

Giovanni Klaus Koenig

L'estetica delle strisce

Tratto dalla rivista "ITreni" n° 33
novembre 1983

nella scia delle autocorriere turistiche

l'estetica delle strisce

Osservazioni e commenti sui nuovi colori delle locomotive elettriche delle Ferrovie dello Stato

Giovanni Klaus Koenig

I problemi che nascono dalla colorazione del materiale mobile ferroviario sono vecchi quanto la storia delle ferrovie, ed anche solo per accennarli occorrerebbe ben più spazio di un articolo. Anche nel campo ristretto delle locomotive elettriche italiane si potrebbe scrivere un libro intero, e poiché fino al 1940 non sono esistite foto a colori, certe ricostruzioni basate su documenti e foto in bianco e nero non sono affatto facili.

Riassumendo più che succintamente la questione possiamo distinguere, in ordine cronologico, tre diversi momenti di usare le variazioni di colore. Il primo deriva dal gusto inglese della seconda metà dell'Ottocento: a un colore di base si accompagnava una serie di filettature di colore diverso, che servivano ad accentuare i valori di superficie, così come avviene con le cornici dei cassetti dei mobili. Basti pensare al fianco di un tender inglese o a una cabina, ed appare evidente il modo di incorniciare ogni singola parte (oggi diremmo: modulo).

Questo modo di pensare al colore è stato possibile fin quando il pennello regnava sovrano, in mano ad abilissimi verniciatori-decoratori. Ma quando la pistola a spruzzo e gli smalti sintetici alla nitrocellulosa lo hanno sostituito, cioè alla fine degli anni venti, nessun progettista ha più potuto pretendere complicate e sottili filettature. Siamo così entrati nel secondo momento, quando, in coincidenza colla nascita delle automotrici leggere con motore a combustione interna (disegnate e prodotte da case automobilistiche), in Italia si adottò anche per le locomotive elettriche quel colore base, il famoso *Isabella*, sottolineato dal *castano* come "zoccolo" dell'immagine, che molti mezzi hanno ancora. Il colore era unico per tutta la cassa, il che

semplificava assai la verniciatura; e l'estetica corrispondeva a quella in auge del razionalismo architettonico, che vedeva le case di un unico colore, meglio se addirittura bianco.

Il terzo momento nasce nel dopoguerra avanzato, all'inizio degli anni cinquanta, quando la semplificazione razionalista sembrò troppo spoglia, inutilmente semplicistica. Si pensava che fosse una conquista definitiva ed invece era anch'essa una moda; e quindi il gusto del pubblico desiderava qualcosa di più accattivante. Il «Settebello» inaugurò la moda del "bicolore", grigio e verde, estesa poi a locomotive ed elettromotrici. Il principio estetico, elementare ma non sbagliato, era che spezzando la massa in tre parti con una fascia di colore diverso se ne diminuiva, percettivamente, il peso. Trattandosi di veicoli in movimento, il taglio di colore non poteva che essere orizzontale, in modo che allo spostarsi del vettore la linea di applicazione restasse immutata, senza affaticare l'occhio.

L'effetto di alleggerimento della massa coincideva con la sensazione della "linea filante". Centinaia di fotografi le hanno rese ambedue scattando (apposta) fotogrammi con tempi lenti; ma alla sfocatura delle linee verticali corrispondeva una costanza del colore e delle orizzontali, altrimenti non si sarebbe capito nulla. Fra parentesi, aggiungiamo che anche la colorazione bicolore delle automobili ha sempre seguito questo concetto, variando la tinta all'attacco del padiglione. I tentativi di usare diversamente il colore, per esempio per i parafanghi, hanno sempre approdato ad un effetto ridicolo.

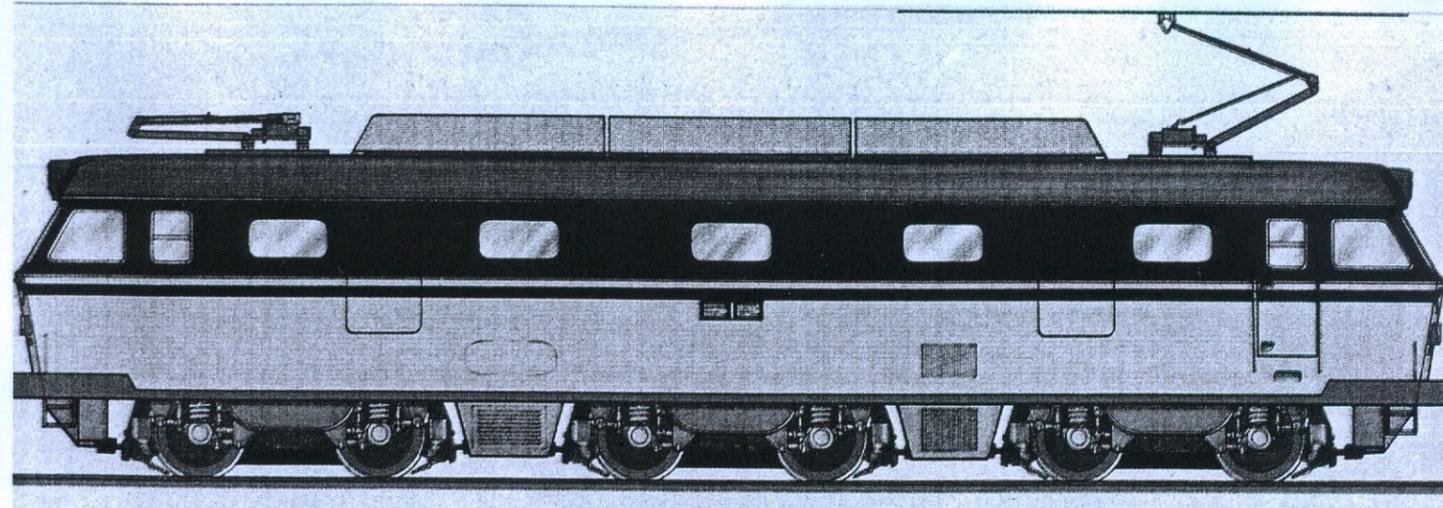
La colorazione bicolore creava già dei problemi tecnici. Ricordo di aver risolto molti anni or sono, nelle officine

OM di Milano, un intoppo che apparve nella coloritura delle vetture della linea 2 della Metropolitana Milanese. Trattandosi di interrompere in orizzontale il colore verde, sopra i finestrini, per riprendere il grigio del tetto, non c'era più nessun operaio verniciatore che sapesse riprendere questa linea in modo perfetto; e l'imperfezione si notava nel prototipo in modo fastidioso. Proposi di ricorrere al nastro adesivo nero, e questo rigo di 8 mm non solo era sufficiente a nascondere i tremolii della linea ma rendeva anche più netto e preciso, visto a distanza, lo stacco fra il verde ed il grigio alluminio, che erano colori senza contrasto. L'artificio si rivelò funzionale e più affidabile di quanto pensassi. Da quel momento l'ATM di Milano ne fece largo uso, non solo al posto delle *moulures*, ma anche come fasce di colore, riportate su di un fondo passante. Tutti i Jumbo Tram della prima e della seconda generazione hanno una fascia autoadesiva nera orizzontale di 120 mm, sulla quale si applicano tutte le scritte (bianche, quindi col massimo contrasto) che prima erano dipinte a mano, seminate dappertutto. Sostituii anche le indicazioni di salita e discesa (si diceva, scherzando: «si scende dal vietato salire»), per criticare le contorte avvertenze) con dei bollini autoadesivi sui vetri delle porte, usando i simboli di senso obbligatorio (freccia bianca in campo blu) e di divieto di accesso (in rosso), che poi sono diventati simboli standard su quasi tutti i veicoli urbani.

I lettori mi perdoneranno l'autocitazione, ma mi premeva far notare come alla fine degli anni sessanta, nei veicoli su rotaia, ci si proponesse di risolvere questi dettagli di colore in modo esteticamente corretto, gradevole per l'utenza, e semplificando al massimo la manutenzione.

Nello stesso momento nei veicoli su gomma, ed in particolare negli autobus di linea e gran turismo, nei riguardi del colore stava succedendo il finimondo. Gli autobus da 11-12 metri erano e sono dei bestioni dalle fiancate sproporzionatamente alte e dalle proporzioni pressoché fisse, e non certo filanti come una carrozza ferroviaria, che può permettersi fino a 20 m di interperno dei carrelli. Quando si battezza un autobus "F.1" (Formula Uno) vuol dire che si avrebbe in mente di imitare Ferrari; e siamo già su una strada sbagliata, come le signore grasse che vogliono vestirsi come le modelle di *Vogue*.

Ma era solo l'inizio dell'errore: approfittando del fatto che i servizi di li-

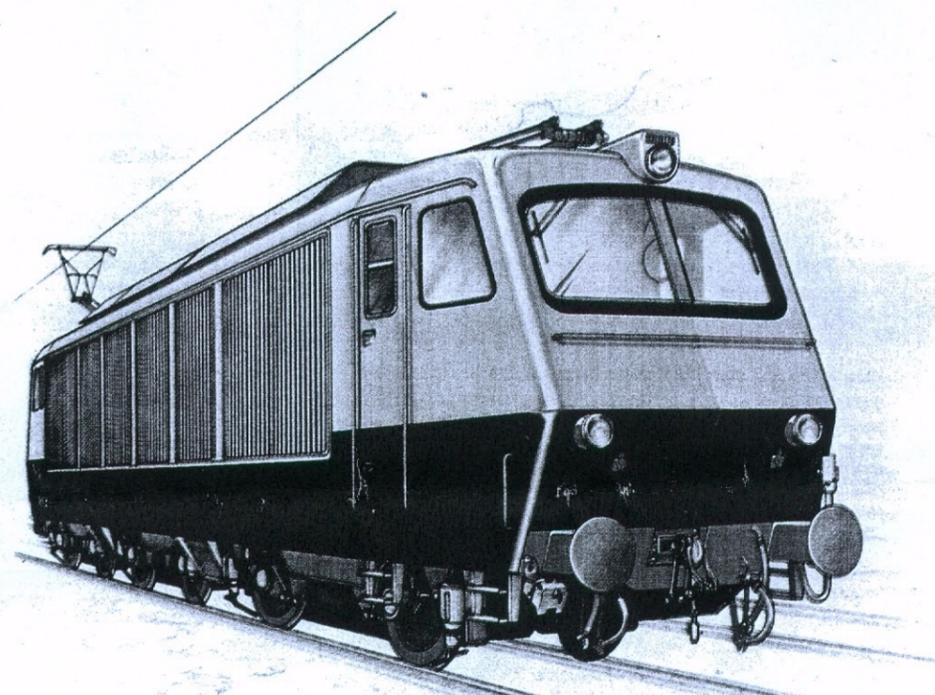


Due dei primi progetti estetici per le locomotive E.633, elaborati da Koenig e Segoni, entrambi risalenti al 1976, quando si pensava che la costruzione di queste locomotive potesse essere assegnata alla Breda; le prese d'aria sono messe giustamente in evidenza e rispettate dalla fascia di colore

nea e turistici erano frantumati in un'infinità di aziende (pubbliche, private, cooperative, consorziali, ecc.) e che ognuna di esse pretendeva di rendere immediatamente riconoscibili i propri bestioni, i *designer* (di serie B) si sbizzarrirono nel riempire le fiancate degli autobus dei più strani filetti, dalle semplici strisce multicolori ai più strani ghiribizzi sghembi, frecciformi, curvilinei, attorcigliati, astratti o figurativi. Alcuni di buon livello grafico, altri decisamente ridicoli: come un Pullman spagnolo fatto per portar monache in pellegrinaggio, che vidi in sosta sull'Autosole, nel quale i filetti erano composti da tanti crocifissini accostati, dipinti con una pazienza da certosino (forse un po' brillo).

Lo scopo di questa filettomania era sempre lo stesso: cercare di rendere filanti le proporzioni di una fiancata che non lo era per nulla, mediante l'esaltazione grafica dell'orizzontale; nonchè di mimare la linea aerodinamica con le inclinate conclusive dello sfregio. Giuoco talvolta riuscito, ma che molto spesso sortiva invece l'effetto opposto, in cui il brutto si accompagnava al ridicolo ed all'antiaerodinamico.

Le FS, come le BR e la DB, non caddero in questo errore, tenendo bene a mente la semplicità e la funzionalità d'esercizio del materiale mobile. Gli unici a caderci furono i francesi; e Paul Arzens, *designer* ufficiale della SNCF, riuscì a rendere le locomotive francesi un coacervo di linee inclinate e di punte aguzze, costosissime a farsi e sciocche dal punto di vista dell'aerodinami-



ca. È passato tanto tempo, ma il nostro occhio non si è ancora abituato a queste mostruosità. L'effetto cercato era l'aggressività, come nelle autovetture americane di allora, e non v'è dubbio che Arzens vi sia riuscito. Ma a quale prezzo, cioè con che assurda complicazione costruttiva (i vetri frontali inclinati all'avanti: mai visti in nessun altro veicolo, tranne qualche locomotiva dell'est europeo che ha evidentemente scimmiettato i francesi), ognuno può giudicarlo da sé guardando le foto di quelle macchine, tanto tecnicamente innovative quanto sciagurate come immagine.

Bene ha fatto la SNCF, per il disegno del recente ed ormai celebre TGV, ad usare il giovane Cooper, che ha fatto piazza pulita degli stilemi di Arzens per disegnare una forma corretta, slanciata e di razionale costruzione. Se si confronta la serie del TGV con il prototipo, si vede come quasi tutte le

superfici bombate (a doppia curvatura) siano state sostituite con superfici ad una sola curvatura, più spigolate e più facili da costruire. Anche i finestrini della cabina sono tornati ad essere piani: unico modo di poter usare cristalli speciali, capaci di resistere ad oggetti che vi picchiassero sopra a 300 km/h. Un solo filetto è rimasto, sulla fiancata, e che sbatte malamente contro la porta di cabina; ma anche Roma non fu fatta in un giorno.

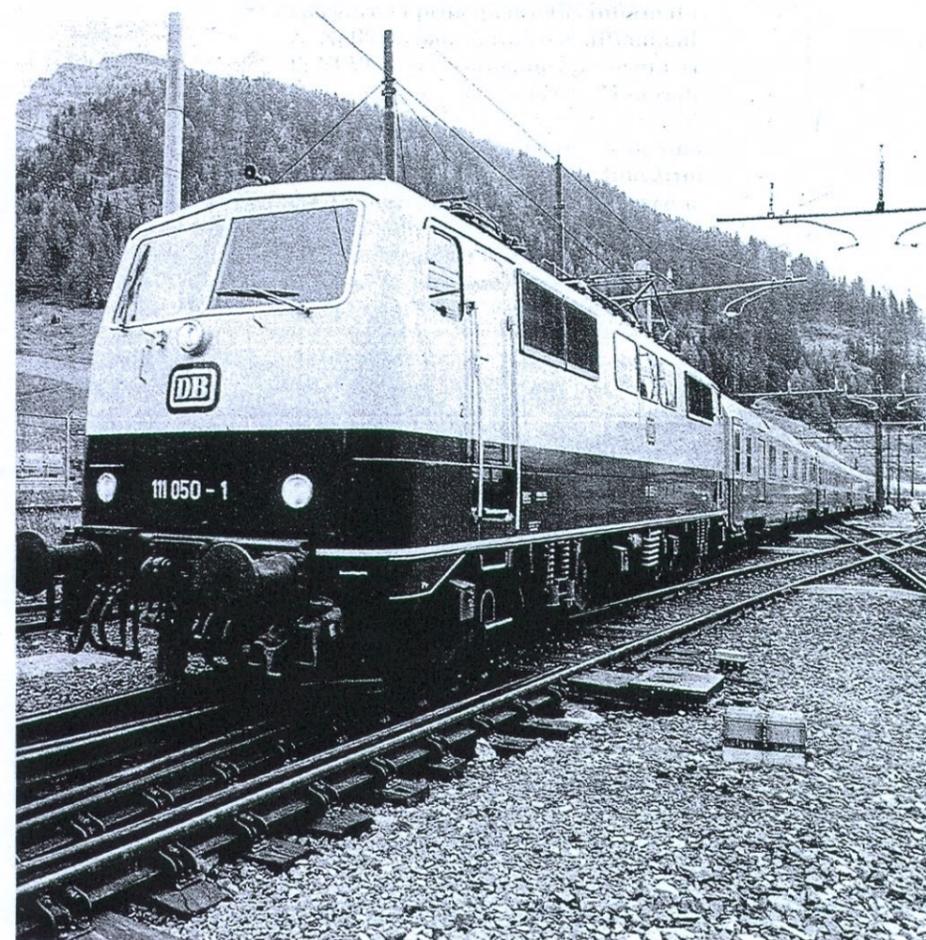
Un fenomeno francamente allarmante ci è stato offerto negli ultimi anni dalle FS. Immuni dalle sciocchezze francesi del 1960-75, proprio quando sono ovunque passate di moda, le FS, forse credendo di essere *à la page*, hanno cominciato a fare esperimenti di coloritura a dir poco bizzarri.

La nuova locomotiva E.633 nel primo disegno della cassa, studiato dalla Breda, aveva una colorazione bicolore, come l'E.444: blu la parte bassa e



La linea aggressiva delle locomotive francesi di Arzens, pur discutibile, ha sempre rispettato i valori delle griglie di aerazione: vediamo la BB 7281 alla trazione del TALGO spagnolo, in stazione di Avignone il 13 agosto 1981 (foto M. Chiampi)

Le locomotive tedesche del Gruppo 111 sono un esempio di estetica sobria e funzionale: qui la 111 050 parte dal Brennero in testa al TEE «Mediolanum», in un'immagine di alcuni anni fa (foto A. De Santis)



chiara quella alta, tetto compreso. Poiché il blu pesa più del grigio, il fianco si acquattava, abbassandone il baricentro ottico. Non sta a me, coautore assieme a Roberto Segoni di quel *design*, giudicarne il valore, ma solo di spiegarne i principi estetici informativi. Nell'edizione definitiva, affidata alla FIAT (ma certamente approvata, se non suggerita, dal Servizio Materiale e Trazione delle FS), una fascia blu, bassa nella parte centrale, si inclina per salire in alto a fasciare i finestrini sul frontale, disegnando sul fianco una forma che ricorda la sezione di una vasca. Morale: la fiancata sembra meno filante che nell'E.656 (vedansi le due locomotive accoppiate nella copertina del n. 21 di questa rivista). Ma quel che è peggio è che la fascia, nel suo cambiamento di marcia sull'inclinata, va ad intersecare l'ultima griglia di aerazione, che è dipinta in blu per traverso, con un effetto disastroso non appena si passa ad una visione ravvicinata.

L'estetica insegna che in ogni oggetto vi è una visione globale (per esempio, un palazzo sul Lungarno, a Pisa, visto dalla spalletta di fronte) ed una "tattile", dove si "gustano" i particolari a due metri di distanza. Conseguenza della visione tattile è che una superficie lavorata - e ciò vale per una colonna scanalata come una griglia di aerazione - con una sua forma chiusa, isolabile dal resto, non può essere con-

traddetta dal colore. Una finestra mezza blu e mezza bianca, con un taglio di colore in diagonale, sarebbe un'intollerabile arlecchinata, tant'è vero che nessun progettista pazzo (e ce ne sono tanti, oggi) l'ha mai fatto. Perciò il taglio di colore sulle griglie dell'E.633 è un grossolano errore, aggravato dal fatto che, essendo la griglia una superficie alettata in verticale, il taglio di colore sembra ondulare non appena il punto di vista non traguarda più sull'orizzonte. L'effetto è un'instabilità della visione che gli psicologi della forma considerano stressante e causa di disturbi nervosi, fino al vomito (l'espressione "mi fa vomitare" per significare che qualcosa è brutto ha una sua precisa ragione fisiologica). Se poi pensiamo alla difficoltà di esecuzione, cioè alle mascherature necessarie (come sa ogni carrozziere verniciatore), il disagio aumenta; perchè le cose brutte fatte per risparmiare hanno una loro giustificazione, mentre lo spendere per peggiorare le cose è veramente un'arte rara.

Passiamo ad altro. La doppia fascia arancio e viola utilizzata per le nuove carrozze "per medie distanze" è forse pleonastica, poichè la linea di cintura era già così bassa (ossia così panoramica l'intera fiancata) da non richiedere artifici grafici per snellirla visivamente. Ciò nonostante l'accettiamo con piacere, dato che mette in evidenza, esaltandola, la nuova e gradita ca-

ratteristica delle belle ultime figlie FS. La stessa doppia fascia ha anche snellito le vecchie carrozze a piano ribassato, che, così riverniciate, sono finalmente diventate gradevoli alla vista.

Ripetendo questo fortunato schema decorativo anche nelle elettromotrici ALe 724, arrivati alla testata è caduto l'asino, e si è combinato un pasticcio. La doppia striscia si è arrestata con una specie di rostro, la cui inclinazione non ha nessun riscontro con le tre diverse inclinazioni del piano frontale. Non solo, ma la fascia arancio, nel suo viaggio, partendo all'indietro per collegarsi alla fascetta superiore, compie un delitto ancor peggiore di quello commesso ai danni delle griglie dell'E.633: taglia a metà nientemeno che il finestrino del macchinista, il quale dovrebbe affacciarsi vestito con una divisa tagliata in arancio in diagonale, per ricostituire l'unità formale del colore. Poichè ciò non è previsto, per motivi di dignità del personale di macchina e di economia del vestiario, il finestrino appare come una "toppa": una forma chiusa il cui "destino" (così si dice, nel linguaggio degli psicologi della forma) contrasta con quello della fascia.

A quest'errore marchiano se ne somma, a pochi centimetri di distanza, uno del tutto diverso, ma egualmente grave. Per far posto alle apparecchiature elettroniche sono stati accecati i due primi finestrini dell'elettromotrice, trasformandoli in griglie di aerazione. Il colore sarebbe servito per mettere in evidenza il cambiamento di destinazione; invece si sono mimetizzate le griglie passandovi sopra il colo-

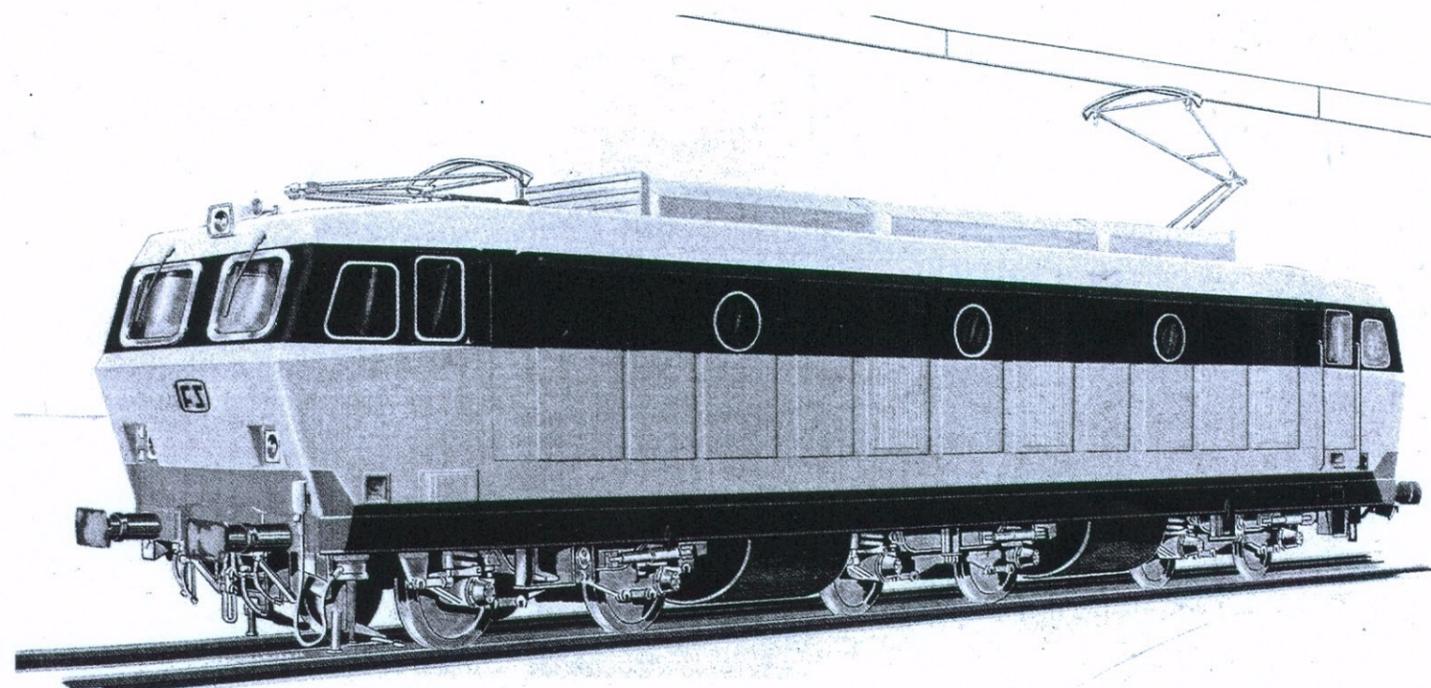
re della fiancata (si notano solo nella visione ravvicinata). Conclusione: laddove è successo un grosso fatto (parte dell'automotrice è diventata una locomotiva) lo si è nascosto, mentre dove si nota un gran casino di inclinate in avanti e indietro non avviene nulla di diverso da una cabina di guida.

Non c'è due senza tre. L'arancio della fascia laterale - quella che ha creato il putiferio - riappare sul fronte in tutta la sua superficie, fino alla traversa principale. Ma, caso inaudito, si arresta sugli spigoli, come fosse un foglio di carta colorata ritagliato ed incollato sul fronte.

Credo che tutti sappiano che è proibito cambiare colore sugli spigoli (a parte la difficoltà tecnica dell'impresa), pena la distruzione della percezione della massa. Un'architettura siffatta sembra un castello di carte senza peso, ma questo effetto destrutturante non va scambiato con la leggerezza dell'insieme. Non è medicina, ma una bomba al cobalto che spacca ogni forma; contraria ad ogni esperienza ed a ogni logica. Nemmeno Paul Arzens era mai arrivato a tanto.

Veder rovinare con tanti errori di coloritura un'elettromotrice d'avanguardia come l'ALe 724 è cosa che stringe il cuore. Credo sia necessario che al mio campanello d'allarme si associno quante più persone è possibile, se ritengono giusto che lo abbia tirato. Fuor di metafora (ma sempre metafora ferroviaria) diciamo che è allarmante vedere tali sbandamenti in coloro che negli anni della peggior tempesta estetica tirarono dritti per la loro strada disegnando macchine come

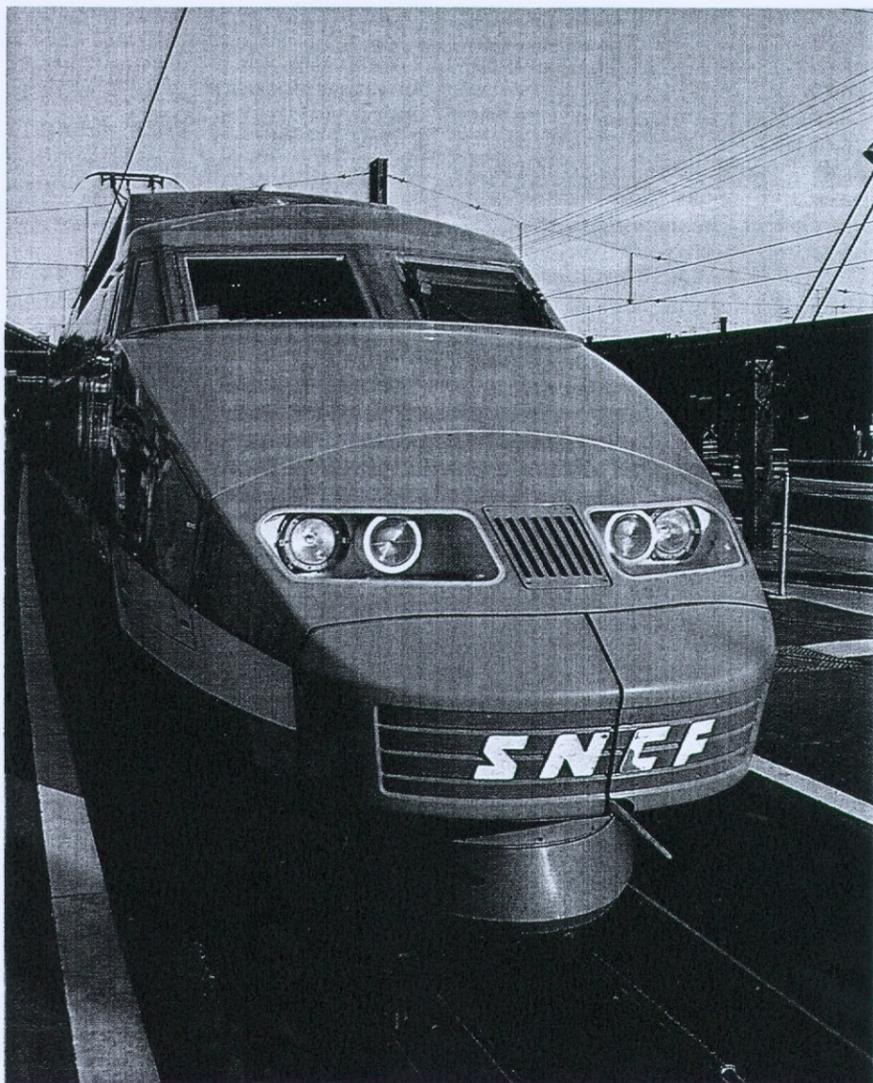
Anche il progetto FIAT per la locomotiva E.633 inizialmente prevedeva uno schema di colori molto semplice e lineare, come testimonia questo disegno





Nella macchinosa disposizione delle fasce di colore sulle locomotive E.633 i tratti che attraversano le griglie in diagonale assumono un aspetto di tremolio, specialmente quando si osserva la locomotiva di tre quarti come avviene nella maggior parte dei casi (foto A. Perego)

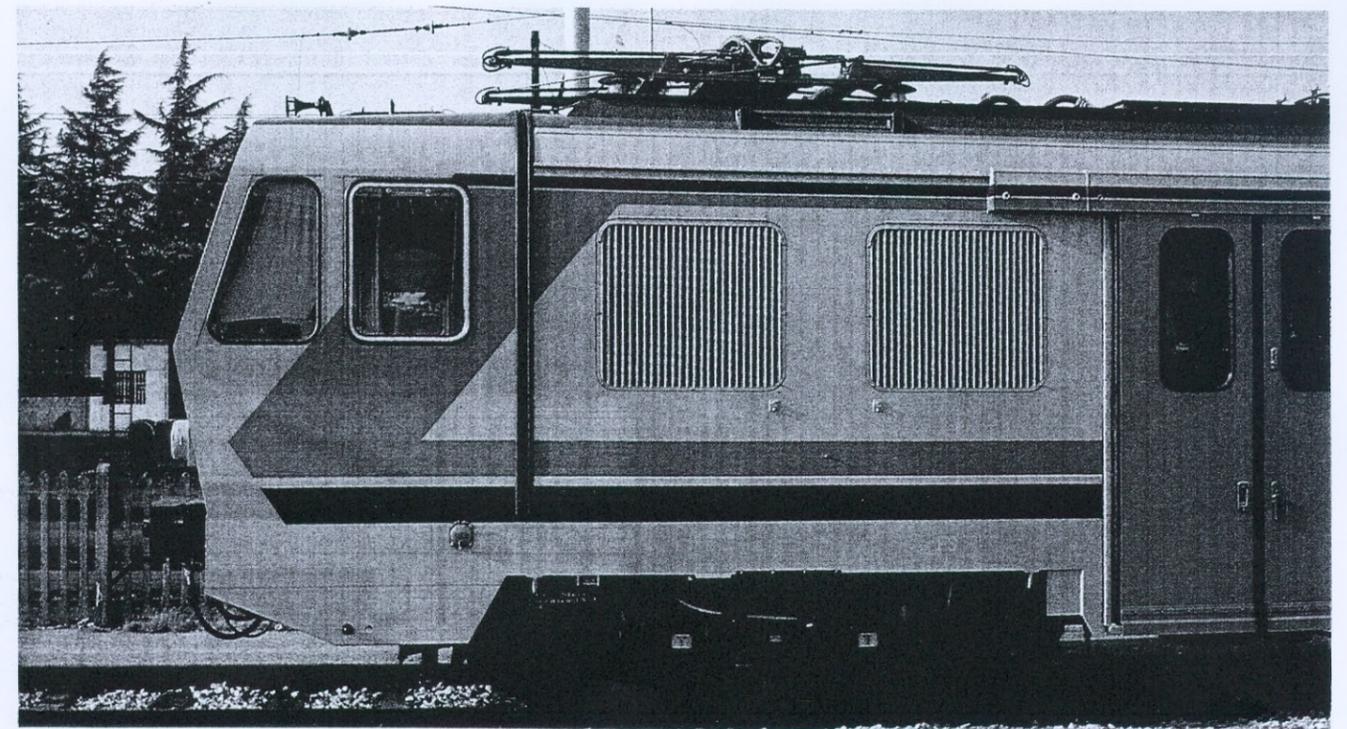
L'ormai celebre TGV francese: si notano le curvature semplificate del muso, costituite da superfici cilindriche con raccordi quasi a spigolo vivo (foto Koenig)



l'E.444 e ALe 601 che ancor oggi, dal punto di vista della logica formale, non fanno una grinza, resistendo all'invecchiamento estetico cento volte meglio degli ultimi infelici esperimenti che abbiamo cercato di riassumere.

Essi sono dannosi per l'esercizio quanto diseducativi per i viaggiatori. Se, come temo, il gusto della civiltà dei consumi che trasforma in moda ogni conquista tecnica ("se non ti va più, domani lo cambi") ha contagiato anche la cultura del *design* del progetto ferroviario, siamo di fronte ad un guaio grosso. Fortunatamente si tratta solo di vernice, cioè di qualcosa di molto appariscente ma che non tocca la struttura; anzi, è solo l'ultima mano di vernice su almeno cinque strati protettivi. E quindi è un errore facilmente rimediabile, quando si vuole. ■

Con questo articolo si conclude la serie sulla coloritura delle locomotive elettriche FS. Gli articoli precedenti sono stati pubblicati su *IT* 22 e su *IT* 31.



Sulle elettromotrici ALe 724 le fasce di colore tagliano in diagonale addirittura i finestrini; le prese d'aria sul fianco della cassa non sono messe in evidenza, (foto F. Cherubini)

Anche nella nuova coloritura delle locomotive E.646, come del resto nelle carrozze pilota, la fascia in colore arancio attraversa senza preoccupazioni griglie e finestrini, con l'effetto estetico che si può vedere (foto V. Marinangeli)

