

Roma Una mostra realizzata da **Webuild** mette in luce come dighe, ponti o ferrovie hanno cambiato il Paese

# MONUMENTI DI MODERNITÀ

## IL RUOLO DELLE GRANDI OPERE NEL PROGRESSO ITALIANO



Pietro Salini  
Ad di Webuild



Il progetto nasce come racconto corale, una narrazione sulle grandi opere



Il racconto del lavoro collettivo di centinaia di migliaia di persone nel mondo

### La scheda

● **Evolutio** è un progetto culturale di **Webuild**: una narrazione sulle infrastrutture e sul loro ruolo sull'evoluzione sociale ed economica di Paesi e comunità

● Dal 7 ottobre al 9 novembre, all'Ara Pacis «Evolutio», la mostra sul ruolo delle infrastrutture, promossa e realizzata da **Webuild**, leader mondiale nella realizzazione di grandi infrastrutture complesse. Ingresso gratuito. [webuildgroup.com](http://webuildgroup.com)

### Il «filo rosso»

Su tutto, una domanda: che mondo sarebbe senza le grandi infrastrutture?

di **Cristina Marconi**

**C**entovent'anni di grandi opere. Di strade, ponti e ferrovie che hanno accorciato le distanze di un Paese lunghissimo, di dighe che hanno permesso all'acqua di arrivare nelle case e controllare l'irrigazione dei campi, di edifici e di metropolitane che hanno dato forma a città in grado di accogliere e migliorare la vita di tutti e di tunnel capaci di interrompere il destino di isolamento dei territori più fragili.

Senza questi grandi investimenti, il Paese non sarebbe diventato la potenza industriale che è, come racconta la mostra *Evolutio*, che aprirà le porte al Museo dell'Ara Pacis il 7 ottobre, fino al 9 novembre. Uno sguardo ampio al settore permetterà di ripercorrere il cammino dell'Italia da Paese agricolo e con numerose sacche di arretratezza a luogo di sviluppo e di progresso, di mobilità e di prosperità, dall'inizio del Novecento fino a oggi. Un secolo e passa di sguardo rivolto al futuro grazie a una sapienza ingegneristica che l'Italia ha applicato anche all'estero, accrescendo il suo peso geopolitico: le imprese italiane hanno esportato beni strumentali, lavoro, tecnologia come parte del modello di sviluppo del Paese, dando un ruolo globale al Made in Italy che la mostra, promossa e realizzata da **Webuild**, racconta attraverso immagini e documenti inediti provenienti dagli archivi della società, leader nel settore delle grandi infrastrutture, e disponibili anche in un museo online, che metterà a disposizione del grande pubblico il materiale raccolto in un secolo e passa di storia delle società

confluite nel gruppo.

Articolata in sei aree tematiche, da «I Giorni: come si viveva» per inquadrare stili di vita quotidiana del periodo storico a «Il cammino dell'Italia: le Opere», *Evolutio* fa luce sulla trasformazione radicale di un Paese grazie agli avanzamenti ingegneristici e tecnologici, raccontati sia attraverso gli aspetti tecnici sia in quelli culturali. E così, all'Ara Pacis, sfilano monumenti della modernità come Il Centro Culturale Stavros Niarchos di Atene (2016), la metropolitana di Riad (linea arancio, 2025), la linea 1 della metro di Milano e tanti altri, in una specie di romanzo che vive sopra e sotto il mondo. Un centinaio di fotografie e alcune testimonianze d'epoca e contemporanee evocano l'impatto che le grandi opere hanno avuto sulla società italiana, coinvolgendo tutte le sue componenti. Nella mostra, con ingresso gratuito, ci sono immagini dei grandi artisti della fotografia industriale, tra cui Guglielmo Chiellini, e di registi attenti alla società come Ermanno Olmi, senza perdere di vista l'ispirazione che le grandi opere hanno fornito al mondo dell'arte e della musica. Il grado di avanzamento di un Paese si misura anche attraverso gli investimenti in infrastrutture e la loro stabilità nel tempo e questa è una regola che non ha eccezioni in nessun luogo ed è per questo che «Cosa sarebbe il mondo senza infrastrutture?» è la domanda che fa da filo conduttore alla mostra.

**Pietro Salini**, amministratore delegato di **Webuild Group**, commenta: «Il progetto nasce come racconto corale: una narrazione aperta in cui le infrastrutture si rivelano come strumenti che aiutano le società a progredire, navigando in un mondo che cambia e generando sviluppo. Raccoglie la storia di grandi opere d'ingegno che mostrano come l'identità delle grandi aziende di costruzione si intrecci con il destino dei territori e con la vita delle persone, migliorandone la qualità. Un approccio corale, che racchiude la forza del

lavoro collettivo di centinaia di migliaia di persone e l'idea che il costruire non sia mai un fine in sé, ma un atto che genera valore per intere comunità, guidandone lo sviluppo».

Percorrendo le sale è possibile farsi un'idea molto concreta anche grazie a video e installazioni immersive che ricreano l'esperienza degli stili di vita dagli anni Trenta agli anni Settanta e poi fino a oggi, con una prospettiva sui grandi cantieri di progetti particolarmente importanti in Italia e nel mondo. Le decadi tematiche esplorano lo sviluppo nei diversi settori: quello energetico, dal 1930 a oggi, quello del sistema idrico, dal 1940, la rivoluzione della metropolitana, dal 1950, quello delle nuove metropoli con edifici civili, culturali, sportivi e ospedali, dal 1960 a oggi. Poi nel 1970 arrivano anche autostrade, alta velocità e ponti, e la mostra permette di fare un confronto tra i modi di lavorare, quello di ieri e quello di oggi.

Per Giovanni Farese, advisor scientifico della mostra, questa «sottolinea anche il ruolo globale che le imprese italiane hanno avuto nella costruzione all'estero di infrastrutture, nell'ambito di un modello di sviluppo export-led». Mentre per il curatore artistico Bruno Genovese, «raccontiamo una storia di visioni, di capacità tecnica e di innovazioni, una storia di persone, per scoprire che un progetto non è mai solo un'idea, è piuttosto un percorso che si rivela continuamente nel saper fare».

Grazie al Museo digitale, inoltre, ci si potrà immergere nelle grandi opere con l'area edutainment, per capire come si fa a scavare una montagna,



quali mestieri ci sono dietro una linea ferroviaria, come funziona una Tunnel Boring Machine (Tbm), detta anche fresa meccanica a piena sezione o più poeticamente *talpa meccanica*. La portata delle attività di **Webuild** è illustrata da un'area in cui centinaia di progetti in tutto il mondo vengono raccontati attraverso informazioni tecniche e immagini, mentre la sezione «Non si farà mai» racconta le grandi opere che non si sarebbero dovute costruire e che invece ora esistono, nonostante le polemiche che hanno sollevato ai tempi, e intorno alle quali si sono cristallizzate nuove abitudini, nuovi scambi, nuove possibilità.

«Oggi — conclude **Salini** —, di fronte a nuove sfide globali, bisogna chiedersi quali debbano essere le politiche e gli strumenti da attivare per continuare in questo percorso di sviluppo anche attraverso nuovi investimenti infrastrutturali e come debbano evolvere i nostri sistemi democratici per restare competitivi e centrali nei nuovi scenari internazionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Museo digitale Centoventi anni di infrastrutture in un archivio multimediale

Accanto alla mostra, *Evolutio* vuole essere anche l'esposizione nativa digitale delle grandi opere infrastrutturali che **Webuild** e le società confluite

nel gruppo hanno costruito in 120 anni di storia nel mondo. Il **Museo digitale** (il primo meta museo sulle infrastrutture come opere d'ingegno e d'arte, online a partire dal 7 ottobre) ripercorre l'evoluzione delle costruzioni. **Testimonianze inedite**, foto e video selezionati dall'archivio **Webuild**: materiali di un archivio di impresa tra cui spiccano le opere di grandi artisti di fotografia industriale. Alle schede artistiche approfondite che raccontano i grandi progetti iconici di **Webuild**, si aggiungono centinaia di progetti nell'ambito delle 3.200 opere costruite dal gruppo dall'inizio del XX secolo a oggi. Ci saranno **75 hub artistici**, con photogallery e video e con accesso all'archivio foto; nell'area Progetto Mondo, ecco informazioni tecniche e raccolta fotografica, oltre alla mappa interattiva. Inoltre, il **patrimonio fotografico** del gruppo entra nel Museo. Oltre diecimila immagini che saranno disponibili per il pubblico. Non mancano contenuti **educational** per il target dai 15 ai 25 anni (dai video 3D, grafiche isometriche e parti editoriali) e la «game zone» per toccare con mano alcuni aspetti della vita del cantiere. Il curatore, **Nicolas Ballario**, precisa: «Evolutio non è un semplice museo, ma un viaggio dentro il cuore stesso dell'ingegno umano. Qui le grandi infrastrutture diventano **epica** contemporanea: cemento e acciaio si fondono a sogni collettivi che hanno cambiato il volto dei territori e la vita delle persone». Guido Guerzoni, Technical Advisor, Evolutio – Museo Virtuale, aggiunge: «Un tributo alle fatiche, ai sacrifici e alle intelligenze di migliaia di **operai**, tecnici e ingegneri, le cui opere hanno migliorato per sempre le vite di milioni di persone». Dal 7 ottobre il museo sarà online a questo indirizzo <https://www.evolutio.museum/>. Altre informazioni su [webuildgroup.com](http://webuildgroup.com). Il gruppo **Webuild** è uno dei maggiori global player nella realizzazione di grandi opere ed infrastrutture complesse per la mobilità sostenibile, l'energia idroelettrica, l'acqua, i green buildings, supportando i clienti nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile - SDGs. Il Gruppo è leader nel settore acqua nella classifica di Engineering News-Record (ENR), primo player in Italia, nella Top 10 degli operatori in Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Grecia Centro Stavros Niarchos





**Infrastrutture** Da sinistra, ponte sul Danubio a Braila, in Romania; Linea arancio della metropolitana di Riad, in Arabia Saudita; costruzione della linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina; la costruzione del tunnel di Fortore, in Puglia



## Il commento

Non più solo «archivi»  
I musei mutano pelle  
e sperimentano emozionidi **Silvia Bottani**

**N**on più solo archivi e custodi del patrimonio artistico, i musei sono oggi laboratori di innovazione e si aprono, superando i propri confini per abbracciare il territorio fisico e lo spazio virtuale. L'utilizzo di intelligenza artificiale, realtà virtuale e aumentata contribuiscono a rimodellare l'esperienza dello spettatore, amplificando l'interattività e la dimensione immersiva, mentre si affermano proposte di «citizen curation» e co-design. Si moltiplicano gli incontri con il pubblico, creando eventi che modificano il format temporale della mostra: si va al museo anche per un concerto, per il laboratorio didattico dei più piccoli, per un aperitivo o una conferenza. *Edutainment* e cultura convivono, attraverso una sperimentazione continua. La sfida, per i «flagship museums» come per le realtà di dimensioni più modeste, è tenere insieme aspetti di sostenibilità finanziaria e ambientale, definendo un chiaro posizionamento culturale. In gioco ci sono identità e relazione con un pubblico sempre più esigente. Progetti come «Evolutio» presso l'Ara Pacis di Roma si iscrivono in una tendenza globale in cui l'Italia appare come un'attrice vivace. Realtà come l'M9 di Mestre, il primo museo multimediale italiano, si affiancano ad alcune tra le più importanti istituzioni che fanno innovazione museale di alto profilo, come il Maxxi di Roma, il Museo Egizio di Torino e molti altri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il luogo Il Museo dell'Ara Pacis di Roma che ospita la mostra promossa e realizzata da [Webuild](#)



# Quella vita sotto le città Milano e la sua «metro»

La sezione delle vie nascoste. Storia della M1, orgoglio e rigore

## 100

**immagini**  
tra quelle di ieri  
e quelle  
più recenti  
compongono  
la mostra  
Evoluto,  
il progetto  
per raccontare  
le grandi  
opere

## 75

**Hub artistici**  
approfonditi  
e arricchiti di  
photogallery  
e video, nella  
esposizione  
nativa digitale  
delle grandi  
opere  
infrastrutturali  
di **Webuild**

**Le pagine del Corriere**  
Il capoluogo lombardo  
era fiero di aver fatto  
tutto da solo, come  
scriveva Dino Buzzati

## Il racconto

di **Pier Luigi Vercesi**

«**U**n sordo rombo venne dal tunnel laggiù in fondo a destra che si perdeva in una curva dietro una processione ininterrotta di lumini, da una parte all'altra. Un lungo convoglio della metropolitana giovanetta sboccò con soffice boato nella stazione fermandosi con automatica esattezza nella posizione prefissata, le porte automatiche si aprirono, automaticamente davanti e di dietro si accesero dei fa-

nalini e i cervelli elettronici con automatico impulso registrarono la presenza...». Per l'evento del secolo della Milano ricostruita, il *Corriere della Sera* chiese al suo cronista principe, Dino Buzzati, di scendere per primo nel ventre della città. Buzzati reiterò la parola «automatico» perché lì sembrava risiedere il miracolo: tutto avveniva in modo preciso e come per il tocco di una bacchetta magica.

Era domenica 1° novembre 1964. La capitale morale arrivava buon'ultima, cent'anni dopo Londra (1863), ma anche dopo Napoli (1925) e Roma (1955), però andava fiera di aver fatto tutto da sé. «Neanche un soldo dallo Stato – sottolineava Buzzati –, il quale anzi approfitta dell'occasione per chiederci sei miliardi e mezzo di tasse ripartiti precisamente così: 4.885 milioni di ricchezza mobile, 1.771 per la imposta sulle obbligazioni. Beh, in un certo senso forse è meglio così». Inizialmente l'inaugurazione era prevista per il 1961, ma per realizzare una linea con 21 stazioni, da Marelli a Lotto, banchine lunghe 106 metri, 31 in più di quelle di Parigi, gli inconvenienti erano difficilmente calcolabili. Ma i milanesi perdonarono ritardo e disagi quando, spalancando gli occhi per lo stupore, videro che le stazioni sotterranee meneghine non avevano nulla da invidiare alle metropolitane delle grandi capitali, forse solo i marmi di Mosca, la capitale sovietica che in epoca staliniana e di realismo socialista si era innamorata del Liberty.

Le stazioni milanesi erano ariose ed accoglienti, studiate per il benessere del viaggiatore: sembravano una promessa per le future Design Week, tanto erano innovative e originali. Quando negli anni Cinquanta si discusse sull'opportunità di «far correre il tramvai» sotto il Duomo e il

Castello sforzesco, rarissimi «passatisti», gente con la testa imbrigliata nell'Ottocento, si mostrarono contrari. Su *L'Europeo*, nel 1958 Giorgio Bocca raccontava di una città talmente congestionata dal traffico, specie dentro la cerchia dei navigli, «che, a costo di scavarle sotto terra, si dovevano trovare altre strade». Si stimava che ogni giorno 250mila persone entrassero per lavoro o commissioni in Milano, andandosene la sera, praticamente un numero di individui pari alla popolazione di Firenze. Alla fine dei Cinquanta, ogni anno si obliavano 800 milioni di biglietti per i viaggi in superficie, poco meno del famoso miliardo di quelli venduti nella metropolitana di New York.

E poi c'era il sogno difficile da confessare nel quale si cullavano politici e industriali meneghini: Milano poteva diventare la sede del Mec, il Mercato comune europeo. «Con la metropolitana – si sussurrava a Palazzo Marino – non offriamo al Mercato comune soltanto un buon alloggio, ma un alloggio con ascensore ultimo modello». Valeva la pena di spendere quei 30 miliardi di lire preventivati (tutti milanesi, perché oltre ai soldi investiti dal Comune venne chiesto un prestito ai cittadini) che poi, si sapeva, sarebbero diventati molti di più. E con la metropolitana nacquero anche (solo un mese dopo, il 3 e 4 dicembre 1964) i venerdì di sciopero, ai quali i milanesi, 60 anni dopo, hanno ormai fatto l'abitudine. © RIPRODUZIONE RISERVATA





**Milano**  
Scavi per la  
costruzione  
della prima  
linea della  
Metropolitana  
negli anni  
Sessanta