

Metropolitana Milanese Linea 1.

Franco Albini, Franca Helg,
Bob Noorda, 1962-64.

Fino a che punto
è inevitabile aggiungere
le estensioni del progresso

Luca Monica

Nella pur ricca e importante storiografia e critica sull'opera architettonica di Franco Albini il progetto per le stazioni della Metropolitana di Milano (1962-1964) spesso viene tenuto come in disparte, come un progetto minore, se non perfino tralasciato, un ultimo gesto nella sua lunga stagione razionalista.

Senz'altro è così, tuttavia questo progetto oggi sembra riassumere e condensare una problematica molto attuale sul grado di trasformabilità di architetture "di servizio", pur in un piccolo monumento urbano senz'altro da iscrivere nella tradizione della migliore architettura italiana, specificatamente milanese.

Il suo linguaggio costruttivo e espressivo ritorna quasi circolarmente agli inizi di una tradizione di tutta avanguardia, sviluppatasi tra le due guerre, per le architetture degli allestimenti, esaltate nelle strutture a telaio e nell'uso della grafica (dei Persico, Terragni, Gardella, BBPR, Nizzoli e appunto Albini). Su questa matrice figurativa della struttura dello spazio architettonico, questo sì, la migliore critica ne ha indagato le straordinarie e sorprendenti esperienze¹.

In pratica è come se a un certo punto, nel dopoguerra, il metodo della costruzione a telaio ritornasse negli stessi termini espressivi originari del razionalismo lirico precedente, come in fondo già lo avevano sperimentato i BBPR, sia nel Monumento ai caduti nei campi di sterminio nazisti, a Milano (1946), sia nei noti allestimenti museali. Nuove architetture per i musei, risorti nella stagione della ricostruzione del dopoguerra in Italia, che anche Albini realizzerà in memorabili esempi.

E forse proprio come un ultimo museo, o un monumento alla città di Milano, può essere classificato questo progetto per la metropolitana, ma innestato in una nuova dimensione e esteso alla scala urbana, cioè prolungato nel gesto sempre nuovo quotidiano



del viaggio e nella memoria dei dettagli, ricorrenti ovunque tra gli spazi della MM, nel sistema di intelaiatura e profilatura, nei corrimani tubolari, fino alla sorprendente e innovativa fascia segnaletica inventata da Bob Noorda e totalmente integrata nel disegno architettonico.

Se infatti questo progetto chiude un ciclo importante nella ricerca architettonica di Albini, il sodalizio progettuale con Noorda ha segnato senz'altro un punto di svolta nell'architettura di una tipologia urbana nuova nella città e che è stata di esempio nel mondo, estendendo un metodo di integrazione tra spazio, organizzazione dei dettagli funzionali e grafica segnaletica come architettura della comunicazione, che ha poi avuto risonanza in molte architetture per i trasporti (in particolare nelle ferrovie urbane, poi nelle stazioni ferroviarie e aeroporti).

Ma le stazioni di questa metropolitana, maggiormente, accentuano una percezione cinematografica degli spazi, portata alle estreme conseguenze dell'attraversamento, quanto più rapido possibile, affollato e quasi automatico.

Non valgono infatti a Milano le suggestioni degli spazi monumentali e di attesa, come nella pur bellissima metropolitana di Mosca, come non valgono le tecniche di ingegneria delle sottostrutture stradali o delle gallerie, pur architettonicamente attrezzate, delle metropolitane di Vienna, Londra, Parigi o New York, ancora legate a una concezione ferroviaria.

Il progetto per le prime ventuno stazioni della Metropolitana Milanese per la linea 1 si sviluppa a partire dallo studio della stazione-prototipo di Gorla sulla base delle strutture murarie e distributive già stabilite nel progetto ingegneristico. Tuttavia il progetto di Albini ne riassorbe le possenti partizioni murarie, esaltandone

F. Albini, F. Helg, B. Noorda,
Metropolitana Milanese
Linea 1, 1962-64.
Viste della stazione
di San Babila, 1964 c.

gli spessori nei vani scala, con tagli inclinati sulle pendenze delle scale.

Come in altri progetti dello studio Albini-Helg in quegli anni, le partizioni murarie assumono un ingigantimento quasi arcaico e dalle forti ombre chiaroscurali, soprattutto negli esempi di Genova: dal Tesoro di San Lorenzo (1952-56) agli uffici Comunali (1950-63), allo stadio del tennis di Valletta Cambiaso (1955-63).

In questo modo le murature assumono un nuovo valore geometrico e si combinano nello spazio con le impalcature dei telai e delle linee dei dettagli dei profili metallici negli spigoli murari, nei telai di sostegno dei pannelli in granito artificiale Fulget e degli infiniti corrimani, nelle attrezzature tecniche, nelle incorniciature delle pubblicità.

Su questo schema si innesta la sofisticata elaborazione della segnaletica basata sulle fasce monocrome continue per tutte le pareti, rosse per la linea 1, innovativa nel disegno di Bob Noorda per la pervasività, per la cinematica e insistente e efficacissima visibilità e lettura nel percorso veloce, per il fitto ritmo delle ricorrenze dei nomi, per l'accurata calibrazione dei caratteri tipografici delle iscrizioni².

Ancora oggi scendere di colpo nella metropolitana di Milano significa acquisirne subito la sua prospettiva, avvolta nelle spesse partizioni murarie esaltate lungo i setti che sostengono le scale, a partire dal piano di strada, poi più giù, dalle linee ritorte nel filo rosso dei corrimani in tubo metallico, lungo i corridoi ben calibrati tra pavimento in gomma nera, telai e lastre di rivestimento e cemento grigio nel soffitto, lungo le linee di illuminazione e con la fascia se-



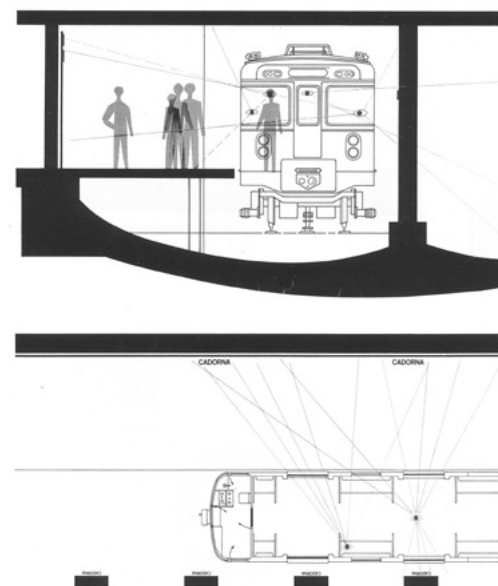
F. Albini, F. Helg, B. Noorda, Metropolitana Milanese Linea 1, 1962-64. Viste della stazione di San Babila, 1964 c.

gnaletica rossa lunga quanto più possibile, nei percorsi, poi ancora nei tornelli di ingresso, davanti a una rapida decisione di direzione da prendere, scendendo fino alle banchine, per vedere di nuovo, ma da un altro punto di vista, questa volta frontale, il taglio inclinato delle murature delle scale della banchina opposta, per comprendere di colpo il percorso appena fatto nello spazio e che altri davanti a noi, oltre la fossa dei binari, stanno percorrendo, fino a scomparire di colpo all'arrivo del treno.

Ciò che risulta più difficile è invece testimoniare della trasformazione continua alla quale queste architetture sono sottoposte, in una proiezione funzionale che ricopre molti ambiti economici e sociali, e tra le quali l'architettura ancora sembra resistere.

Le stazioni delle metropolitane o quelle ferroviarie sono infatti necessariamente sottoposte "a rischio" di trasformazione minacciando il senso architettonico originale. La pressione funzionale alle quali sono sottoposte non può sfuggire a una serie di innovazioni tecnologiche spesso necessarie, si pensi solamente al sistema dei tornelli di ingresso, quasi macchine futuriste in origine, progettate appositamente e ora assolutamente standardizzate in tutto il mondo per misura, tecnologia e meccanica, oppure alle aggiunte impiantistiche, biglietterie automatiche, servoscale, eccetera. Non manca poi un'incessante pressione del marketing pubblicitario, nel forzare continuamente i limiti della percezione visiva, oramai decifrabile solo a strati sovrapposti, con apparati video in ogni angolo, contraddicendo lo sforzo dell'architettura di godere anche esteticamente di pareti ampie e libere come opere d'arte.

Infine un frainteso senso di aggiornamento, che procede oltre le



B. Noorda, Metropolitana Milanese Linea 1, Disegno di studio della segnaletica. Da «Pagina», n. 4, 1964.

necessità funzionali ma spiegato con il più gretto marketing urbano, che impone non necessari rinnovamenti alla grafica segnaletica, per esempio, come accaduto nel 2004 per la stazione Duomo, e poi solo in parte ridimensionato.

La stazione di San Babila sembrerebbe essere quella in fondo maggiormente conservata, come se in qualche punto persistesse un senso di equilibrio necessario.

Tutto questo poteva infatti essere rappresentato bene in un brevissimo filmato video, girato proprio nella stazione di San Babila, che consente di comprendere bene le minime ma incessanti corrosioni al disegno originale, da cui si comprende anche una resistenza positiva dell'architettura in sé, nei suoi spazi e nei suoi dettagli originali fortunatamente preservati.

Nel filmato video realizzato per questa occasione sono state aggiunte alcune ricorrenti didascalizzazioni, quasi a riprendere il filo delle iscrizioni della segnaletica di Bob Noorda, parafrasando alcune frasi tratte da Marshall McLuhan, *Il medium è il messaggio* (1964). Ben lontani qui da assumere ogni analogia tra semiologia e architettura, si è voluto invece rivedere criticamente la concezione originale sottesa all'ideologia di progresso che la Metropolitana Milanese ha incarnato, dove le "estensioni" di McLuhan dell'agire umano (quale i sistemi di trasporto metropolitani) comportano un sovraccarico di linguaggio che va oltre la loro concezione primitiva, per cui in un ambiente umano allestito come un'opera d'arte ci si debba chiedere: fino a che punto è inevitabile aggiungere le estensioni del progresso³.

Note

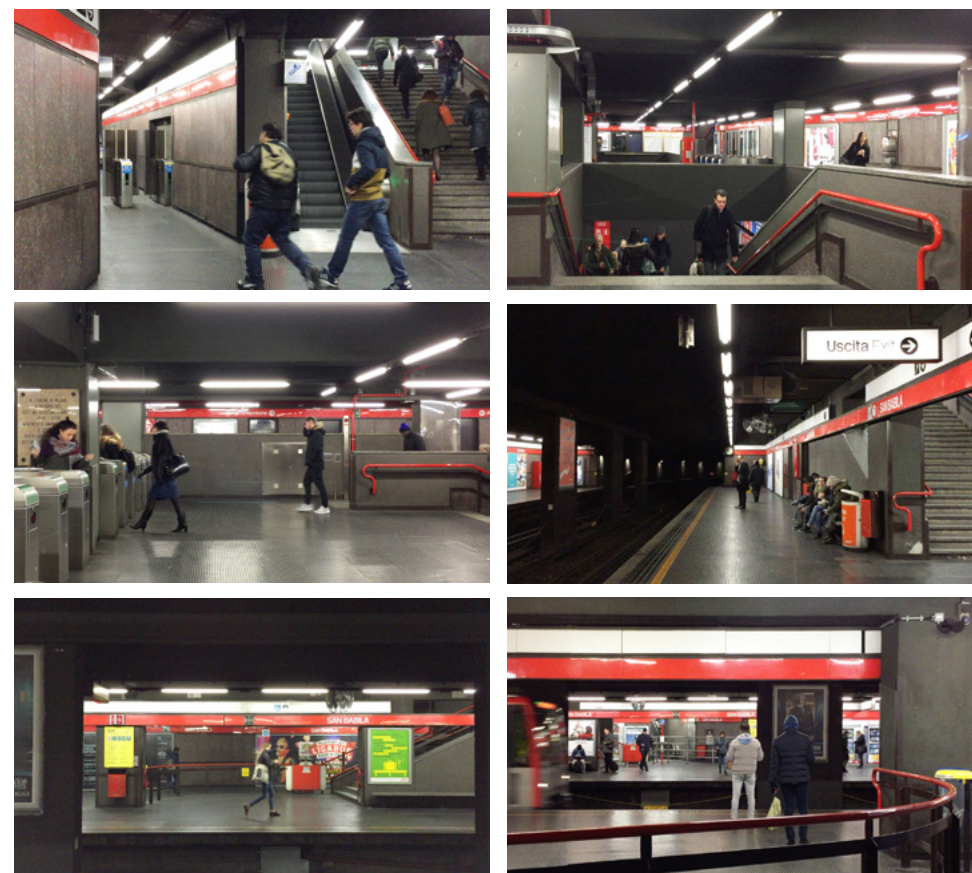
1 A questo proposito si vedano i fondamentali: G. Samonà, *Franco Albini e la cultura architettonica in Italia*, in «Zodiac», n. 3, novembre 1958, pp. 83-115; F. Tentori, *Opere recenti dello studio Albini-Helg*, n. 14, aprile 1965, pp. 94-127; M. Fagiolo, *L'astrattismo magico di Albini. Strutture del linguaggio dalle prime mostre alla Rinascenza*, in «Ottagono», n. 37, giugno 1975, pp. 20-53; G. Canella, *Franco Albini nel singolare percorso del razionalismo italiano*, (2007), ora in G. Canella, *Architetti italiani nel Novecento*, a cura di E. Bordogna con E. Prandi e E. Manganaro, Christian Marinotti, Milano 2010, pp. 307-321.

2 Fin da subito il progetto per la segnaletica realizzato da Bob Noorda è stato riconosciuto nel suo valore, a partire dall'articolo di P. C. Santini, *Studi per la segnaletica della Metropolitana Milanese*, in «Pagina», n. 4, gennaio 1964, pp. 4-13.

Su questa base altre esperienze ne sono seguite: per la segnaletica della metropolitana di New York (Noorda con Massimo Vignelli, studio Unimark, 1966), San Paolo di Brasile (Noorda, Vignelli, Unimark, 1973) e Washington (Vignelli, Unimark, 1976).

3 Il video sulla Metropolitana Milanese Linea 1, a cura di Luca Monica e Paolo Boldi, è stato presentato in occasione della mostra *Riflessioni sul secondo Novecento italiano. Architetture a rischio*, Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino, Castello del Valentino, Torino, 12-13 dicembre 2016.

Si ringrazia ATM Spa, Milano. Il video è liberamente disponibile al seguente url: https://polimi365-my.sharepoint.com/:v/g/personal/10110882_polimi_it/EeBM-BLMzubdKvdxKOfBPfS4BmX1GdEsUSUmV_NygZ8EfWw?e=YIzCE.



F. Albini, F. Helg, B. Noorda, Metropolitana Milanese Linea 1, stazione di San Babila, stato di fatto al 2016. Immagini tratte dal video di L. Monica e P. Boldi presentato in occasione della mostra *Riflessioni sul secondo Novecento italiano. Architetture a rischio*, Torino, 12-13 dicembre 2016.