai tempi e rispecchiando le trasformazioni dell'azienda. Il primo logo, introdotto nel 1950, era composto da una F e una S dal *font* molto squadrato e spigoloso, intersecate tra loro. Questa scelta rispecchiava bene un'epoca in cui le forme rigide e geometricamente articolate erano sinonimo di solidità, ma appariva statica rispetto ai valori di dinamicità che l'azienda avrebbe successivamente abbracciato. A partire dal 1958 le due lettere furono separate, divenendo indipendenti, pur conservando uno stile rigido e geometrico. Questo logo, tuttavia, ebbe vita breve, infatti nel 1961 venne introdotto un nuovo *design* dalle forme più morbide e inclinate, in cui le lettere vennero racchiuse all'interno di un quadrante di forma ovale e con sfondo rosso. Questa versione rappresentò un primo passo verso un'immagine più dinamica. Il quadrante fu mantenuto nel logo introdotto nel 1967, pur assumendo una forma rotonda, e fu attraversato da tre linee grigie, simboleggianti la rete ferroviaria. Durante gli anni '70 il *design* assume forme più stilizzate, con un *font* arrotondato e un aspetto complessivamente più armonioso. Tra gli anni '80 e '90 si proseguì rispettando questa tendenza. La F e la S, che adesso si toccano, vennero rese oblique inclinandole verso destra, contribuendo a rendere un'idea di slancio e velocità.

Il logo di Ferrovie dello Stato tutt'oggi utilizzato fu introdotto nel 1994, inizialmente subordinato alla scritta "Ferrovie dello Stato" e con forme leggermente più squadrate. Inizialmente furono scelti come colori il verde, il blu e l'azzurro, l'accostamento del verde e del rosso, che evoca il tricolore italiano, fu introdotto a partire dal 2007. [18](#)

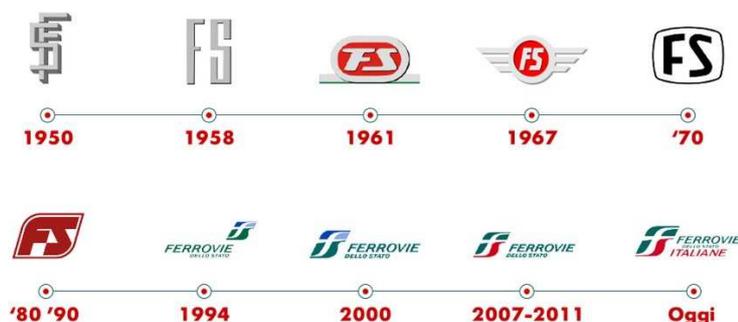


Fig. 10 - Evoluzione del logo di Ferrovie dello Stato
(©Ferrovie dello Stato Italiane). Cortesia di Enrico Finocchiaro

L'attuale logo è il risultato di un processo evolutivo il cui risultato è un *design* dinamico e moderno. Le forme che lo compongono sono affiancate tra loro ma senza toccarsi, separate ma al contempo interdipendenti, formando una grande S che contiene al suo interno una F. Questa configurazione sembra richiamare pure una T e una I, evocando il nome di Trenitalia, il *brand* dedicato al trasporto passeggeri. È un logo efficace, capace di comunicare dinamismo, velocità e modernità attraverso l'accostamento di forme apparentemente irregolari, non ben definite, che non si toccano ma assumono un significato soltanto se considerate insieme. Un po' come le monadi che compongono diversi edifici di architettura liquida: forme geometriche complesse, apparentemente disgiunte e difficili da inquadrare, ma che, attraverso un rapporto di interdipendenza, si combinano per dar vita ad architetture liquide.

Bauman e la velocità nella modernità liquida

Il tema della velocità non riguarda solo i trasporti ferroviari, ma rappresenta anche un concetto centrale della modernità liquida teorizzata da Zygmunt Bauman nell'omonimo saggio pubblicato nel 1999. La velocità, secondo Bauman, è uno degli elementi distintivi del mondo liquido-moderno, in cui i cambiamenti sociali, culturali ed economici avvengono a un ritmo sempre più rapido, con un impatto profondo sulle relazioni sociali, sulla politica, sull'economia e sulla vita quotidiana.

L'accelerazione del cambiamento diventa così l'emblema di un presente in continuo divenire, che corre più veloce di noi, determinando una sensazione di instabilità e incertezza.

Un esempio della rapidità dei cambiamenti a cui è soggetta la contemporaneità è rappresentato dai progressi compiuti nell'ambito delle tecnologie negli ultimi vent'anni. In poco tempo siamo passati dal telefono cellulare con i tasti allo *smartphone* che ci permette non solo di comunicare, ma anche di effettuare acquisti e azioni bancarie, archiviare dati e documenti, accedere a un numero illimitato di informazioni etc. I computer non sono più ingombranti e necessariamente fissi, ma possono essere leggeri e maneggevoli, dei dispositivi mobili da portare con sé a lezione per prendere appunti, in treno e dovunque si desideri per studiare, lavorare, vedere un film, informarsi. Persino l'orologio non è più necessariamente quello con le lancette, ma può essere un mezzo tecnologico che consente di connettersi al web, chiamare e ricevere chiamate, ricevere e mandare messaggi etc.

Questi strumenti hanno rivoluzionato profondamente la nostra quotidianità. Uno dei risvolti più attuali della velocità di cambiamento nella contemporaneità è costituito dall'intelligenza artificiale, innovazione che, se sfruttata con responsabilità, può dare molteplici vantaggi, ma che allo stesso tempo preoccupa non poco. A livello europeo e nelle singole nazioni, Italia compresa, sono stati istituiti comitati per l'IA, al fine di controllare questa evoluzione con cautela, onde evitare che l'intelligenza artificiale sfugga al controllo umano con una serie di pericolose conseguenze. La velocità, dunque, è difficile da controllare e ha un impatto significativo sulla politica e sull'economia.

Vi sono, inoltre, degli impatti sul piano dei rapporti personali. Un mondo sempre più veloce implica un'obsolescenza programmata dei rapporti, che conduce ad un'erosione dei legami sociali. Non c'è più tempo per creare rapporti profondi e, soprattutto, duraturi, così si ricorre a relazioni superficiali, veloci, 'usa e getta', in un mondo in cui tutto è temporaneo e sostituibile. [19](#)

Un altro aspetto centrale evidenziato da Bauman nel suo saggio *Modernità liquida* è la stretta connessione tra il tema della velocità e il potere. Nella modernità leggera, come lui stesso la definisce, il dominio è esercitato da chi è in grado di agire e spostarsi più rapidamente, motivo per cui la velocità è divenuta un elemento cruciale di stratificazione sociale e gerarchia di dominio. [20](#) Chi può permettersi di essere veloce, sia nei movimenti che nelle decisioni, detiene il potere.

Allo stesso tempo Bauman sottolinea come la velocità sia anche un elemento di salvezza. Non rimanere indietro è una necessità per chi vive nella modernità liquida: per sopravvivere occorre rimanere al passo con i cambiamenti. Tuttavia, l'autore ci ricorda che la velocità non favorisce il pensiero. [21](#) Quest'ultimo, infatti, implica la necessità di una riflessione profonda, un dialogo, una comprensione che richiedono tempo, un bene raro in un'epoca dominata dall'immediatezza.

La velocità, dunque, è un tema fondamentale della modernità liquida, trovando una delle sue espressioni nell'alta velocità ferroviaria. Alla luce di ciò, l'architettura liquida si configura come la rappresentazione più adeguata dei valori di velocità, efficienza e dinamismo. Non si limita a soddisfare esigenze meramente funzionali, ma si fa portatrice dei significati simbolici.

NOTE

[1](#) Ferrovie dello Stato Italiane, 3 giugno 2019, *FS Italiane: dieci anni di alta velocità, cambiato il Paese e la vita delle persone* [comunicato stampa].

[2](#) FERRARINI 2007, pp. 25-28.

[3](#) Per una storia delle stazioni ferroviarie italiane si veda GERLINI, MORI, PAIELLA 2017.

[4](#) Per delineare le caratteristiche fondamentali dell'architettura liquida si prendono come riferimento i seguenti testi: COLONNA 2014; COLONNA 2016.

[5](#) FERRARINI 2007, pp. 22-23.

[6](#) Per approfondire il progetto della spina centrale si veda DE ROSSI 2008.

[7](#) Per una scheda tecnica e descrittiva della stazione di Torino Porta Susa si veda GERLINI, MORI, PAIELLA 2017, p. 599 per il progetto bioclimatico, pp. 594-600 per una scheda completa della stazione; NUZZO 2008, pp. 239-241.

[8](#) *Il nodo urbano* 2003, pp. 36-43, 47-55, 87-91.

[9](#) Per una scheda tecnica e descrittiva della stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana si veda GERLINI, MORI, PAIELLA 2017, p. 586-593.

[10](#) JODIDO 2009, pp. 480-487.

[11](#) Per approfondire le vicende del crac di Condotte e le presunte tangenti incassate da parenti e amici di Matteo Renzi e Maria Elena Boschi, si veda l'inchiesta autonoma condotta da Emiliano FITTIPELDI, *Il crac di Condotte e quelle ricche consulenze a parenti e amici di Renzi e Boschi* in "L'Espresso", 14 dicembre 2018.

[12](#) Dichiarazione pronunciata nel corso del Consiglio Comunale della Città di Firenze tenutosi in data 21 giugno 2010.

[13](#) Per una scheda tecnica e descrittiva della stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana si veda GERLINI, MORI, PAIELLA 2017, p. 505-610 e NUZZO 2008, pp. 237-239.

[14](#) Per una scheda tecnica e descrittiva della stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana si veda GERLINI, MORI, PAIELLA 2017, p. 615-620.

[15](#) Per gli altri progetti presentati al concorso si veda GERLINI, MORI, PAIELLA 2017, p. 615-620 e NUZZO 2008, pp. 216-217.

[16](#) CAPUTO 2015, n. 750.

[17](#) Per approfondire il discorso sul logo e sulla *brand identity*, si veda WHEELMER, MEYERSON 2024; AIREY 2014.

[18](#) Per l'evoluzione del logo di Ferrovie dello Stato: <https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/la-nostra-storia/evoluzione-del-logo.html>, consultato in data 15 gennaio 2025.

[19](#) BAUMAN 2011, pp. 186-191.

[20](#) *Ibidem*, pp. 162-163 e p. 217.

[21](#) *Ibidem*, p. 245.

BIBLIOGRAFIA

AIREY 2014

David AIREY, *Logo Design Love. A guide to creating iconic brand identities*, San Francisco, Peachpit Press, 2014.

BAUMAN 2011

Zygmunt BAUMAN, *Modernità Liquida*, Roma e Bari, Editori Laterza, 2011.

CAPUTO 2015

Elisabetta CAPUTO, *Costruire forme liquide. Zaha Hadid: la stazione TAV Napoli-Afragola*, in "BTA", 13 Settembre 2015, n. 750.

COLONNA 2014

Stefano COLONNA, *La dialettica classico/anticlassico tra Argan, Zevi e Novak per una definizione critico-estetica di "Architettura Liquida"*, in "BTA - Bollettino Telematico dell'Arte", 16 Giugno 2014, n. 715.

COLONNA 2016

Stefano COLONNA, *Per uno Statuto di Architettura e Museologia liquida*, in "Lettera Orvietana", a. XVII, N. 43-44-45-46-47, dicembre 2016.

DE ROSSI 2008

Antonio DE ROSSI, *La nuova città, dalla Spina a corso Marche*, in Michele BONINO [et al.], *Torino 1984-2008. Atlante dell'architettura*, Torino, Umberto Allemandi & C., 2008.

FERRARINI 2007

Alessia FERRARINI., *La stazione del XXI Secolo*, Milano, Electa Editrice, 2007.

GERLINI, MORI, PAIELLA 2017

Massimo GERLINI, Paolo MORI, Raffaele PAIELLA, *Architettura e progetti delle stazioni italiane... dall'Ottocento all'Alta Velocità*, Roma 2017.

IL NODO URBANO 2003

Il nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa, Milano, l'Arca, 2003.

JODIDO 2009

Philip JODIDO, *Reggio Emilia Bridges*, in *Santiago Calatrava - Complete Works 1979-2009*, Köln, Taschen, 2009.

NUZZO 2008

Valeria NUZZO, *La stazione ferroviaria verso l'alta velocità*, Roma 2008.

WHEELMER, MEYERSON 2024

Alina WHEELMER, Rob MEYERSON, *Designing Brand Identity*, Hoboken, Wiley, 2024.

Vedi anche nel BTA: [USCITE DI ARCHITETTURA LIQUIDA](#)

Contributo valutato da due referees anonimi nel rispetto delle finalità scientifiche, informative, creative e culturali storico-artistiche della rivista