

Novità di architettura: due opere a Botticino e a Brescia

La sede della Cooperativa Cavatori La stazione degli autobus

di Giacomo Polin

Presentiamo qui due realizzazioni recenti dello Studio Associati-Associati (B. Albrecht, S. Baiguera, C. Buizza, F. Cerudelli, G. Leoni, M. Rossi, I. Tognazzi, G. Ziletti) che si dimostra ormai una équipe di architetti riconoscibile e matura, in grado di affrontare le questioni di progettazione che si presentano ogni volta con attenzione al contesto e sicurezza di tratto.

La prima opera è la nuova sede della Cooperativa Operai Cavatori del Botticino, un progetto del 1988 terminato di realizzare nel '92, che sorge accanto ad un vecchio edificio produttivo adibito allo stoccaggio e alla lavorazione della pietra locale.

Concepito come nuova sede di rappresentanza oltre che di uffici tecnici e amministrativi della Cooperativa, questo edificio è incluso, come il preesistente cantiere per la lavorazione dei blocchi di marmo, in un recinto in muratura di blocchetti di cemento che insieme scherma il complesso dalla strada e unisce vecchi e nuovi fabbricati.

Dalla strada cioè si coglie il muro come basamento comune volutamente neutro dietro il quale emergono i volumi compatti della nuova sede e gli scheletri metallici del carroponte e delle tettoie di cantiere; muro che è facciata del fabbricato industriale e degli uffici, recinzione e galleria di collegamento.

I due nuovi corpi di fabbrica, il blocco degli uffici su due piani ed il volume cieco a pianta ottagonale e sezione rastremata verso l'alto dell'aula di assemblea, traggono così dalla presenza dei manufatti esistenti il significato del nuovo

rapporto insediativo, risaltando per differenza.

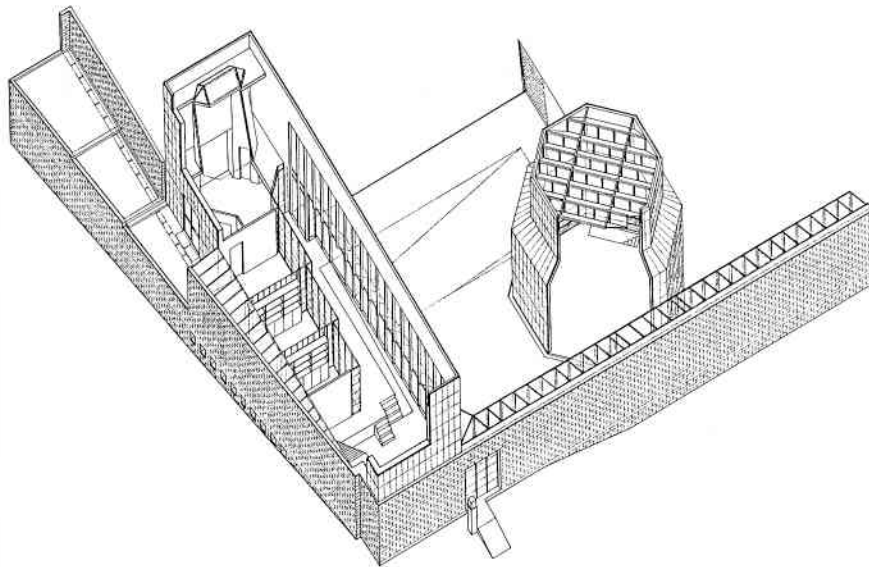
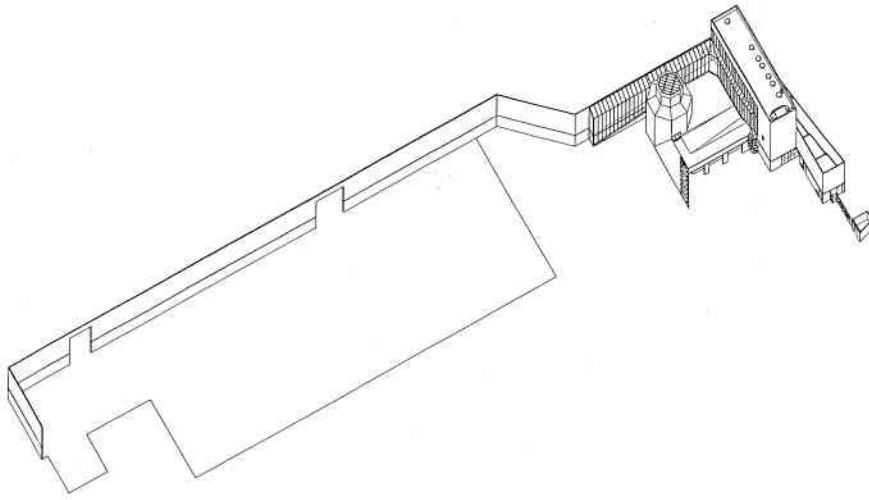
Se le preesistenti strutture sono aeree e schiettamente industriali, ingombre a terra di grandi blocchi di pietra informe, la nuova sede lì accanto risalta come un elegante contrappunto alla rozza scabrosità del materiale, interamente rivestita come è di lastre di Botticino uniformemente tagliate e posate a parete ventilata.

Oltrepassando il muro perimetrale ed entrando nel nuovo complesso ci si trova in una sorta di corte interna delimitata dal corpo parallelepipedo degli uffici, interamente vetrato su corte, e dall'ottagono dell'aula assembleare, invece cieco e massiccio; il pavimento di tale corte è in realtà la copertura erbosa di una piastra semiinterrata contenente servizi vari che sfrutta la differenza di quota tra il piano stradale e il piano della campagna retrostante.

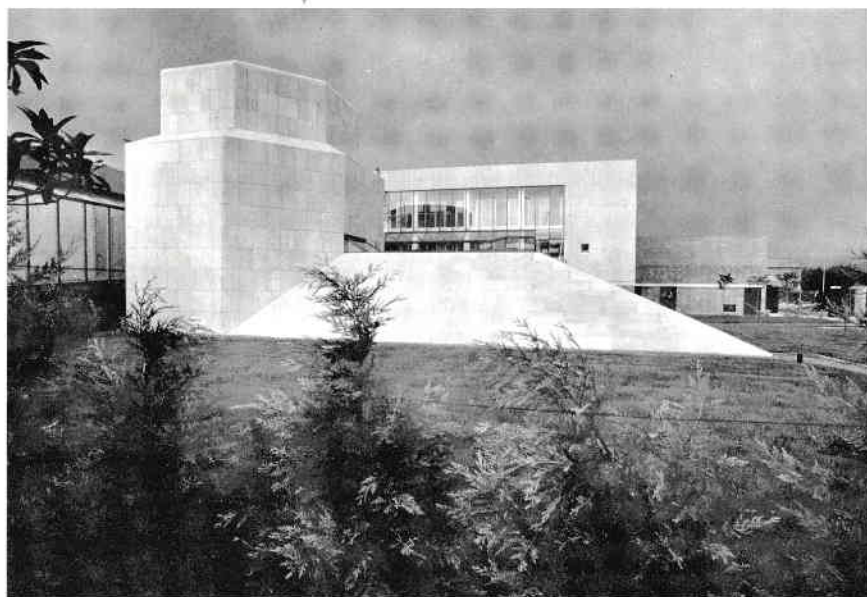
Questa copertura erbosa, ovvero il pavimento dello spazio interno ai due volumi principali, suscita qualche perplessità, poiché subito lo si percepisce come qualcosa di artificiale, di riportato, benché il prato sembri voler alludere ad un suolo naturale.

A ridosso del muro perimetrale questa corte artificiale è chiusa da un percorso coperto e vetrato verso l'interno che con una rampa collega e distribuisce i due corpi principali, legandosi poi senza soluzione di continuità ad angolo retto proprio in corrispondenza dell'ingresso con la parete interna a due piani degli uffici, ugualmente tutta vetrata.

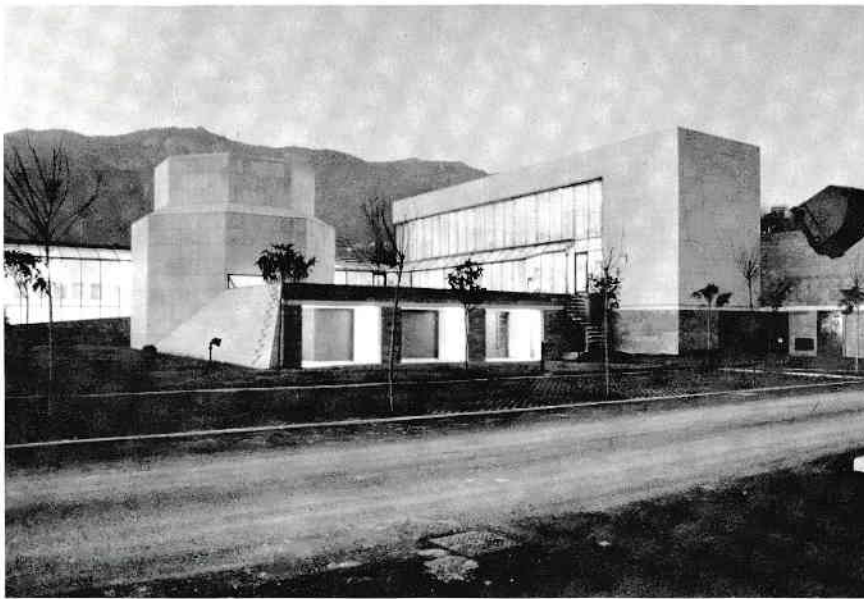
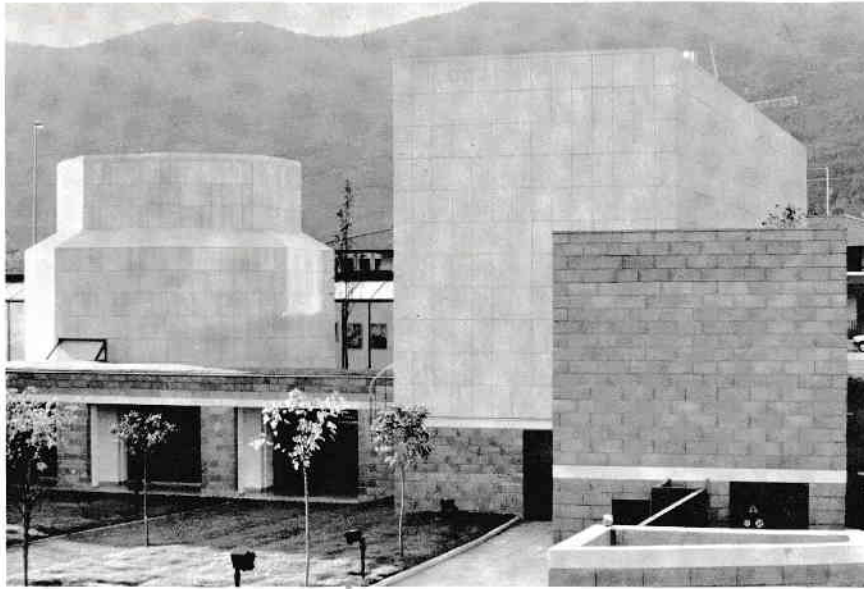
A prescindere dalle pochissi-



Sede della Cooperativa Operai Cavatori del Botticino. Sopra: assonometria. Sotto: spaccato assonometrico del blocco uffici e dell'aula dell'assemblea.



Sopra: ingresso agli uffici su via Molini. Sotto: vista da ovest, in primo piano: l'aula dell'assemblea, sullo sfondo il blocco uffici.



Sopra e sotto: *viste da sud.*

me incongruenze compositive di cui la copertura della piastra semiinterrata è la principale, (e ciò è evidente anche una volta si osservi dall'interno del lotto il complesso) il nuovo edificio si presenta come una intelligente e piuttosto sofisticata risposta alle questioni poste al progetto, sia alla scala microurbanistica della dialettica tra vecchie e nuove strutture, sia a quella specificamente architettonica di composizione e trattamento dei volumi, memore ci sembra soprattutto della lezione delle architetture migliori di Jim Stirling degli anni Sessanta.

Senza ricorrere a mimetismi campagnoli o pedemontani, né a gesti appariscenti o a grida inappropriate, quest'opera dimostra l'opportunità di usare ancora con buoni risultati gli strumenti del "Moderno", anche di fronte alla equivoca necessità di far risaltare l'uso del Botticino a fini pubblicitari attraverso il rivestimento totale delle facciate, mettendone cioè in risalto le qualità senza sperimentarne sul posto i numerosi possibili trattamenti superficiali.

Gli interni sono conseguenti alla impostazione scelta: quelli del corpo per uffici sono luminosissimi, rischiarati oltre che dal grande serramento vetrato staccato dal piano della facciata su corte anche da prese di luce ottenute dallo slittamento in pianta tra il parallelepipedo regolare in Botticino del fabbricato e il muro perimetrale in blocchetti di cemento, mentre l'interno del volume ottagonale dell'aula di consiglio prende luce solo dall'alto da un bel lucernario, ed è rivestito in pannelli di legno.

Un'architettura dove il virtuosismo di progetto non serve a nascondere eventuali lacune funzionali, ma anzi è al servizio di un regolare, schietto funzionamento delle attività.

La seconda opera che presentiamo è la nuova stazione delle autocorriere con parcheggio interrato a Brescia, quasi di fronte alla stazione ferroviaria.

È questa una architettura più problematica, e non solo per le polemiche che l'hanno vista protagonista di uno scon-

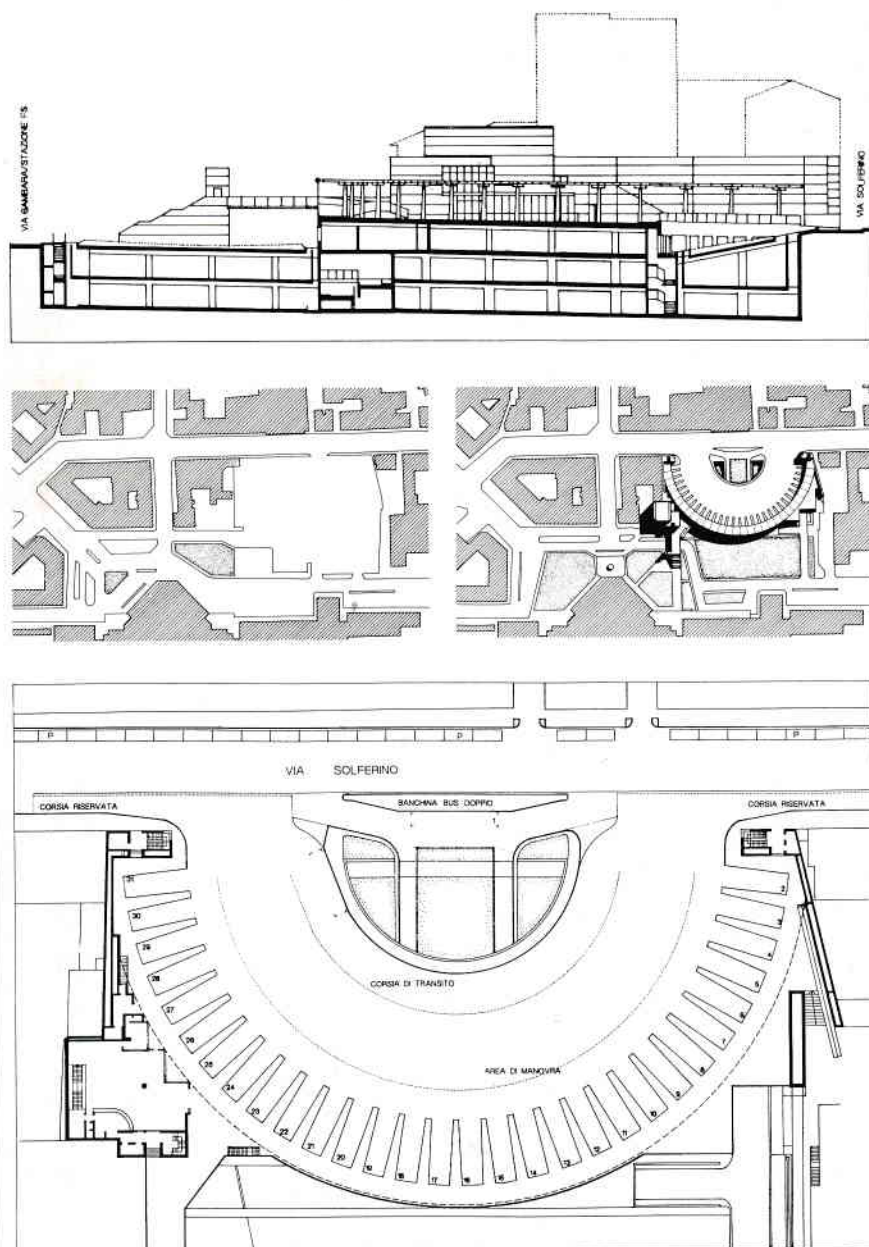
tro dialettico per larga parte artificioso e in definitiva falsamente motivato, ma per il suo tentativo di coniugare attraverso gli strumenti dell'architettura i due concomitanti aspetti di attrezzatura tecnica e di edilizia urbana.

Posta per scelta dell'Amministrazione comunale in prossimità della stazione ferroviaria, a nord dei binari, e conseguente al progetto vincitore del concorso-appalto bandito nel 1988, che prevedeva la stazione degli autobus sulla copertura dell'autosilo pubblico seminterrato sfruttando la differenza di quote tra via Solferino e via Gambara, questa importante attrezzatura urbana è criticata da più parti per una serie di supposte lacune, alcune delle quali estranee al lavoro degli architetti, come la giustezza della sua localizzazione o gli alti costi di locazione a carico delle compagnie di trasporto, di cui qui non daremo conto, e da cui vogliamo sgombrare il campo.

Ciò che invece viene imputato specificamente al progetto, e di cui il progetto si fa carico persuasivamente, sono le questioni relative alla funzionalità dei percorsi veicolari e di sosta, e la questione del colore della tinteggiatura delle murature emergenti.

Il complesso è composto da un grande autosilo per circa 1000 posti su 2 piani interrati più un ammezzato, con accessi da entrambi i lati nord e sud, da una autostazione per trenta posti autobus disposta in copertura secondo un arco di cerchio con stalli a raggiera e pensilina perimetrale curva a struttura metallica cui si accede solo dal lato nord; e da una piazza verde alla quota inferiore verso la stazione ferroviaria, piazza lambita da una ampia scalinata che connette la stazione ferroviaria con la soprastante stazione degli autobus, innestandosi nel corpo emergente sul lato ovest dell'autostazione e contenente ascensori, biglietteria e servizi generali.

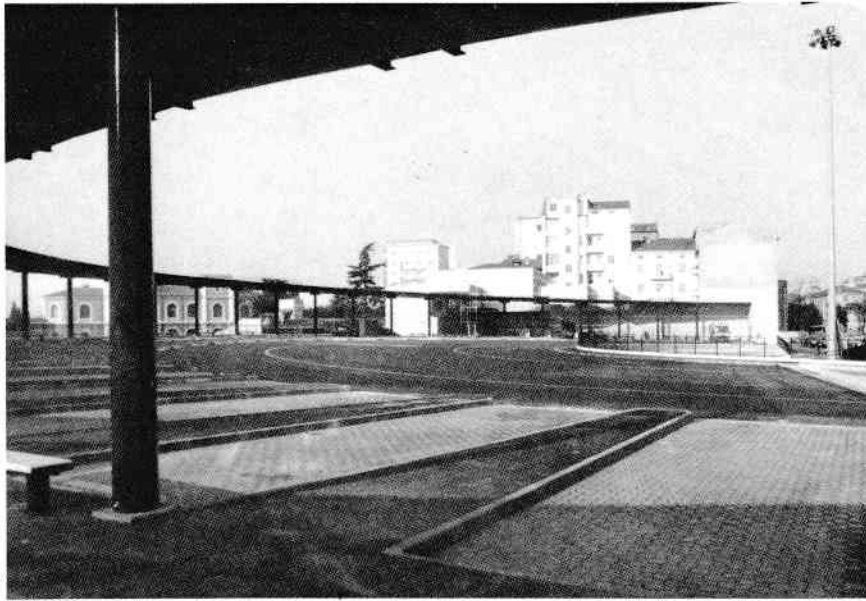
Al di là delle querelles, di cui solo i progettisti possono fornire spiegazioni e destinate comunque a sedimentarsi nel tempo attraverso l'uso assiduo dei cittadini, relative agli interassi dei pilastri dell'autosilo, o alle disfunzionalità presunte delle manovre degli autobus, ciò che in-



Autostazione di Brescia. Sopra: sezione del parcheggio interrato e del piazzale di manovra degli autobus tra via Solferino e via Lattanzio Gambara. Al centro: planimetrie dello stato dei luoghi prima e dopo l'intervento. Sotto: pianta della stazione e del piazzale di manovra degli autobus.



Sopra: *vista da via Solferino, ingressi pedonali al parcheggio interrato e alla banchina di attesa.* Sotto: *vista da sud con sistemazione del terreno adiacente a via Lattanzio Gambara.*



Sopra: *vista del piazzale di manovra e spazi di sosta dei bus.* Sotto: *pensilina e banchina di attesa.*

teressa mettere in evidenza è il contenuto più o meno *urbano* di questa realizzazione.

Infatti, se da un lato è chiara la volontà di edificare una struttura che mentre risolve tecnicamente, oseremmo dire ingegneristicamente, i problemi della viabilità e dell'interscambio gomma-ferro, assuma anche e soprattutto una figura di architettura civile, proprio come la stazione asburgica lì di fronte, integrata nel corpo della città, dall'altro è proprio su quest'ultimo aspetto che è lecito interrogarsi. E ciò non certamente per lo sconcerto che la vivacissima tinteggiatura può provocare, che anzi ci sembra un soggettivo ma abbastanza riuscito esperimento di segnaletica urbana rimarcato dalle fasce orizzontali e dalla zoccolatura in pietra (ancora il Botticino), ma per la frammentarietà degli attacchi dei corpi edilizi, svettanti ai margini del piano superiore.

È, secondo me, osservando

questi ultimi che si rimpiange di non aver preteso in fase esecutiva un maggiore studio delle connessioni tra corpi esistenti e corpi di nuova costruzione; ciò è particolarmente evidente all'attacco est e ovest di via Solferino: ma se qui c'è stato, come sembra, anche un problema di confini e proprietà, probabilmente ha pesato in generale il meccanismo stesso del concorso-appalto, che affida ad altri e non ai progettisti la direzione lavori, e quindi il controllo della fase esecutiva.

Una volta risolto brillantemente il problema dell'inserimento ambientale della stazione degli autobus (problema non da poco) mediante la lunga pensilina curva, nuova balconata urbana di forte impatto, memore questa volta di analoghe realizzazioni catalane recenti, resta infatti in qualche modo irrisolto il problema non meno cruciale della desiderata fusione dei nuovi corpi nelle cortine edilizie laterali.