

An abstract line drawing on a dark teal background. A thick black line starts from the top left, curves downwards and to the right, then splits into several thinner, overlapping lines that curve more sharply to the right, ending near the top right corner. The lines are smooth and fluid, suggesting a path or a road.

▲ SARONNO

A4/A9 LOMBARDIA. Uno studente.

► MILANO

Architetture da attraversare

A4/A9 LOMBARDIA. Uno studente.

Il primo anno era servito ad ambientarsi, ma il secondo doveva iniziare con un passo diverso. Studente fuorisede, non voleva pesare sul budget dei genitori oltre il necessario.

Era iscritto al Laboratorio di Progettazione Architettonica e Urbana del professor Cataldi, definito *geniale e imprevedibile* dagli studenti che quell'esame lo avevano già superato.

Il giorno della prima lezione, aveva esordito così: «Inutili troppe chiacchiere. Voglio vedere cosa sapete fare, cosa sapete inventarvi e, soprattutto, cosa sapete vedere.» Poi distribui a ciascuno due fogli stampati, piegati a metà e chiusi con un punto metallico.



«Auguri, e buon divertimento.»
Si sedette al banco dell'aula, e aprì i fogli.

POLITECNICO DI MILANO – Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni
Corso di Laurea Triennale in Architettura
Laboratorio di Progettazione Architettonica e Urbana 2 – Prof. Arch. L. Cataldi
Anno accademico: 2025/2026 – II semestre

TITOLO DEL COMPITO:

Architetture da attraversare. Percorsi critici tra struttura, simbolo e paesaggio.

OBIETTIVO DIDATTICO

Il progetto propone un'esplorazione critica e sensibile di alcuni luoghi significativi lungo tre direttrici infrastrutturali lombarde (A4, A7, A9), alla ricerca di architetture capaci di raccontare il rapporto tra tecnica costruttiva, paesaggio e immaginario.

L'obiettivo è sviluppare una capacità autonoma di osservazione, rappresentazione e narrazione dello spazio architettonico, anche attraverso strumenti non convenzionali: fotografia, disegno, parola scritta.

LINEE GUIDA DEL PROGETTO

Lo studente dovrà:

1. Selezionare almeno tre luoghi da visitare personalmente nell'arco di due giorni, lungo i tratti extraurbani o periurbani delle autostrade A4, A7 e A9.
2. I luoghi dovranno avere valore architettonico, infrastrutturale o paesaggistico, ed essere coerenti tra loro per linguaggio, tipologia o contrasto (es. ponte, archeologia industriale, monastero, borgo industriale, casa-museo).
3. Produrre un taccuino di viaggio illustrato: schizzi, rilievi visivi, fotografie annotate, appunti sul campo, schemi.
4. Accompagnare il lavoro con un breve testo narrativo (min. 2000 battute) che racconti l'esperienza del viaggio architettonico attraverso una voce soggettiva.
5. Restituire una mappa del percorso con eventuale timeline, diagrammi e un indice tematico personale.

Seguivano i requisiti richiesti, la bibliografia di riferimento, le scadenze e una nota del docente:

“L’inserimento dell’opera di Hugo Pratt – in particolare Favola di Venezia – non è un’eccezione narrativa, ma una scelta consapevole. Il fumetto, quando è costruito con rigore e intelligenza visiva, come nel caso di Pratt, è un potente strumento per leggere lo spazio, il paesaggio, la storia urbana e simbolica dei luoghi. Corto Maltese è un viaggiatore che attraversa architetture con lo sguardo di chi sa osservare le pieghe del mondo, non solo le sue superfici. Studiare architettura significa anche imparare a raccontare, a restituire le atmosfere, le tensioni, le relazioni invisibili tra costruzione e vissuto. Per questo, vi invito a leggere Favola di Venezia con occhi aperti: non cercate le architetture che conoscete, cercate quelle che non avete ancora visto.”



A4 Torino-Trieste / Ponte sul Fiume Adda

All'inizio gli sembrò un'assurdità. Anche i suoi compagni non la presero bene: chi rise sguaiatamente, chi sbottò in imprecazioni. Eppure – forse proprio per questo – lui rivalutò l'assegnazione del compito e sentì crescere il desiderio di “attraversare” l'architettura.

Così acquistò i libri, studiò, compilò una lista dei luoghi da visitare. Si fece prestare per due giorni un'auto dal suo amico Salvatore, cagliaritano come lui, e si mise in viaggio.

Imboccò l'A4 da Viale Certosa e fino a Trezzo fu un attimo.

Lì l'autostrada correva sopra un imponente ponte in cemento armato a campata unica che scalcava l'Adda in un punto in cui il fiume faceva esplodere tutta la sua potenza idrica, con quella portata d'acqua che

avrebbe fatto la fortuna delle due storiche centrali idroelettriche di Cornate, la Esterle e la Bertini, poco più a monte. Quella zona, tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento, era stata il grande serbatoio della nascita industriale italiana: vi nacquero aziende tessili, meccaniche, minerarie, alimentari, e insieme a esse nuove strade e ponti, come quello che ora stava andando a osservare. Lasciò la macchina vicino a un bar dove prese un indispensabile caffè e si incamminò a piedi verso il ponte San Michele che unisce Calusco a Paderno. Per chi è rimasto incantato dalla Torre Eiffel, questa meraviglia del 1887 non ha molto di meno. Lui, che a Parigi non era mai stato e la *Tour* l'aveva vista solo sui libri di storia dell'arte, ebbe la sensazione di trovarsi davanti a un arcobaleno di ferro.

Aveva studiato, conosceva i numeri. Sapeva che pesava più di 2.500 tonnellate, che erano stati utilizzati 100mila chiodi rivettati e nessuna saldatura, che i contrafforti erano costituiti da 6.200 metri cubi di pietra e granito presi a Moltrasio e Bovino e trasportati nel cantiere su grosse chiatte. Sapeva che il progetto era dell'ingegnere svizzero Jules Röthlisberger, mago dei ponti che aveva disegnato anche quello della Becca sul Ticino, che unisce Pavia all'Oltrepò. Sapeva che, al momento della costruzione, era stato l'arco più grande del mondo. Ma questi erano dettagli, lui non era un ingegnere, non gli interessava dei rivetti. Lui si sentiva un sognatore.

Anzi, volendo fare l'architetto, era un progettista di sogni. Li vedeva nascere, svilupparsi e finire nel nulla, come quell'arcobaleno di ferro che spariva nella foschia.

Per capire meglio attraversò il ponte a piedi: 266 metri di camminamento pedonale ai lati della strada carrabile, al piano inferiore i binari del treno. Sotto, uno sprofondo di 85 metri dal letto del fiume: posto ideale per spiccare il volo, e infatti da quel ponte si faceva bungee jumping ed era stato teatro anche di molti suicidi.

Arrivato dall'altra parte si sedette su una roccia che offriva una prospettiva leggermente defilata del ponte e iniziò prima a fotografarlo e poi a disegnarlo come appariva a lui: forte e definito al suo inizio e poi, poco a poco, a dissolversi in una nuvola bianca.

Nella pagina accanto provò a rappresentare il dettaglio di ciò che immaginava accadesse dentro la nuvola, un ingrandimento del sogno: lì la struttura del ponte assumeva la plasticità dell'ignoto, il ferro diventava argilla da modellare, la strada saliva in alto in una curva vertiginosa, i treni erano a vapore.

Era forse questo che intendeva il prof. Cataldi quando diceva di "attraversare l'architettura"?

Da Trezzo riprese la A4 per raggiungere la seconda destinazione del suo personalissimo elenco: Gardone Riviera, sulla sponda bresciana del lago di Garda. Cosa c'entrava il Vittoriale, la casa di D'Annunzio, con l'archeologia industriale? Assolutamente nulla. Ma se il professore aveva inserito nella bibliografia obbligatoria *Favola di Venezia*, la scelta era inevitabile: o si andava a Venezia (ma era fuori dal percorso assegnato), oppure si visitava la casa-simbolo di uno dei personaggi che, *en passant*, popolano quella storia, che più che a una favola assomiglia a un sogno.



Il Vittoriale non era una casa. Era un concetto, vasto nella sua rappresentazione ma semplice nella sua sostanza. Non era nemmeno qualcosa di facilmente definibile: *megalomane* sarebbe stato banale, *ridondante* limitativo, perché l'arte non può essere ridondante per definizione. *Eclettico* gli piaceva di più, ma ancora non era perfetto. *Autoreferenziale* sì, ci stava, ma quale artista non lo è? Scarpinando tra i nove ettari del parco, ogni passo restituiva un frammento di quella visione: la nave *Puglia* issata su un colle, il teatro all'aperto che ricorda Pompei, la tomba del Vate sul modello dei tumuli etruschi, l'*Isotta Fraschini* e l'*Alfa 6C Soffio di Satana*. E ancora statue, riproduzioni della Nike di Samotracia, il biplano del volo su Vienna, il motoscafo MAS della beffa di Buccari. Tutto era *troppo*.

E questo "troppo" era ancora nulla rispetto alla casa, la Prioria. Lì il Poeta viveva, mangiava, scriveva e si esibiva davanti agli ospiti costretti a una sadica anticamera. Lì faceva assistere le sue due compagne ufficiali, Aëlis Mazoyer e Luisa Baccara, ai suoi fugaci e numerosissimi amplessi con altre donne che attendevano, in fila, di ricevere dal Vate qualche minuto di attenzione. Quindi anche *troppo* non andava bene. Ogni particolare, ogni stanza, ogni mobile, ogni camicia, ogni suppellettile, ogni decorazione componevano in realtà una sinfonia. Esagerata, certo, ma pur sempre una sinfonia di colori, suoni e pensieri. Il Vittoriale, che si lasciava attraversare con naturalezza pur essendo profondamente artefatto, era un'armonia esagerata, come spesso lo è la vita dei geni più fragili.



Aveva appena passato i vent'anni, ma già sapeva riconoscere la fragilità.

Sul suo taccuino appuntò:

Architettura come racconto, ogni oggetto un personaggio, ogni passaggio un colpo di scena.

Dunque, dopo l'arcobaleno di ferro che si dissolveva nella nuvola, era la volta del labirinto in cui ci si perde negli eccessi per ritrovarsi sempre davanti a uno specchio.

Armonia della solitudine.

E perché mai un artista come Pratt aveva messo un carattere così eccessivo al fianco di un protagonista discreto e garbato come Corto Maltese? Semplice, pensò: perché Corto aiuta silenziosamente a far volare gli altri anche senza il biplano, mentre D'Annunzio ha bisogno per essere se stesso del clamore e del pubblico adorante, come fosse un calciatore o un rapper di successo.

La vista della Zambracca, della Stanza della Leda, del Bagno Blu gli avevano messo il buon umore ed era convinto che nessuno degli altri studenti avrebbe scelto il Vittoriale per quell'esame. Aveva capito — o almeno sperava di averlo fatto — lo spirito del professor Cataldi, che aveva fondato la sua ricerca e il suo insegnamento sull'architettura simbolica ed esoterica. Per questo le digressioni fantastiche in cui si era lasciato trascinare gli sembravano un punto di partenza legittimo, forse persino apprezzabile agli occhi del docente.

Tornò indietro erimandò al giorno successivo la nuova tappa della sua ricerca.

L'A8 rappresentava, in un certo senso, la vera archeologia industriale del settore. Tra il 1923 e il 1924 — esattamente un secolo fa — venne inaugurata qui la prima autostrada del mondo.

Fu un altro visionario ad avere questa intuizione.

Si chiamava Piero Puricelli e amava definirsi un "ingegnere-architetto". Fu lui a proporre una nuova strada riservata esclusivamente al traffico a motore ed è così che tutto cominciò. La Milano-Como, detta anche *Autostrada dei laghi*, è davvero breve: anche con il traffico più intenso, in mezz'ora si arriva a destinazione. Parcheggiò sul lungolago e, per entrare in sintonia con ciò che stava andando a osservare, prese la funicolare fino a Brunate. Da lì proseguì a piedi, salendo tra i boschi, fino al Faro Voltiano: una torre ottagonale di 29 metri, costruita nel 1927 per celebrare il centenario della morte di Alessandro Volta, l'inventore della pila.

Ma cosa ci fa un faro in cima a una montagna? La domanda lo accompagnò mentre si fermava a guardare quella struttura imponente che dominava l'intera vallata sottostante.

Salì sulla terrazza in cima dopo 150 gradini di una scala a chiocciola e vide il mondo. Di là le Alpi innevate con il profilo riconoscibile perfino del Monte Rosa, di sotto il lago bello come non mai che sembrava un fiordo illuminato dal sole, di qua si vedevano addirittura i grattacieli di Milano.

Quindi scese, e come faceva sempre, si sedette in modo di avere il faro in primo piano e tutto il resto del mondo come sfondo, e iniziò a viaggiare. La prima immagine che gli venne in mente fu la statua del Cristo Redentore sul Corcovado a Rio de Janeiro, anche quella vista solo sui libri, anche quella ad accogliere tra le sue braccia gli spazi pieni di acqua e di luce. Gli era sempre piaciuto quel monumento eretto a proteggere la città carioca, in un abbraccio di cui c'era estremo bisogno.

Poi immaginò il faro delle isole Ebridi, nel freddo della Scozia estrema dove era stato qualche anno prima con i suoi genitori. Gli venne spontaneo pensare a Robert Louis Stevenson: non solo l'autore dell'*Isola del tesoro*, ma discendente di una famiglia che per generazioni aveva progettato e costruito fari lungo le coste più impervie del Nord.

Quelle torri di luce erano state la genealogia silenziosa delle sue avventure letterarie, e da lì – pensò – aveva attinto anche Hugo Pratt, che di Stevenson fu lettore appassionato e debitore nella costruzione del suo immaginario.

Immaginò allora un marinaio a bordo di un vascello che dal lago di Como decollasse di nuovo verso una nuvola. Ancora una volta l'attraversamento dell'architettura lo portava

oltre la tecnica, oltre il progetto, oltre i calcoli della fisica e il carico delle leve, e lo faceva bussare alla porta accanto: quella dell'arte. Da qui, una nuova porta che era quella della visione. E infine, l'ultima porta fisicamente presente nel suo mondo aereo era quella del sogno.

Tornò a Milano e incontrò il suo amico a cui riconsegnare la macchina sui Navigli, alle spalle di tanti storici cortili milanesi. Mentre aspettava Salvatore, si sedette su un muretto, un metro sopra l'acqua, tirò fuori il taccuino e scrisse l'ultima frase della sua relazione:

Le architetture non si fotografano, si attraversano. Come le ombre, come i racconti.

