TRASPORTI & cultura

51

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

CENTRI COMMERCIALI, LE NUOVE PIAZZE

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, Strasburg

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Michelangelo Savino
Università di Padova

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

In copertina: Citylife Shopping District.
Foto di Laura Facchinelli

TRASPORTI & cultura

51

Rivista quadrimestrale
maggio-agosto 2018
anno XVIII, numero 51

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2018 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2018

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 CENTRI COMMERCIALI, LE NUOVE PIAZZE
di Laura Facchinelli

7 I CENTRI COMMERCIALI TRA VECCHIE CENTRALITÀ E NUOVE PERIFERIE
di Agostino Petrillo

11 GRANDI STRUTTURE DI VENDITA, CONSUMO DI SUOLO E RIUSO DELLE AREE DISMESSE
di Luca Tamini

17 I CENTRI COMMERCIALI COME NUOVE CENTRALITÀ, IN RAPPORTO ALLE PERIFERIE
di Carlo Cellamare

25 SHOPPING CENTER E DISTRETTI COMMERCIALI A ROMA
di Alessandra Criconia

33 I "MERAVIGLIOSI" MALL DELLA CITTÀ MEDITERRANEA DEL GRANDE RACCORDO ANULARE
di Alessandro Lanzetta

39 FIUMARA RIPENSATA: SEI ANNI DOPO LA PRIMA RICERCA SUL CENTRO COMMERCIALE GENOVESE
di Agostino Petrillo

45 POLARITÀ COMMERCIALI IN LOMBARDIA: TENDENZE EVOLUTIVE E GEOGRAFIE A SUPPORTO DELLA GOVERNANCE TERRITORIALE
di Mario Paris e Giorgio Limonta

53 CITTÀ ANTICA E CITTÀ METROPOLITANA A CONFRONTO: IL COMMERCIO A VENEZIA
di Laura Fregolent e Michele Lacchin

61 PROGETTARE IL RETAIL. UN PERCORSO ATTRAVERSO LE FORME DEI CENTRI COMMERCIALI
intervista ad Adolfo Suarez Ferreiro a cura di Laura Facchinelli e Oriana Giovinazzi

69 NOTIZIE DALLA PIANTA. INNOVAZIONI NELL'EDIFICIO PUBBLICO IL CENTRO COMMERCIALE COME PALINSESTO
di Zeila Tesoriere

77 LA PROGETTAZIONE INNOVATIVA TIVA DEI PARCHEGGI PER I CENTRI COMMERCIALI
di Stefano Bellintani e Andrea Ciaramella

83 IMPATTO DEI GRANDI CENTRI COMMERCIALI SULLA MOBILITÀ E SUL SISTEMA DEI TRASPORTI
dI Marco Dellasette e Giovanni Menotti

91 LE STAZIONI FERROVIARIE: I NUOVI POLI RETAIL DELLE CITTÀ. ESEMPI DI SUCCESSO NELL'ESPERIENZA INTERNAZIONALE E ITALIANA
di Liala Baiardi

99 DISMISSIONI COMMERCIALI E POLITICHE URBANISTICHE: TEMI E QUESTIONI APERTE
di Luca Tamini

107 *DEAD MALLS?* LA CRISI DEGLI *SHOPPING MALLS* NEGLI STATI UNITI
dI Sonia Paone

113 ARCADES 3.0. I TEMPI DELL'ASIA NEI LUOGHI DEL COMMERCIO
di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

cultura

121 STAZIONI FERROVIARIE IN GIAPPONE. IL COMMERCIO NELLA STRATEGIA DELLE TRASFORMAZIONI URBANE. RINNOVAMENTO E IDENTITÀ
di Laura Facchinelli

131 LE NUOVE STAZIONI DELLA LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ DEL MAROCCO TANGERI-CASABLANCA
di Giovanni Saccà

139 AUMENTARE PALERMO. MANIFESTA 12 STUDIOS: SCENARI, PROGETTI E VISIONI
di Zeila Tesoriere

145 ARCHITETTURA X ARTE. CONVERSAZIONI NELL'ISOLA DI ISCHIA
di Giusi Ciotoli

149 DISMISSIONI COMMERCIALI E RESILIENZA
di Michelangelo Savino

Shopping centres, the new town squares

by Laura Facchinelli

When talking about shopping centres, the first thing that comes to mind are the crowds of people strolling from one store to another even if they are not looking for anything particular to buy, because these are lively, enjoyable and attractive places to be. These centres offer not only merchandise for sale, they are brightly lit and dynamic spaces developed to respond to the tastes of a vast public, with spaces to linger, cafés and restaurants. These centres, which in the United States where they originated are called "malls", are concerned with the issues of both retail organization and consumer behaviour, orienting studies in the fields of Economics and Sociology. The quality of the space and the effects of shopping centres on the territory are receiving special attention in the fields of Architecture and City Planning. Studies in Behavioural Psychology explain the impressive size of megastores and outlets that display very similar configurations, inspired as they are by forms that can seduce the consumer.

There is great interest as a consequence in the process of standardization they impose on the landscape, first and foremost in the suburbs. This is the starting point for this issue of our magazine, in which we attempt to offer an ample interdisciplinary overview of the phenomenon. Among the suburbs that have been transformed by these giant shopping areas, on the following pages we will analyse the cases of Rome, Milan, Genoa, Venice, with some of the articles written by a design studio. The shopping centres create new relationships within the territory and with the residents of the areas involved. Vehicle traffic changes, and new motorway junctions and connecting roads are built to lead to the giant parking areas. So any initiative is welcome to reinforce public transportation services, which should however become part of our collective imagery as a synonym for reducing stress and pollution.

While the number of people attracted by the kaleidoscope of the shopping centres is increasing – they have now become the new town squares where people meet and gather – inevitably the city centres will be abandoned as time goes by, victims of their own "normality". The regulation of commercial activities is one of the duties of the public administration and that should lead to carefully conceived city planning processes for the long term, but when the process is enacted, it is inevitably influenced by a range of powerful interests.

While "new shopping centre" is generally a synonym for new developments in suburban areas, it is important to underscore that this is not a mandatory choice, merely a more convenient and inexpensive one, because it involves settling in large areas with few constraints. There are many former manufacturing areas in cities (factories, freight yards, etc.) that could be regenerated to locate retail areas and services. Would the use of these existing areas be so complicated in terms of design? Would it limit creative freedom? Perhaps. But there are other requirements that are more important for collective society: reducing land consumption and at the same time, bringing life back to the urban spaces that have a history, and sometimes an intrinsic beauty. These requirements should be considered a priority.

In the matter of the concentration of retail stores within urban areas, a particularly interesting case is that of the railway stations. Many Italian stations have been transformed into shopping areas in the major cities, following a model that has been adopted for decades in the railway stations of the developed world. In the pages that follow, we analyse the case of Japan, where the efficient organization of public transportation also includes the development of retail spaces in stations, with projects to transform the surrounding urban areas in a joint endeavour between public and private. This is also the orientation in North African countries such as Morocco, where the ambitious project to develop high-speed railways also includes modern stations offering a multiplicity of services.

In designing an outlet or a megastore it is important to avoid the banality of a "warehouse" model and to try and offer the people a work of great architecture. Out of a sense of responsibility towards the landscape and (why not?) for the ambition of the client and the necessary attention to the user. This does happen, but rarely. We can simply hope that the shopping centre becomes recognized as a new, significant theme in contemporary architecture.

Centri commerciali, le nuove piazze

di Laura Facchinelli

Quando si parla di centri commerciali, si pensa subito alle folle di persone che passeggiano da un negozio all'altro anche senza una precisa esigenza di acquisto, perché i luoghi sono vivaci, piacevoli, attraenti. Questi centri propongono infatti, oltre alle merci in vendita, ambienti luminosi e dinamici studiati per assecondare i gusti di un vasto pubblico, con spazi di sosta, caffè, ristoranti. Quelli che negli Stati Uniti, loro terra d'origine, sono chiamati "mall" chiamano in causa, pertanto, sia l'organizzazione del commercio che i comportamenti dei consumatori, e in queste direzioni si sviluppano gli studi nel campo dell'Economia e in quello della Sociologia. La qualità dello spazio e gli effetti che i centri commerciali hanno sul territorio ricevono particolare attenzione da parte dell'Architettura e dell'Urbanistica. Gli studi di Psicologia dei comportamenti ben spiegano gli imponenti volumi dei megastore e degli outlet che presentano configurazioni molto simili, ispirate come sono da forme capaci di sedurre il consumatore.

Suscita grande interesse il processo di omologazione che questi luoghi determinano sul paesaggio, a partire dalle periferie. Proprio da qui prende avvio questo numero della rivista, nel quale abbiamo tentato di offrire un panorama ampio e interdisciplinare del fenomeno. Fra le periferie che si trasformano per effetto dei grandi insediamenti commerciali, nelle pagine seguenti vengono analizzati i casi di Roma, Milano, Genova, Venezia, con alcuni interventi presentati da uno studio di progettazione. I poli del commercio determinano nuove relazioni nel territorio e con i residenti delle aree coinvolte. Cambiano i flussi di automobili e quindi si sviluppano svincoli autostradali e arterie di collegamento che conducono ai grandi parcheggi. Le nostre aree periferiche e interurbane sono segnate in modo ripetitivo da questi percorsi-spazi al servizio dell'automobile. Ben vengano, allora, le iniziative per potenziare i servizi di trasporto pubblico, che però dovrebbe entrare a far parte dell'immaginario collettivo come sinonimo di riduzione dello stress e dell'inquinamento.

Se sono sempre più numerose le persone attratte dai caleidoscopici centri commerciali – che costituiscono, ormai, le nuove piazze per vivere e incontrarsi - inevitabilmente i centri delle città vengono a poco a poco abbandonati, vittime della loro "normalità". La regolamentazione delle attività commerciali rientra nei compiti dell'amministrazione pubblica e sarebbe auspicabile una progettazione urbanistica attenta e proiettata sul lungo periodo, ma questa, se viene attuata, risente di interessi molteplici e potenti.

Se "nuovo centro commerciale" è generalmente sinonimo di nuovo insediamento nelle aree di periferia, è necessario sottolineare che non si tratta di una scelta obbligata, ma soltanto più comoda e meno costosa, trattandosi di utilizzare aree vaste con pochi vincoli. Ci sono molte aree ex-produttive all'interno delle città (fabbriche, scali merci ecc.) che potrebbero essere recuperate per insediarvi negozi e servizi. L'utilizzo di queste preesistenze sarebbe così complicato sul piano progettuale? Limiterebbe la libertà creativa? Forse. Ma ci sono altre esigenze, più importanti per la collettività: quella di ridurre il consumo di suolo e, al tempo stesso, di riportare in vita spazi urbani che hanno una storia, talvolta un'intrinseca bellezza. Queste esigenze dovrebbero essere considerate prioritarie.

In tema di concentrazione dell'offerta commerciale all'interno delle aree urbane è di grande interesse il caso delle stazioni ferroviarie. Molte stazioni italiane si sono trasformate in questo senso a partire dalle grandi città, seguendo un modello che da decenni si è affermato per le stazioni ferroviarie del mondo sviluppato. Nelle pagine che seguono si analizza il caso del Giappone, dove l'organizzazione efficiente del servizio di trasporto pubblico comprende anche lo sviluppo del commercio nelle stazioni, con progetti di trasformazione delle aree urbane circostanti attuati in collaborazione fra pubblico e privato. In questa direzione si muovono anche paesi nordafricani come il Marocco, dove il progetto ambizioso delle ferrovie ad alta velocità comprende anche moderne stazioni dotate di molteplici servizi.

Nel progettare un outlet o un megastore sarebbe importante evitare la banalità del "capannone" e provare ad offrire alla collettività un'opera di grande architettura. E questo per senso di responsabilità nei confronti del paesaggio ma (perché no?) anche per ambizione del committente e per un'imprescindibile attenzione all'utente. Questo accade, ma raramente. Non resta che augurarsi che il centro commerciale venga riconosciuto come un nuovo, significativo tema dell'architettura contemporanea.

GARE DE TANGER VILLE

Le nuove stazioni della linea ferroviaria ad alta velocità del Marocco Tangeri-Casablanca

di Giovanni Saccà

Sua Maestà Mohammed VI, re del Marocco, ha vinto la scommessa. Gli investimenti riversati a partire dal 1999 sulla città di Tangeri e sul suo hub portuale hanno portato frutti copiosi. La costruzione del porto di Tangeri, che è situato sullo stretto di Gibilterra a 22 km a est dalla città, è iniziata nel 2004 e l'inaugurazione è avvenuta nel luglio del 2007. Il nuovo porto nel 2010 ha registrato un traffico container di 2,058 milioni di TEU e nel 2017 di 3,3 milioni di TEU. Dopo il completamento dei lavori di ampliamento del porto (Tangeri Med II) la capacità complessiva del porto arriverà fino a 8,5 milioni di TEU annui.
Oggi la più settentrionale città del Marocco che è collegata con 174 porti di tutto il mondo, rappresenta un volano per tutta l'economia nazionale, attira investimenti industriali e vede crescere l'occupazione. Il nuovo hub per la logistica in Africa, sfruttando anche la sua posizione strategica di vicinanza con l'Europa e con l'Oceano Atlantico, si sta espandendo velocemente.
La città di Tangeri ha visto, negli ultimi dieci anni, raddoppiare la sua popolazione sino ad arrivare a 947.952 abitanti nel 2014 e le proiezioni per il 2020 prevedono il superamento della soglia di 1 milione di abitanti. Questa crescita demografica è dovuta all'alta attrattiva interna ed esterna di Tangeri. L'esodo della popolazione di lavoratori che si sta dirigendo ogni giorno verso Tangeri-Med proviene da tutto il Marocco e, a seguito della crisi economica, anche dall'Europa ed in particolare dalla Spagna.
Il 20 marzo 2017 re Mohammed VI ha sottoscritto il protocollo d'intesa del progetto della nuova "Città Mohammed VI Tanger Tech" dimensionata per ospitare circa 300 mila persone. La nuova città contribuirà alla rapida crescita delle attività economiche a Tangeri e in tutta la regione settentrionale del paese. Il progetto, che coprirà una superficie complessiva di 2 mila ettari, è il risultato di una politica economica di diversificazione e di partnership con vari paesi tra cui Cina, Russia, India e diversi Stati africani. La sola Cina prevede di aprire in tale area nei prossimi dieci anni nuove sedi di 200 imprese che operano nei settori della produzione automobilistica, aerospaziale, l'aviazione parti di ricambio, informazioni, elettronica, tessile, produzione di macchinari e altre industrie, che trasformeranno la regione in una piattaforma economica continentale internazionale.
Tangeri è stata quindi inserita a pieno titolo nel progetto di rinascita cinese della "Via della Seta". L'obiettivo ambizioso del Marocco è di diventare la locomotiva di sviluppo per l'Europa e per l'Africa.

The new stations on the high-speed Morocco Tangiers-Casablanca railway line

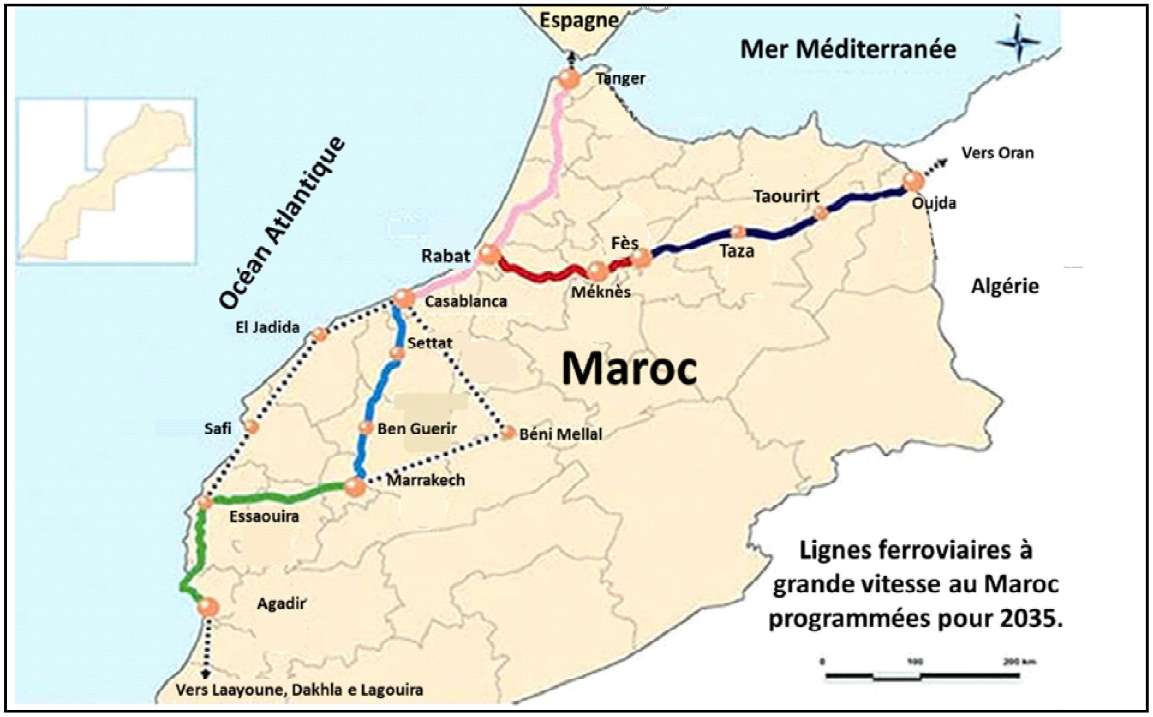
by Giovanni Saccà

The port of Tanger-Med is a global logistics gateway located on the Strait of Gibraltar and connected to 174 ports worldwide, with the capacity to handle 9 million containers, exports of 1 million new vehicles, the transit of 7 million passengers and 700,000 trucks on an annual basis. Tanger-Med constitutes an industrial hub for more than 800 companies representing a yearly export turnover in excess of 6400 MEUR in various sectors such as the automotive industry, aeronautics, logistics, textile, trade and shipping containers.
The construction of the new Tanger-Med II port, the planned construction of the new city Mohammed VI Tanger Tech, in support of the Free Zone that will host over 200 additional multinational corporations in coming years, has created the conditions for building new high-speed railway lines (LGV) in Morocco. On November 26th 2018, the new LGV line Tangiers-Kénitra-Rabat-Casablanca began regular service to the respective stations. Rather than as simple points of passage, these stations were designed as modern centres of life and as the beating heart of their respective cities.

Nella pagina a fianco, in alto: Progetto della stazione di Tanger Ville (Youtube "Gare Tanger LGV - Contest https://www.youtube.com/watch?v=xtYZfVTjYto&t=0s); al centro: Stazione di Tanger Ville, novembre 2018 (Youtube *La gare Tanger-Ville prête avant le lancement le 15 novembre de la LGV* https://www.youtube.com/watch?v=Ilg7JTXZAto&t=0s; in basso: atrio interno della stazione di Tanger Ville.

Il Master Plan ferroviario del Marocco

Il successo dell'esperienza di Tangeri ha portato al potenziamento del sistema ferroviario del Marocco, che prevede progetti sia per nuove linee standard (2.743 km), sia per linee ad alta velocità (1.500 km) entro il 2035.
Il Marocco ha attivato nel mese di novembre 2018 la tratta LGV (Ligne à Grande Vitesse) del corridoio Atlantico da Tangeri a Casablanca (circa 350 km) insieme alle nuove stazioni di Tangeri, Kénitra, Rabat e Casablanca. La tratta da Tangeri a Kénitra (185 km) è percorribile alla velocità massima di 320 km/h, mentre la tratta da Kénitra a Casablanca, attualmente percorribile a 160 km/h, sarà adeguata a 220 km/h entro il 2020.
Re Mohammed VI e Emmanuel Macron, presidente della Repubblica francese, il 15 novembre 2018 a Tangeri, hanno inaugurato il treno ad alta velocità TGV "Al Boraq" della linea Alta Velocità Tange-



1 - Master plan ferroviario LGV del Marocco.

Linea ferroviaria Tangeri-Kenitra	
Lunghezza della linea	185 km
Velocità massima	320 km/h (innalzabile a 350 km/h)
Miglior tempo di viaggio	Tanger-Rabat: 1 h e 20min
Materiale rotabile	14 Treni Alstom Duplex
Traffico previsto	6 milioni di viaggiatori nel 2019
Costo totale (condizioni economiche gennaio 2010)	20 Mds Dirham (1,75 Md €) (*)
Costo per l'acquisizione del materiale rotabile	4,4 Mds Dirham (0,4 Md €) (*)
Quota di finanziamento pubblico	100 % (28 % Marocchino, 22 % Arabo, 50 % Francese)
Data delle offerte per le opere civili, impianti ferroviari e materiale rotabile	giugno 2011
Data di inizio lavori	2011
Data di messa in servizio	Novembre 2018
(*) Tasso di cambio al 19.07.2011	

2 - tabella 1: caratteristiche della inea ferroviaria Tangeri-Kenitra.

PREZZI BASE		2ÈME CLASSE (€)				1ÈME CLASSE (€)		
(SEMI-FLEX)		Hors pointe	Standard	Pointe		Selon la demande		
Tangeri-Casablanca		13,77	17,28	20,70		22,46	27,63	33,64
Tangeri-Rabat		10,63	13,22	15,90		17,28	21,63	25,97
Tangeri-Kenitra		8,60	10,72	12,85		14,97	18,39	22,55

3 - tabella 2 : Prezzi dei biglietti ordinari sul treno "Al Boraq".

ri–Kénitra, la prima dell'intero continente africano (tab. 1). Un investimento di 23 miliardi di dirham (2 miliardi di euro), finanziato per il 50% dalla Francia, per una linea a doppio binario sulla quale il super treno "Al Boraq" (dal nome del destriero mitico della tradizione islamica) ha già segnato il record continentale di 357 chilometri orari.

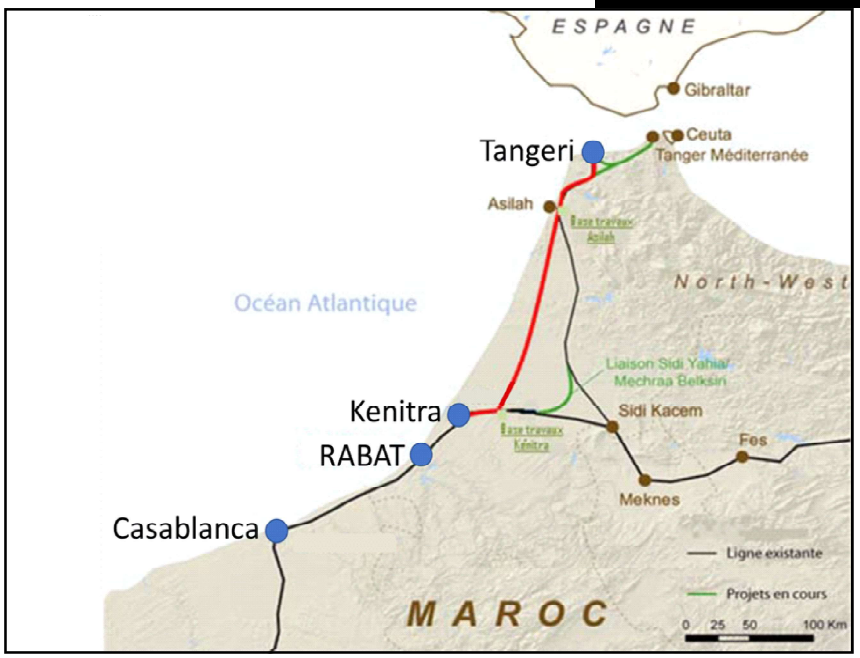
I lavori sono stati eseguiti a partire dal 30 novembre 2011, data di sottoscrizione del contratto di costruzione della nuova rete ferroviaria ad alta velocità da parte del re Mohammed VI, che nel 2007 aveva firmato un Memorandum d'intesa con la Francia, per assistenza nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie, acquisizione di materiale rotabile nonché progettazione, commercializzazione, gestione e manutenzione.
Il Marocco ha scelto i treni "Duplex TGV" per rispondere al previsto aumento del traffico e per ridurre i costi operativi e quindi limitare al 20% l'aumento del prezzo del biglietto Tangeri-Casablanca rispetto al prezzo corrente. Il prezzo del biglietto TGV sarà inferiore a 14 euro, contro gli 11 euro dei treni ordinari (tab. 2).
Il Master plan ferroviario LGV marocchino prevede l'ultimazione dei corridoi Atlantico (sino ad Agadir) e Magrebino entro il 2035. Il corridoio Atlantico entro il 2040 dovrebbe arrivare a collegare anche Laayoune, Dakhla e Lagouira. Il corridoio Magrebino, a seguito di accordi sottoscritti nel 2014 dai Ministri dei Trasporti e delle Infrastrutture del Marocco, Algeria e Tunisia, dovrebbe collegare Rabat ad Algeri e Tunisi entro il 2035 per poi proseguire verso Tripoli e il Cairo. A lungo termine, con la realizzazione dell'Afrotunnel ferroviario di Gibilterra, dovrebbe essere possibile collegare Rabat con Madrid in 4 ore e Rabat con Parigi in 8 ore.

Le nuove stazioni della linea ad alta velocità (LGV) Tangeri-Casablanca

L'ONCF (Office National des Chemins de Fer), che è il gestore nazionale delle ferrovie in Marocco, ha sviluppato una visione strategica per la riqualificazione delle stazioni ferroviarie del Marocco:
- ottimizzare le stazioni per rispondere al progressivo incremento del traffico passeggeri;
- migliorare e diversificare le condizioni di accesso e comfort dei viaggiatori;
- contribuire in modo significativo allo sviluppo urbano delle città e alla creazione di una nuova dinamica urbana intorno alle stazioni attraverso lo sviluppo di progetti urbani sul suolo liberato;
- modificare il concetto di stazione passando da semplice punto di passaggio a centro di vita e cuore pulsante della città.

Le stazioni ferroviarie del TGV da tempo hanno cessato di essere semplici nodi che garantiscono la mobilità fra le grandi città di un dato territorio per presentarsi come nuovi punti focali urbani, dove sono concentrate diverse funzioni civili, commerciali e di scambio. L'incontro tra la cultura del trasporto e la cultura della vita cittadina ha profondamente modificato il design delle stazioni contemporanee.

Tempi di viaggio da Tangeri		
Destinazioni	**Tempi attuali**	**TGV**
Kénitra	3h05	0h50
Rabat	3h45	1h20
Casablanca	4h45	2h10

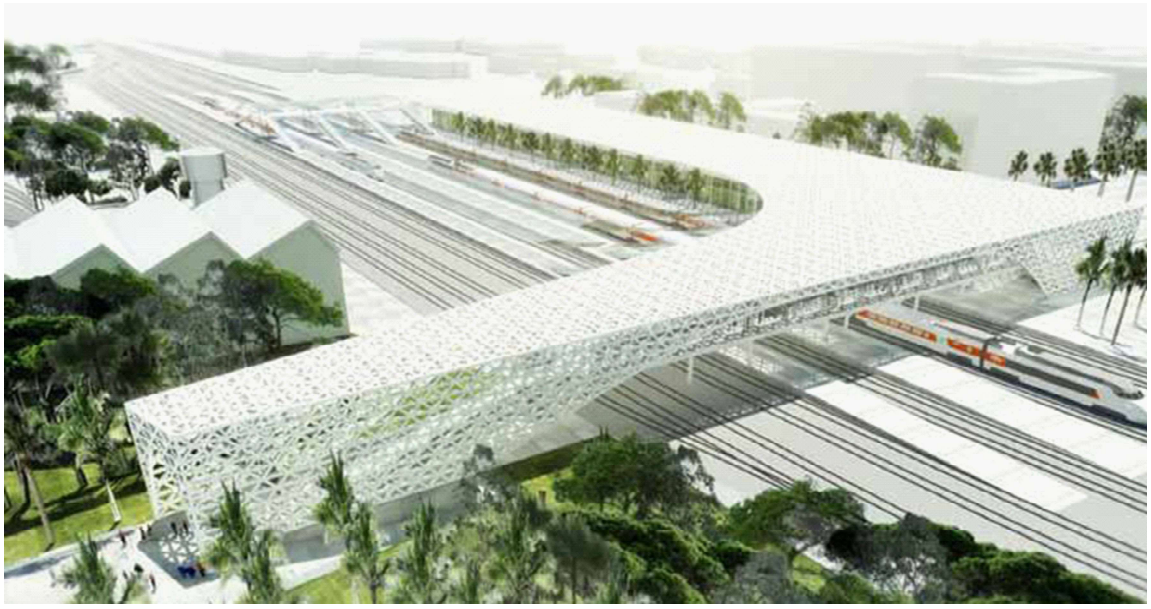


4 - Le nuove stazioni del progetto alta velocità LGV Tangeri-Casablanca.

5 - Treno "Duplex TGV - Al Boraq" in servizio in Marocco.

Stazione TGV di Tanger Ville

La nuova stazione, localizzata vicino al centro della città e integrata nel sistema della mobilità complessiva, è a servizio del porto di Tangeri e della zona turistica di Ghandouri in piena espansione.
Il progetto dell'architetto marocchino Youssef Melehi si è basato sul concetto che la nuova stazione non deve essere un oggetto indipendente monofunzionale, ma un sistema urbano, catalizzatore, che offre una varietà di servizi, che garantiscono la sostenibilità e la qualità delle attività ferroviarie. L'edificio, dall'aspetto attraente sia per la sua architettura che per la sua posizione, svolge il ruolo di punto di convergenza e di incontro nel cuore della città. Si è deciso di mantenere in uso l'edificio della vecchia stazione al fine di stabilire un legame con il passato; in futuro verrà realizzata, su un lato della stazione, una torre servizi che ospiterà un centro congressi, uffici, uno showroom, un centro commerciale e un hotel.



6 - Progetto della Stazione di Kénitra (Youtube "Gare de Kénitra - TGV au Maroc" https://www.youtube.com/watch?v=QMj5gV6qvMQ).

7 - Atrio interno della stazione di Kénitra (Youtube "Inauguration de la gare de Kenitra 24/11/2018" https://www.youtube.com/watch?v=W_36T30l0IU).

8 - Ponte pedonale per l'accesso ai marciapiedi della stazione di Kénitra.

Al piano terra sono raggruppati tutti gli spazi correlati ai servizi ONCF e per la clientela, tra cui biglietteria, amministrazione, spazio multiservice, le aree di attesa e una parte della zona commerciale. Questi sono direttamente accessibili da tutti, comprese le persone con mobilità ridotta. È stata realizzata un'architettura trasparente e luminosa per gli spazi destinati ad uso pubblico. Al piano superiore, un'area ristorazione si affaccia sulla zona passeggeri ed è coinvolta nell'anima-

9 - Stazione di Rabat Agdal (Youtube "Gare LGV - Rabat Agdal - CABINET MELEHI" https://www.youtube.com/).

zione dell'intera stazione e del centro polifunzionale. Questo spazio dedicato al consumo è un catalizzatore economico, fonte di reddito per il funzionamento e la manutenzione della stazione. Da un punto di vista architettonico offre ampie prospettive su Ryad (sala partenze), sulle banchine, sul paesaggio e su un giardino pensile che si affaccia sulla sala partenze e anima la facciata laterale.

Stazione TGV di Kénitra

La nuova stazione di Kénitra, dell'architetto marocchino Omar Kobbite e dell'architetto italiano Silvio D'Ascia, presenta un design contemporaneo, che si caratterizza per un'alta struttura in carpenteria metallica di colore bianco ed una copertura vetrata che consente l'illuminazione naturale della stazione.
L'immagine architettonica è ispirata agli elementi tradizionali della città marocchina, all'atmosfera e ai colori del Marocco e allo spirito del luogo. Il volume, regolare per la sua forma e la sua struttura, è composto da una struttura a griglia con una forte matrice geometrica.
La stazione, la cui capacità è pari a 25 milioni di viaggiatori all'anno, si sviluppa su un'area complessiva di 13 mila mq, con un parcheggio per 200 vetture, attività commerciali, ristoranti, sale di attesa, biglietterie, uffici e spazi dedicati all'accoglienza dei viaggiatori. La copertura vetrata della stazione integra un sistema fotovoltaico, che permette l'autoalimentazione del 20% dell'energia elettrica necessaria alla struttura. All'esterno della stazione sono stati attrezzati 22 mila mq di spazi pubblici, destinati all'intermodalità dei trasporti, aree verdi e strutture polifunzionali, progettate in favore dei viaggiatori e della collettività locale.
La stazione, progettata con l'obiettivo di realizzare un profondo riequilibrio nella composizione urbana, offre due grandi aperture sulla città: la porta di ingresso nord, che si affaccia su un tessuto urbano strutturato e la porta dell'ingresso sud, che si trova di fronte all'Università, all'ospedale e ad una fitta vegetazione.

Stazione TGV di Rabat Agdal

10 - Progetto della stazione di Rabat Agdal.

11 - Stazione di Rabat Agdal.

Re Mohammed VI ha voluto celebrare formalmente e in prima persona la sfolgorante stazione ferroviaria della capitale marocchina, invitando all'evento le imprese scelte da ONCF (Ferrovie del Marocco) per l'esecuzione dell'opera: l'impresa

12 - La nuova stazione "Casa-Voyageurs" affiancata alla vecchia "Casa-Voyageurs (Youtube "Gare LGV Casa-Voyageurs, opportunité commerciale au centre de Casablanca" https://www.youtube.com/watch?v=8KdcGw2suSE).

13 - La nuova stazione "Casa-Voyageurs".

marocchina TGCC, per le opere civili, e la Generale Costruzioni Ferroviarie per l'intero ventaglio delle opere tecnologiche. Proprio la stazione di Rabat-Agdal è stata concepita fin dalle prime fasi progettuali come il fulcro, anche simbolico, dell'intero progetto di modernizzazione del Paese.
La stazione, progettata dall'architetto marocchino Youssef Melehi con l'intento di creare una nuova connessione tra modernità e tradizione, è stata realizzata come un ponte tra due quartieri in precedenza separati dalla linea ferroviaria. La nuova stazione di Rabat Agdal è accessibile attraverso due ingressi situati a livello del piano terra serviti dai mezzi pubblici e dai taxi. I due ingressi sono uniti dalla stazione ponte posta a due piani sopra i binari. È su questo "ponte" che si trovano i servizi per gli utenti, nonché le sale d'imbarco e i negozi. Il secondo piano è riservato all'area di ristorazione. Le strutture di servizio necessarie per l'uso della stazione sono alloggiate in edifici a nord e a sud. Tutta la stazione è coperta da un grande tettotenda che dà un'unità al tutto. L'organizzazione degli spazi interni della nuova stazione soddisfa i migliori standard funzionali delle principali stazioni internazionali. La stazione ferroviaria è organizzata in modo da permettere ai viaggiatori di orientarsi con chiarezza.
L'edificio della stazione spicca per le sue facciate evolutive e versatili. Ispirato ai tradizionali motivi geometrici, il motivo esagonale permette di animare il disegno della facciata che si ripete sui quattro lati della stazione e sulla sua torre.
La stazione di Rabat-Agdal è il tassello che meglio esprime la volontà del sovrano Mohammed VI di conciliare modernità e tradizione: 190 milioni di euro hanno permesso di ampliare di 23 mila mq il vecchio complesso art-déco che risale ai tempi del protettorato francese, con vasti spazi e sale d'imbarco, partenze e arrivi differenziati, food, ristoranti e vetrine, un parcheggio da 800 posti.
Un centro vitale, multifunzionale e di servizi, modernissimo e perfettamente integrato nel tessuto urbanistico cittadino di Rabat ed agilmente connesso all'infrastruttura ferroviaria.

Stazione TGV di Casablanca Casa-Voyageurs

La nuova stazione Casa-Voyageurs, progettata dall'architetto marocchino Khalil Yassir in collaborazione con lo studio di architettura italiano ABDR-F & M-Italferr, è stata progettata per ospitare circa 22

milioni di passeggeri l'anno (contro gli attuali 4,5). Sospesa 19 metri sopra i binari, è una stazione "ponte" ed ha una superficie coperta di 14.000 mq connessa all'attuale fabbricato di epoca coloniale. Collegata al centro della città dal nuovo tram urbano, la nuova stazione rappresenta un'importante occasione di riqualificazione urbanistica unendo due quartieri sino ad ora divisi dalla ferrovia.
La nuova stazione, come le altre stazioni TGV realizzate in Marocco, non appare più come una semplice "porta della città": è diventata un'autentica attrazione all'interno della città, un'interfaccia funzionale di interconnessione e mobilità utilizzando un design architettonico di stile contemporaneo.
La nuova stazione ferroviaria LGV multiservizi offre ai viaggiatori tutto ciò di cui hanno bisogno per l'accesso, l'accoglienza, il commercio, la sicurezza e le informazioni in un grande mix di attività. È un centro di attività terziarie, un luogo di accoglienza in grado di essere visto e riconosciuto da tutti i membri della società. È una stazione-ponte che crea un nuovo collegamento tra i quartieri moderni del nord della città e i quartieri meridionali, precedentemente soffocati da uno sviluppo industriale caotico, ma ora oggetto di una riqualificazione costante, per consentire loro il dialogo. L'intera area è decorata con spazi verdi, sull'asse nord-sud.
Il trasporto ferroviario è stato organizzato per formare un sistema integrato con i trasporti pubblici urbani (tranvie, autobus e linee regionali). La vecchia stazione è stata integrata nella nuova stazione in un concetto altamente creativo architettonico e accattivante.

© Riproduzione riservata

14 - Mohammed VI, re del Marocco, il 17 novembre 2018 ha inaugurato la nuova stazione LGV di Rabat-Agdal (Youtube *Le Roi inaugure la gare de Agdal et plusieurs projet ferroviaire* 17 novembre 2018 https://www.youtube.com/watch?v=rqqAJEe3ia0&t=0s

Bibliografia

République Francaise - Centre d'analyse stratégique - "Le train à grande vitesse dans le monde: perspectives d'avenir" – *Rapports & Documents,* Octobre 2011.

République Française - Groupes Interparlementaires d'amitié et Groupes d'information Internationale - *Le Maroc à l'heure du TGV,* octobre 2012, Sénat Paris Cedex.

Rapport d'étude – *T*anger: "Les gares, lieux de connexion et de vie urbaine dans les pays du Sud" Benjamin Toix, *Urbanistes du Monde – Futuribles*, Juillet-Aout 2013.

Université de Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM) – École d'urbanisme de Paris - Marie Delaplace - *Grande vitesse ferroviaire et tourisme: Quels enseignements des 50 dernières années pour le Maroc?* - mars 2016.

ONCF - Rapport Annuel 2016 e 2017.

Sitografia

Casablanca–Tangier high-speed rail line https://en.wikipedia.org/wiki/Casablanca–Tangier_high-speed_rail_line

Office National des Chemins de Fer (ONCF) https://en.wikipedia.org/wiki/ONCF

Youtube "LE MAROC A L'ÈRE DE LA GRANDE VITESSE" https://www.youtube.com/watch?v=81X10MrT0uA

Youtube "LGV Tanger–Casablanca "Au cœur d'un projet titanesque" / Ep01 - 10"

https://www.youtube.com/watch?v=NxDnP-Ed3G8

Sito ufficiale ONCF LGV https://www.tgvmaroc.ma/en/

International conference on Railway Stations http://nextstation2015.com/

Amush architettura, urbanistica, design, arte e cultura contemporanea nel Marocco http://www.amush.org/?s=gare+

Youtube "Gare Tanger LGV - Contest | Video 3D" https://www.youtube.com/watch?v=xtYZfVTjYto&t=0s

Youtube "La gare Tanger-Ville prête avant le lancement le 15 novembre de la LGV" https://www.youtube.com/watch?v=IIg7JTXZAto&t=0s

Youtube "Gare de Kénitra - TGV au Maroc" https://www.youtube.com/watch?v=QMj5gV6qvMQ

Youtube "Inauguration de la gare de Kenitra 24/11/2018" https://www.youtube.com/watch?v=W_36T30l0IU

Youtube "Le Roi inaugure la gare de Agdal et plusieurs projet ferroviaire" 17 novembre 2018 https://www.youtube.com/watch?v=rqqAJEe3ia0&t=0s

Youtube "Gare LGV - Rabat Agdal - CABINET MELEHI" https://www.youtube.com/watch?v=zUgB5sNI9T4&t=0s

Youtube "Gare LGV Casa-Voyageurs, opportunité commerciale au centre de Casablanca" https://www.youtube.com/watch?v=8KdcGw2suSE