DOPPIOZERO

C'era una volta il Settebello

Maria Luisa Ghianda

19 Luglio 2020

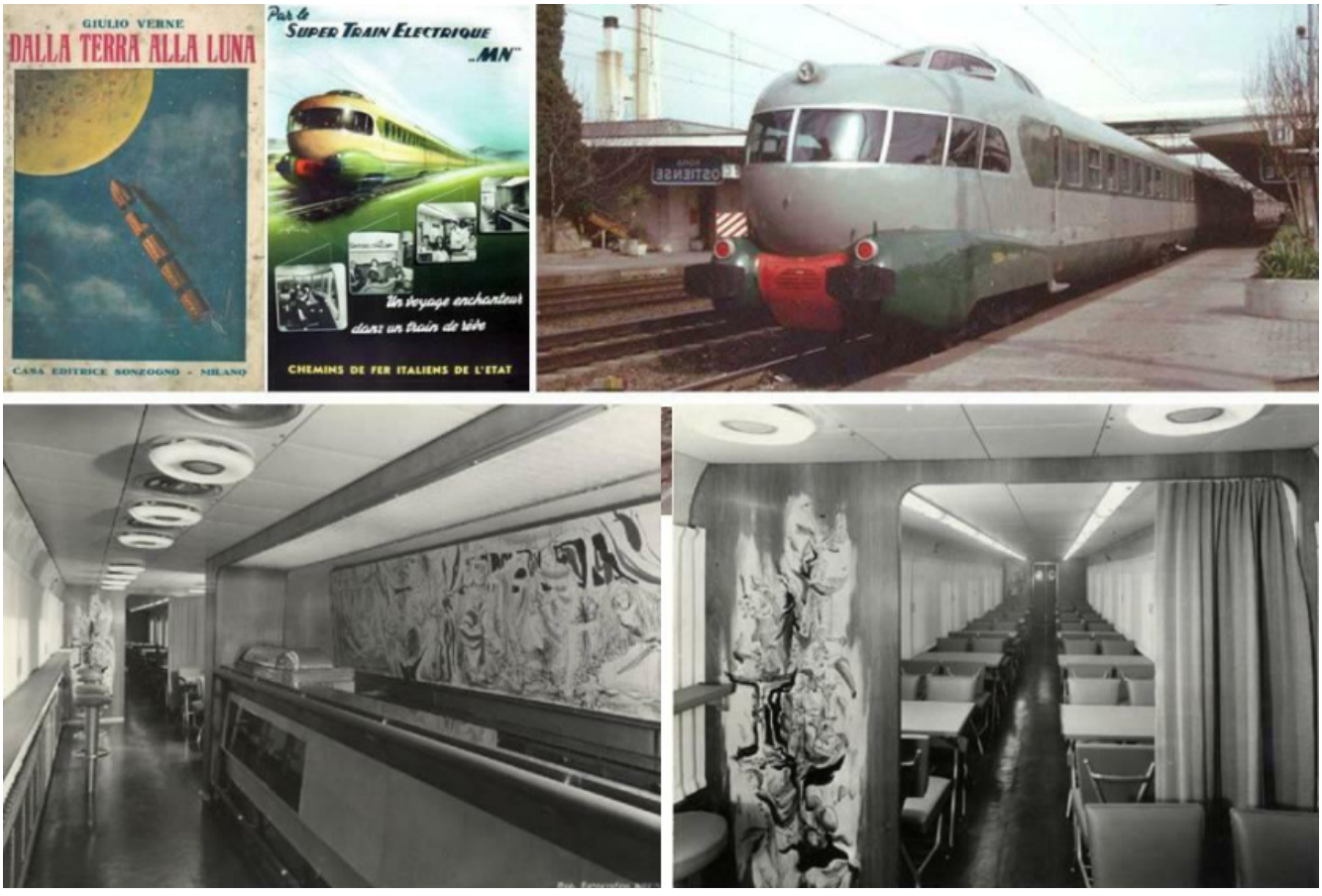
Negli anni della mia infanzia, il *Settebello* era considerato "il treno dei desideri", e non già perché andasse all'incontrario, come sarebbe poi accaduto al suo omologo cantato da Celentano, ma perché sfrecciava sui binari, velocissimo, accorciando le distanze fra le città che toccava lungo la linea Milano-Bologna-Firenze-Roma, così come nessuno aveva mai neppure osato sognare. Simbolo del benessere ed emblema del boom economico, divenne da subito un'icona dell'italian style, con appuntati addosso gli occhi ammirati del mondo.

Ricordo che mio padre lo prendeva, quando da Milano doveva raggiungere rapidamente la capitale per motivi di lavoro e, al suo ritorno, da grande affabulatore qual era, me ne narrava le meraviglie, accendendo ogni volta la mia fantasia. Mi diceva della sua rapidità (quel treno raggiungeva i 200km/h, un record assoluto per quei tempi), e poi mi raccontava della sua forma aerodinamica che pareva uscita dal futuro, e ancora dell'eleganza dei suoi arredi, ma soprattutto mi descriveva il Belvedere, quel salottino in testa al treno, attraverso le cui vetrate panoramiche i viaggiatori provavano il brivido e l'ebbrezza della velocità. E a me, ascoltandolo, pareva quasi di vederlo, quel treno, che mi figuravo simile al *proiettile al fulmicotone* del romanzo di Jules Verne *Dalla Terra alla Luna* che avevo letto nella vecchia Edizione Sonzogno, scovata in casa, sulla cui copertina era riprodotta la sagoma avveniristica di quell'improbabile, supersonico mezzo di trasporto.

Dei tre esemplari del treno ETR 300 (Elettrotreno Rapido), composto da sette carrozze, che gli operai costruttori battezzarono *Settebello* in segno di ammirazione – nome che poi la stampa fece diventare di dominio pubblico e che FS acquisì riproducendo un sette di denari, quale logo, sulla fiancata – ne è sopravvissuto soltanto uno, gli altri due furono infatti improvvidamente demoliti nel 1992. Erano stati ideati dagli ingegneri delle FS (rielaborando il modello del treno ETR 200 al cui progetto, nel 1939, avevano partecipato anche Gio Ponti e

Giuseppe Pagano) e dai tecnici della Ernesto Breda, nelle cui officine di Sesto San Giovanni furono fabbricati tra il 1952 e il 1959. Coperti da un rigoroso segreto industriale fino al giorno dell'inaugurazione, al loro apparire suscitarono stupore e incondizionato plauso. Sono rimasti in servizio fino a metà anni novanta, quando vennero sostituiti dal *Pendolino*.

Quell'unico esemplare giaceva abbandonato da decenni sui binari di Falconara Marittima. Vandalizzato, era ridotto in uno stato pietoso; per fortuna, di recente, la Fondazione FS ha deciso di riscattarlo dal degrado in cui versava per riportarlo all'antico splendore. Attualmente è sottoposto a radicale restauro, presso le officine di Voghera, che lo trasformerà in un convoglio destinato al turismo di lusso pronto a circolare sui "binari senza tempo" riaperti dalla Fondazione medesima, con l'obiettivo di "rivalutare i territori che attraverserà creando un *museo diffuso* – un museo mobile, se vogliamo – dei piccoli borghi e dei gioielli paesaggistici italiani." Così è scritto nel progetto di FS.



In alto: copertina del libro di Giulio Verne, Dalla Terra alla Luna, Edito da Sonzogno; pubblicità francese dell'ETR 330, detto Settebello; veduta del treno al suo ingresso alla Stazione Centrale di Milano. Sotto: il bar e la sala ristorante (Archivio Storico Breda).

Nel *Settebello* il tradizionale marrone che aveva caratterizzato le livree dei treni FS nei decenni precedenti venne sostituito da due colori raffinati e innovativi, un grigio nebbia di fondo con due fasce verde magnolia sulle fiancate, una all'altezza dei finestrini e l'altra sull'estremità inferiore. Ma quel treno si distingueva soprattutto per il frontale bombato, simile a quello dei Jet, specialmente americani, lungo il cui profilo correva un vetro panoramico. Al suo interno era alloggiato un belvedere con un salottino di prima classe dotato di undici posti a sedere a cui i viaggiatori potevano accedere a turno. Sopra di esso, in posizione leggermente arretrata, si trovava la cabina di guida che, sebbene avesse finestrini più piccoli del normale, offriva un'ottima visuale ai macchinisti, proprio grazie alla sua altitudine.

Le ruote anteriori erano alloggiate in due carter bombati che le schermavano alla vista contribuendo così all'aerodinamicità della silhouette del treno. Le sospensioni primarie erano in molle laminate, con sospensioni idrauliche ed elementi taglia-vibrazioni in gomma tecnologicamente all'avanguardia.

Treno di punta delle Ferrovie Italiane, questo straordinario mezzo di trasporto, che fece subito registrare un enorme successo di pubblico, compariva spesso anche nelle pubblicità di Carosello e, grazie alla versatilità dei suoi interni fu scelto per ospitare persino sfilate di moda e set fotografici di campagne pubblicitarie. Era dotato di un bar, di un'ampia sala ristorante, di un’edicola per i giornali e addirittura di un salone di bellezza con tanto di parrucchiere. Le carrozze erano suddivise in scomparti con ampi saloni che ospitavano dieci passeggeri ciascuno, alloggiati su divanetti e su comode poltrone.

Progettista degli allestimenti interni di questo magnifico treno, orgoglio del good design italiano, è stato Giulio Minoletti (1910 – 1981) che dotò la ‘cabina di prua’, per usare un gergo navale, altrimenti detta belvedere, di sedute imbottite orientabili, ruotanti su un perno conico che ne consentiva il movimento a 180°, talmente futuribili da anticipare di addirittura un decennio gli arredi di Star Treck. Prive di braccioli e con lo schienale trapezoidale, esse erano in perfetta armonia con le forme avveniristiche della cabina che le ospitava, rivelatrici, tra l'altro, della versatilità del loro progettista che nei salottini e negli scompartimenti disegnò invece due tipi di poltrone bergère (con orecchie e senza), perfettamente in sintonia con il giusto dell'epoca che le ha viste nascere, gemelle in tutto e per tutto delle coeve, famosissime poltrone firmate da Gio Ponti e dal suo allievo Gianfranco Frattini.

Purtroppo, negli anni ottanta, FS sostituì con allestimenti più convenzionali, già in uso sugli *Intercity,* gli arredi originali, dei quali, la maggior parte finì per essere

distrutta; se ne salvarono solamente pochi pezzi, alcuni dei quali vennero acquistati, per nostra fortuna, dal MoMA, dove si conservano tutt'ora, insostituibili fonti di riferimento, insieme ai disegni, conservati all'Archivio del Moderno di Mendrisio (cui li ha donati la famiglia Minoletti nel 2002 e lì raccolti nell'omonimo fondo), per la ricreazione degli esemplari destinati al restaurando treno.

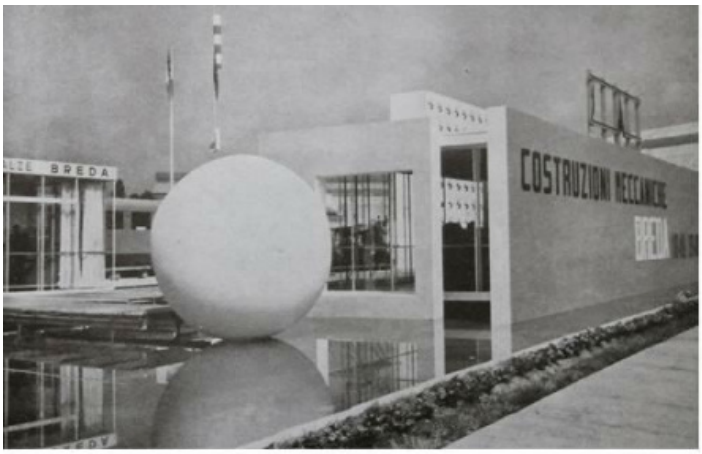


Giulio Minoletti, arredi per il treno ETR300 Settebello, 1952. Sopra: veduta di uno scompartimento con salottino dotato di divanetto e poltrone (Archivio Storico Breda); la poltrona degli scompartimenti venne prodotta in 190 esemplari per i tre treni ETR 300; una delle poltrone nella sua sede originale, con il numero del posto siglato all'interno del bracciolo (Archivio Storico Breda). Sotto: veduta del belvedere in testa al treno, con sedute orientabili (Archivio Storico Breda); vista di uno dei salottini da un'altra angolazione (Archivio Storico Breda).

Nato a Milano e allievo del suo Politecnico, dove si laurea nel 1931, Giulio Minoletti

è stato uno dei protagonisti di maggior spicco del razionalismo milanese e lombardo. Spirito del suo tempo, si è occupato con la medesima passione e competenza di architettura, di urbanistica (Milano Verde, 1938) e di design conseguendo spesso esiti che sono entrati a buon diritto nella Storia dell’Arte.

Nel gioco del *se fosse*, alla domanda: se Giulio Minoletti *fosse stato uno strumento musicale,* risponderei che sarebbe stato un'intera orchestra. Egli, infatti, amava sperimentare, perciò, sulla scia della metafora sonora, il suo linguaggio progettuale, mai uguale a se stesso, ma sempre variato e sorprendente, potrebbe essere definito polifonico, la sua ricerca rifuggente da ogni sospetto di eclettismo. Essa, infatti, non si configura mai come semplice variazione di stile, ma è, piuttosto, un inesausto sondaggio di tipologie sempre diverse e di forme, di volumi, di spazi e – *incredibile visu* – persino di effetti visivi e di giochi di luci e d'acqua. Di volta, in volta, in ciascun progetto, questo maestro del razionalismo indaga e approfondisce uno o più di questi temi, privilegiando, a volte, la tipologia del fronte continuo, come nelle Case popolari in linea al Quartiere Gabriele D'Annunzio 1938 - 1941 (con Franco Fabbri), oppure, come nella Colonia Climatica Regina Elena, 1935-1937, a Formia, alla stratificazione per piani preferisce sostituire "una sequenza articolata in profondità di corpi giustapposti, la cui altezza cresce da mare a monte" (A. Viati Navone, in AA. VV. *Giulio Minoletti, architetto, urbanista e designer*, Silvana, 2014, pag. 15).







Giulio Minoletti, Padiglione delle Costruzioni Meccaniche Breda, XXVI Fiera Campionaria di Milano, 1948 -1949 (con Gian Casé); Piscina per una villa privata a Monza, 1950 -1951 (con Giuseppe Chiodi e Maurizio Mazzocchi), ora dello Sporting Club cittadino. La planimetria della piscina, apposta sulla sua foto, permette di vedere la pista da ballo contigua alla vasca e con essa in comunicazione visiva per mezzo di quattro oblò, da cui si può ammirare la scultura di Antonia Tomasini; Giulio Minoletti accanto al plastico delle Ville sovrapposte ai Giardini di Arcadia, in Porta Romana, a Milano, 1956 - 1959 (con Giuseppe Chiodi e Lodovico Lanza); Casa di fine settimana per uno scapolo a Fiumelatte sul Lago di Como, 1940 - 1942. Tutte le foto sono del Fondo Minoletti, Archivio del Moderno, Mendrisio.

O ancora, a interessarlo è il dialogo sapiente tra piani e volumi, come, ad esempio, nel Padiglione delle Costruzioni Meccaniche Breda, alla XXVI Fiera Campionaria di Milano, del 1948 - 1949 (con Gian Casé), dove, la sfera che galleggia sulla superficie a specchio dell'acqua è, a mio avviso, contemporaneamente memoria di Louis-Ètienne Boullé e annuncio della *Géode*

che sarà realizzata trentasette anni dopo a Parigi, nel parco scientifico de La Villette.

In due progetti residenziali, destinati alla borghesia milanese, Minoletti ha invece ripreso, reinterpretandola in chiave razionalista, la tipologia tradizionale delle storiche case a ringhiera meneghine, proiettandone i ballatoi sul fronte esterno, come è evidente nelle Ville sovrapposte ai Giardini di Arcadia, 1956-59 (con Giuseppe Chiodi e Lodovico Lanza) e nella Residenza di via Bertani, 1965-1970, entrambi gli interventi siti nel capoluogo lombardo. Il punto di forza di due altri suoi lavori milanesi, il Palazzo per gli uffici della Società Liquigas in Corso Venezia, 1950 - 1953 (con, Giuseppe Chiodi e Luigi Mattioni) e il Palazzo di Fuoco in Piazzale Loreto, 1958 - 1961 (con Giuseppe Chiodi) sono invece i giochi di luce notturni che, animandone le facciate di colori e bagliori, fanno loro assumere un aspetto quasi chiassoso, addirittura, nel caso del Palazzo di Fuoco, tipo Las Vegas, in virtù della presenza di numerose insegne pubblicitarie luminose, comunque, entrambi i palazzi, nottetempo, acquistano una foggia decisamente diversa da quella diurna, che è invece severa e sobria.

L'unità fra le arti, tema assai caro al dibattito architettonico di quegli anni, è perseguita da Giulio Minoletti in altre sue opere, come, ad esempio, nella straordinaria piscina dal profilo curvilineo del 1951 (che sembra essa stessa un omaggio alle forme di Jean Arp), realizzata in una villa monzese (dal 1966, divenuta sede dello Sporting Club di Monza). In serrato colloquio con l'architettura, egli inserisce infatti due sculture: a pelo d'acqua un delfino di Lucio Fontana, lungo tre metri e mezzo, realizzato in ceramica rossa smaltata di Albisola, mentre, adagiata sul fondo, colloca una scultura, astratta e policroma, di Antonia Tomasini. La magia si genera quando si osserva la scultura attraverso i quattro oblò aperti in uno spazio ipogeo, contiguo alla vasca e profondo tre metri, concepito come pista da ballo. Di notte, il gioco di luci che la illumina, sembra addirittura conferirle vita.

D'altronde, l'acqua è sempre stata considerata dal maestro, fin dai suoi esordi, "un vero e proprio materiale da costruzione", un elemento che egli ha impiegato sia facendovi ricorso artificialmente sia, laddove possibile, esaltandone la presenza naturale, così come accade, ad esempio, nella sua architettura più nota e più frequentemente pubblicata, la Casa di fine settimana per uno scapolo, 1940 - 1942, realizzata a Fiumelatte, sul Lago di Como. Un parallelepipedo bianco

adagiato sulla scogliera con un parapetto rosso in essa infisso sono lambiti dalle acque del lago, schermati alla vista di chi proviene da monte da un’alta cortina in conci di pietra scura di Varenna, la medesima della roccia su cui poggia la casa. Il valore pittorico di questa superficie, dialogando con le forme plastiche del costruito e con quelle naturali, non fa che esaltare il *genius loci* del sito, già di proprio votato al silenzio e alla contemplazione, facendone un *buen retiro* perfetto.

Questo breve scritto tratta solamente di una esigua parte delle opere realizzate da Giulio Minoletti, prolifico e poliedrico architetto che meriterebbe di essere maggiormente conosciuto da tutti e non soltanto apprezzato, come è da sempre, dagli addetti ai lavori. Il progetto di restauro del suo *Settebello* ha fornito qui l'occasione per ricordarlo.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

