

TRASPORTI

& cultura

38

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



STAZIONI E CITTÀ

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2014
anno XIV, numero 38

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico

Giuseppe Goisis
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università
Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure
d'Architecture, Strasbourg

Marco Pasetto
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,
Università di Padova

Franco Purini
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università
IUAV, Venezia

Maria Cristina Treu
Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

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

2014 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

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

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2014

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

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 STAZIONI E CITTÁ**
di Laura Facchinelli
- 7 FRA LE RETI E LA CITTÁ: LO SPAZIO DELLE NUOVE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÁ**
di Zeila Tesoriere
- 13 STAZIONI DELL'ALTA VELOCITÁ IN GIAPPONE. TIPOLOGIA ARCHITETTONICA E URBANA DI UN MODELLO PRAGMATICO**
di Corinne Tiry-Ono
- 21 L'ALTA VELOCITÁ FERROVIARIA IN CINA. POLITICHE, STRATEGIE E TERRITORI**
di Marc Guigon
- 29 LA STAZIONE DI STRASBURGO, TRA PASSATO E FUTURO**
di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud
- 35 LYON PART DIEU, HUB METROPOLITANO CONTEMPORANEO**
di François Decoster, Djamel Klouche e Caroline Poulin
- 43 L'INFRASTRUTTURA SCOMPARSA. IL NUOVO SUOLO DELLA STAZIONE SAGRERA ALTA VELOCITÁ A BARCELONA**
di Zeila Tesoriere
- 51 LA STAZIONE INTERMODALE ZARAGOZA-DELICIAS, INTERFACCIA DEL PROGETTO URBANO**
di Renzo Lecardane
- 59 LA CITTÁ DOPO IL PROGRESSO: LA STAZIONE DI STOCCARDA E L'AEROPORTO DI BERLINO**
di Florian Hertweck
- 65 IL CARATTERE MULTIDIMENSIONALE DELLA STAZIONE AD ALTA VELOCITÁ. IL CASO DI ROTTERDAM CENTRAAL**
di Manuela Triggianese

73 AMSTERDAM: STATIONSEILAND, NUOVA PORTA PER LA CITTÁ
di Oriana Giovinazzi

81 IL PALAZZO RITROVATO: IL PROGETTO DI RINNOVO DELLA STAZIONE DI ANTWERPEN CENTRAAL

di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud

87 STAZIONI FERROVIARIE DI LONDRA: INTERVENTI IMMOBILIARI PER LA RIGENERAZIONE URBANA

di Judith Ryser

cultura

95 CONVEGNO SULL'ALTA VELOCITÁ A PADOVA

di Viviana Martini e Luigi Siviero

99 PAESAGGIO E PSICHE, SECONDO INCONTRO DI STUDIO

di Laura Facchinelli

105 LA STAZIONE FERROVIARIA E MARITTIMA DI ANGIOLO MAZZONI A MESSINA

di Vincenzo Melluso e Giuseppina Farina

111 VENEZIA SANTA LUCIA: LA SCUOLA FIORENTINA AL CONCORSO DEL 1934

di Riccardo Renzi

117 STAZIONE-CITTÁ, UNA RELAZIONE FRA STORIA, ARCHITETTURA, SOCIOLOGIA
di Giandomenico Amendola

123 DEGRADO DEI PAESAGGI ITALIANI E COGNIZIONE DEL DOLORE

di Francesco Vallerani

Stazioni e città

di Laura Facchinelli

Dopo il numero dedicato all'Alta Velocità – tema che stiamo approfondendo, sempre intersecando ingegneria e paesaggio, anche attraverso incontri di studio rivolti al mondo universitario e ai professionisti – rivolgiamo nuovamente l'attenzione alle ferrovie con questo fascicolo monografico che mette in relazione stazione e città. Considerando tecnica e architettura, dunque, ma anche progettazione urbanistica, con la mente rivolta alle varie dimensioni della cultura: soprattutto storia, sociologia, arte.

La stazione è nata, nell'Ottocento, come luogo della tecnica, legato alla circolazione dei treni, dove l'impegno era concentrato nel garantire sicurezza e precisione del servizio. Con lo sviluppo della rete e dei collegamenti, il fabbricato viaggiatori ha ampliato progressivamente la gamma dei servizi, interpretando le esigenze della società in rapido mutamento; nelle grandi città l'architettura si è dilatata, con forme sue proprie, fino a dimensioni monumentali, rappresentando simbolicamente l'importanza del servizio reso dallo Stato alla collettività. Artisti, scrittori, antropologi hanno colto l'atmosfera della stazione, crocevia di interessi, di movimenti frenetici, di emozioni.

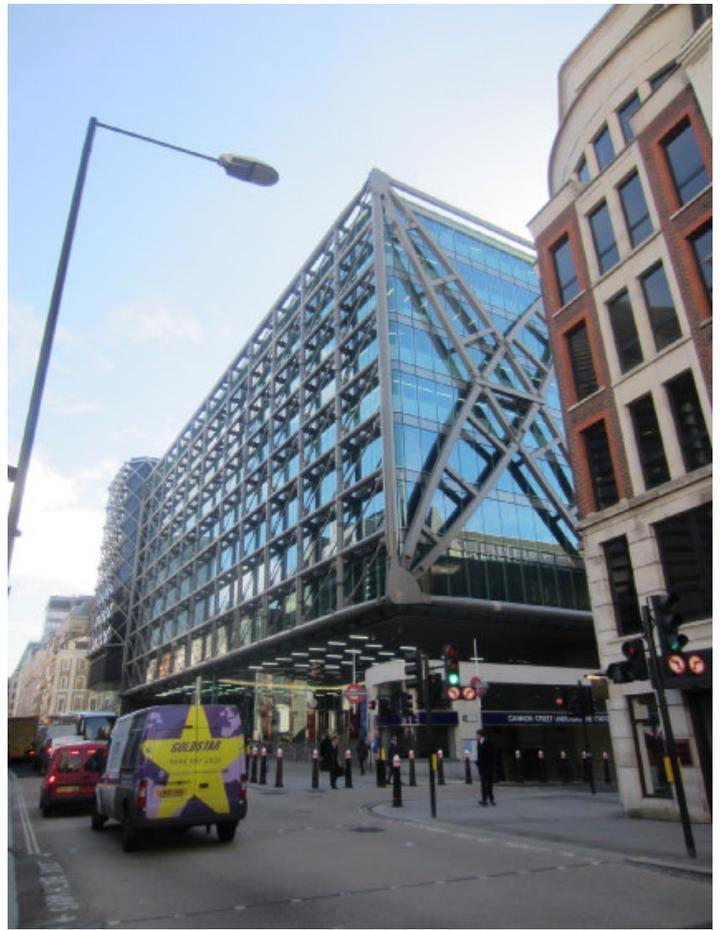
Se, alle origini della ferrovia, c'era un controllo diretto degli operatori sull'arrivo e la partenza dei convogli, l'evoluzione degli apparati tecnologici ha consentito di lasciare gli spazi centrali della stazione a disposizione dei viaggiatori. L'atrio e la galleria di testa con le relative adiacenze sono stati reinterpretati - soprattutto negli anni recenti della privatizzazione e della suddivisione societaria delle ferrovie - attribuendo un valore sempre maggiore agli aspetti produttivi in termini economici. Le principali stazioni, ma anche quelle di medie dimensioni, sono state rielaborate con interventi di restyling che enfatizzano la funzione del commercio. Le nuove stazioni dedicate all'Alta Velocità – affidate, per la progettazione, alle maggiori firme dell'architettura internazionale – sono invece concepite come centri commerciali fin dall'origine. In entrambi i casi si studiano percorsi interni zigzaganti fra le vetrine per stimolare l'acquisto di merci, in un vero trionfo del "superfluo". E non soltanto gli spazi fisici, ma anche la comunicazione visiva e sonora del servizio ferroviario (tabelle-orario, avvisi per altoparlante) è sovrastata dai richiami pubblicitari, sempre più invadenti e totalizzanti. Un vero e proprio capovolgimento rispetto alle origini.

Dal nostro punto di vista, l'evoluzione recente delle stazioni pone alcuni interrogativi. La stazione dovrebbe anzitutto garantire un servizio efficiente e comodo per tutte le esigenze. Dovrebbe anche garantire una rapida connessione fra le varie modalità di trasporto: dai servizi urbani a quelli sulle lunghe distanze. Ma quante sono (in Italia, in particolare) le stazioni che svolgono queste funzioni in modo soddisfacente? Ci sono luoghi di sosta per i viaggiatori in attesa? Si accede facilmente a bus o metropolitana? Quanti i collegamenti ferroviari con gli aeroporti?

Un secondo interrogativo riguarda l'architettura, ovvero il progetto degli edifici di stazione e l'allestimento degli spazi interni. La nostra impressione è che alcuni dei nuovi edifici, nati da progetti così ambiziosi, siano però sostanzialmente "indifferenti" al nostro paesaggio urbano e alla nostra cultura, tanto che potrebbero essere collocati in qualsiasi altra parte del mondo. E che nelle stazioni già esistenti, i nuovi spazi interni (quelli realmente "vissuti") siano declinati, per forme e materiali, secondo un "brand aziendale" ripetitivo, che non considera la "personalità" dei luoghi, per di più trascurando, nelle merceologie del commercio, le produzioni locali.

È difficile pensare a un'inversione di tendenza, dato che su questa tipologia di interventi gli enti pubblici non interferiscono, mentre le personalità della cultura e della società sembrano non avvertire il problema. A nostro parere si può temere una perdita in termini di ricchezza espressiva, di molteplicità, impoverendo la specificità stessa dell'edificio ferroviario che, fino agli anni fra le due guerre, aveva segnato pagine importanti dell'architettura italiana.

I contributi pubblicati in questo numero – presentati in apertura dalla curatrice prof.ssa Zeila Tesoriere – affrontano questi e molti altri aspetti delle stazioni, in un panorama internazionale molto ampio. Abbiamo affrontato questo impegnativo lavoro di ricerca nella convinzione che solo col confronto e con l'approfondimento si può progettare un'effettiva crescita di funzioni e di significato.



Stazioni ferroviarie di Londra: interventi immobiliari per la rigenerazione urbana

di Judith Ryser

L'articolo concentra l'attenzione sulle dinamiche urbane relative all'infrastruttura ferroviaria e alle stazioni ferroviarie dal punto di vista della città di Londra. Fa un'analisi critica dell'impatto delle strategie ferroviarie sugli edifici della stazione, sull'ambiente urbano che li circonda e sulla sostenibilità dell'area pubblica così com'è stata ridisegnata, il tutto illustrato con alcuni rapidi esempi.

Brevi note storiche

La Gran Bretagna ha il sistema più antico del mondo di ferrovie con locomotive a vapore su binari di ferro. Con la rivoluzione industriale venne realizzata una rete nazionale, a seguito dello sviluppo ferroviario che dagli anni 1840 serviva Londra, che all'epoca era la città più grande del mondo con una popolazione superiore al milione di abitanti dal 1801¹. Londra si estese in grandi sobborghi in conseguenza dell'introduzione nel 1836 delle ferrovie, che raddoppiarono la popolazione a 2,2 milioni di abitanti intorno al 1851. Capitale del più grande Impero con il primo porto nel mondo, Londra acquisì collegamenti ferroviari con il Paese che assunsero la forma di una stella che si chiude in un anello di terminali ferroviari attorno al bordo del cuore della city. Lo sviluppo delle ferrovie fu condotto in modo sbrigativo. Il settore privato costruì arterie stradali radiali interconnesse per consentire il movimento di merci, passeggeri e traffici in generale. Molte linee e stazioni ferroviarie vennero inserite nel tessuto urbano esistente, dividendo comunità generalmente povere.

I primi investimenti ferroviari – analogamente alla "bolla dei tulipani" nell'Olanda del 17° secolo – si incrementarono fino a una vera e propria mania ferroviaria intorno all'Esposizione Universale del 1851, anche se la Commissione Reale sui terminali ferroviari metropolitani aveva tentato di rallentare il passo nel 1846, per paura che l'afflusso dei passeggeri portasse la capitale al blocco. Si fissarono limiti per l'area centrale, vietando che altre linee ferroviarie tagliassero la zona. Questo portò a un collegamento sotterraneo, la *Circle Line*, che collega le stazioni di testa con un binario a scartamento ridotto, usato in seguito per l'intero sistema sotterraneo costruito soprattutto a nord del Tamigi, e ostacolando l'interconnessione ferroviaria fino ai nostri giorni. Tuttavia questa separazione preserva il ruolo dei terminali londinesi della linea principale, che stanno determinando una grande

Railway Stations as Engines of Property-Led Regeneration in London

by Judith Ryser

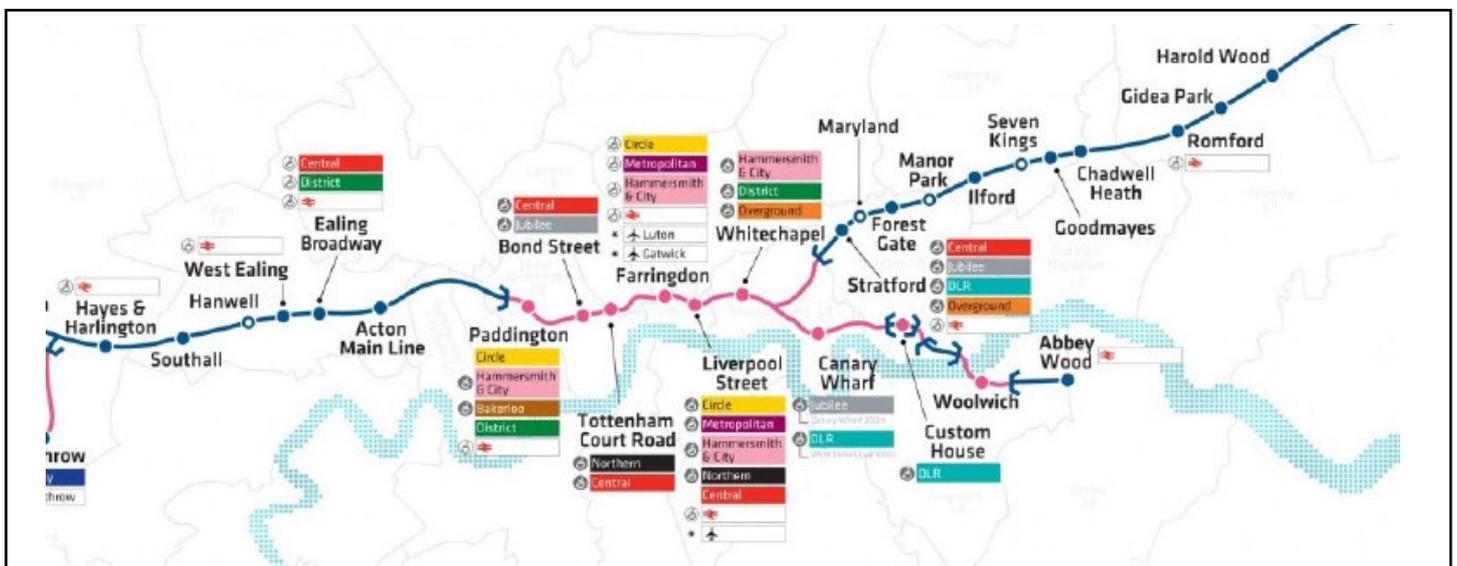
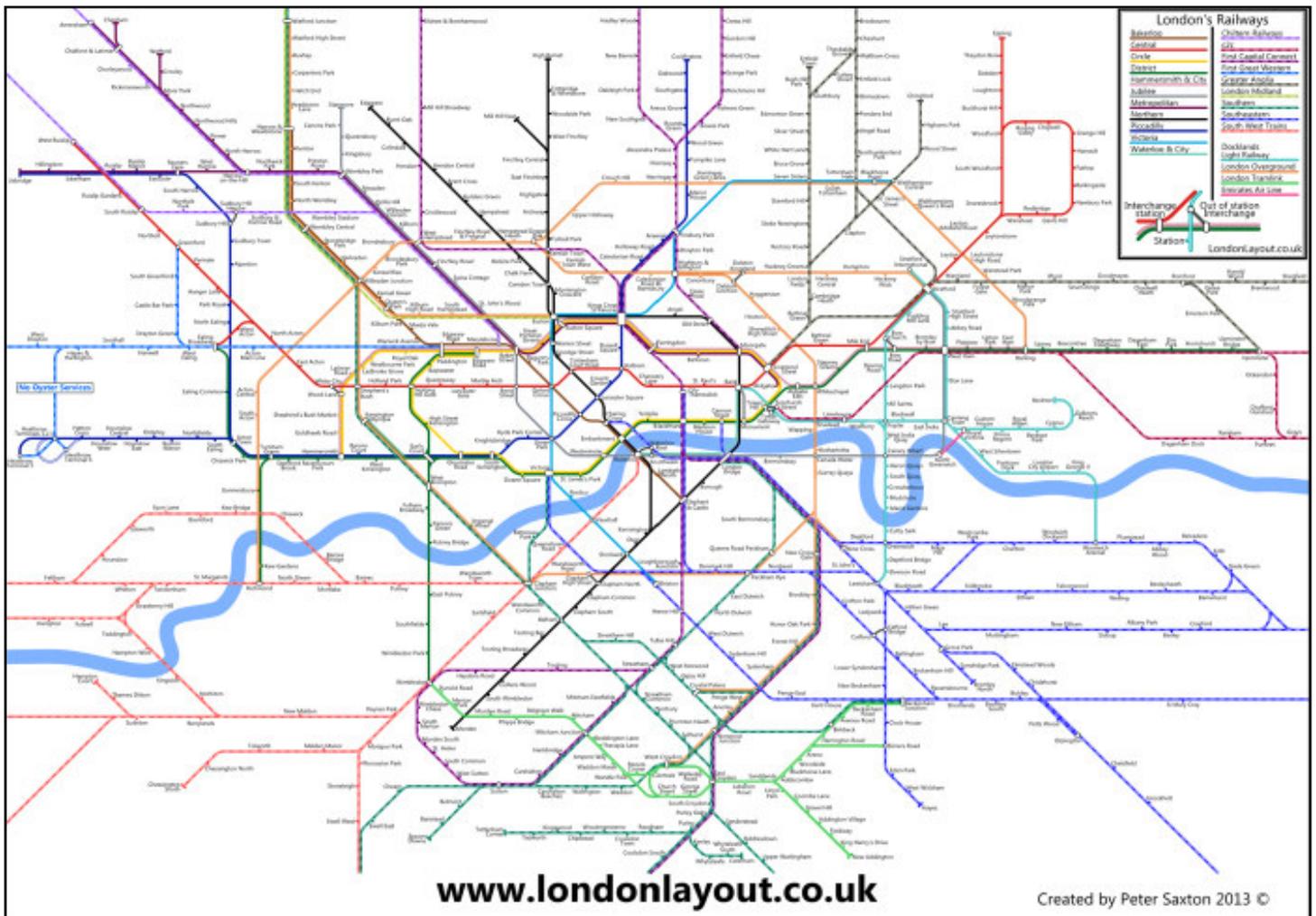
The paper concentrates on urban dynamics related to railway infrastructure and railway stations from a London perspective. It critically examines the impact of railway strategies on station buildings, the local environment surrounding them, and the sustainability of the redesigned public realm, illustrated by some snapshot examples.

Transformations of London's railway stations vary, owing to different heritage rulings over them, but the planning strategy laid down in the Mayor's London Plan postulates a general principle of increased densities for mixed use at and around transportation interchanges. The stations are the most expensive part of the railway network regeneration programme. However they, together with their termini hotels, are potentially the most lucrative assets. Moreover, their regeneration is assisted by recent government planning legislation biased towards development which is favouring investment into large scale, high density, new real estate around and, if possible, above railway stations which are driving up land and property prices in the surroundings.

What these schemes have in common is the very long timeline they necessitate for implementation. Besides opposition from residents and businesses displaced by these schemes, their investment is extremely large and can often only be provided by complex consortia of stakeholders and with public subsidy.

Nella pagina a fianco, in alto a sinistra: Shard e London Bridge City in costruzione; in alto a destra: edifici nei pressi della Cannon Street station; in basso: passerelle pedonali ai lati dei binari che portano alla stazione di Charing Cross, collegando il South Bank cultural centre (foto di Judith Ryser).

1 Il primo censimento della Gran Bretagna si svolse nel 1801.



1 - Londra, pianta delle ferrovie sotterranee e di superficie, 2013, disegnata da Peter Saxton (fonte: <http://www.projectmapping.co.uk/Reviews/Resources/Peter%20Saxton%20suburban.png>).

2 - Pianta della London Crossrail 1 (fonte: TfL, Transport for London).

concentrazione di movimenti passeggeri e quindi una grande pedonalità commerciale all'interno e intorno a loro.

La miriade di piccole compagnie ferroviarie, spesso a carattere speculativo, furono riunite in quattro compagnie principali nel 1923 e nazionalizzate nel 1948 nelle British Railways, più tardi British Rail, che modernizzarono la rete con diesel ed elettrificazione² mentre i passeggeri superavano

le merci, che erano passate sulle strade. Sotto i governi Thatcher, negli anni '80, le ferrovie vennero sottoposte a tagli decisi con aumenti del costo dei biglietti al di sopra dell'inflazione, per cui i viaggi per ferrovia diminuirono. Le British Rail vennero privatizzate dal 1994-1997 passando a Railtrack, responsabile per le infrastrutture, e Network Rail, responsabile per il servizio, suddivisa in molte singole linee private affidate in concessione. Dopo un certo calo, il numero dei passeggeri, comprendendo linee sotterranee, linee di superficie e bus

2 L'ultima locomotiva a vapore fu ritirata dal servizio nel 1968.

TRASPORTI & CULTURA N.38

di Londra, aumentò di nuovo seguendo l'incremento della popolazione e la crescita economica. L'ammodernamento delle reti dei trasporti ha contribuito all'uso del servizio di trasporto pubblico, assieme alla maggiore integrazione quando la responsabilità per un numero crescente di linee di superficie, per la ferrovia Dockland Light Railway, i bus e le nuove linee tranviarie venne trasferita al Sindaco di Londra, ampliando gestione e attività nella "Transport for London". Un ulteriore impulso fu l'uso onnicomprensivo del titolo elettronico di trasporto "Oyster Card". Mappe relativamente recenti, che mostrano tutte le linee insieme e le migliori connessioni fra le stesse, confermano un maggiore coordinamento.

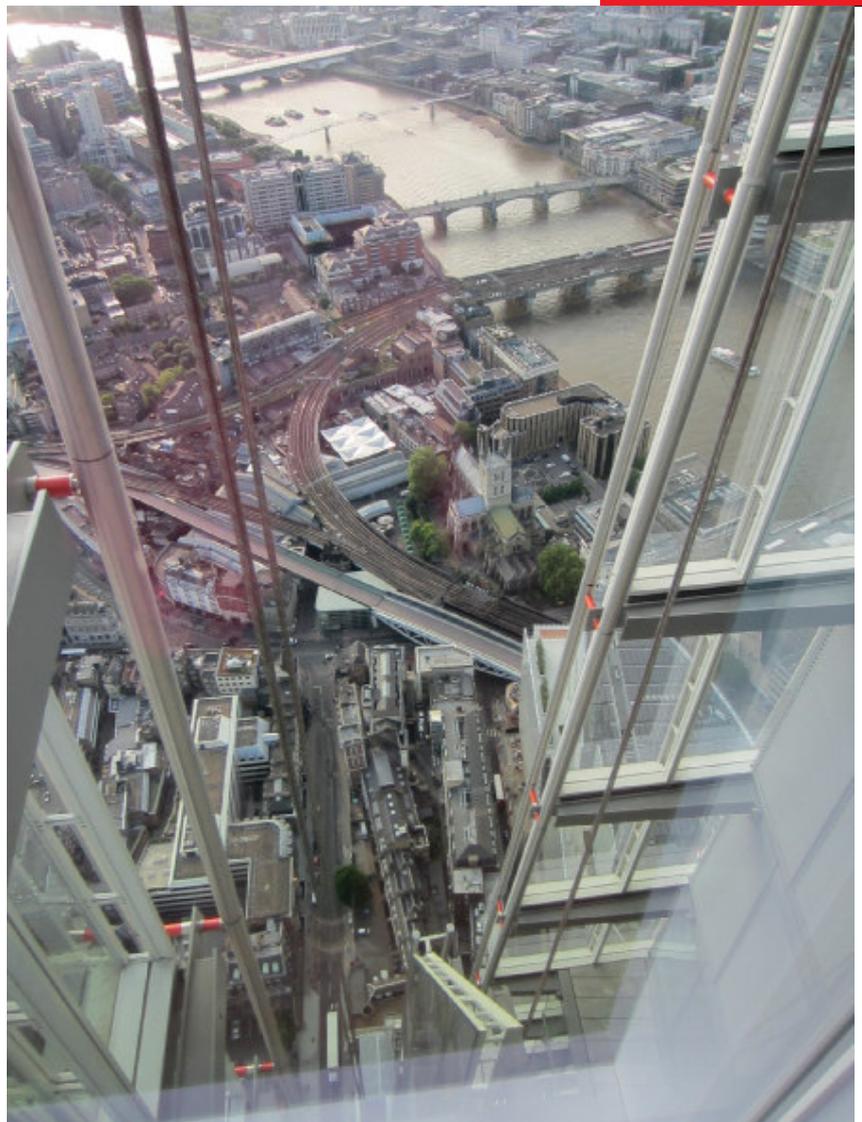
Dalla contrazione all'espansione

La popolazione londinese, con 8,6 milioni di abitanti³, giunse all'apice prima della seconda Guerra mondiale. Il declino della popolazione a causa della guerra fu aggravato dalla politica di decongestionamento del London County Council, con le otto nuove città al di là della cintura verde proposte negli Abercrombie London Plans del 1944 e 1945. La popolazione continuava a diminuire nel centro di Londra, e in seguito nella periferia, mentre piccole città-mercato crescevano nella regione anche al di là del bacino di manodopera di Londra. Il declino della popolazione è continuato fino agli ultimi anni 1980, quando Londra è tornata a crescere, contrariamente alle teorie di allora sui cambiamenti urbani.⁴

Le infrastrutture di Londra necessitavano di un adeguamento alla popolazione, che riprendeva a crescere, passando, dal 2001 al 2011, da 7,4 a 8,4 milioni di abitanti, ed era in aumento⁵.

L'adeguamento ha compreso la ristrutturazione del collegamento nord-sud del Tamigi, la sola linea ferroviaria di attraversamento di Londra, da completare entro il 2018. Essa connette l'aeroporto Gatwick a sud con l'aeroporto Luton a nord, e si interconnette con la *High Speed 1*, il collegamento Eurostar fra Londra ed Europa nella St. Pancras Station, e sta contribuendo all'ampia ristrutturazione della stazione ferroviaria di London Bridge. È in costruzione anche un nuovo collegamento est-ovest, *Crossrail 1*, attraverso il centro di Londra, con una linea a scartamento maggiore. Le stazioni nel centro di Londra che collegano la *Crossrail 1* con la rete sotterranea saranno riconvertite con un ampio uso commerciale e ulteriori operazioni immobiliari. È anche prevista, per l'area urbana londinese, la *Crossrail 2*, che attraverserà la città da sud-ovest a nord-est, assieme a nuovi collegamenti regionali alternativi.

La HS2, ferrovia ad alta velocità, è prevista per collegare Londra con il nord-ovest del Paese, con diramazioni a Londra, che termina nella Euston station e dà origine a un importante sviluppo, e potrebbe arrivare all'aeroporto Heathrow, e/o la



creazione di un nuovo super-hub di trasporto su area ferroviaria in Old Oak, nord-ovest di Londra, nuovamente collegata a un sistema di rigenerazione a larghissima scala su suolo pubblico. Questi progetti, almeno in parte finanziati con fondi pubblici, e molti altri equivalgono a una profonda trasformazione delle infrastrutture ferroviarie privatizzate di Londra, assieme a una ristrutturazione dell'antica rete ferroviaria sopra e sotto terra per accogliere il crescente aumento di pendolari e di altri passeggeri delle ferrovie. La rigenerazione

3 - Vista dallo Shard del collegamento esistente per la stazione di Cannon Street e il nuovo ThamesLink, che si incrociano al livello superiore della stazione (Foto di Judith Ryser).

4 - La King's Cross station, con l'intervento che ha messo in luce le arcate della ferrovia, e il nuovo ingresso disegnato da John McAslan. (foto di Judith Ryser).

3 Stima del 1939.

4 Vedi, fra molti altri: Peter Hall, *London 2000*, pubblicato la prima volta nel 1963, dove egli sostiene, anche nell'edizione del 1971, che Londra si ridurrà e la sua popolazione si disperderà continuamente verso l'esterno, ben oltre la cintura verde, nelle città mercato della contea.

5 Il Mayor London Plan 2011 e le varianti prevedono una popolazione di 10 milioni di abitanti entro il 2030. Per la previsioni demografiche vedi anche Bell, Sarah and Paskins, James (eds), *Imagining the Future City: London 2062*, UCL sustainable cities series.

TRASPORTI & CULTURA N.38

pertanto un settore immobiliare molto redditizio, comprese residenze di lusso che attualmente rendono quattro volte di più degli spazi per uffici, e perciò tendono a spostare i luoghi di lavoro anche nel centro della città. Seguono alcuni esempi che illustrano una gamma variegata di strategie di sviluppo.

London Bridge Station, Shard e London Bridge City

Lo Shard, l'edificio più alto d'Europa, sopra la London Bridge Station di proprietà di Sellar Property e dello Stato del Qatar, che è stato progettato da Renzo Piano e inaugurato nel 2013 è un caso famoso. Hanno fatto seguito una rigenerazione della stazione progettata da Nicolas Grimshaw e la costruzione della London Bridge City ad opera delle immobiliari St Martin Corporation e Cushman & Wakefield, con masterplan a cura di Twigg Brown Architects. Un nuovo spazio aperto pedonale è ospitato al piano terra dello Shard, dal quale si può accedere alla stazione e raggiungere il livello del terreno circostante mediante una scala mobile o lungo le vie di accesso aperte al transito dei veicoli. Il nuovo percorso elevato ThamesLink, al quale inizialmente si erano opposti i proprietari delle bancarelle del vicino mercato all'ingrosso, ha originato un maggiore sviluppo, ma costituisce anche un vincolo per il piazzale della stazione, e non è un luogo invitante per una sosta, a causa delle turbolenze del vento determinate dallo Shard.



Stazioni nella City di Londra

Parte della densificazione della città di Londra si sta realizzando con grattacieli sopra e intorno alle stazioni ferroviarie. La stazione di Cannon Street è stata la prima, nel 1965, ad ospitare un edificio costruito in base a diritto di sopraelevazione, una struttura sospesa progettata da Arup per lasciare liberi i binari. Solo le torri gemelle della stazione originaria del 1910 con vista sul Tamigi sono sopravvissute agli sviluppi successivi. Lo studio Fogo Architects ha progettato l'ultimo edificio per uffici in sopraelevazione, completato nel 2012, proprio sopra la linea principale ristrutturata e la stazione sotterranea.

Gli edifici sopraelevati si sono moltiplicati anche sopra le strade nella città di Londra. Nel 1990 la ristrutturazione della stazione di Charing Cross su progetto di Terry Farrell aveva la necessità di garantire una totale flessibilità in vista degli usi futuri dei binari e ha portato a un edificio completamente sospeso ad arco. Non fu creato alcuno spazio aperto al pubblico e i nuovi ponti pedonali sospesi da entrambi i lati del ponte ferroviario finivano in passaggi stretti e contorti che conducevano alla stazione.

Broadgate è stato un progetto di grandi dimensioni sopra e intorno alla Liverpool Street Station, progettato alla metà degli anni '80 da Rosehaugh Stanhope di SOM. Ha comportato la demolizione della Broad Street station e il ridisegno dei binari della Liverpool Street station, liberando in tal modo una grande area di sviluppo di 13 ettari. A meno di trent'anni di distanza, Broadgate sta per essere sottoposta a una seconda fase di rigenerazione e densificazione a cura di British Land e Blackstone Group. Per la prima volta una socie-

tà immobiliare di sviluppo ha privatizzato l'intera area pubblica, compreso il Broadgate Circle, con una pista di ghiaccio temporanea e la Exchange sopra la stazione, e comprende l'accesso del pubblico alla stazione ferroviaria con sensori controllati da operatore privato. Ristrutturazione e densificazione vengono proposte dall'attuale proprietario British Land in quest'area che è stata incorporata nella giurisdizione della Città di Londra.

7 - L'area di King's Cross. Dopo il rifiuto di tutte le loro proposte di sviluppo, le comunità locali sono invitate a proporre nuovi nomi di strade per l'ultimo piano di sviluppo dell'area ferroviaria (fonte: <http://www.kingscross.co.uk/press-release-2013-03-21>).

King's Cross e St Pancras, terminal dell'Eurostar e rigenerazione dell'area ferroviaria

Uno sviluppo su larga scala è ancora in corso, dopo una lunga procedura di pianificazione e una forte opposizione locale, nell'area a nord delle stazioni Kings Cross e St Pancras. Alla metà degli anni '80 quattro società sono state invitate a presentare piani di sviluppo per l'area di 40 ettari, prima che la HS1⁹ fosse dirottata verso St Pancras. L'attuale Masterplan di Alies Morrison ha ottenuto il permesso di pianificazione nel 2006. Il piano si concentra nei 26 ettari a sud nei pressi delle stazioni ferroviarie, che contiene una serie di edifici notificati, di proprietà e costruiti dalla King's Cross Central Limited Partnership¹⁰.

Il nodo Kings Cross-St Pancras è stato trasforma-

9 HS1: prima High Speed railway, ferrovia ad alta velocità della Gran Bretagna, che collega Londra a Parigi, Bruxelles e oltre attraverso l'Eurotunnel.

10 È costituita da Argent King's Cross Limited Partnership, London & Continental Railways Limited, and DHL Supply Chain

to in un importante punto di interscambio fra le ferrovie della rete nazionale per il nord del Paese, il *ThamesLink* che attraversa Londra, la linea Eurostar per il continente europeo e sei linee sotterranee. Questo genera un grande potenziale per gli sviluppatori dell'area ferroviaria e il commercio. In precedenza, la British Library a ovest di St Pancras, costruita sul terreno di una preesistente stazione ferroviaria, ha fornito uno spazio pubblico di incontro.

Sebbene la maggior parte dello sviluppo di King's Cross sia di natura commerciale, esso comprende edifici storici riconvertiti a nuovi usi e fornisce spazi pubblici. Mentre lo spazio davanti a St Pancras serve principalmente l'hotel ristrutturato e i condomini privati, lo spazio davanti a King's Cross sta per essere gradualmente liberato dalla confusione, così da offrire una vista sulla facciata che mostra gli archi della ferrovia, mentre è stato aggiunto un nuovo ingresso sul lato della stazione opposto all'ingresso del capolinea dell'Eurostar situato nell'atrio inferiore di St Pancras.

Un terzo spazio pubblico ampio ma, in qualche modo, inutile è stato disegnato davanti al palazzo dello storico granaio riconvertito per la Central St Martins University of the Arts di Londra e Lethaby Gallery, da dove prende avvio un ampio viale che conduce alle stazioni ferroviarie.

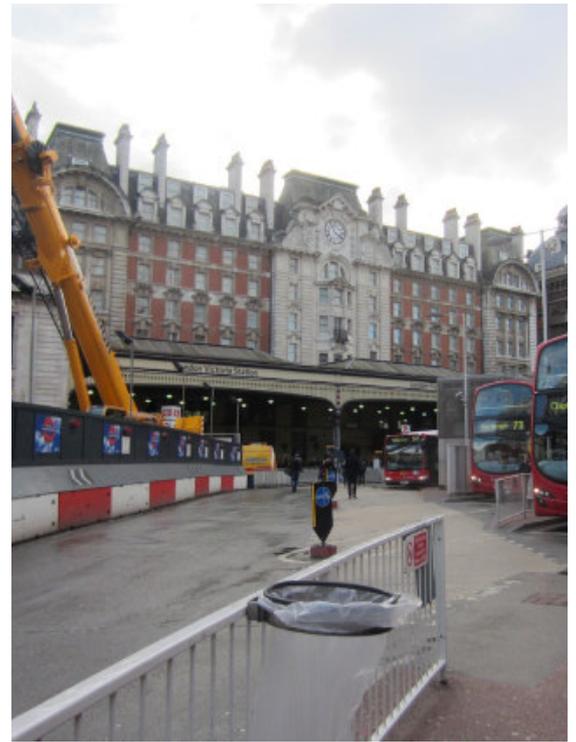
Un certo numero di società internazionali, fra le quali Google e Microsoft, hanno scelto di trasferire la loro sede in questo sito che punta a diventare la terza centralità di Londra, oltre alla City finanziaria e all'estremità occidentale commerciale e culturale.

La Victoria station

Alcune stazioni ferroviarie di Londra fanno da catalizzatori per la rigenerazione di tutto il quartiere che le circonda. La Victoria station è il primo esempio di un stazione riqualificata che ha adottato un BID (Business Improvement District)¹¹. Anche se finanziata dagli utenti di un edificio commerciale, questa determinante trasformazione BID comprende vasti interventi di ricostruzione attorno alla stazione, unitamente all'area pubblica del pian terreno che è formata e sarà gestita dalla società BID. Le sue priorità dichiarate sono la sicurezza e la tranquillità, la pulizia e l'ecologia, un'economia locale prospera e una "Victoria destinazione e vetrina". Questa trasformazione si sviluppa su un piano quinquennale sotto contratto con l'autorità locale, la City of Westminster.

L'area BID si estende lontano oltre il lato est della stazione lungo Victoria street, un'importante strada commerciale con uffici governativi. Comprende lo Stag Place, recentemente ristrutturato, che è ora interessato da un ulteriore intervento di ristrutturazione per trasformare palazzi di uffici in condomini, assieme alle aree fino a Buckingham Palace, la dimora della regina situata a nord, e una stazione dei pullman di interesse nazionale a sud. La maggior parte dei palazzi che circondano la Victoria station sono stati demoliti e vengono ricostruiti con densità molto maggiore. Solo i teatri storici sono stati risparmiati e verranno sottoposti a restauro. Il piazzale che si estende attraverso

11 I BID hanno avuto origine nel Nord America. In Gran Bretagna ci sono partenariati fra autorità locale e imprese locali disposte a fornire ulteriori servizi e/o miglioramenti a un'area specifica. Concordati in base a votazioni, essi sono finanziati con una imposta supplementare delle tasse sugli affari.



quelle che di fatto sono due stazioni rimane problematico in quanto ospita fermate degli autobus, e dunque non lascia alcuno spazio per incontri e contatti.

Conclusioni

Simili sviluppi a conduzione privata si svolgono all'interno e intorno a un grande numero di stazioni ferroviarie di Londra, anche nei sobborghi e nell'East End dove la rigenerazione delle stazioni di Stratford East e Stratford International ha tratto beneficio dallo sviluppo del Quartiere Olimpico per i Giochi del 2012 e stanno costituendo uno degli ultimi *legacy projects* che dovrebbero creare una nuova centralità nell'estremità orientale di Londra.

Ciò che questi piani hanno in comune è il tempo lungo di cui necessitano per l'attuazione.

Oltre all'opposizione dei residenti e degli esercenti coinvolti da questi piani, l'investimento è molto alto e spesso può essere fornito solo da consorzi di soggetti interessati e mediante sovvenzioni pubbliche. La loro attuazione tende a prolungarsi su più cicli economici e non è raro che alcune delle parti interessate scompaiano durante questo processo.¹² Spesso le dimensioni del sito e l'interesse pubblico conferito a questi progetti ferroviari richiedono atti del Parlamento per procedere e tendono ad essere ritardati da gruppi di opposizione locali, alcuni con controproposte¹³. Un esempio è la comunità locale che ha proposto alternative per tutto il sito a nord della King's Cross station e i suoi dintorni, con densità più bassa, meno uffici, più servizi comuni e spazi aperti. In un altro momento di questo processo l'autorità locale, il *London Borough of Camden*, ha preparato un compendio per un'alternativa condivisa dalla comunità nella parte

12 È noto che Olympia & York sono state poste in amministrazione controllata (leggi bancarotta) durante la costruzione del Canary Wharf di Londra

13 <http://www.kxrlg.org.uk/group/history.htm>

8 - L'esterno ingombro e confuso della Victoria station, (foto di Judith Ryser).

9 - La Broadgate Ice Rink circolare (foto di Judith Ryser).



Cronologia degli edifici delle stazioni ferroviarie di Londra

London Bridge station, 1836, una stazione esistente ricostruita e una stazione aggiunta per i pendolari, ora punto di interscambio con ThamesLink.

Euston station, 1837, per merci provenienti dalle industrie del nord, scelta come terminal della programmata linea HS2 per il nord-ovest e la Scozia.

Fenchurch Street station, 1841, per i pendolari londinesi, inizialmente in zona Minorities.

Waterloo station, 1848, con parecchie aggiunte da parte di diversi piani di intervento, compreso il terminal dell'Eurostar, ora abbandonato, progettato da Nicholas Grimshaw.

King's Cross station, 1852, per merci e passeggeri provenienti dal nord-est e dalla Scozia, completamente ristrutturata con un nuovo ingresso, liberando l'originaria facciata che mostra i doppi archi della ferrovia disegnati da Lewis Cubitt.

Paddington station, 1854, disegnata da Isambard Kingdom Brunel, per collegare le contee orientali e occidentale e, più di recente, l'aeroporto di Heathrow.

Victoria station, 1860, costituita da due stazioni al servizio dei pendolari per il sud e il sud-est, e anche dei treni internazionali provenienti dal continente con la nave, prima che venisse costruito il tunnel sotto la Manica.

Moorgate station, costruita nel 1865 come estensione della zona ovest di Londra "Metroland" e per servire le città giardino a nord di Londra.

Cannon Street station, 1865, che serve la città di Londra da sud-est.

Charing Cross station, 1864, un'estensione della London Bridge Station a nord del Tamigi.

Broad Street station, 1865, demolita e fusa con la Liverpool Street Station nel 1986 per dare il via al primo progetto globale di rigenerazione ad alta densità della stazione, ora in fase di ricostruzione.

St. Pancras station, 1866, con quello che allora era il più grande tetto a campata unica del mondo progettato da William Henry Barlow, ma nascosto dietro la facciata vittoriana dell'hotel progettato da George Gilbert Scott, offre collegamenti con le Midlands e lo Yorkshire. La stazione è stata completamente rielaborata con l'aggiunta del terminal Eurostar della Hs1.

Liverpool street Station, 1875, in sostituzione della Shoreditch Station, che collega l'Essex con l'Est Anglia, come l'aeroporto di Stansted.

Blackfriars station, 1886, che si estende sul Tamigi, serve i pendolari dal sud della città ed è stata rinnovata con un ponte a energia solare.

Marylebone station, 1889, che collega Manchester e poi Oxford e le periferie esterne, incrementando l'espansione urbana nella "Metroland", non pianificata fino al 1933.

centrale, sollecitando idee dalle comunità locali¹⁴. Tutti questi piani sono finalizzati a migliorare l'economia di Londra, il suo ambiente e la qualità della vita dei loro utenti. È interessante notare che Paul Cheshire¹⁵ ha concluso che i progetti iconici, come i grattacieli creati da archistar, non hanno generato un reddito più alto rispetto agli altri edifici per uffici ed erano, semmai, più difficili da affittare. Non hanno nemmeno contribuito in modo convincente a migliorare l'ambiente. Al contrario, nonostante questo massiccio investimento pubblico e privato, nessuno degli spazi aperti rigenerati oppure creati intorno alle stazioni coinvolgendo progettisti internazionali e immobiliari internazionali ha la qualità di un vero e proprio spazio pubblico dove i viaggiatori e gli altri londinesi possano desiderare di riunirsi e abitare. Potrebbe essere utile riflettere sul fatto che gli spazi aperti molto frequentati davanti alla British Library, proprio accanto all'imponente risanamento delle stazioni King's Cross e St. Pancras, sono stati creati dall'amministrazione pubblica.

Riproduzione riservata ©

¹⁴ Per uno dei molti rapporti sul processo di sviluppo territoriale della King's Cross railway vedi: Campkin, Ben, *Remaking London: Decline and Regeneration in Urban Culture*, IB Tauris, 2013. E inoltre: Edwards, Michael, King's Cross: "Renaissance for whom?" in: Punter, John, ed, *Urban Design, Urban Renaissance and British Cities*, London, Routledge, 189-205, 2010.

¹⁵ Cheshire, Paul, *Design as Deadweight Loss, rent acquisition by design in the constrained London office market*, LSE & SERC & Gerard Dericks III Oxford University & SERC, seminar at LSE, 3 February 2014. <http://www.spatial-economics.ac.uk/textonly/SERC/publications/download/sercdp0154.pdf>