

LA CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA

STEFANO BOERI L'archistar racconta a pochi giorni dall'inaugurazione il suo progetto al centro della Città dei Sassi patrimonio Unesco

“Matera non è solo opere incompiute È un miracolo tra Neolitico e futuro”

INTERVISTA

EMANUELA MINUCCI
MILANO

L'architetto Stefano Boeri osserva il plastico della Stazione Centrale di Matera che sta per essere inaugurata nel cuore della Capitale europea della Cultura. E per descriverla gli viene spontaneo cominciarla dall'origine di tutto, che da piazza della Visitazione dista solo mezzo chilometro, i Sassi: «Vede, la mia stazione è una costruzione ipogea, i treni delle Ferrovie Appulo Lucane, scorrono sei metri sotto terra. E ci è venuto spontaneo aprire un dialogo strutturale fra la banchina alta 12 metri e quei binari sotterranei».

È un po' una citazione?

«Sì, della magia che si respira perdendosi nel modernissimo neolitico dei Sassi. Fra luci e ombre, salite e gradini imper-



STEFANO BOERI
ARCHITETTO

L'intenzione è costruire una cerniera tra presente e passato

vi a comporre quel microcosmo di grotte: un paesaggio che cambia mille volte al giorno, insieme con la luce».

Ma com'è stato costruire a Matera?

«Emozionante. Quasi come riprendere un filo sospeso nel tempo, in bilico fra la civiltà primordiale e quella del futuro».

Lei è l'uomo che nel 2009 progettò quel «Bosco Verticale» tanto pop da diventare - giusto due giorni fa - una parola del gioco «Taboo» e anche la prima archistar a occuparsi di Matera...

«Questo non è così vero. Per riuscire a trasformare la Città dei Sassi da «vergogna nazionale» a Patrimonio dell'Umanità, negli Anni 50 vennero chiamati urbanisti come Ludovico Quaroni, Carlo Aymonino, Giancarlo De Carlo, Luigi Piccinato. Per non parlare della «politica di piano» messa in campo da Adriano Olivetti». **Lei raccoglie la loro eredità?** «Questa è l'intenzione. Creando una cerniera fra passato e



1. Il cantiere della stazione di Matera Centrale progettata da Stefano Boeri come si presenta ora 2. Il rendering della stazione una volta terminata 3. La pensilina sovrasta di 12 metri il flusso di visitatori, mentre i binari scorrono a quota meno sei metri

contemporaneo, creando l'opposto di un «non luogo»: un posto che non si esaurisce nel partire o arrivare, ma che diventa meta, punto d'incontro». **Ma è sicuro che i lavori finiranno nei tempi previsti?**

«I treni passeranno dal 19 gennaio, giorno dell'inaugurazione con il presidente Mattarella. Tutto il resto sarà pronto per maggio. E le assicuro è già stato un miracolo».

Perché?

«La realizzazione del progetto è stata messa a gara nel maggio scorso e i lavori sono partiti a luglio. Per il lavoro che ci ritrovavamo davanti, otto mesi per far passare i convogli e un anno per concludere tutto è tanta roba».

La ministra per il Sud Barba-

ra Lezzi, però, nel suo ultimo sopralluogo, ha definito vergognoso il fatto che la piazza «non sarà subito fruibile».

«Quella non è una nostra partita, nostro compito era di consegnare la stazione, non le opere collaterali. Se posso dire anzi, siamo stati fortunati a lavorare con dirigenti, rappresentanti del governo e maestranze bravi e velocissimi». **Lei ha rifatto il piano regolatore di Tirana, il Museo del Mediterraneo di Marsiglia, altra Capitale della Cultura, e aperto uno studio a Shanghai. Com'è stato lavorare nel Sud Italia?**

«Di solito c'è qualche differenza, ma in questo caso abbiamo lavorato molto bene. Infatti, al contrario di quanto accaduto

ad altre opere in ritardo il nostro cantiere è filato molto liscio. Fondamentale è stato l'apporto del coordinatore designato dal governo Salvo Nastasi, grande professionista». **Che cosa l'ha spinto ad accettare l'incarico?**

«La sfida era appassionante: costruire per Matera, gioiello unico al mondo, costituisce un atto culturale in sé. Visitare la cripta del Peccato originale con quel magnifico ciclo di affreschi datati fra l'VIII e il IX secolo è come entrare nella Cappella Sistina. Esci che sei diverso: e costruire ex novo, confrontarsi con quella realtà per fare scoprire al mondo che cosa sia questa città. Metterci poi del proprio per riscattare il meridione da una certa idea di

abbandono è un'operazione che ci ha subito attratto».

È vero che la sua nuova stazione sarà ecosostenibile? «Abbiamo puntato molto su questo aspetto: ad esempio il tetto sarà rivestito di pannelli fotovoltaici e immagazzinerà così tanta energia da poterne regalare una parte alla città». **A dispetto di tanta efficienza non si può negare che Matera arrivi in ritardo all'appuntamento con trasporti efficienti.**

«Sì, questo è innegabile, sia il trasporto su gomma, con l'eterna incompiuta della statale Bari Matera, la situazione di Ferrandina-scalo Matera, e l'assenza dell'Alta velocità, costituiscono una forte penalità che si spera di recuperare».

Su La Stampa



I due volti di Matera che diventa Capitale: la cultura viaggia tra le opere incompiute

I due volti della nuova Capitale
Il viaggio tra gli ultimi preparativi per i 2 mila eventi dell'anno e le opere ancora incompiute

Verso l'inaugurazione

Il 19 gennaio il presidente Mattarella taglia il nastro: per quella data i treni arriveranno in piazza della Visitazione, nelle viscere del nuovo scalo ferroviario. Entro il 30 maggio saranno pronte anche le opere di superficie della stazione, con la pensilina che si trasforma in una piazza. Per l'estate dovrebbe essere pronto il raddoppio della carreggiata della statale 96 tra Bari e Matera.

Che cosa resterà di Matera 2019?

«Spero in una doppia eredità. Da un lato l'attenzione del mondo che sa diventare un volano, non solo turistico: linfa vitale per una nuova generazione di materani impegnati nella ricerca sui nuovi materiali, l'artigianato, la sostenibilità, le biotecnologie, la ricerca archeologica».

Dall'altro?

«Un impegno chiaro a completare anche negli anni successivi le infrastrutture. Da milanese so che cosa significa usare un grande evento come acceleratore di progetti che hanno trasformato in pochi mesi la città dell'Expo in una delle capitali del mondo». —