

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 CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 FRA LE RETI E LA CITTÀ: LO SPAZIO DELLE NUOVE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ**
di Zeila Tesoriere
- 13 STAZIONI DELL'ALTA VELOCITÀ IN GIAPPONE. TIPOLOGIA ARCHITETTONICA E URBANA DI UN MODELLO PRAGMATICO**
di Corinne Tiry-Ono
- 21 L'ALTA VELOCITÀ 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 VELOCITÀ A BARCELONA**
di Zeila Tesoriere
- 51 LA STAZIONE INTERMODALE ZARAGOZA-DELICIAS, INTERFACCIA DEL PROGETTO URBANO**
di Renzo Lecardane
- 59 LA CITTÀ DOPO IL PROGRESSO: LA STAZIONE DI STOCCARDA E L'AEROPORTO DI BERLINO**
di Florian Hertweck
- 65 IL CARATTERE MULTIDIMENSIONALE DELLA STAZIONE AD ALTA VELOCITÀ. IL CASO DI ROTTERDAM CENTRAAL**
di Manuela Triggianese

73 AMSTERDAM: STATIONSEILAND, NUOVA PORTA PER LA CITTÀ
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 VELOCITÀ 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-CITTÀ, 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.



Stazione-città: una relazione fra storia, architettura, sociologia

di Giandomenico Amendola

La stazione ferroviaria vive oggi una nuova stagione. Dopo un lungo periodo segnato dal degrado fisico e dalla marginalità simbolica è tornata ad essere, sovraccarica di intenzionalità progettuali, un monumento della città contemporanea. È ancora momento centrale della vita quotidiana ed immagine che la città intende offrire di sé al mondo. In questo attinge alla propria tradizione ma lo fa con forme e modalità affatto nuove rispetto al passato a cui però è legata da funzioni e linguaggio. La stazione ha attraversato quasi due secoli restando costantemente, sin dall'inizio, monumento pratico e simbolico della città e della sua gente pur modificando in maniera rilevante funzioni, forme e simboli.

Dopo pochi anni dalla sua nascita, superata la breve e pionieristica fase dei depositi di legno e dei capannoni periferici, la stazione è divenuta il monumento per eccellenza della città del XIX secolo e della stessa rivoluzione industriale, di cui è stata considerata un simbolo speciale in quanto esperibile praticamente. È stata emergenza centrale della metropoli moderno-industriale dell'800 e della sua borghesia intenzionata a controllare il tempo e lo spazio. Monumento e focus della città nuova, che aspira a diventare città-mondo, essa è anche, grazie al suo enorme carico simbolico, importante fattore di costruzione e di rappresentazione di identità collettive. Equivalente ottocentesco della grande cattedrale del medioevo, la stazione ferroviaria segna con la propria presenza il rango di una città ed il suo ruolo nella nazione e nel mondo. Le grandi stazioni delle città capitali da Parigi a Londra, battezzate intenzionalmente con il nome delle grandi vittorie da Austerlitz a Waterloo, hanno, per la loro ubicazione e visibilità, il compito di riassumere la grandezza dell'intera nazione.

La stazione è stata ed è ancora grande icona architettonica. Tutte le maggiori correnti architettoniche che si sono succedute dall'800 ad oggi hanno avuto nella stazione un campo privilegiato di sperimentazione ed applicazione. Monumentalismo, storicismo, eclettismo, *beaux arts*, razionalismo, post modernismo (qualunque cosa questo termine possa significare) hanno lasciato il segno sulle grandi stazioni che sono state – soprattutto nei regimi totalitari del '900 dal nazismo al fascismo ed allo stalinismo – efficaci strumenti di propaganda. Se tutti i grandi monumenti architettonici hanno il compito ed i linguaggi per parlare alle grandi masse, le stazioni ferroviarie sono quelle che più di altri hanno svolto egregiamente tale compito ponendosi come capitoli fondamentali di quel grande libro di pietra che è la città.

La stazione è, simultaneamente, luogo privilegiato e simbolicamente centrale della città e legame e

Station-city: a relationship between history, architecture, sociology

by Giandomenico Amendola

The railway station is currently going through a new phase. After a long period of physical decline and symbolic irrelevance it is once again becoming a monument of the contemporary city.

The station has been and is still a major architectural icon. The station is, simultaneously, a privileged and symbolically central place in the city and a bond and bridge towards other places; it is both piazza and gateway of the city towards the world. It is therefore a double structure: half building (the face turned towards the city) and half factory (the face turned towards the country).

Stripped of its monumental character, the station appears in the contemporary world as a machine for mass mobility. The earlier spatial system survives but with totally new characteristics. Stations today are acquiring a new life. In the two problematic decades that have just gone by, many of them have been abandoned, others have been transformed; some have maintained their status as a monument by being readapted as a museum. There is considerable attention in terms of design. The railway stations in the major cities have adopted the model of the airport-showcase to become multi-modal hubs that can generate huge profits.

Nella pagina a fianco, in alto: stazione di Liegi progettata da Santiago Calatrava; in basso: area commerciale Sky Plaza del nuovo aeroporto di Hong Kong progettato da Norman Foster.

1 - Stazione Atocha di Rafael Moneo, Madrid.



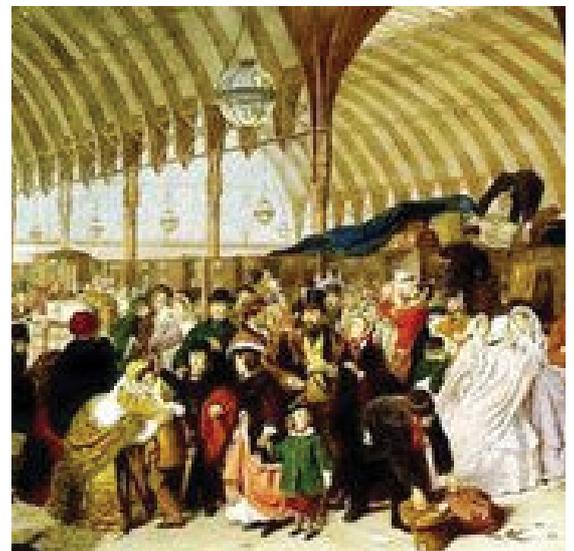
2 - Museo d'Orsay di Parigi, realizzato trasformando una stazione ferroviaria.



3 - Un'altra veduta della stazione Atocha.



4 - *The railway station*, dipinto di William Powell Frith, 1862.



5 - Stazione Oriente di Santiago Calatrava, Lisbona.



6 - Berlino, veduta della Hamburger Bahnhof, trasformata in museo.



ponte con altri luoghi. Essa è insieme piazza e porta della città verso il mondo e le sue risorse. Essa è, perciò, un fabbricato doppio: metà palazzo (nella città) e metà fabbrica (nel territorio fuori dalla città), *mi-palais* e *mi-usine* secondo i francesi. La prima faccia rivolta verso la città, la seconda verso la campagna. Questa duplicità è ben presente nelle sue forme architettoniche: la stazione è, in quanto palazzo, luogo ed architettura della città mentre come fabbrica - fatta di vetro, di ferro e satura di vapori - che si apre alla campagna ed all'"altrove" è ben lontana dalle tradizionali forme urbane.

La forma palazzo non era solo destinata a creare il monumento urbano ma anche a fungere da cerniera tra il mondo industriale rappresentato dalla ferrovia, dal ferro e dal vetro e una città ancora premoderna. Nello sforzo di mostrare la propria natura urbana il palazzo stazione tende, perciò, a riassumere tanto nella forma che nel suo apparato simbolico le caratteristiche fondamentali della città a cui appartiene, enfatizzandone tanto le radici storiche che il processo di modernizzazione in atto. Statue allegoriche, citazioni latine, affreschi mitologici adornano gli ingressi di quella che ve-

niva esaltata come la cattedrale della modernità. Coeva, nel suo periodo di massimo splendore, al Ring di Vienna - che dell'architettura utilizzata come strategia comunicativa eclettica e legittimatoria è la massima espressione - la stazione ferroviaria è il concentrato simbolico della nuova città borghese. Come *key building* del secolo rappresenta la modernità industriale e con essa l'apoteosi dello Stato nazione e della sua storia. Asa Briggs presenta ne *Le città vittoriane*, la stazione come "l'edificio chiave dell'epoca" anche perché racchiude e rende visibili le due *key machine* del secolo: la macchina a vapore e l'orologio. Sono i due strumenti con cui la borghesia e la sua città possono esercitare quel controllo dello spazio e del tempo che è principio e scopo - pratico e simbolico - dell'intero secolo. È la ferrovia che ha permesso la prima compressione spazio temporale della modernità. *Annihilation of space and time* era un'espressione in voga già nell'Inghilterra vittoriana per indicare gli effetti della ferrovia e della sua velocità sull'organizzazione della società e soprattutto sugli scambi.

È un' *architecture parlante* rivolta - come intendeva essere al suo nascere - alle grandi masse. In molte stazioni, a partire dalla Grand Central di New York, l'immagine più presente è quella di Mercurio - dio del commercio e della velocità - perché comunicati con il suo elmo alato il carattere nuovo e dirimente della ferrovia e della stazione che di questa rivoluzione rappresenta il precipitato urbano. Uguale intenzione comunicativa hanno gli affreschi della stazione di Monaco dell'inizio del '900 in cui campeggia la figura di un eroe che rappresenta la forza del vapore che rompe le catene, simbolo del passato e, soprattutto, delle barriere doganali che ostacolano il libero commercio. Alla stazione centrale di Francoforte è invece la statua di Atlante con il mondo sulle spalle ad evocare l'acquisito controllo dello spazio grazie alle ferrovie.

Della città la stazione diventa rapidamente emergenza e luogo centrale sia praticamente che simbolicamente. Collocata in origine ai margini della città la stazione tende progressivamente ad essere spostata al centro sia per ragioni pratiche che simboliche. Ciò avviene soprattutto negli Stati Uniti dove la gente impara rapidamente a convivere con i fumi ed i rumori del traffico ferroviario. Malgrado gli anatemi di Lewis Mumford ("tutti gli errori possibili vennero commessi dai nuovi ingegneri ferroviari per i quali il movimento dei treni era più importante degli oggetti umani che tale movimento permetteva di raggiungere"). Sono state, secondo Mumford, proprio le "folle degli ingegneri ferroviari" a portare le stazioni ferroviarie nel centro della città e con esse non solo fumi e rumori ma degrado sociale. L'inquinamento atmosferico e sonoro prodotto dai treni, infatti, faceva sì che intorno alle stazioni andassero ad abitare le fasce più marginali della popolazione e quanti erano costretti - per ragioni economiche - ad accettare le pessime condizioni ambientali della aree prossime alla ferrovia. Inoltre, ragioni soprattutto finanziarie spingevano le grandi compagnie ferroviarie a collocare le stazioni molto vicine al centro ed a farne dei magneti di traffico a forte rilevanza simbolica. A Parigi la Gare d'Orléans, divenuta poi d'Orsay, diversamente dalle altre disposte a corona intorno alla città, contravvenendo ad ogni principio tecnico ed economico fu collocata in pieno centro sulla Senna per ragioni di prestigio nazionale. I motivi erano di ordine simbolico: essa venne costruita a tempo di record per essere pron-

ta per l'inaugurazione dell'Esposizione Universale del 1900 in maniera che i visitatori potessero immediatamente entrare nel cuore della capitale francese che intendeva con la propria magniloquente mostra competere con quella di Chicago di sette anni prima.

Nel periodo cosiddetto della *railwaymania* - che dura sino agli anni 20 del XX secolo - la stazione, concentrato di simboli e di funzioni, si staglia nel panorama della città moderno industriale. È il "grande luogo" per eccellenza, la porta verso un mondo da scoprire sia per quanti partivano per trovare lavoro e speranza che per quelli più fortunati, i viaggiatori della prima classe ben rappresentati da Tissot nel suo quadro *Gentiluomo in un vagone ferroviario* dipinto negli anni '60 dell'800, che cenavano al lussuoso ristorante *Le Train Bleu* della Gare de Lyon prima di salire sul mitico Orient Express.

La ventata del razionalismo investe tra il 1930 ed il 1950 anche le stazioni ferroviarie. Qualcuno parla a questo proposito di sopravvenuto mutismo simbolico delle stazioni. Il loro linguaggio diventa essenziale ma l'architettura, libera da orpelli e fronzoli, continua a parlare soprattutto alle grandi masse. Nel ventennio segnato dall'avvento dei sistemi totalitari la stazione diventa uno straordinario strumento di propaganda delle capacità del regime di produrre grandi opere e storia. Ne sono esempi la stazione di Santa Maria Novella di Michelucci a Firenze o quella mastodontica progettata da Speer per la Germania - la futura e per nostra fortuna mai realizzata capitale del Reich dei mille anni. Sulla funzione fondamentale simbolica di questa stazione e sulla sua piazza ispirata dal Tempio di Karnak a Luxor, Hitler è esplicito affermando, nel discorso di apertura alla Mostra dell'architettura e delle arti applicate tenuta a Monaco nel 1938: "quando la gente vive intensamente periodi di grandezza, essa rappresenta questi periodi in forme esteriori. La parola che proviene da queste forme è più convincente della parola parlata: è la parola di pietra".

Negli anni successivi alla seconda guerra mondiale e tra il 1950 e 1980 si registra il crescente degrado delle stazioni, che perdono centralità pratica e simbolica anche a causa della rilevanza assunta dal trasporto aereo - con la conseguente supremazia simbolica dell'aeroporto - e della diffusione della motorizzazione di massa. Migliaia di stazioni vengono soppresse soprattutto in Europa al punto di far parlare di specie a rischio. Solo in Gran Bretagna tra il 1963 e il 1977, sono stati chiusi 3.539 impianti e circa 20.000 sono eliminati nello stesso periodo negli USA.

Spogliata del suo carattere monumentale, la stazione si ripropone nella contemporaneità come macchina per la mobilità di massa facendo proprie - anche se con consistenti variazioni stilistico-formali - le indicazioni efficientistiche del razionalismo. Il precedente sistema spaziale sopravvive, ma con caratteristiche affatto nuove essendo cambiati le forme architettoniche, l'ordine simbolico in esse incorporato e la logica sottesa al nuovo monumento. L'appiattimento della stazione nella quotidianità non è però in contrasto con la rinnovata volontà di farne un monumento urbano. Le caratteristiche funzionali, formali e simboliche sono cambiate rispetto ad un passato anche recente ma resta - per alcuni aspetti persino rafforzata - la sua centralità nell'organizzazione sociale dello spazio urbano proprio per la sua funzione di struttura portante della mobilità di massa.

Oggi, la stazione, pur continuando a mantenere la doppia natura di momento del viaggio e di luogo della città, viene in progressione sempre più considerata, anche nella generalizzata logica del riuso, un luogo pubblico centrale tanto nell'esperienza quotidiana che nel panorama simbolico, nel *mindscape*. In tutta Europa si assiste ad una spinta per riportare lo spazio stazione, inteso come spazio pubblico o piazza con funzioni speciali, all'interno della vita quotidiana della popolazione anche di quella non nomadica. La stazione entra, cioè, a far parte della disponibilità della città come luogo urbano anche per chi non viaggia.

Gli ultimi decenni sono quelli della rinascita della stazione e della sua trasformazione fisica (le nuove architetture-immagine) e funzionale (la sua valorizzazione come nodo intermodale della mobilità di massa). Con la crisi dello Stato nazionale termina l'egemonia della città capitale dove si concentravano tutti gli sforzi e l'immagine della nazione e si apre la fase della competizione tra città - soprattutto non capitali - in cerca di un nuovo futuro. Sono gli anni del cosiddetto nuovo rinascimento urbano e della ritrovata centralità del cittadino e dei suoi bisogni. Una nuova e splendente stazione contribuisce alla costruzione di un'immagine di città vincente ed aggressiva. La grande architettura torna ad occuparsi di stazioni ferroviarie che cercano di costruire un nuovo rapporto con il cittadino considerato ora non più passivo utente ma cliente.

Oggi, le stazioni stanno ritrovando una nuova vita. Nei difficili due decenni appena trascorsi molte sono morte, altre, invece, passate attraverso una selezione quasi darwinistica, si sono trasformate. Alcune hanno mantenuto lo status di monumento grazie alla trasformazione in museo. La stazione D'Orsay di Parigi, dopo un lungo periodo di abbandono, è diventata lo straordinario museo dell'800 che ospita le grandi collezioni degli impressionisti. La Hamburger Bahnhof, la storica stazione di Berlino da dove partivano i treni per Amburgo, è dal 1996 il *Museum für Gegenwart* (Museo per il presente). Nel suo massiccio edificio costruito alla metà dell'800 sono esposti con un efficace contrasto i dipinti di artisti come Andy Warhol, Joseph Beuys e Keith Haring.

Rilevante è la ritrovata attenzione progettuale - da Calatrava a Nouvel - nei confronti della stazione che riguadagna così lo status di grande icona urbana. Con gli aeroporti ed i musei - a cui tocca ora essere considerati le nuove cattedrali delle metropoli contemporanee - anche alla stazione viene consegnato il compito di essere segno visibile del rango e della progettualità della città. Lo scenario culturale è però profondamente cambiato dalla stagione della *railwaymania*. Nella città contemporanea vi sono due nuovi protagonisti che costituiscono punti di riferimento ineliminabili per la gente: l'aeroporto e lo shopping mall. Se la città moderno-industriale aveva nella produzione il proprio focus economico e culturale, quella contemporanea lo ha nel consumo e nella mobilità. Secondo Dickens in *Hard Times* nella coker-town vittoriana la scuola somigliava all'ospedale, l'ospedale alla prigione perché tutti somigliavano alla fabbrica. Oggi, il modello di riferimento generalizzato per il museo o persino per l'ospedale, è lo shopping mall. In ogni viaggiatore, sia dei lunghi tragitti che del pendolarismo quotidiano, c'è il consumatore.

Gli aeroporti competono tra di loro non solo per il numero e la qualità dei collegamenti e per l'effi-



cienza della macchina organizzativa ma anche per la ricchezza dei propri spazi commerciali. Si può acquistare di tutto con l'illusione di fare un affare: dai diamanti ai farmaci rari, dalle griffe prestigiose alle salse raffinate che i controlli di sicurezza impediscono di comprare in città. Grazie alla paura per il terrorismo i metal detector sono stati fatti avanzare al punto da diventare la porta d'ingresso a tutte le gallerie del duty free. Il passeggero resta così intrappolato per ore e quasi inevitabilmente finisce nelle spire dei negozi. Il viaggiatore aeroportuale è vittima designata delle tentazioni consumistiche ed è destinato a diventare un *impulse buyer*. È, inoltre, assolutamente vulnerabile perché di lui i negozi di duty free sanno tutto grazie a sapienti elaborazioni dei dati estratti dalle carte di credito e dai documenti di viaggio.

L'aeroporto ha imparato rapidamente dalla stazione ferroviaria mentre quest'ultima ha serie difficoltà ad imitare il primo. Il nuovo aeroporto compatto Chek Lap Kok progettato da Norman Foster ad Hong Kong è parte della città in cui è fisicamente immerso. Le sue aree commerciali - tra cui la SkyPlaza - sono perciò diventate shopping street a tutti gli effetti per gli abitanti dell'intera città. In questo caso il neologismo francese di *aérogare*, stazione aerea, calza alla perfezione.

Le stazioni ferroviarie delle metropoli hanno fatto proprio il modello dell'aeroporto - vetrina per trasformarsi in *profit-generating hubs*, in snodi multimodali capaci di generare grandi profitti. Ancora una volta il sogno affascinante è quello del duty

7 - Stazione Mayfield di Manchester, abbandonata.

8 - L'area shopping della stazione di Lipsia.



9 - Veduta della stazione di Torino Porta Susa lungo i binari.

free aeroportuale il cui incasso per metro quadro è il più alto di tutte le categorie di esercizi commerciali. La replica dei fattori di attrazione e di comfort si è rivelata semplice con la creazione di ristoranti, pub, cinema, spa, giardini. Stazioni che sembravano destinate ad un degrado inarrestabile sono tornate alla vita come la South Station di Boston che è mutata in piazza coperta del Central Business District grazie ad una dozzina di ristoranti ed a numerosi negozi. Altre, come la stazione di Atocha, la più importante di Madrid, sono diventate autentici luoghi di attrazione per i turisti e di incontro per la popolazione locale, grazie ai numerosi ristoranti e bar immersi in una sorta di serra ricca di fontane e piante tropicali.

Dove, invece, la rincorsa al modello aeroportuale sembra incontrare serie difficoltà è sul versante dello shopping. I tempi di attesa di un aeroporto sono infatti maggiori e permettono di sviluppare attività commerciali e non solo di ristorazione. Nelle stazioni il tempo elastico dello shopping entra immediatamente in conflitto con quello rigido dell'orario ferroviario. Qui i negozi sono in genere destinati ai residenti mentre i viaggiatori tendono ad attraversare in fretta gli spazi commerciali anche perché questi sono spesso ritenuti non del tutto sicuri. Dopo il tramonto persino ansiogeni. Il grosso della clientela dei negozi è perciò costituito dai frequentatori abituali e da quanti abitano o lavorano in zona. Dove il numero di questi frequentatori è particolarmente elevato vi sono per i negozi possibilità di profitto come dimostrano i 130 esercizi della Union Station di Washington D.C. che prosperano grazie ai 25 milioni di visitatori all'anno.

Mentre lo shopping mall aeroportuale è uno spazio assolutamente eccezionale collegato al viaggio, quello della stazione ha un futuro solo se si configura come spazio commerciale naturale della metropoli. L'essere, però, parte della città e non un frammento del mondo separato del viaggio comporta seri problemi sul piano normativo. I negozi delle stazioni francesi, per esempio, devono restare chiusi la domenica sottostando alla regolamentazione valida per tutta la città. Ciò, malgrado un orientamento generalizzato dell'opinione pubblica a favore della apertura sia festiva che serale degli esercizi nelle stazioni (in questo senso si è espresso il 77% dei francesi). Al contrario, secondo una logica più flessibile e pragmatica i negozi della stazione di Berna sono sempre aperti grazie alla legislazione speciale delle ferrovie svizzere, il

loro orario è prolungato e sono aperti anche nel fine settimana. Per tentare di rendere meno stridente lo scarto tra il tempo del consumo e quello del viaggio in treno si è infatti deciso di accordare alla stazione una sorta di fuso orario privilegiato. Nel Grande Luogo anche il tempo fruisce di un regime speciale.

Riproduzione riservata ©