

TRASPORTI

38

& cultura

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 Giovinnazzi

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.



Il carattere multidimensionale della stazione ad alta velocità. Il caso Rotterdam Centraal

di Manuela Triggianese

A partire dagli anni 90 nel contesto europeo, l'infrastruttura ad alta velocità (AV), diventa strategia di competitività e sviluppo economico dei singoli paesi. Secondo la politica europea di revisione delle linee guida TEN-T (Trans European Transport Networks) nove corridoi di trasporto multimodale saranno realizzati nei prossimi trent'anni, finalizzati al miglioramento delle interconnessioni tra AV, mobilità locale, trasporto aeroportuale e portuale. Al carattere di intermodalità tra i sistemi di trasporto, obiettivo principale della nuova politica, si associa la pianificazione strategica di numerosi progetti di trasformazione del tradizionale "terminal" in "hub" di trasporto intermodale, configurando una nuova realtà urbana europea¹.

Il carattere policentrico della Randstad (Hall and Pain, 2006), la forza economica dell'Olanda, è un esempio emblematico nel panorama internazionale, in cui l'infrastruttura diventa corridoio di urbanizzazione². La politica olandese affianca al rafforzamento (capacità) della linea dell'Alta Velocità, la realizzazione dei New Key Projects (*Nationale SleutelProjecten* - NSP), progetti di trasformazione delle aree intorno alle stazioni dell'Alta Velocità che prevedono il potenziamento dei punti nodali in termini di programmazione, architettura e spazi pubblici (Amsterdam Zuidas; Rotterdam Central; Utrecht Central e The Hague Central; Arnhem Central; Breda). L'accessibilità al centro urbano è tra i principali obiettivi dei NSP, finalizzati alla rigenerazione del quartiere intorno la stazione, con l'incremento dei servizi pubblici e delle attività imprenditoriali che operano a livello locale e globale (Castells, 1996).

Il "National Railway Architect" Koen Van Velsen (in olandese *Spoorbouwmeester*), che dal 2008 svolge il ruolo di supervisore dei NSP, così definisce la realtà di tali progetti "la complessità dei NSP è rappresentata dalla logistica, dato che il treno non è più l'unica modalità di trasporto nella stazione"³. Ad essa si aggiunge: la cooperazione tra i diversi attori pubblici e privati (il governo, il comune, i progettisti, gli utenti, i potenziali stakeholder) verso un conflittuale processo di negoziazione, la programmazione e la successiva realizzazione

The multi-dimensional quality of the High-Speed station. The case of the Rotterdam Centraal

by Manuela Triggianese

The Rotterdam Multimodal Hub is an exemplary case of a High-Speed station area (re)-development project in Europe. The Strategic National project (Rotterdam Centraal) is part of a wider set of planning initiatives at various policy levels which aim to trigger 'multidimensional' changes: the (re)-development of the station facilities; the interface between the infrastructural node and its impact on the urban environment; and the strategic public-sector interventions and private-sector-driven commercially-oriented real-estate projects with a longer term goal in mind.

In the city of permanent change since the post-war reconstruction plans, the Master plan for the Central Station district (the Rotterdam Central District) contributes to the definition of a new skyline for the City. It fits perfectly into the Dutch tradition of integrating land use planning and urban development with transportation planning, within a growing reality of negotiation and a bottom-up approach. In a 'back and forth' process between a multitude of clients and designers, the evolution of the design for the Rotterdam Central Station (District) and its spatial integration into the urban environment, illustrates how political choices and design decisions have been preceded by comprehensive studies, while also providing a platform for discussing issues.

1 Berlingieri, F. e Triggianese, M. "From Utopia to Real World. The Construction of a Unique Metropolitan Space of Europe", in *MONU magazine on urbanism*, 2013.

2 Romein, A., "The megacorridor as an urbanisation axis", in *Zonneveld and Trip*, 2003.

3 Wim Nijenhuis "Het multimodale platform" in *De ervaring van de treinreis* available, September 2012, pag. 25. Documento disponibile su: www.spoorbeeld.nl. Spoorbeeld è stato creato dallo studio olandese di progettazione 'Bureau Spoorbouwmeester' e detta le linee guida per la progettazione delle aree intorno alle stazioni delle città olandesi.

Nella pagina a fianco, in alto: Rotterdam Centraal in costruzione, 2013 (foto di Manuela Triggianese); in basso: veduta aerea della medesima stazione (copyright Team CS, fotografia di Skeyes, 2013).



1 - Rotterdam Centraal Champagne Glasses, facciata 2001 (copyright Rotterdam/London: Projectebureau Rotterdam Centraal/Alsop).

2 - La stazione in costruzione, 2013 (foto di Manuela Triggianese).

degli interventi, e la componente temporale delle opere di riconversione dei terreni pubblici ed i progetti Real Estate in un contesto economico in continua evoluzione.

Oggi molti progetti di sviluppo delle aree intorno alle stazioni AV in Europa sono stati abbandonati, ridotti di scala o semplicemente rimandati. Tra i NSP il caso di Rotterdam Centraal (RC) risulta emblematico, infatti la programmazione di intervento di rigenerazione urbana a larga scala è ridimensionata alla sola realizzazione della nuova stazione. Ad essa si aggiunge il rafforzamento dei collegamenti tra le diverse modalità di trasporto locale, regionale, territoriale (treno, tram, metro, bus, bike), attraverso una maggiore attenzione alla qualità dello spazio pubblico nelle sue immediate vicinanze. Il progetto nazionale RC fa parte dunque di una pianificazione strategica a più livelli che mira al raggiungimento di una realtà "multidimensionale" tramite: una nuova tipologia funzionale della stazione; il rafforzamento del rapporto tra il nodo infrastrutturale e la configurazione dello spazio urbano, tra la realtà dinamica dei vettori di trasporto e la staticità dei luoghi che attraversa-

no, vissuti dalla sempre più definita nuova figura di "cittadino multi modale"⁴.

Nel lento processo decisionale e nell'ambito di una politica locale e nazionale ambiziosa ben definita, il (ri)disegno dell'area intorno alla Stazione Centrale di Rotterdam (Central District) si trasforma costantemente assumendo il carattere di realtà urbana mutevole. Il Life Cycle del Master plan per il quartiere della stazione attribuisce all'esperienza olandese il valore dell'approccio integrale e collaborativo adottato nella programmazione per fasi e realizzazione degli interventi di trasformazione intorno all'infrastruttura AV.

La Stazione AV nella città del cambiamento continuo

Modelli di infrastrutture ereditate del 19° secolo pervadono ancora la zona dell'attuale stazione di Rotterdam Centrale, con la necessità di riparare e collegare il tessuto urbano ed i quartieri esistenti. Dal dopoguerra Rotterdam è una città in continua evoluzione, economicamente guidata, con uno sforzo permanente verso lo sviluppo e l'innata urgenza di trasformare (Meyer, 1999). Ancorata alla sua realtà portuale, la città contemporanea assume sempre di più un orientamento internazionale sia come porto e sia come *Liveable City* con la rigenerazione del centro città.

La rete AV pan-europea rafforza i collegamenti della città con il Benelux, Parigi, Londra e Francoforte, ed a livello internazionale tramite gli aeroporti di Rotterdam e di Schiphol, facendo di Rotterdam una città di business senza eguali oltre che la "Gateway to Europe" dei Paesi Bassi. L'attuale Hub multimodale di Rotterdam Centrale, con la compattazione del tessuto urbano esistente, insieme alla futura trasformazione delle aree circostanti, diventa dopo la Kop van Zuid il secondo più grande progetto urbano della città. Annunciato alla fine degli anni '80 con il piano di ricostruzione dell'area abbandonata del porto (Kop van Zuid), prendendo come fonte di ispirazione la metafora di "Manhattan sul Maas" con *Delirious New York* di Rem Koolhaas, il concetto dell'*high-rise* (grattacielo) assume per la città di Rotterdam un ruolo di primo piano negli interventi di trasformazione per tutto il 20° secolo. La Stazione Centrale diventa infatti il punto di partenza del principale asse "culturale"⁵ che rappresenta l'asse portante della zona high-rise, secondo la politica attuale di sviluppo per il nuovo centro città (Klerks, 2009).

Se la città di Amsterdam è da sempre legata alla conservazione del tessuto storico urbano con interventi a bassa densità nel suo centro e la realizzazione del "cluster high-rise" del quartiere Zuidas (NSP) a sud della città, Rotterdam continua ad adottare la strategia politica di "città verticale" per la trasformazione dell'attuale centro. Dopo il documento *Rotterdam als city Lounge; Binnenstadplan 2008-2020*, l'intero quartiere di Rotterdam Central District (RCD) diventa parte integrante di una città dinamica ed elemento centrale per la definizione di un nuovo skyline.

4 Duthilleul, JM. e Tricaud E. «Reconcilier Mobilité et urbanité». In Bajard, M., 2007.

5 Anticipato nel progetto di ricostruzione degli anni 80, l'asse "culturale" è definito dal percorso che parte dalla stazione centrale di Rotterdam e prosegue lungo Weena, Hofplein, Coolsingel, Boompjes, Schiedamsdijk, Zalmhaven a nord del Maas, fino a Zuidkade e Wilhelminapier a sud del fiume.

Life Cycle Rotterdam Central District

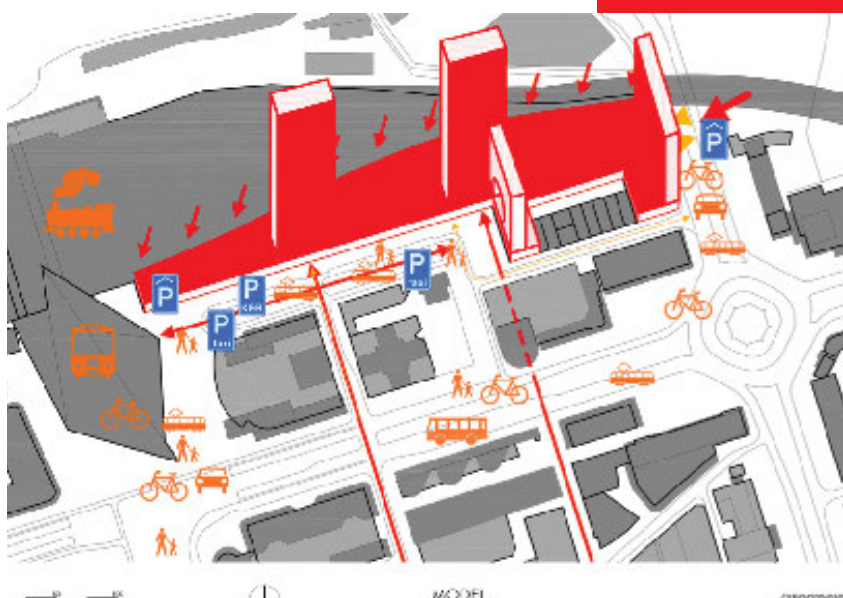
Il primo Masterplan dell'area intorno alla stazione centrale, riconosciuta successivamente come progetto *Champagne Glasses* firmato dall'architetto britannico William Alsop nel 2001, fu respinto l'anno successivo dal nuovo governo eletto dei social-democratici (Kooijman et al. 2003). La visione della grande metamorfosi urbana venne ridimensionata alla realizzazione dell'Hub (che comprende la stazione ed i diversi sistemi di trasporto pubblico) con il progetto del Team CS, una combinazione degli studi olandesi Meyer en van Shooten, West 8 e Benthem Crouwel.

Gli studi urbani circa le potenzialità dell'area intorno alla stazione furono condotti su iniziativa di stakeholder locali nel 2006 a partire dal lavoro di ricerca svolto dal team olandese KAAAN Architecten su Delftseplein. Ciò significa recuperare l'ambizione del progetto Rotterdam Centraal come concepito dal governo centrale nel 1990 e verificarne le criticità attraverso il coinvolgimento dei progettisti locali.

L'idea di una realtà "multidimensionale" entra nuovamente a far parte di un piano di sviluppo urbano affiancando, al nodo infrastrutturale intermodale, la riqualificazione degli edifici esistenti come il "Central Post", nuove residenze, strutture ricreative e parcheggi.

Inizia così la collaborazione tra i diversi attori della zona (il Rotterdam Central District Association), le piccole imprese creative e le grandi multinazionali come Nationale Nederlanden, ING, Unilever, il Groot Handelsgebouw, che occupano il sito dal 1950, LSI Project investment, responsabile della riconversione dell'ex centro postale "Central Post" in Delftestraat, e Maarseen Groep, proprietario del complesso di uffici Weenapoint al Kruisplein⁶. Nel 2007 il Comune stipula un accordo con diversi attori, che si concretizza nel documento *Weena | Glocal city District (WGCD)*, dove il termine "local" indica la presenza di aziende che operano a livello internazionale (globale) e locale. Il documento è il risultato di una serie di incontri tra l'Amministrazione Comunale e gli esperti volti a trovare una strategia efficace per il quartiere della stazione illustrata attraverso il concetto "Mixone". Sulla base del WGCD il consiglio comunale approva il nuovo Master plan (*stedenbouwkundige plan*) che si estende su un'area di 20 ettari intorno alla nuova Stazione Centrale (quasi la metà rispetto al disegno di Alsop), firmato dagli architetti ed urbanisti Maxwan in collaborazione con il dipartimento di pianificazione urbana della Municipalità (DS+V). Il nuovo programma di intervento prevede uffici, aree destinate ad attività ludico-ricreative, attività commerciali e residenze, garantendo un design di alta qualità dello spazio pubblico e dei suoi edifici. Il ruolo dei progettisti è di tradurre il "Mixone" in un concetto spaziale secondo le seguenti condizioni: RCD in balance, liveable city, sistemi di trasporto e spazio pubblico. Il documento è stato successivamente accompagnato dal Piano della Qualità.

Il più recente documento di pianificazione del Rotterdam Central District stabilisce la realizzazione



degli interventi per step nei prossimi 20 anni, sulla base di quanto definito dai documenti politici nazionali, provinciali e comunali, tra cui *Rotterdam City Vision 2030*.

La programmazione per fasi, la sostenibilità finanziaria, compresi i finanziamenti per spazi pubblici, la fattibilità ambientale sono le parole chiave della nuova programmazione. Ciascun intervento di trasformazione all'interno del Central District, si inserisce in una più ampia analisi sia urbana, in relazione all'Hub intermodale, sia architettonica, attraverso diversi scenari di progettazione per la futura realizzazione dell'opera.

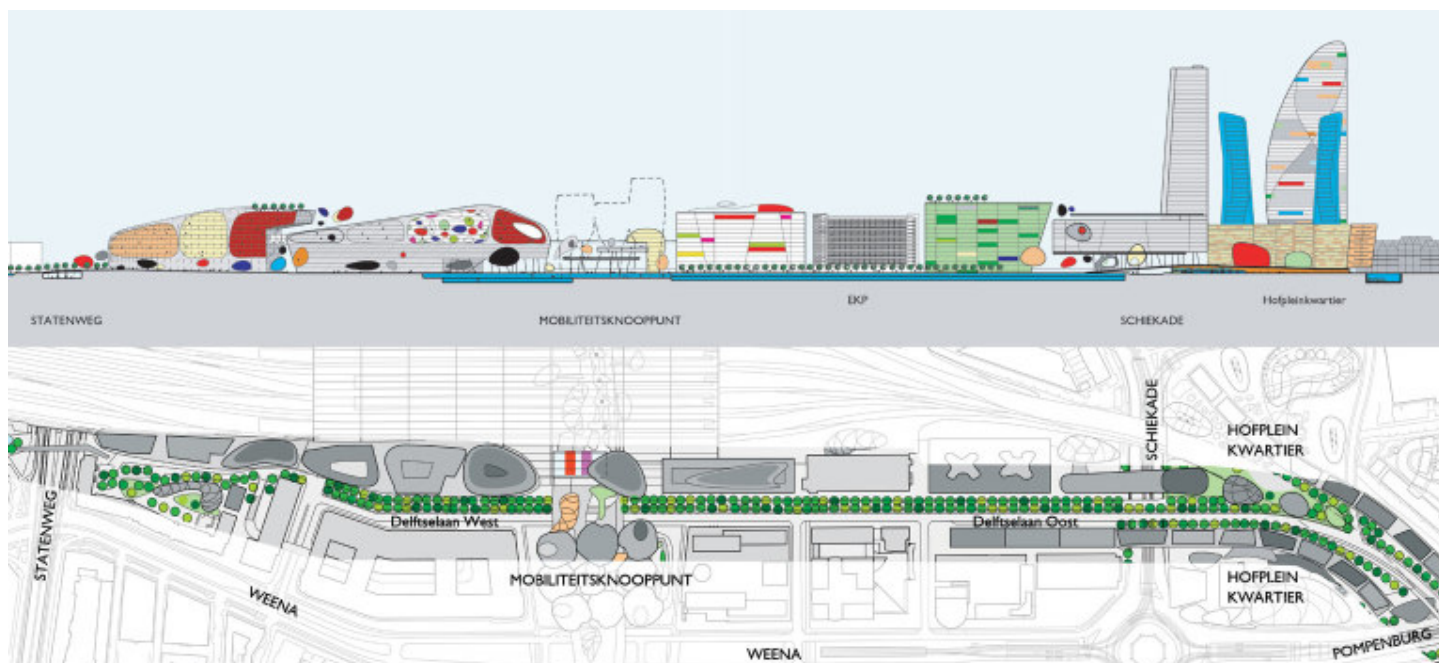
Ne è esempio ancora una volta il lavoro svolto dal team KAAAN Architecten dal 2006 al 2010, nella zona Schiekadeblock, che su iniziativa di LSI project investment contribuirà alla trasformazione di quest'area all'interno del nuovo Masterplan. Infatti parallelamente al disegno della pianificazione dell'area intorno all'Hub, con il progetto retail *Weena Boulevard*, intervento *spin-off* in Schiekadeblock nella parte orientale del quartiere della stazione, KAAAN Architecten partecipa all'elaborazione

3 - Delftseplein, Studi tipologici ed Urbani, 2007 (copyright KAAAN Architecten).

4 - Rotterdam Central District, MIXONE 2007 (copyright Municipalità di Rotterdam / Maxwan Architects + Urbanists. Documento disponibile su: <http://www.rotterdam.nl/OBR>).

⁶ Jacobs, W., Pol, P., Veerkamp, R. *Rotterdam Central District*, contributo al Popsu Platform del 2009, programma di ricerca sul rapporto tra l'infrastruttura AV e le trasformazioni urbane nelle città Europee: Barcellona, Lille, Lione, Torino, Marsiglia e Rotterdam. Pubblicato in Terrin, JJ, 2011.

⁷ <http://www.weenablvd.eu>



5 - Rotterdam Centraal, Masterplan 2001 (copyright Rotterdam/London: Project-bureau Rotterdam Centraal/Alsop Architects).

6 - Rotterdam Centraal, plan 2004 (copyright Team CS).

7 - Rotterdam Centraal, schizzo (copyright Team CS, con l'autorizzazione di Jan Benthem).

delle linee guida di progetto in collaborazione con la Municipalità (DS+V) e Maxwan. Si determinano: il posizionamento di nuove torri (*skyscraper*) connesse a livello stradale (*groundscraper*) ospitando spazi pubblici o semi-pubblici; le differenti altimetrie dei blocchi edilizi, secondo un'accurata analisi tipologica basata sui diversi orientamenti dell'edificio e le esposizioni solari; le molteplici soluzioni relative ai parcheggi, finalizzate ad una maggiore flessibilità progettuale, fino ai dettagli tecnici (sistema di riscaldamento, raffreddamento e acqua) e costruttivi.

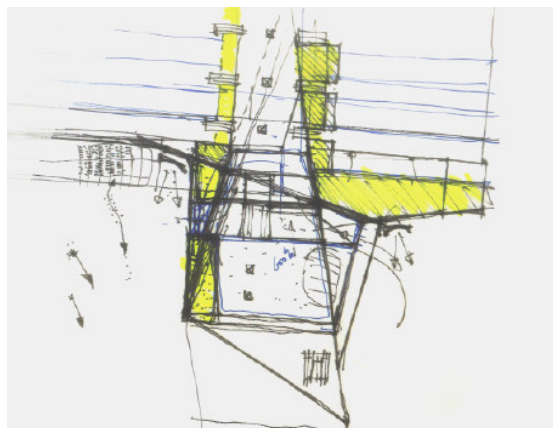
Nella fase iniziale del progetto Weena Boulevard, decine di studi tipologici e morfologici sono stati effettuati e mappati all'interno del quartiere della stazione, per fornire una conoscenza approfondita del significato dell'area finalizzata alla definizione del nuovo Skyline della città.

In seguito all'instabilità economica il completamento del Rotterdam Central District verrà posticipato. Attualmente nell'area strategica di intervento predominano: l'uso temporaneo degli edifici, gli interventi di piccola scala e diverse soluzioni alternative di programmazione⁸. Come in molti altri casi europei, l'infrastruttura ad alta velocità ha contribuito ad un'esplosione dello spazio urbano e di una rilevante quantità di spazi in disuso nell'interfaccia tra l'Hub intermodale ed il tessuto urbano circostante.

Rotterdam Grand Central, una conversazione con Jan Benthem

Il Rotterdam City Development Corporation (OBR), una cooperazione pubblico - privato che opera attivamente come *land developer* per conto della Municipalità sin dagli anni '80 - partecipa al processo di trasformazione dell'area della Stazione

⁸ Triggianese, M. "Design possibilities for the redevelopment of Rotterdam Central District: towards Urban Ecology in the transformation of the High Speed station area." in: Staniscia S. (Ed.), *Monograph.research*, n. 5, Milano, LiSt Lab, 2013, p. 415.



Centrale. Il Team (CS) agisce all'interno dell'OBR come project leader per la progettazione di Rotterdam Centraal. Nel Dicembre 2003, TEAM CS fu scelto tramite concorso internazionale tra cinque studi di progettazione (Samyn and Partners, Ingenhoven Overdiek Architekten, Rafael Vinoli Architects, Rem Koolhaas/OMA, Von Gerkan, Marg un Partner), come responsabile del (ri)disegno della stazione, dello spazio esterno e degli ingressi alla metropolitana, al kiss-and-ride e al parcheggio Kruisplein. Le connessioni tra le diverse modalità di trasporto furono stabilite in consultazione con l'architetto Maarten Struijs della società di ingegneria di Sviluppo Urbano.



8 - Rotterdam Centraal, colonne a Y (Copyright Team CS, fotografia di Jannes Linders, 2013).



9 - Interno della stazione (copyright Team CS, fotografia di Jannes Linders, 2013).

In un'intervista con Jan Benthem⁹, architetto leader del Team CS, emergono nello sviluppo del design process del progetto alcuni degli elementi caratterizzanti la progettazione e realizzazione degli

⁹ Jan Benthem è l'architetto fondatore dello studio olandese Benthem Crouwel Architecten, specializzato in interventi di trasformazione urbana legati ad una strategia di tipo infrastrutturale, tra cui: Schiphol Airport, il North/South Line (Amsterdam Metro) e gli Hub di trasporto multimodale (New Key Projects): Amsterdam Central station, Utrecht Central station, Rotterdam Central station e The Hague Central station. L'intervista con J. Benthem si è tenuta nel mese di Dicembre del 2013, presso gli uffici di Benthem Crouwel Architecten ad Amsterdam. La conversazione è stata accompagnata dall'illustrazione degli elaborati di progetto Rotterdam CS prodotti in fase di concorso (tender design), preliminare e definitiva.

"hub" (Peters and Novy, 2012): il lungo processo di negoziazione; l'impatto con il tessuto urbano esistente; l'interconnessione tra i sistemi di trasporto ed il rapporto tra la stazione e la storia della città, elementi che possiamo definire come le "costanti di intermodalità".

MT - Con l'arrivo dell'AV Rotterdam diventa la porta di ingresso della Randstad, rafforzando la sua posizione nel contesto internazionale. Oltre all'intervento di interconnessione infrastrutturale tra i diversi sistemi di trasporto (tram, bus, treno, metro, bike) la realizzazione dell' Hub è promotore di un processo di rigenerazione urbana più ampio, il futuro Rotterdam Central District (RCD), che guiderà il visitatore verso



10 - Facciata nord Provenierswijk (copyright Team CS, fotografia di Jannes Linders, 2013).

11 - Interno della stazione (foto di Manuela Triggiane-se).

il cuore delle città e lo skyline del porto. Come Rotterdam CS disegna un nuovo layout di intermodalità?

JB - Partendo dalla già definita posizione dei binari e della metropolitana, abbiamo tradotto la volontà del Comune di integrare gli accessi alla metropolitana all'interno dell'edificio della stazione con il prolungamento del grande tetto sulla piazza, facilitando così il collegamento tra metropolitana, tram ed autobus. Il percorso all'interno della stazione, allargato da 8 m a 50 m costeggiato da attività commerciali, guida i viaggiatori ad una visione diretta dei treni, attraverso l'illuminazione che penetra dai vuoti delle scale e dalla trasparenza del tetto. Sul lato ovest della stazione, è stata realizzata una passerella posizionata nella porzione sovrastante i binari: essa è concepita per accogliere i viaggiatori in transito fungendo anche come via fuga in caso di emergenza. L'Hub comprende oltre i percorsi per il flusso dei passeggeri in transito, gli spazi commerciali, un'area di attesa per i viaggiatori (NS Lounge), attività di ristoro, uffici ed un parcheggio per auto e biciclette.

MT - L'arrivo della linea ad Alta Velocità e della RandstadRail, un sistema di trasporto tranviario tra Rotterdam e l'Aia, ha comportato la necessità di adeguare la capacità di accoglienza della Stazione RC ed il suo intorno ad un elevato numero di passeggeri, 320.000 previsti al 2025. La nuova stazione per dimensione e forma appare dunque molto diversa dalla precedente progettata dall'architetto Van Ravesteyn nel 1957. Esiste nel progetto della stazione del Team CS una relazione col suo predecessore, simbolo della rinascita post-bellica di Rotterdam?

JB - L'edificio del dopoguerra non era più adatto alla complessità del nodo dei trasporti. Al fine di

mantenere il collegamento con il passato dopo la demolizione dell'edificio, abbiamo integrato nella nuova Rotterdam Centraal diversi elementi caratteristici dell'ex stazione. Le Speculaasjes, due sculture tipiche in granito che indicavano nella vecchia situazione l'accesso al percorso ciclabile, vengono posizionate sopra l'accesso al tunnel delle biciclette. Il motivo delle Speculaasjes viene riportato come decorazione della facciata degli uffici NS interna alla stazione e del tetto nella disposizione delle celle fotovoltaiche. Inoltre le lettere Centraal Station e l'orologio dell'ex stazione ritornano in facciata in piano piano su Weena. Anche le Y-shapes delle colonne che sorreggono il tetto sono una reminiscenza della forma a farfalla delle coperture poste lungo le piattaforme d'attesa nella precedente stazione.

MT - Le stazioni olandesi furono costruite nel XIX secolo ai limiti della città storica, generando l'effetto barriera dell'infrastruttura ferroviaria ed una realtà urbana frammentata, diversamente dalle Grandi Stazioni di Londra o Parigi situate nel cuore delle città. Come Rotterdam CS modifica il rapporto tradizionale tra stazione ed il tessuto urbano?

JB - In fase di gara del concorso, il Team CS elabora parallelamente al progetto dell'Hub uno schema urbano di trasformazione per l'area intorno alla stazione centrale, commissionato poi nel 2007 ai progettisti Maxwan Architects and Urbanists in collaborazione con il Comune di Rotterdam. L'attuale progetto dell'Hub e del suo distretto conserva le idee di integrazione della stazione delineate dal Team CS in fase preliminare, basate sulle seguenti priorità: creare un doppio accesso alla stazione nord e sud ed enfatizzare la differenza di carattere urbano tra Provenierswijk a nord, come tipico quartiere olandese del 19° secolo, ed il centro città a sud, con la realtà europea dell'High-Rise.

MT - La Stazione Centrale di Rotterdam può essere definita come un "Grand Projet" realizzato in "a Dutch way", caratterizzato dalla complessità (per l'architetto) nel dialogo tra i molteplici clienti¹⁰: le ferrovie olandesi NS (Nederlandse Spoorwegen), ProRail¹¹, il Comune di Rotterdam (OBR), lo Stato (con il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero della pianificazione territoriale) e RET (Rotterdamse Elektrische Tram). In che modo il progetto si relaziona al processo di negoziazione?

JB - In particolar modo la privatizzazione di NS avvenuta negli anni '90 rende ancora più complesso il sistema di relazioni con i diversi attori e la capacità dell'architetto di rispondere alle esigenze e aspettative di ognuno. Dal punto di vista architettonico, la struttura base per la Stazione Centrale dovrà essere il più semplice possibile, capace di separare al massimo i punti critici del progetto,

¹⁰ Le riflessioni di quest'articolo fanno parte di una ricerca di dottorato sul tema del rapporto tra l'infrastruttura ferroviaria AV e lo sviluppo urbano delle città europee, che mette in relazione la realizzazione dei NSP con l'esperienza francese dei Grands Projets. In un recente seminario di ricerca presso il Dipartimento di Architettura della TU Delft (Facoltà di Architettura di Delft in Olanda), il Direttore generale della sezione di Station Development Activities delle Ferrovie Olandesi (Dr.ir. S. de Wilde) racconta del suo coinvolgimento nel processo di Rotterdam CS.

¹¹ ProRail è un'organizzazione che fa parte di NS Railinfratruct (Ferrovie Olandesi) e che si occupa della manutenzione dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale e del controllo del traffico ferroviario.

tra le diverse proprietà pubbliche e/o private, seguendo il nostro approccio adottato per l'Aeroporto di Schiphol. L'idea iniziale architettonica è quella di avere un unico tetto che unisca i binari e le piattaforme di attesa, creando una grande piazza coperta dove possano essere soddisfatte tutte le (eventuali) esigenze in termini di spazi e servizi dei differenti stakeholder. La complessità non sta dunque nelle scelte progettuali ma nel processo decisionale delle singole componenti di programmazione e di gestione.

Conclusioni: verso un progetto di relazioni

La mega-struttura urbana, il progetto Rotterdam Centrale, si basa su principi di interconnessione delle diverse modalità di trasporto e della loro capacità di prender forma dall'intersezione tra architettura e mobilità. L'infrastruttura ad alta velocità diventa così un connettore urbano, dove l'organizzazione funzionale avviene per piani all'interno di un sistema dinamico che corrisponde alle connessioni spaziali multi livello, generatori di condizioni ibride. Le sezioni al di sotto del livello stradale si conformano costantemente agli elementi di piano, attraverso l'uso intermedio degli spazi nelle diverse scale del progetto ed una progettazione integrata e gerarchizzata in base alla flessibilità delle singole modalità di trasporto. Rotterdam CS diventa elemento di centralità della rete urbana, locale e regionale.

Dal dialogo con Jan Benthem emerge come il carattere di multidimensionalità dell'HUB ha luogo, non soltanto dal punto di vista spaziale nelle relazioni fisiche tra le diverse funzioni urbane (spazio ibrido), ma soprattutto attraverso la gestione del dialogo continuo tra clienti ed i progettisti che lavorano sulla base di soluzioni flessibili ed adattabili ad un contesto in continua evoluzione (processo ibrido). Il desiderio di riconfigurare la stazione ed il suo carattere intermodale con un elevato numero di progetti real-estate nell'area circostante viene costantemente approvato dalle Ferrovie Olandesi e dagli stakeholder privati. Ciò nonostante al disequilibrio tra le ambizioni e la pressione economica, la mancanza di chiarezza circa gli obiettivi da parte della Municipalità e dei developer comporta un'inderminatezza e un rallentamento del processo di realizzazione e della definizione del nuovo Master plan per Rotterdam Central District. Non c'è un tradizionale ordine cronologico fisso con la pianificazione che anticipa la progettazione degli interventi (o viceversa): questi infatti risultano essere strettamente collegati tra loro e diventano strumenti di dialogo tra le parti interessate allo sviluppo del quartiere della Stazione Centrale ad Alta Velocità. Pertanto la ricerca architettonica necessita sempre di più di una maggiore riflessione circa la capacità del progetto di anticipare le trasformazioni urbane oggetto di un lento processo alla negoziazione, attraverso un'analisi degli strumenti di visualizzazione (in diverse scale di progetto) degli scenari urbani in termini di modalità e tempi di realizzazione e presentazione, affinché diventino mezzo di facilitazione di un processo sempre più complesso e a lungo termine.

Bibliografia e sitografia

Hall, P. and Pain, K., *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*, London, Routledge, 2006.

Castells, M., *The Rise of the Network Society. The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. I., Oxford, Blackwell, 1996.

Bajard, M., *De la gare à la ville*. AREP, une démarche de projet, Bruxelles, AAM, 2007

Zonneveld, WAM and Trip, JJ, *Megacorridors in North West Europe*, Delft, DUP Science, 2003.

Meyer, H., *City and Port. Transformation of Port cities*. London, Barcelona, New York, Rotterdam, Utrecht, International Books, 1999

Terrin, JJ (Ed.), *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseilles, Parenthès, 2011.

Berlingieri, F. and Triggianese, M. "From Utopia to Real World. The Construction of a Unique Metropolitan Space of Europe", in: *MONU magazine on Urbanism*, n. 19, 2013, pp. 18-23

Klerks, Jan. "Shaping the High-rise Framework: Tall Buildings Policies and Zoning". CTBUH Contributor in *International Journal on Tall Buildings and Urban Habitat*, 2009 issue III, pp.34-37. Available online <http://www.ctbuh.org>

Kooijman D., Wigmans G., "Managing the city Flows and places at Rotterdam Central Station", in: *City*, Vol. 7, N.3, November 2003, pp.301-326.

Peters, D. and Novy J. "Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology", in: *Built Environment* n. 38-1, 2012, p. 12-30.

Triggianese, M. "Design possibilities for the redevelopment of Rotterdam Central District: towards Urban Ecology in the transformation of the High Speed station area." in: Staniscia S. (Ed.), *Monograph.research*, n. 5, Milano, LiSt Lab, 2013, p. 415.

<http://www.spoorbeeld.nl>

<http://www.rotterdam.nl>

<http://www.rotterdam-centralsdistrict.nl>

<http://www.weenablvd.eu>

<http://www.benthemcrouwel.nl>

<http://www.maxwan.com>

<http://www.schieblock.com>

<http://www.kaanarchitecten.com>