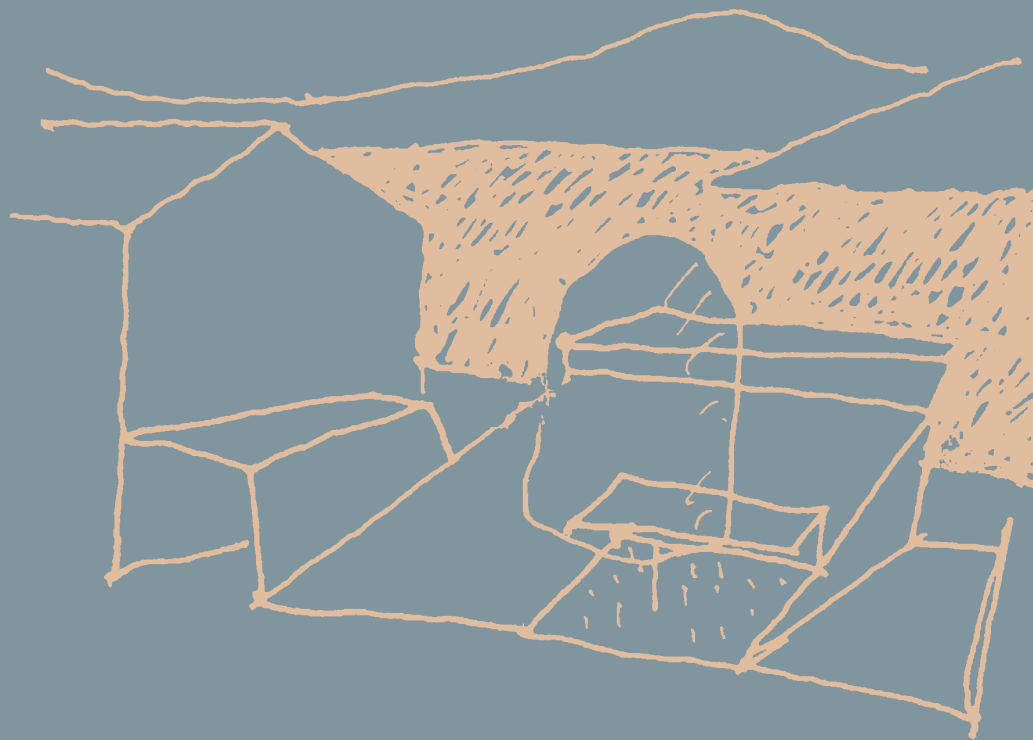


Paolo Giardiello (Napoli, 1961), architetto, laureato a Napoli nel 1987, è dottore di ricerca in Architettura degli Interni e Allestimento (1996). Insegna Arredamento e Architettura degli Interni presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" dove è professore associato dal 2002, e dove, dal 2009, presiede la Consulta delle Attività Culturali. Ha insegnato e tenuto conferenze in Italia e all'estero, e in particolare è stato docente nei Corsi di Specializzazione in Architettura degli Interni presso la Facoltà di Architettura di Montevideo (Uruguay) dal 1996 al 2004. Autore di numerosi volumi, saggi e articoli, è redattore della rivista internazionale di architettura AREA dal 1997, e con i suoi studi ha affrontato tematiche peculiari del mondo scandinavo (S. Lewerentz, S. Fehn, Funzionalismo Nordico, A. Korsmo, K. Knutsen) e dei paesi latino-americani (Modernismo Uruguayano, J. Vilamajò, Architettura Contemporanea Brasiliana). Recentemente ha pubblicato gli esiti di ricerche sullo spazio domestico *Smallness, Abitare al minimo*, per i tipi della CLEAN, e attualmente i suoi interessi vertono sull'approfondimento dei nuovi spazi di relazione nella società contemporanea (non luoghi, superluoghi, iperluoghi, iSpace).



euro 12,00

ISBN 978-88-8497-171-5



9 788884 971715

paolo giardiello

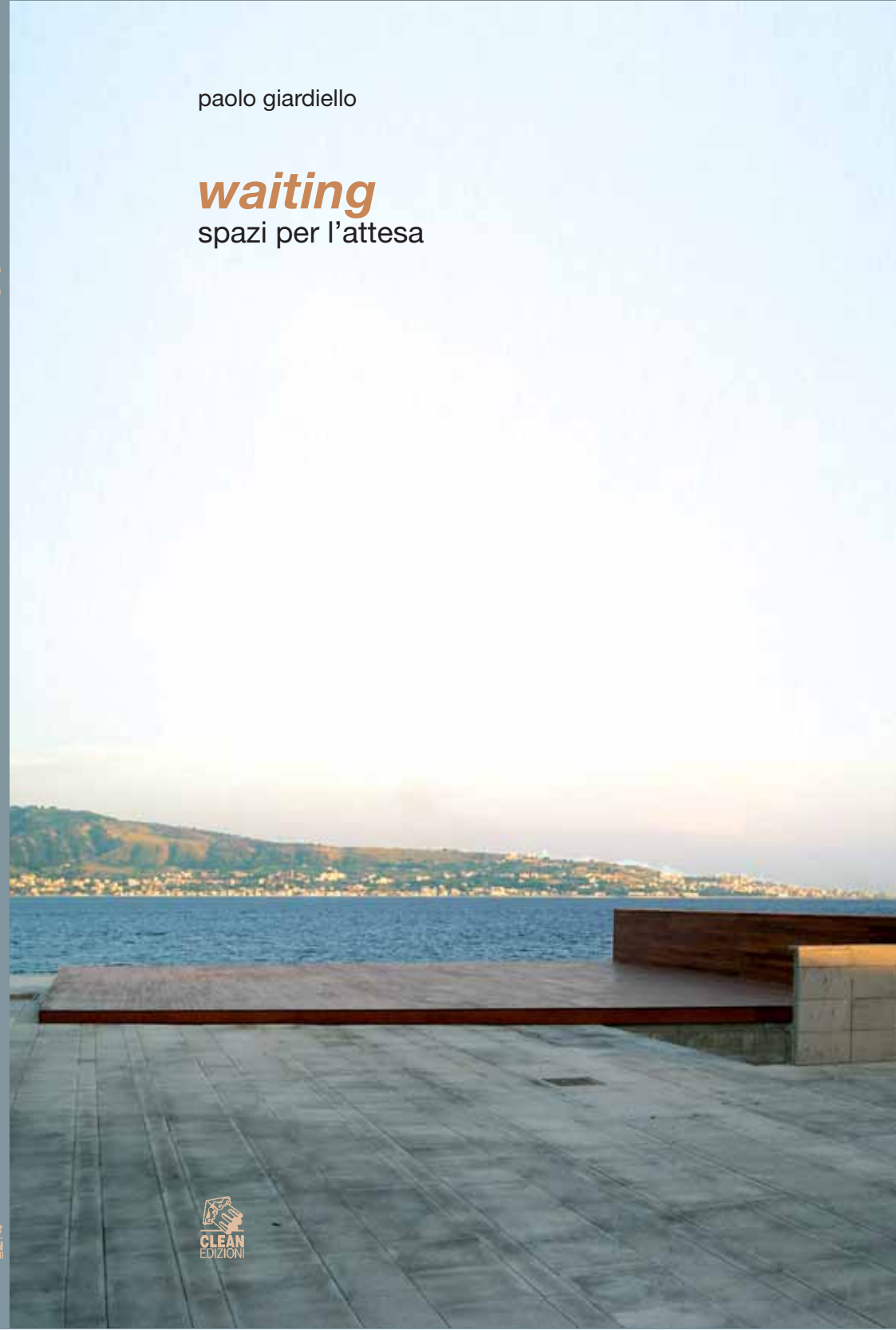
waiting

spazi per l'attesa



paolo giardiello

waiting spazi per l'attesa



I luoghi di transito sono oggi gli spazi di maggiore interesse per chi opera nel campo dell'architettura degli interni: opere in grado di modificare l'uso e la forma del territorio, di ridefinire e recuperare lo spazio urbano, di caratterizzare e conformare l'ambiente e il paesaggio, di reinventare spazi collettivi a uso pubblico in base ai nuovi ritmi della vita quotidiana, di comunicare e di raccontare la vita di ogni giorno.

I luoghi di transito, siano essi legati a spostamenti brevi, «inizio e fine» di viaggi lunghi, siano essi luoghi del quotidiano per il trasporto giornaliero che scena di eventi particolari e occasionali, rappresentano un momento in bilico tra il domestico e il pubblico, tra la necessità di intimità e la partecipazione, tra l'attesa e il movimento.

I luoghi dell'attesa sono considerati spazi del tempo «perso», occasioni dove «trascorrere» il tempo e che quindi necessitano sempre più di conformarsi intorno alle esigenze e alle aspettative del singolo.

Waiting, Spazi per l'attesa, si pone l'obiettivo di indagare le differenti problematiche relative all'attesa (psicologiche, sociologiche e di conseguenza relative alla conformazione di spazi idonei), di comprendere l'evoluzione e i cambiamenti che questi spazi hanno avuto nel tempo.

*Ciò che una volta presente
non ci turba,
nell'attesa ci fa impazzire.*
Epicuro

*Siamo tutti sull'orlo del cratere
in attesa della folata ventosa
che ci farà cadere dentro al vulcano.*
J. Morrison

*Si dice che l'attesa sia lunga, noiosa.
Ma è anche, in realtà, breve
poiché inghiotte quantità di tempo,
senza che vengano vissute
le ore che passano e senza utilizzarle.*
T. Mann

paolo giardiello

waiting
spazi per l'attesa

Copyright © 2010 CLEAN
via Diodato Liroy 19, 80134 Napoli
telex 0815524419-5514309
www.cleanedizioni.it
info@cleanedizioni.it

Tutti i diritti riservati
È vietata ogni riproduzione
ISBN 978-88-8497-171-5

Editing
Anna Maria Cafiero Cosenza

Grafica
Costanzo Marciano

Finito di stampare a Napoli
nel mese di dicembre 2010
per conto delle edizioni CLEAN
nelle Officine Grafiche Francesco Giannini
e figli s.p.a.

Credits

© Studio Seste Engineering (Aldo Aymonino, Francesco Aymonino, Marina Cimato, Attilio De Fazi, Flavio Trinca) per le immagini che accompagnano l'intervista ad Aldo Aymonino, la copertina e la retrocopertina.
Si ringraziano Laura Mancini e Fabiana Marotta per le immagini di accompagnamento al testo *L'attesa tra ricerca e sperimentazione*.
Laura Mancini pp. 76, 77
Fabiana Marotta pp. 72, 73

Gli esiti dei corsi tenuti dall'autore sul tema dei luoghi di transito sono pubblicati nel sito:
<http://luoghiditransito.blogspot.com>

L'autore ringrazia Aldo Aymonino per la sua disponibilità, gli studenti dei corsi dedicati ai luoghi di transito e Dario Apreda, Rita Fischer, Laura Mancini e Bruna Sigillo per la selezione del materiale del blog.

in copertina
Studio Seste Engineering,
Lungomare di Torrefaro, Messina 2007

in retrocopertina
Studio Seste Engineering,
Lungomare di Torrefaro, Messina 2007,
schizzo di Aldo Aymonino

Indice

- 6 **Introduzione**
- 9 **Spazi in attesa**
Paolo Giardiello
- 35 **L'attesa e i suoi luoghi**
Antonio Gentile
- 51 **A mano libera**
Marella Santangelo
- 55 **Intervista ad Aldo Aymonino**
- 70 **L'attesa tra ricerca e sperimentazione**
Viviana Saitto
- 115 **Fermo immagine. Attesa come pausa emozionale**
Giovanni Fabbrocino
- 133 **Cronologia**
- 141 **Bibliografia**

Introduzione

I luoghi di transito sono definiti in molti modi. Parte della critica indica, con tale espressione, i luoghi strettamente connessi al viaggio, comprendendo sia i reali punti di contatto con i mezzi di trasporto – stazioni, porti, aeroporti – sia tutti quei servizi di supporto a chi viaggia – stazioni di servizio, autogrill. Sempre nell’ambito del viaggio, per altri studiosi, i luoghi di transito comprendono anche gli spazi in cui si soggiorna per tempi brevi, come alberghi, motel, ostelli, in cui si declinano nel pubblico aspetti propri del privato. Al di là del tema del viaggio, inoltre, c’è chi, affidandosi al significato letterale dell’espressione, definisce “luoghi di transito” tutti quegli ambienti che si “attraversano” nel quotidiano, che non hanno un’unica funzione o una caratterizzazione precisa e che, offrendo un panorama variegato di possibilità, diventano la scena del quotidiano. Da questa prospettiva, i luoghi di transito, i luoghi in cui si transita, per uno scopo o solo perché attratti dalle infinite offerte e stimoli, finiscono per coincidere con i “non luoghi”, spazi indeterminati e polifunzionali, sempre più presenti nel territorio.

I luoghi di transito, in qualsiasi modo li si voglia definire, sono comunque gli spazi dell’attualità, capaci di modificare finanche l’uso e la forma del territorio, di ridefinire e recuperare lo spazio urbano, di caratterizzare e conformare l’ambiente e il paesaggio, di reinventare spazi collettivi a uso pubblico in base ai nuovi ritmi esistenziali, di comunicare e di raccontare la vita di ogni giorno. Siano essi luoghi caratterizzanti gli spostamenti bre-

vi, ovvero “inizio e fine” di viaggi lunghi; siano luoghi del quotidiano per il trasporto giornaliero, oppure scena di eventi particolari e occasionali, materializzano comunque un bisogno dell’uomo in bilico tra la necessità di intimità e la partecipazione, tra l’attesa e il movimento.

Per questo, pur avendo voluto intendere come luoghi di transito esclusivamente quelli legati al passaggio fisico da un luogo a un altro, e quindi le tappe e i momenti di un sistema più complesso che costruisce il viaggio, si è deciso di affrontare, nello specifico, una peculiarità dell’abitare, dello stare nello spazio architettonico, che viene prima della funzione stessa e che è legato a un particolare stato d’animo dei fruitori: l’attesa.

L’attesa appartiene ai momenti che scandiscono un viaggio, ma è anche legata a diversi frammenti della vita in cui l’uomo subisce la deformazione del tempo a causa dell’emozione di avvenimenti che stanno per accadere. L’attesa mette in scena il tempo che separa un evento da un altro, è la misura del “tempo perduto” e, quindi, va consumata in spazi idonei, non finalizzati ad assolvere un determinato bisogno, quanto piuttosto conformati sulle esigenze individuali, preoccupazioni, debolezze e ansie del singolo, e cioè sulle aspettative della società.

Waiting vuole quindi indagare le differenti problematiche relative all’attesa, confrontandosi con l’evoluzione e i cambiamenti che gli spazi a essa dedicati hanno avuto nel tempo ma, nel contempo, vuole comprendere le esigenze che influenzeranno i luoghi di transito nel prossimo futuro.

P.G.

Topolino e il marchingegno
tibetano,
in Topolino n. 955
del 17 marzo 1974.



Spazi in attesa

Paolo Giardiello

Esaminare il significato dell'attesa, del tempo in cui si svolge e delle persone in tale condizione, implica la conoscenza degli spazi a tale funzione destinati, ambienti a loro volta "in attesa" di completarsi con coloro che li andranno a fruire e che, fino a tale momento, risultano privi del loro scopo precipuo, della loro più profonda ragion d'essere: quella di accogliere lo svolgimento della vita dell'uomo.

Tale precisazione, apparentemente superflua, vuole in realtà ribadire un preciso punto di vista teorico e disciplinare che distingue chi, in architettura, focalizza la propria attenzione sul fenomeno fisico del costruire, chi cioè ha come fine l'oggetto architettonico, pur nella sua complessità formale ed espressiva, da chi invece ritiene il principale fine progettuale la costruzione di emozioni e sensazioni, di condizioni di benessere fisico e psicologico dell'uomo, la comunicazione di eventi e storie.

Avere come fine dell'architettura il progetto delle condizioni, delle emozioni, delle azioni e delle reazioni del fruitore, prima ancora delle soluzioni morfologiche dell'oggetto materiale in cui è possibile accedere, significa valutare a fondo, ogni volta, le modalità per esprimere e soddisfare determinati bisogni, esigenze e aspettative. Utilizzare quindi la fisicità dell'architettura – la sua presenza materica, i suoi margini e lo spazio in essi contenuto, i linguaggi e le sottolineature stilistiche delle superfici involucri – come mezzo e non come fine, come strumento per raggiungere una condizione dell'essere e non (o almeno non solo) come icona per rappresentare un evento funzionale o simbolico. Per questo dare forma all'attesa, rendere tangibile il trascorrere del tempo in attesa di un evento, di qualcuno o di una determinata azione da svolgere, non significa di-

sporre alcune sedute in uno spazio asettico e vuoto, quanto piuttosto capire lo stato d'animo e le ragioni che scandiscono l'attesa e restituire il luogo più adatto ad assecondare o a migliorare le sensazioni di chi attende.

Attesa

Cos'è l'attesa? L'attesa è il lasso di tempo che intercorre tra il preannuncio di un evento e il suo verificarsi, per cui l'attesa per un individuo è l'insieme di sollecitazioni che derivano dal vivere e percepire il tempo, è il modo in cui si vive l'intervallo temporale definito dall'annuncio e dal manifestarsi di un evento che lo riguarda da vicino, in quanto, è sottinteso, l'uomo percepisce come tempo di attesa solo quello legato ad accadimenti che lo riguardano, lo coinvolgono, e non che interessano genericamente tutti i suoi simili. L'attesa è cioè un frammento di tempo non comune ma personale e, soprattutto, non oggettivo ma soggettivo. Sinonimi di attesa, nella lingua italiana, sono: ansia, apprensione, curiosità, inquietudine, speranza, il che ci lascia intendere quanto questo intervallo di tempo non sia assimilabile ad altri momenti che scandiscono la vita ma che, piuttosto, trattandosi di un tempo "vuoto", indefinito e indeterminato, in cui sostanzialmente non accade niente se non l'atto di attendere, è un lasso temporale che comporta uno stato di ansia e di inquietudine, tanto che si parla comunemente di "ansia da attesa". L'ansia normalmente nasce come difesa da qualcosa che sentiamo come pericoloso. Nel caso dell'ansia da attesa, tale disagio sopraggiunge anche quando si aspetta un evento piacevole o portatore di gioia e felicità. Questo si spiega in quanto l'uomo che comincia a prefigurarsi quello che dovrà accadere rischia che la sua attenzione possa essere condizionata da esperienze che non si sono evolute nella direzione che sperava, ovvero che, non essendo capace di immaginare il modo in cui le cose si evolveranno, si sottopone a una tensione che lascia spazio solo a dubbi e a prefigurazioni non positive dell'evento atteso.

Lo stare in attesa è pertanto una modalità dell'essere legata al tempo, ma a un tempo non utilizzabile per le azioni comuni che scandiscono la vita e, pertanto, si è stimolati a inventarsi circostanze capaci di far "trascorrere il tempo più velocemente", di far "spendere il tempo" utilizzando, per qualche scopo e in qualche modo, l'interruzione temporale nel proprio ritmo esistenziale, oppure, come si è soliti dire, l'attesa è considerata un vero e proprio "tempo perduto".

Sentirsi di perdere tempo, tra l'altro, è una sensazione che, il più delle volte, incrementa l'ansia che deforma la percezione dell'evento che sta per giungere e concentra tutta l'attenzione sulla disperazione derivante dal

fatto di non potere fare alcunché e quindi di non utilizzare il proprio tempo, “perdendolo” appunto.

Il non poter fare o svolgere determinate azioni – stato d’animo più che condizione reale – diventa, tra l’altro, sempre più insopportabile se rapportato ai frenetici ritmi di vita quotidiana in cui tecnologia, strumenti, luoghi e spostamenti, sono concepiti e progettati per assecondare, con crescente precisione e fretta, tutte le operazioni – necessarie o superflue – che si ritiene di dover continuamente svolgere. Il computer, il palmare, il telefono portatile scandiscono ritmi di vita sempre più ossessivi che celebrano l’ipercinetismo e l’iperattivismo a cui volontariamente ci si sottopone, aggravando ed enfatizzando la drammaticità della perdita di tempo, della mancanza di efficienza, degli attimi vuoti che separano una situazione da quella successiva.

Sulla dipendenza dagli strumenti che caratterizzano il quotidiano dell’uomo, e con particolare riferimento a stili di vita sempre meno stabili e più legati a continui spostamenti, scrive il filosofo Bruce Bégout che «se l’abitante della città, ad esempio, trascorre sempre meno tempo in ufficio e in casa, continuamente in transito per le strade e in metropolitana, nelle stazioni ferroviarie, negli aeroporti, con la sua valigia trolley e il suo computer portatile come unici compagni, è naturale che non dia più grande valore ai luoghi che attraversa. [...] Privati della permanenza e del riferimento che ne facevano veri *topoi*, gli spazi sedentari non possono più rappresentare, data la loro frequentazione troppo instabile e irregolare, il ricettacolo di investimento duraturo che li trasformerebbe in un prolungamento del sé. Come liberato dal radicamento terrestre e dall’obbligo di residenza, l’uomo sposta allora il suo affetto plurale e fluttuante su oggetti essi stessi mobili (automobile, cellulare, computer). [...] Il tempo trascorso nei luoghi di residenza è così breve che il nomade contemporaneo non ha più tempo di stabilirvisi una volta per tutte. Conta di più quello che porta con sé, ovvero ciò che è mobile e portatile»¹.

Recenti studi confermano che anche l’attesa del proprio turno, il semplice essere in coda, è diventata insostenibile, tanto che anche i luoghi di svago e di divertimento, come i parchi a tema, sono costretti a reinventare le modalità di accesso alle diverse attrazioni offrendo continui diversivi e distrazioni a chi è in fila. «Non siamo più capaci di aspettare, abbiamo bisogno di riempire il tempo e di risposte rapide. Internet e videogiochi hanno radicato questa pretesa. Così l’elemento dell’attesa, vissuto come un costo supplementare, viene tradotto (attraverso soluzioni e strategie alternative; ndA) da momento negativo a momento esperienziale»².

In tali circostanze non è la durata del tempo che conta, l’attesa può essere anche brevissima, è la qualità di quel tempo che può soddisfare o ar-

recare fastidio, in quanto il tempo perduto non è percepito come una pausa, un momento di relax, quanto piuttosto come un tempo senza definizione e quindi qualità e, pertanto, non è un momento di riposo guadagnato ma invece un frammento di attività perso.

Un originale e inconsueto riferimento di grande acume, a tal proposito, è una storia a fumetti di Walt Disney³ che vede come protagonista Topolino che, nelle vesti di investigatore, risolve un difficile caso di malefatte del suo storico nemico Gambadilegno, scoprendo che questi si è impossessato di una macchina capace di conservare e accumulare il tempo perduto. Il marchingegno ipotizzato nella fantasiosa storia è capace di raccogliere e incamerare il tempo che le persone normalmente perdono nelle sale di attesa, nelle file negli uffici, nei ritardi dei treni o nelle code in autostrada, affermando un principio comunemente condiviso che, in tali occasioni, il tempo con cui si ha a che fare è “perduto”, perché è un tempo che altrimenti nel quotidiano useranno in altro modo.

Ebbene chi progetta spazi per l’attesa, chi disegna gli interni dei mezzi di trasporto, chi programma spostamenti o viaggi o chi organizza incontri o spettacoli, non ha a disposizione un simile strumento fantascientifico per annullare il tempo che si trascorre in attesa di un evento, in attesa di arrivare, in attesa di trovare qualcosa o qualcuno, quello che può fare, dal suo punto di vista professionale, è restituire qualità e senso al tempo di attesa. Purtroppo, troppo spesso, si confonde l’operazione di dare un significato alle azioni che si effettuano durante l’attesa con la necessità di costruire dei diversivi o delle alternative, di riempire cioè quel vuoto che, tuttavia, come senso, rimane privo di valore. Tale atteggiamento è diventato, come vedremo nel caso dei luoghi di transito, quello più ricorrente, affastellando funzioni differenti, in luoghi che normalmente non le prevederebbero, semplicemente per offrire una distrazione, o per consentire agli utenti di “approfittare” del tempo a disposizione in un modo alternativo. Questa modalità che, da un lato, consente di qualificare il tempo perso con attività che altrimenti si dovrebbero comunque svolgere in altri momenti della giornata, o con attività che appartengono alla sfera del superfluo e dell’inutile e che quindi a svolgerle producono un piacere e un particolare godimento, al contrario rischia di diventare controproducente. Infatti l’offerta di “cose da fare”, ossessiva e invadente, solitamente nell’ambito commerciale, lascia intravedere una costrizione o addirittura una sorta di finzione dell’azione da svolgere che, da utile e necessaria, in quanto indotta e suggerita, diventa addirittura fastidiosa e quindi respinta. Cioè la riproduzione “in vitro” di comportamenti che appartengono alla vita di ogni giorno, comportamenti e azioni che vengono costretti e ridotti fino a essere contenuti in un luogo altro in cui andiamo per svolgere, in realtà,

un'altra azione di vita, comporta lo svuotamento di valore dell'offerta proposta in quanto viene meno la "scelta del fare" e rimane solo la necessità di soddisfare un eventuale bisogno. In tal senso la moltiplicazione di offerte di vario genere, semplicemente per annullare la sensazione di "perdere il proprio tempo" non sempre ottiene il risultato voluto e, se in alcuni riesce a compensare il tempo inatteso con la possibilità di fare determinate azioni, in altri accentua e sottolinea lo stato artificioso e innaturale di un tempo che, a tutti gli effetti, è intriso della sua anomalia rispetto alla normalità, in quanto intervallo obbligato che ci separa dall'evento atteso.

Pertanto, conoscere l'attesa e le varie modalità che la caratterizzano ci permette di qualificarla, rendendola piacevole e carica di un significato che non cancelli il ponte temporale innescato dal lasso di tempo che siamo costretti a subire, ma che renda questa condizione spazio-temporale godibile, carica di un contenuto che è proprio e specifico di quel tipo di modalità dell'essere, altrimenti non esperibile in altri luoghi e situazioni.

Il valore dell'attesa

Restituire un valore inatteso al "non fare niente", a un tempo cioè apparentemente dedicato all'inazione come quello dell'attesa, nel suo confronto con l'attuale ipercinetismo che segna la vita dell'uomo, significa confrontarsi con i valori storici dell'*otium* e del *negotium* come definiti dal mondo romano. Il tempo può essere considerato "perduto" infatti se assumiamo come dato fondativo che il solo tempo "utile" è quello legato al fare. Tale concetto, proprio della contemporaneità, e che ha visto alterne valutazioni o giudizi nel passato, attribuisce al fare, al produrre, una valutazione sostanzialmente positiva in quanto costruttiva e materialmente verificabile nei suoi esiti, mentre lascia al pensiero, alla speculazione intellettuale, all'inazione, al riposo, un valore astratto e non pratico, che viene valutato negativamente in termini di concretezza e di utilità.

L'*otium* romano, invece, fa riferimento a un ideale culturale e filosofico teso a raggiungere la conoscenza intesa come valore etico e morale. Ai tempi dei romani l'ozio era considerato come parte essenziale della libertà di scelta e di vita e, quindi, come completamento necessario, spesso della vita privata e domestica, rispetto agli obblighi del lavoro e agli impegni politici, sociali e pubblici e, soprattutto, mai in contrasto con essi. L'*otium* è in definitiva lo spazio che l'uomo concede all'anima, alla propria spiritualità, e pertanto è, a tutti gli effetti, "arte di vivere". La recente declinazione dell'ozio in "ozio creativo", enunciata da Domenico De Masi⁴, sposta il concetto tradizionale, legato a una situazione di passività, a una dimensione creativa e intellettuale, corroborata dal fatto che, nella socie-

tà contemporanea, la maggior parte dei lavori ripetitivi e noiosi è ormai delegata alle macchine e alla tecnologia e che all'uomo è rimasto quindi il monopolio sulla creatività. «Il punto di criticità sta nella esasperazione della fratturazione dei tempi» afferma il sociologo Mario Morcellini, in quanto «la tendenza è non ammettere spazi vuoti. Senza arrivare al *Sabato del Villaggio*, con quell'idea del piacere dell'attesa, ora l'esaltazione del tutto e subito riduce la dimensione antropologica dell'uomo»⁵.

Tale digressione sull'arte del "non far niente" vuole farci riflettere su quella che a volte diventa un'incapacità dell'uomo contemporaneo di vedere nel tempo "perso", in realtà, un tempo "ritrovato", o meglio "guadagnato", e cioè un'opportunità per potersi dedicare, magari attraverso i suoi sofisticati congegni elettronici, alla comunicazione, alla riflessione, al pensiero, alla speculazione, alla creatività, alla trasmissione del proprio pensiero, nonché al riposo, allo svago e alle attività ludiche e ricreative in generale. Stimolare tali attività, a volte sopite, e soprattutto cancellare il latente senso di colpa di chi si sente di "non fare niente", e quindi di valutare il suo tempo di attesa solo in chiave negativa e di perdita, significa costruire spazi diversi da quelli che finora sono stati proposti. La sala di attesa, vero monumento all'inattività e alla rinuncia di qualsiasi azione, incarnata dalla panchina e dal nulla del contenitore in cui è posta, deve poter diventare l'ambiente capace di suggerire la riflessione, il pensiero, il riposo attraverso conformazioni, attrezzature e suggestioni morfologiche e decorative capaci di mettere a proprio agio l'utente in attesa, e invitarlo a concentrarsi su di sé e non sul vuoto spazio-temporale in cui è immerso. La differenza sostanziale è che l'*otium* viene scelto mentre l'attesa si subisce, per cui il progetto dell'attesa, inteso in tutti i suoi aspetti, da quello materiale a quello psicologico, diventa ancor più sensibile in quanto significa suggerire e convincere il fruitore a utilizzare quell'intervallo di tempo in quel determinato modo, creativo e soddisfacente, non annullando l'ansia dell'attesa bensì spingendo verso la convinzione che una delle attività fondamentali, che preludono a certi momenti che scandiscono la nostra vita, è quella di declinare un frammento del proprio tempo in senso introspettivo e comunicativo, riflessivo ed espressivo dei propri sentimenti e stati d'animo.

L'attesa di un evento

Un uomo di spalle che guarda verso l'orizzonte, che scruta l'infinito è forse già di per sé una rappresentazione dell'attesa. Il tempo, che sappiamo scandire l'attesa, e la dimensione infinita di uno spazio esteso fino a dove lo sguardo non può più procedere, ben rappresentano il rapporto tra il dilatarsi oltre misura del tempo - invero a volte molto breve per quanto

alla fine risulti insopportabile - e la percezione deformata dello spazio o del luogo in cui si è.

Quello che, infatti, va sottolineato è che lo stato d'animo, felice o angosciato, certo o incerto, di chi è in attesa del verificarsi di un evento, finisce per modificare sia la lettura del tempo, sia la lettura delle proprie emozioni, sia la percezione dello spazio. Il tempo appare improvvisamente dilatato all'infinito, quindi insostenibile come quantità da sopportare, mentre le emozioni personali si accavallano, si affastellano, perdendo l'ordine consequenziale, il loro significato e il senso normalmente attribuito, stimolando solo sensazioni di angoscia e agitazione dovute alla perdita di relazioni tra gli eventi nella nostra memoria. Lo spazio, come quando si è sotto gli effetti della febbre, è percepito alterato, a volte risulta troppo piccolo per contenere l'immensità dell'emozione che reputiamo di vivere, altre volte troppo dilatato, senza limiti o senza margini riconoscibili, tale da sminuire la dimensione dell'evento vissuto.

In tal senso, le risposte degli spazi per l'attesa devono essere tali da tranquillizzare, capaci di dare una misura congrua e reale, rispetto ai punti appena esposti. Devono cioè facilitare la effettiva lettura del trascorrere del tempo senza che questa venga alterata, e per far ciò non serve ricorrere a un orologio posto in bella vista sulla parete - cosa che normalmente aumenta l'angoscia in quanto la lettura continua e ripetuta dell'ora fa sembrare che il tempo si sia fermato - quanto piuttosto attraverso la visione diretta del fluire della vita, e quindi aprendo una "finestra", uno spiraglio, con cui relazionarsi con i ritmi che intorno continuano a scorrere senza essere alterati dall'ansia dell'attesa. Un rapporto con l'esterno, con il movimento di altre persone e cose, con il panorama, e soprattutto con il cambiare della luce naturale col passare delle ore e delle condizioni climatiche, riporta la propria deformazione del tempo verso ritmi normali.

A tal proposito non valgono simulacri o rappresentazioni finte della vita - acquari, gabbie con uccelli, musica ripetuta o schermi televisivi - quello che invece conta è un confronto con la vita comune in cui normalmente si è calati e da cui, solo per questa particolare condizione, ci si è sottratti. Niente luci artificiali fredde, asettiche e omogenee, niente tende, schermi o filtri che alterano - e negano - il rapporto con il mutare della luce naturale, ma ambiti differenziati, caratterizzati e personali, dove scegliere l'atmosfera che si preferisce e che risulta più adatta al proprio stato d'animo. Scegliere, modificare e utilizzare, e non subire il luogo, è fondamentale.

Anche la dimensione introspettiva può essere aiutata dall'ambiente che caratterizza i luoghi dell'attesa, l'arredamento, le suppellettili, le decorazioni, i profumi e i rumori, devono essere posti come una mappa interattiva, come una serie di elementi scatenanti capaci di stimolare i ricordi, i

pensieri e le riflessioni, offrendo un sistema ordinato di letture successive, dalla più superficiale alla più dettagliata, capace di innescare nel fruitore una condizione emozionale e percettiva del tutto simile all'atto di assaporare la *madeleine* raccontato da Marcel Proust. Si tratta cioè di distribuire nello spazio elementi, arredi, oggetti capaci di indurre attività e sensazioni, strumenti e complementi che non definiscono direttamente una attività o un comportamento ma li indicano e ne diventano la ragione. Ad esempio, solo limitandosi alla morfologia degli arredi e dei terminali dell'architettura, è facile intuire che leggere può essere suggerito da una luce particolare concentrata o da una seduta comoda posta nei pressi di una finestra e dalla presenza di piccole librerie spostabili nei pressi dei divani; scrivere può essere stimolato da un determinato tavolo con lampada e portapenne o da una estensione, tipo piccolo tavolino, del bracciolo della poltrona o della sedia; telefonare da una nicchia comoda e accogliente o da una seduta dallo schienale alto e avvolgente un po' separata dalle altre; fumare da un balcone attrezzato e adornato di piante; conversare da sedute disposte in modo da identificare piccoli gruppi di persone rivolte una verso l'altra, etc.

Infine, la proporzione dello spazio in cui si è contenuti può dare il vero contributo innovativo alla questione posta. Lo spazio totalmente anonimo e privo di carattere tipico di una qualsiasi sala di attesa, così come lo spazio eccessivamente ricco di offerte e stimoli volutamente distrattivi dell'atto di dover attendere, tendono a isolare il soggetto che si ritrova immerso, ora in un nulla privo di segni, ora in un caos da cui tende a estraniarsi, amplificando quindi l'effetto di solitudine e distacco dal contesto. L'ambiente deve invece porsi come "strumento" per essere usato a piacere e quindi per poter rispondere, in maniera flessibile e semplice, alle diverse necessità. Inoltre deve poter incentivare le attività personali dei fruitori e non stimolare esclusivamente dei bisogni indotti che invece appartengono alle strategie commerciali o comunicative del luogo in cui si è posti. Deve cioè cercare di assecondare le diverse volontà di riflessione o di comunicazione, di isolamento o di socialità, di concentrazione e partecipazione.

A margine di quanto esposto vanno ricordate due attese decisamente particolari che comportano lo studio di spazi e luoghi del tutto originali. Si tratta dell'attesa della guarigione e quindi tutti i tipi di attesa che si consumano negli ospedali, negli ambulatori o presso gli studi medici e dell'attesa della libertà che è legata al tempo di detenzione in strutture carcerarie⁶. Parlare dell'attesa nei luoghi di cura, della conformazione degli ambienti ospedalieri, del rapporto tra malato e spazio delle terapie significa approfondire temi psicologici legati alla perdita dell'intimità, alla

assenza di autonomia, alla dipendenza dagli altri e in definitiva all'attesa intesa come speranza di qualcosa che non si riesce davvero a comprendere. «L'ospedale è il luogo del corpo malato, una zona d'ombra in cui muta la percezione del sé, della propria autonomia all'improvviso ribaltata in un diverso stato dell'essere, bisognoso e dipendente, sottoposto a forme di organizzazione e di autorità del tutto estranee al proprio volere o al proprio desiderio»⁷.

Sottoposta ad altro tipo di autorità, ma pur sempre estranea al proprio volere, è l'attesa del detenuto, di colui che è in attesa di giudizio o che, scontando la propria pena, è in attesa di recuperare la propria libertà. Tali luoghi dove si è "costretti" a trascorrere il proprio tempo prima di tornare a una condizione di vita condivisa e normale, dovrebbero, in ogni caso, rispondere a determinate caratteristiche che, come è noto, gli attuali luoghi della pena, gli spazi di detenzione, non sempre sono in grado di offrire in quanto ancora basati sulla omologazione dei ritmi di vita, sulla perdita del privato e dell'autonomia. Trasformare il tempo di detenzione da una parentesi vuota tra il prima e il dopo di una colpa a un momento di riflessione e ricostruzione di se stessi potrebbe restituire un senso all'attesa della libertà, rendendo il percorso qualificante e, soprattutto, utile. «La spoliazione annulla, non redime. In carcere si possono tentare percorsi diversi [...], lavorando sul rispetto della dignità personale e sulla conservazione della capacità di autodeterminazione del recluso: il tempo della pena acquista così un po' di significato, con effetti meno dannosi sulla vita futura»⁸.

L'attesa di qualcuno

Gran parte dell'opera di Edward Hopper sembra essere ispirata all'attesa, a istantanee di vita in cui il racconto dell'attesa, il fotogramma immobile dell'attesa, diviene icona dello stato d'animo dell'uomo e della società in cui vive. Tra le tante donne ferme a osservare ciò che accade al di là di una finestra, dipinte dal maestro statunitense, è possibile assumere, come simbolo dell'attesa di qualcuno, il quadro intitolato, appunto, "Attesa", che vede una figura femminile, totalmente nuda ma con le scarpe ai piedi, seduta su una poltrona, fissare oltre la finestra, in una postura non comoda, in quanto spinta in avanti per vedere meglio ciò che accade fuori, che esprime tutto il disagio del momento.

Non abbiamo dati oggettivi per capire chi o cosa stia aspettando la protagonista ritratta nel dipinto: certo è che la direzione dello sguardo verso la strada lascia intendere più l'imminente arrivo di qualcuno – o anche la semplice osservazione dei passanti e delle auto per strada – piuttosto che una postura rivolta "verso l'infinito", con lo sguardo alto verso l'oriz-

zonte, com'è invece più volte rappresentato dallo stesso autore in altre opere. Quello che maggiormente però inquieta è che in questo quadro, come anche in altri, il protagonista – di solito una donna – è nudo, con la particolarità che in questo dipinto la modella è nuda ma con le scarpe ai piedi, come se potesse uscire da un momento all'altro.

È evidente che per Hopper rappresentare svestiti coloro che aspettano è la dimostrazione iconografica dell'assenza e della privazione. È la materializzazione del disagio di dover continuare a svolgere una vita normale mentre in realtà la percezione della vita è segnata dalla mancanza e dalla fatica di restare inermi nel periodo che ci separa dall'accadimento che attendiamo. In particolar modo, lo stridente contrasto tra essere nudi ma avere le scarpe ai piedi in casa propria, come se invece si dovesse essere pronti per uscire tra la gente da un momento all'altro, è la chiara drammatizzazione del conflitto interiore che l'artista vuole rappresentare e comunicare. Niente a che vedere con l'attesa proposta da Gustav Klimt nel fregio di Palazzo Stoclet in cui l'attesa e l'abbraccio si fondono in un unico decoro d'oro che sottolinea una diversa idea del ruolo femminile in cui l'attesa, in vero ben vestita, si scioglie nell'abbraccio accogliente per l'uomo amato, che naturalmente, nella concezione dell'artista e della sua epoca, arriva a completare il senso stesso dell'attesa e quindi dell'opera proposta.

L'attesa di qualcuno è quindi l'attesa di chi è in grado di completare le nostre vite, di dare un senso alla costruzione sistematica della nostra esistenza. Per questo i luoghi deputati ad attendere qualcuno – come le sale di arrivo di stazioni o aeroporti – non devono necessariamente tentare di distrarre per convincere chi aspetta a utilizzare il proprio tempo per fare altro, quanto piuttosto possono cercare di permettere quell'istintivo gesto che contraddistingue chiunque aspetti qualcuno, che è quello di guardare nella direzione in cui questi dovrà venire. Costruire spazi cioè dove lo sguardo possa perdersi fino a quel punto dell'orizzonte in cui pensiamo possa intravedersi chi sta arrivando. Progettare l'attesa di qualcuno però è anche il progetto di spazi pubblici in cui gli incontri, la socializzazione, sono parte della funzione principale. Parchi, giardini, piazze, portici e strade dove, grazie al valore che il luogo stesso evoca e suggerisce, le persone decidono di darsi appuntamento, di eleggere, in definitiva, ad ambito personale e privato ritagliato allo spazio pubblico. Per questo il progetto di tali luoghi della collettività deve anche tenere conto del tempo di chi attende, del suo stato d'animo, dell'emozione dell'incontro e della ripetizione dello stesso e deve, più che rispondere a semplici esigenze funzionali, soddisfare precise modalità di appropriazione e condivisione delle cose e dei luoghi.

L'attesa di qualcuno più pregnante è comunque l'attesa che caratterizza il periodo della gravidanza. È l'attesa di un figlio ed è l'attesa di una nuova vita. Se questo non riguarda direttamente il ruolo di chi progetta, la rappresentazione pittorica che la storia dell'arte ci offre di tale evento ci aiuta a capire come il luogo in cui collocare tale specifica emozione è, di solito, un luogo circoscritto, spesso domestico, in ogni caso raccolto e caratterizzato da una luce concentrata quanto calda e avvolgente. È questo infatti il caso di un tempo di attesa da trascorrere che nessuno si immaginerebbe mai di definire "tempo perso", è il tempo in cui la vita si forma e pertanto è davvero una attesa qualificata percepita come tale, è una attesa in cui quello che verrà dipende da chi aspetta che, da passivo, diventi protagonista attivo, vero artefice del tempo che passa.

Niente a che vedere con il rito, abbastanza ironico, per quanto ormai stereotipato, dell'attesa del padre, attesa che di solito si consuma nell'affettuoso modo di accudire e soddisfare le voglie della madre oltre che nel rituale momento di apprensione consumato negli ospedali, fuori dalla sala parto.

L'imbarazzo dell'attesa

Lasciando alle specifiche discipline le analisi sui comportamenti delle persone, sui loro tic, sugli stati d'animo, sulle modalità con cui reagiscono o combattono tali disagi, quello che interessa invece chi progetta i luoghi e gli strumenti con cui consumare l'attesa - e ciò che essa comporta - sono le soluzioni più idonee a ridurre ogni forma di imbarazzo rispetto agli altri che condividono la medesima situazione, o più precisamente le condizioni capaci di offrire il giusto grado di comfort e di serenità attraverso soluzioni spaziali idonee. L'attesa, oltre l'ansia personale di cui abbiamo detto, crea anche imbarazzo quando ci si accorge che la propria ansia è percepita dagli altri. Per questa ragione gli spazi dell'attesa devono poter assicurare diversi livelli di privacy attraverso i quali chi aspetta può relazionarsi con gli altri e lasciar trasparire solo le modalità del proprio stato d'animo che intende comunicare e palesare. Non solo, poiché la scelta non è sempre solo quella di celare agli altri le proprie emozioni, tali luoghi devono essere anche capaci di permettere di comunicare noi stessi agli altri attraverso forme e modalità in cui ci riconosciamo. Si ritorna cioè al criterio di costruire spazi come strumenti da usare in maniera creativa, evidentemente non in maniera univoca, ma, attraverso la flessibilità e la modularità.

Relazionarsi agli altri è un modo di comunicare se stessi, si può dare forma alla propria timidezza o alla personale sfacciataggine, ma se i luoghi e gli oggetti che li animano sono fissi e monotematici questi prevederan-

no sempre e solo un copione da svolgere in cui l'apparente uguaglianza mette, in realtà, in luce solo le differenze relative ai propri disagi, alla sopportazione delle limitazioni. La libertà di scegliere come mostrarsi e cosa comunicare rende possibile selezionare gli aspetti positivi e costruttivi di se stessi mettendo a tacere quelli che, invece, ci mettono a disagio. Pertanto, offrire modalità di scegliere, di comportamento, di inventare i luoghi e non di subirli, sono i principali compiti di chi deve conformare spazi in attesa della vita. Questo può avvenire attraverso caratterizzazioni distinte degli spazi, diversi livelli di intimità e socialità, costruendo la sostanza delle relazioni tra i singoli soggetti grazie a soluzioni ambientali differenziate, modulate e modificabili.

Ritualità dell'attesa

Analogamente a quanto appena detto, i piccoli riti personali di chi attende, i gesti automatici che si fanno, non devono diventare fonte di imbarazzo. Per questo il luogo deve essere conformato per non fare sentire ridicoli o "fuori luogo" e cioè, al di là del gioco di parole, non deve imporre comportamenti che possono risultare limitativi o non adatti, ma, come accennato, deve potere consentire una libertà di comportamenti e una intimità tali da misurare il rapporto del singolo con gli altri e il modo in cui vengono percepiti i personali comportamenti.

I riti dell'attesa, nello sport, nello spettacolo, in definitiva esorcizzano l'evento prossimo, rendendo il tempo di attesa un tempo finalizzato al rito che, diventando indispensabile, qualifica il momento in cui si aspetta. Tali riti spesso coinvolgono la propria fisicità, non sono cioè solo esercizi mentali di preparazione al gesto atletico o all'evento scenico, quanto piuttosto veri e propri esercizi in cui il proprio corpo entra quale protagonista dell'attesa diventando l'artefice con cui esorcizzarla e rappresentarla. Tale coinvolgimento del corpo, tale momento di azione, spezza la passività dell'attesa e, pur nell'inutilità pratica dei piccoli gesti scaramantici o rituali, dà forma reale e misura concreta al tempo e allo spazio che contiene chi attende.

Essere consapevoli di tali piccole manifestazioni caratteriali – da chi passeggia nervosamente, a chi guarda continuamente l'orologio, a chi bisbiglia le parole da ripetere dopo poco, a chi si ricompone aggiustandosi gli abiti o rifacendosi il trucco – e tradurle in frammenti dello spazio utili a svolgerle con consapevolezza, significa imprimere la forma dell'uomo allo spazio, all'architettura dell'attesa.

Un esempio di progettualità non approfondito in tal senso sono le fermate degli autobus o, in generale, i luoghi dell'attesa breve nell'ambito dei trasporti. In questi casi sembra che una limitata copertura e una piccola

seduta possano essere sufficienti a soddisfare tutte le esigenze di chi normalmente, in gran numero e con modalità diverse, attende per pochi minuti un mezzo di trasporto cittadino. Nei casi migliori uno schermo che comunica il tempo di attesa e una pubblicità completano l'offerta della fermata. Rispetto alla limitata area coperta, che evidentemente è dettata dal dover inserire tali elementi nello spazio della città consolidata, non è previsto uno studio dell'intera area che normalmente viene occupata dalle persone in attesa che, è evidente, non restano tutte "sotto" la pensilina. Potrebbe invece essere caratterizzata la pavimentazione per una superficie più estesa, con materiali diversi, distinguendo con chiarezza i luoghi di transito e di passeggio – il marciapiede – da quelli di sosta e di attesa – la fermata – anche attraverso tecnologie e prodotti in grado di declinare lo spazio pubblico, in uno spazio più rivolto al singolo in quanto da questi usato per un tempo e con altre modalità. Non solo, si potrebbe dotare lo spazio di semplici elementi a cui appoggiarsi a diverse altezze, non proprio panchine, ma anche recinzioni o paletti capaci di accogliere, solo con la loro conformazione, la persona che aspetta. Ancora, elementi a cui appoggiarsi per scrivere o per leggere, o ambiti dove lasciare un bagaglio senza la sensazione che sia abbandonato sul ciglio della strada. Infine, certamente, una illuminazione in grado di definire il luogo solo grazie alla capacità di differenziarlo per intensità e qualità della luce da quella stradale dettata da altre esigenze. Ampliando tale ragionamento alle aiuole, alla pubblicità, alla comunicazione e all'informazione, cioè a quello che già definisce lo spazio arredato della città, si potrebbe declinare non secondo criteri funzionalisti ma verso una attenzione delle capacità percettive e emozionali dell'uomo, ogni componente già presente nei luoghi di vita quotidiana.

La ripetizione nell'attesa

Uno dei modi con cui è possibile rappresentare il senso dell'attesa nelle diverse espressioni artistiche, di materializzare cioè la dimensione temporale di tale azione, è quello di rendere esplicito il rapporto tra il singolo soggetto e lo spazio che lo avvolge, mostrandone la morfologia e la dimensione rispetto alla sua misura e alle sue capacità percettive e sensoriali. Ad esempio la ripetizione della stessa scena, il prolungamento di una nota, l'eco infinito di un suono, la scansione ritmica di un percorso scandito da colonne, possono rappresentare perfettamente, nelle rispettive arti e sistemi di comunicazione, il passare del tempo, sempre uguale a se stesso, e le modalità con cui il fruitore lo percepisce.

La ripetizione, la scansione iterata dell'intervallo spazio-temporale in frammenti uguali e riconoscibili, delinea la forma del tempo, nella musica co-

me nella poesia, nell'architettura come nel cinema, nella pittura come nella fotografia.

Famose strisce di fumetti, come ad esempio quelle dei *Peanuts*, spesso propongono per più volte di seguito la stessa vignetta per enfatizzare il tempo, e quindi lo stato d'animo di una situazione che si ripete ma che, man mano, si evolve fino a raggiungere il suo culmine. La ripetizione quindi è uno dei temi che enfatizzano l'attesa e quindi una sua eventuale percezione angosciata. Per questo il ritmo e la misura dello spazio, la sua scansione morfologica e il disegno decorativo dei margini, devono essere tali da non riproporre inconsapevolmente la sensazione di una scena ripetuta e quindi di un luogo da cui non è possibile sfuggire in quanto, in ogni parte, uguale a se stesso.

L'infinita sequenza di sedute messe in maniera ordinata, per gruppi e per tipo, in relazione al passo strutturale dello spazio architettonico, non fa altro che dare forma alla ripetizione e quindi alla misura stessa del tempo che non riesce a evolversi e che quindi, nel rimanere uguale a se stesso, drammatizza il senso dell'attesa. In tali casi l'attesa diventa essa stessa una offesa alla psicologia del singolo, sminuendo un valore invece rituale e creativo che soggiace a un altro tipo di ripetizione che è quello di individuare nella tranquillizzante certezza di un susseguirsi sempre costante di alcuni eventi un vero conforto in grado di suggerire una sorta di allenamento per prepararsi al momento tanto atteso.

Come il personaggio principale del romanzo *Montedidio* di Erri De Luca⁹ che, allenandosi con convinzione a perfezionare sempre lo stesso gesto, riesce a riempire il suo tempo e a definire, attraverso una forma concreta, le sue aspettative e i suoi desideri, svelando alla fine del racconto il senso e la ragione di quel perenne ripetere sempre gli stessi movimenti.

Pertanto, lì dove la ripetizione è uno dei fondamenti della comprensione dello spazio e della lettura dinamica delle strutture architettoniche, nel caso degli spazi dell'attesa, tale meccanismo deve essere invece commisurato e proporzionato alla capacità del singolo di interagire con l'ambiente. Il fruitore deve poter intervenire nella conformazione e nella misura dello spazio al fine di adattarlo e caratterizzarlo. Interagire fisicamente con arredi e margini, con schermi e filtri, significa non solo adeguare e dare forma allo spazio, ma intervenire sul tempo e sulla lettura che di questo si vuole offrire.

Volendo fare un esempio, si è definita "non idonea" all'attesa la ripetuta sequenza di file di sedute che caratterizza molte delle più recenti aero-stazioni. A fronte infatti di una sempre maggiore qualità architettonica del contenitore generale dello spazio, i luoghi dove attendere sono quasi sempre solo file di sedie, tutte uguali, proposte con ritmo costante e inflessibile, parallelamente, in corrispondenza degli imbarchi, al margine di

percorsi estremamente lunghi e soprattutto in una dimensione spaziale dilatata dove l'uomo perde la misura del contesto. Tali sedie non offrono soluzioni diverse, non sono orientate in modo da soddisfare esigenze particolari, non sono modificate o modificabili nel numero e nella postura e disegnano un paesaggio interiore mortificante in cui è impossibile trovare stimoli di alcun tipo.

Tali sedute sono, in un certo senso, calate in uno spazio che non è il loro, nel senso che è commisurato ad altri parametri, con altre dimensioni e qualità ambientali e che quindi non riescono a perseguire aspetti dell'accoglienza o del raccoglimento che invece sarebbero propri di tali ambienti in cui trascorrere il tempo che separa dal viaggio.

Altra impostazione è quella data alla stazione ferroviaria intermodale dell'alta velocità di *Zaragoza-Delicias*, in Spagna dell'architetto Carlos Ferrater. In questa piccola stazione, progettata in occasione dell'Esposizione Universale del 2008, gli spazi per l'attesa dei treni vengono fortemente modificati rispetto al consueto, grazie anche a una concezione funzionale, più simile a un aeroporto, che contraddistingue l'intero sistema dell'alta velocità ferroviaria in Spagna. I veri e propri spazi di attesa sono aree limitate, a cui può accedere solo chi viaggia, in corrispondenza dei singoli binari, localizzati in ambiti circoscritti e protetti, dai quali si può percepire l'intera spazialità dell'invaso della stazione con i binari passanti al piano inferiore, progettati come salotti dall'aria domestica: divani comodi e imbottiti in pelle rossa, moquette come tappeti, luci/lampioni simili a piantane di casa, tavolini bassi tra le sedute dove poggiare i bagagli a mano. Insomma, per quanto simili tra loro e ripetuti in corrispondenza di ogni binario, per quanto statici nell'impostazione, questi spazi per l'attesa alterano completamente il senso delle sedute tradizionali tipiche dei luoghi di transito e pertanto i viaggiatori, in un clima più domestico, più personale, si sentono a proprio agio riducendo lo stress del tempo da trascorrere, in quanto invitati, con comodità, al dialogo con gli altri, e allo svolgimento di quelle attività che normalmente si è spinti a fare a casa propria. Inoltre la possibilità di vedere, se si vuole, direttamente l'arrivo del treno, non mette in una condizione di dipendenza dai tabelloni informativi elettronici e il sistema di controllo, che apre l'accesso alla banchina solo quando il treno è in stazione, non invita a mettersi in fila in quanto i tempi di accoglienza e di imbarco sono calcolati in base alla sosta del convoglio. Tali semplici stratagemmi, come la presenza di sedute dalla conformazione diversa, disposte in modo diseguale in luoghi pavimentati o coperti in modo differente rispetto all'intorno, dal colore e dal tessuto dissimili, talvolta presenti in alcuni aeroporti, permettono di usare la ripetizione come qualità e non come amplificazione dell'ansia da attesa.

Cose in attesa

Ci sono cose, oggetti, suppellettili che raccontano della mancanza del fruitore che, in realtà, le completa, in quanto fine e ragione del loro stesso essere. Tali cose sottolineano la distinzione tra due modalità dell'essere, tra due atteggiamenti precipui dell'uomo: la contemplazione e la partecipazione che, informando e conformando le azioni che egli svolge, danno forma e sostanza a ogni comportamento.

Una sedia vuota, ad esempio, non solo è in attesa di qualcuno che la usi nel modo corretto, ma è essa stessa la rappresentazione della funzione per la quale è stata pensata. Una sedia accanto a un tavolo da pranzo è la forma del modo in cui ci si ciba insieme ad altri, posta vicino a una scrivania è l'essenza della scrittura o della lettura, insieme ad altre davanti a un palcoscenico è la rappresentazione dell'ascolto e della percezione di un evento musicale, teatrale o anche solo di un convegno o comizio.

Una sedia sola, in uno spazio, senza funzione apparente, è in realtà l'incarnazione dell'attesa. È posta lì, in una dimensione indefinita, solo per accogliere il corpo di chi ritiene di utilizzarla per modificare la sua postura nell'arco di tempo in cui deve aspettare qualcosa o qualcuno. Se una sedia vuota è essa stessa forma dell'attesa è, tuttavia, la forma di una attesa senza precisa definizione, di una attesa inutile, e quindi di quella che rischia di provocare ansia e insoddisfazione.

Le cose, gli oggetti, infatti non rimandano solo alla loro funzione, quanto piuttosto all'insieme di eventi e di ragioni legati a quella funzione. Una cosa, come la sedia, che normalmente è usata come estrema soluzione per "sopportare" l'attesa è, a sua volta, la rappresentazione stessa dell'attesa e quindi, anziché agevolarla, l'enfatizza ponendola come problematica, con insistenza, alla nostra attenzione.

Per questo l'eccesso apparente di funzionalità, di comodità e di prestazioni, non sempre riesce, dal punto di vista della forma simbolica dell'insieme degli oggetti, a ottenere la reazione psicologica consona all'esigenza d'uso. Lì dove alcuni oggetti risultano indispensabili e imprescindibili avviene fondamentale la disposizione e le modalità con cui tali cose sono poste all'attenzione del fruitore.

Un esempio evidente sono le sedute poste lungo le vie e le piazze principali di Barcellona, sedie e poltroncine del tutto simili a quelle domestiche o da giardino, però in fusione metallica e legno, disposte non secondo la modalità consueta con la quale vengono proposte le panchine in città – ordinatamente in linea, parallele alle direttrici delle strade – quanto piuttosto distribuite lungo i percorsi pedonali, gli slarghi, le piazze, quasi in maniera casuale, secondo piccoli gruppi di due o tre sedute, disposte a conformare piccoli ambiti raccolti, a suggerire un modo d'uso più che a

soddisfarlo. Tale modalità di proporre strumenti da usare e con cui interagire, più che soddisfare “bisogni”, a partire dalla disposizione, dal numero e dalla tipologia degli oggetti, comporta che gli “oggetti in attesa” evitino di incarnare l’attesa in quanto tale, ma diventino suggerimenti “irriverenti” per un uso creativo del tempo a propria disposizione.

L’attesa del viaggio

Il viaggio è sempre scandito da luoghi, dal luogo di partenza e di arrivo e da tutti quelli che si attraversano. Con maggiore precisione è possibile dire che il viaggio è sempre un percorso che, nel passaggio da un luogo a un altro, attraversa territori e spazi diversi, a volte alternativi, in ogni caso concatenati tra loro, conduce in definitiva da una architettura a un’altra: a partire dalla propria dimora, attraverso stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, autogrill, stazioni di servizio, parcheggi, utilizzando strade, gallerie e ponti, fermandosi in alberghi, pensioni, motel, capanni, campeggi o ancora case, fino ad arrivare alla meta prescelta, sia essa un luogo costruito – città, villaggio o paese – o un frammento antropizzato della natura. Alcuni di questi luoghi, di queste architetture, si attraversano solamente, altre ci accolgono, altre ancora ci servono per proseguire il cammino, alcune di esse sono private, altre pubbliche, ma solo alcune sono parte integrante del viaggio, ragione e fine dello spostamento da un luogo a un altro.

Tra queste quelle pubbliche e di passaggio, veri e propri strumenti che permettono di realizzare il viaggio, sono definiti “luoghi di transito”. Tali spazi sono quelli che introducono nella dimensione del viaggio, che compiono il rito di “estrarre e astrarre” il viaggiatore dalla sua vita quotidiana e di portarlo in una condizione fisica di spostamento da un luogo a un altro che è, comunque, una nuova dimensione psicologica e personale, di cambiamento e di modificazione del ritmo esistenziale.

I luoghi di transito non sono la ragione del viaggio, essi introducono al viaggio, spesso ne rappresentano l’inizio e la fine, a volte anche le tappe intermedie. In tali luoghi si entra in contatto, si prende, si lascia o si cambia il mezzo di trasporto che condurrà alla meta realizzando, così, il tempo proprio del viaggio, sono cioè gli spazi che segnano il passaggio tra il ritmo consueto della vita e la dimensione temporanea del viaggiare, del muoversi nel mondo. Viaggio che, col passare del tempo, ha perso parte del suo fascino e della sua attrattiva originari, in quanto non più momento raro ed eccezionale della vita.

Fino a pochi anni fa era il viaggiare stesso che emozionava e stupiva, la condizione fisica e psicologica di lasciare il luogo sicuro e conosciuto della propria dimora permanente per avventurarsi verso luoghi e mete da conoscere e da inventare. Oggi il viaggio è solo un tempo di (ulteriore) attesa

che ci separa dalla meta che abbiamo programmato, sempre più non solo per svago o divertimento ma anche per lavoro, studio e rapporti che scandiscono le relazioni con gli altri.

I mezzi di trasporto sono davvero alla portata di tutti, sia per diffusione nel territorio che per semplicità e costi di utilizzo, e sono ormai parte del nostro immaginario quotidiano, i tempi di trasferimento si sono ridotti e non suggeriscono più la dimensione “romantica” del tempo, astratto e fuori dal comune, che è necessario per arrivare alla meta. Tanto è vero che la stessa conformazione interna dei mezzi di trasporto, il disegno degli interni, non è più legata alla contemplazione dei luoghi che si attraversano o alla relazione con gli altri passeggeri, non tendono più cioè a supportare il mito del viaggio ma, isolando sempre più l'utente dagli altri e dal mondo che lo circonda, puntano esclusivamente alla comodità, all'ergonomia e alla dotazione di strumenti e quindi all'efficienza. La disposizione dei sedili è tale da ridurre al minimo i contatti con gli altri fino all'estremo di alcune poltrone di prima classe di aerei intercontinentali che realizzano vere e proprie micro-cabine isolate per ogni passeggero, spazi autonomi e dotati di ogni comfort e accessorio tecnologico o elettronico, sottolineando che è preferibile telefonare o *chattare* con qualcuno lontano, che non è in quel determinato luogo, piuttosto che intavolare quattro chiacchiere con un passeggero che sta percorrendo la stessa rotta.

Oggi si “viaggia” infatti in diverse dimensioni, non solo in quella fisica sempre più consueta e funzionale, ma anche in quelle immateriali, come il viaggiare attraverso internet, il navigare attraverso mondi che si rivelano a ogni curiosa e capricciosa richiesta, pur restando fermi nel luogo di partenza.

Il viaggio, pertanto, nella contemporaneità è a tutti gli effetti uno strumento, un mezzo per giungere in un posto, ovvero per passare da un determinato stato a un'altra condizione, fisica o mentale, di cui si ha necessità o anche solo desiderio.

Per tale ragione le stazioni, i porti o gli aeroporti non sono più i “templi” dedicati al viaggio ma sono semplicemente dei “portali” – intesi sia nell'accezione comune del linguaggio di internet – di siti che rimandano ad altri siti – sia nel senso classico di “porta” attraverso la quale introdursi verso nuove realtà – semplici soglie che segnano il passaggio da una condizione di staticità a una dinamica propria dello spostarsi nel territorio.

Questo senso del movimento – della velocità – ha pervaso, all'origine, il linguaggio stesso di tali architetture e dei relativi ambienti, cercando di materializzare, attraverso linee orizzontali tese e sfuggenti, sottolineature e tagli espressionisti, il senso futurista, l'ideale mitico del viaggio e dei nuovi mezzi di trasporto. Oggi tutto questo non ha più quella carica di-

rompente e innovativa e quindi, in quanto semplici spazi da attraversare per breve tempo, in quanto ambiti della consuetudine e della quotidianità, gli odierni luoghi di transito sono strumenti utili e comuni, contenitori funzionali atti a svolgere le azioni necessarie alla preparazione del viaggio. Sempre più spesso, con il loro linguaggio, più che suggerire la velocità o il movimento, sottolineano l'accoglienza e l'ospitalità, come si addice ai luoghi in cui si è ricevuti quando si lascia il proprio spazio privato.

Le stesse funzioni in essi contenute – quelle strettamente dirette all'utente viaggiatore – non sono più così indispensabili come quelle di un tempo che ne disegnavano gli spazi e l'organizzazione. Una volta in stazione si andava a chiedere informazioni sugli orari di partenza, si faceva il biglietto, si compravano quelle cose necessarie a sopportare il lungo tempo del viaggio e che non era possibile reperire nei mezzi di trasporto stessi. Oggi è tutto cambiato, la scelta del viaggio, finanche l'acquisto dei biglietti, avviene da casa, o talvolta attraverso il proprio palmare direttamente dal taxi mentre si corre verso l'aeroporto. Non c'è più esigenza di acquistare determinate cose prima del viaggio in quanto queste ci saranno offerte o sarà possibile reperirle a bordo. Per cui i tempi di attesa diventano veri e propri tempi "inutili" nell'economia delle aspettative personali legate al viaggio.

Le tecnologie a disposizione portano all'illusione di avere ridotto al minimo i tempi di ogni attività eppure, nella realtà fisica, in quella cioè in cui ci si trasferisce davvero da un luogo a un altro, si ripropone la necessità di tempi indispensabili allo spostamento dei passeggeri, allo smistamento dei loro bagagli, al farli accomodare nel mezzo di trasporto e poi finalmente di dare inizio al viaggio stesso. Tutto ciò comporta quindi tempi di attesa nei luoghi di transito che, a questo punto, si sono attrezzati, conformati e arricchiti per provare a dare una soluzione alle esigenze degli utenti di passaggio.

La soluzione che ha preso il sopravvento è stata quella di dotare sempre più tali ambienti di servizi che però, in quanto estremamente costosi nella loro gestione, per essere sostenibili, sono diventati servizi a carico di privati i quali, a loro volta dovendo trarre profitto da tale impegno, li hanno trasformati in attività di tipo commerciale, in prestazioni a pagamento.

I luoghi di transito, oggi, sono quindi sempre più lontani dalle stazioni ferroviarie o dagli aeroporti di soli trent'anni fa e hanno assunto una conformazione e un'organizzazione simile agli attuali centri commerciali dove l'omologazione delle offerte ha creato la totale assenza di identità e carattere che un tempo distinguevano tale tipo di infrastrutture.

Per il viaggiatore, l'*errante* come lo definisce Bégout, «riconoscere quello che lo circonda è determinante nel suo stato d'animo fondamentale,

perché se i significati sociali provengono da convenzioni stabilite da altri, che deve imparare per non essere rifiutato definitivamente dal mondo urbano, deve sapere con chi ha a che fare. L'errante ha continuo bisogno di conferme. Sicché nel labirinto infinito di segnali stradali e di edifici sempre identici, cerca bene o male di trovare il cammino, aggrappandosi a forme conosciute (un monumento significativo) o a segni familiari (il numero di una autostrada), che gli ricordino un'esperienza passata o futura. L'eccitazione estetica dello shock improvviso non è il suo forte, e la ricerca dell'inatteso lo lascia indifferente»¹⁰.

Con l'auto, col treno, con la nave o con l'aereo si viaggia invece in un unico infinito centro commerciale, privo di un linguaggio esteriore, sovraccarico di segni e stili all'interno, sempre uguali per conformazione, organizzazione e offerta, in definitiva icona della peggiore globalizzazione, dando purtroppo ragione alle preoccupanti previsioni che Marc Augé aveva stigmatizzato introducendo, anni fa, il concetto di "nonluoghi"¹¹.

Le teorie di Augé, per quanto riferite a una situazione sociale ed economica diversa dall'attuale, restano, dal punto di vista antropologico, esemplari per essere riuscite a raccontare, con estrema chiarezza e altrettanta preoccupazione, il rischio di alienazione e di perdita dei valori personali dell'individuo in tali architetture dove, l'accumulo di spazi funzionali non creano un evento sociale organico quanto piuttosto una condizione di "contrattualità solitaria" definita, più che dalla forza di comunicazione dell'architettura stessa, dalle "parole" che pedissequamente descrivono ambiti, indicano comportamenti e obiettivi. Luoghi dove il ruolo dell'uomo viene ridotto a quello di semplice "utente", privo di aspettative culturali e psicologiche, quindi spogliato della sua stessa identità e privato di una prospettiva temporale. I "nonluoghi" per Augé sono incentrati solamente sul presente e sono altamente rappresentativi di un'epoca caratterizzata dalla precarietà assoluta, dalla provvisorietà, dal transito, dal passaggio e dall'individualismo.

Quello che maggiormente colpisce, in tale trasformazione dei tradizionali luoghi di transito, è che, avvertita la necessità di un adeguamento funzionale per rispondere alle esigenze dei ritmi di vita contemporanei, si è creduto di trovare una risposta adeguata solo enfatizzando e moltiplicando le azioni relative all'acquisto di beni o servizi.

Racconta Karl Schögel che «la stazione ferroviaria è pur sempre il luogo di circolazione delle persone, cioè esattamente dell'avventura della circolazione; ci sono i tempi di attesa, c'è il fatto di vedere un'incredibile quantità di persone, che hanno tutte in mente una meta o qualcosa da fare; gente che arriva, che parte, gente che ha grandi aspettative ... insomma, la stazione [...] è come un luogo intermedio, un bacino di raccolta. Trovo

singolare questa trasformazione in *shopping malls*. Oggi si incontra ovunque quest'atmosfera come quella di un supermarket. [...] Ho l'impressione che questi spazi commerciali che vengono allestiti nelle stazioni e impediscono alla sguardo di abbracciarne la spazialità siano in un certo senso come parassiti; vogliono sfruttare la grandezza, la forza del luogo»¹². Lo *shopping* è sembrato essere l'unica alternativa possibile per utilizzare i tempi di attesa durante un viaggio. Le attività commerciali non solo hanno invaso fisicamente con negozi e punti vendita tali luoghi ma li hanno anche omologati attraverso la pubblicità onnipresente, gli schermi che trasmettono spot e le comunicazioni audio che ricordano le varie offerte da non perdere. Li hanno conformati e plasmati facendo perdere l'identità dei luoghi fisici in cui sono collocati, deprivando il viaggiatore della conoscenza di specialità gastronomiche locali, in definitiva degli usi e delle tradizioni di ogni singola tappa del viaggio, secondo un criterio omologante che alla fine crea solo reazioni di rigetto e rifiuto anche di fronte a uno specifico bisogno. Infatti «più il consumatore è costretto quotidianamente a una pratica economica coercitiva data l'ampiezza delle offerte e l'attrazione dei prezzi, più reagisce esaltando, in modo più o meno cosciente, strategie antitetiche e comportamenti opposti: reazioni epidermiche che gli danno l'impressione di padroneggiare l'ambiente che lo circonda»¹³.

Tornando comunque all'attesa, al tempo da spendere in una stazione della metropolitana come negli immensi spazi di un aeroporto, quello che viene meno è il riconoscere, sin dalla fase di impostazione delle scelte progettuali, le differenze tra gli utenti, il fatto che giovani, anziani o bambini, uomini o donne, turisti o uomini d'affari, possano avere esigenze e aspettative diverse e quindi chiedere, durante l'attesa, prestazioni o opportunità differenti. In particolare quello che è più alienante è il tentativo continuo di stimolare bisogni effimeri e desideri inutili per distrarre dalla condizione obbligata dei tempi di attesa programmati, venendo meno, invece, a determinate esigenze del singolo che, se soddisfatte, potrebbero contribuire a gestire l'attesa.

È interessante rilevare che, in controtendenza, alcuni luoghi di transito, destinati a grandi flussi di passeggeri, come aeroporti e stazioni marittime, pur nella logica di spazi e ambiti, per così dire sponsorizzati, ovvero di funzioni e spazi messi a disposizione da marchi commerciali che identificano e caratterizzano gli ambienti, stanno cominciando a offrire opportunità per trascorrere il tempo dell'attesa senza dover necessariamente far ricorso allo *shopping*.

Testate giornalistiche o *network* televisivi offrono copie gratuite di quotidiani e, nel contempo, anche veri e propri salotti, intimi e accoglienti, do-

ve leggerli; società telefoniche propongono totem e terminali dove poter navigare in internet realizzando un sistema di luoghi isolati dal contesto; marchi di sigarette realizzano spazi chiusi appartati – a volte veri salotti con poltrone o verande con piante e panchine, altre volte piccoli ambiti, quasi cabine, dove appartarsi da soli o in coppia a chiacchierare – dove poter fumare liberamente lì dove normalmente è vietato; società produttrici di bevande o di caffè o tè attrezzano piccoli punti ristoro in cui svolgere autonomamente una attività – quella di prepararsi la bevanda preferita – che normalmente è di tipo più privato o domestico. Questi primi tentativi, anche se legati alla promozione di un marchio o di un prodotto messo in bella vista, per quanto ancora rari, sono comunque lodevoli e a volte estremamente raffinati nelle soluzioni proposte, sebbene legati a una idea di utente fissa e stereotipata, condizionata dai *target* di riferimento dei loro prodotti e quindi purtroppo ancora lontani da offrire spazi destinati a categorie non interessate direttamente a quei prodotti come, ad esempio, i bambini, le famiglie numerose, gli anziani, oppure dal proporre un'adeguata informazione e comunicazione, dall'investire nell'arte, nella cultura e nella promozione di eventi temporanei.

A questo punto è evidente che forse non è neanche necessario ritrovare un prevalente linguaggio contemporaneo dei luoghi di transito così come è stato all'inizio della loro apparizione nel territorio costruito dall'uomo. Forse la molteplicità dei linguaggi, l'uso trasposto e mediato da altre forme espressive e di comunicazione non è errato e corrisponde alla molteplicità sfuggente e cangiante che caratterizza la forma dei nostri tempi; quello che invece deve rimanere un punto fondamentale della ricerca finalizzata alla definizione dell'habitat, e quindi di spazi così particolari come quelli di attesa nei luoghi di transito, è quello di dare a tali spazi una caratterizzazione, una misura, una atmosfera coerente con gli stati d'animo degli utenti viaggiatori, soluzioni che rispondano alle loro esigenze psicologiche prima ancora che ai loro bisogni pratici con risposte funzionali. Caratterizzazione, misura, atmosfera, sono termini che vogliono stimolare soluzioni adeguate all'analisi degli stati d'animo, alle sensazioni e alle percezioni, alla mutevolezza e alla diversità dei caratteri dei singoli e alla varietà e eterogeneità degli utenti.

Per questo è necessario tenere in conto nella progettazione dei luoghi destinati all'attesa di principi a volte contrastanti, in rapporto dialettico tra loro, che devono in ogni caso essere presi in considerazione negli opposti modi di porsi rispetto all'uomo: contestualizzazione e dissociazione; pubblico e privato e in particolare i valori di domesticità del pubblico; privacy e partecipazione e quindi intimità e interazione tra le persone e le cose; piccolo e grande e cioè dimensione e morfologia degli spazi.

Ogni luogo destinato all'attesa non può non prevedere una risposta a tali categorie che corrispondono a esigenze e comportamenti dell'uomo. In quanto principi a volte divergenti è evidente che offerte differenziate, flessibilità e possibilità di una modificazione diretta da parte dell'utente, sono alla base dei criteri progettuali che si vogliono proporre.

Il progetto dell'attesa

Nei luoghi di transito tali criteri progettuali vanno declinati e distinti secondo il riconoscimento del tipo di attesa a cui si fa riferimento, a partire dalla distinzione più evidente, quella legata al tempo di attesa: attesa breve, media e lunga che sono proprie di luoghi diversi e di sistemi funzionali specifici che richiedono soluzioni distinte.

Il tempo causato dall'attesa modifica la forma dello spazio e le sue attrezzature sulla base della modalità d'uso dei luoghi specifici e della congruenza delle funzioni, ma anche delle azioni e dei comportamenti, con il contesto e con il tipo di utenza.

L'attesa breve, ad esempio quella che si consuma alla fermata dell'autobus o lungo la banchina di una metropolitana, ha a disposizione spazi ridotti, in condizioni addirittura non definite fisicamente, non perimetrabili, come nel caso delle pensiline o dei semplici cartelli che identificano il luogo di sosta di un autobus. È quindi evidente che le opportunità progettuali messe in gioco si dovranno confrontare non solo con le sensazioni e le percezioni condizionate da tale breve momento di attesa, ma dal contesto, dalle relazioni con lo spazio urbano e soprattutto da una limitata disponibilità di strumenti progettuali che non permettono interventi fuori scala o fuori misura e che devono essere necessariamente commisurati allo spazio esiguo e al tempo ridotto. Tempo che, nell'essere con chiarezza dichiarato sin dall'approssimarsi del luogo di attesa, dall'esterno di una stazione della metropolitana ad esempio, può essere "usato", eliminando l'ansia di perdere il mezzo di trasporto. Oggi tale semplice espediente è spesso messo in pratica, inutilmente, direttamente sulla banchina di attesa del treno – e non all'esterno – dopo aver costretto l'utente ad attraversare l'intera stazione in fretta senza aver potuto approfittare dei servizi messi a disposizione prima e dopo la linea dei tornelli. Il punto in cui si "marca" il biglietto è infatti il vero luogo che distingue la parte pubblica della fermata da quella destinata solo al viaggiatore. I servizi e le opportunità offerte al viaggiatore devono ottemperare a richieste opposte: quelle proprie di uno spazio posto in continuità con la città – che quindi ripropone una offerta di funzioni analoga a quella presente all'esterno della stazione – e quelle invece del luogo della banchina e dei lunghi percorsi sotterranei che sono nettamente separati dal resto dello spazio pubblico

e che possono essere destinati esclusivamente ai bisogni del viaggiatore. Oggi, invece, questi ultimi spazi sono pressoché privi di ogni caratterizzazione, solo le panchine o qualche distributore automatico, insieme alle pubblicità, scandiscono i percorsi di connessione tra le linee e gli accessi, a volte penosamente lunghi e angoscianti¹⁴.

È in questi luoghi che si possono offrire opportunità per gestire i tempi di attesa che, per quanto brevi, se utilizzati per dare servizi e informazioni, magari anche connesse al luogo dove si è, possono caratterizzare spazi altrimenti privi di qualsiasi significato. Si è detto precedentemente del rapporto con il contesto che aiuta a capire e gestire il passare del tempo più di un semplice orologio. In tali luoghi, spesso sotterranei tali opportunità sono per lo più negate. Invece cercare, dove possibile, di mettere in relazione l'interno con l'esterno, il sopra con il sotto, anche ricorrendo a espedienti multimediali, può aiutare a misurare il proprio tempo di attesa senza che questo risulti del tutto avulso dalla vita che continua a scorrere oltre la stazione¹⁵.

L'attesa media, quella che si consuma invece nelle stazioni di autobus regionali, dei traghetti o degli aliscafi e nelle stazioni ferroviarie, già offre un'opportunità di approfondimento dei luoghi di transito. La distinzione tra la parte più connessa ai flussi urbani, rispetto a quella esclusiva di chi viaggia, implica, da un lato, la presenza di nuovi spazi pubblici, veri e propri centri di riferimento e di socializzazione dei cittadini, posti in luoghi strategici nella città, spesso addirittura nei centri storici; dall'altro sistemi spaziali ibridi, di interfaccia tra il luogo di partenza, il mezzo di trasporto e il luogo di arrivo, dove assumere informazioni e dati utili alla comprensione e allo svolgimento del viaggio. L'offerta di servizi in tali luoghi riservati ai viaggiatori deve permettere l'uso del proprio tempo secondo modalità personali attraverso offerte specifiche in grado di entrare in continuità con le attività del quotidiano, ovvero di modalità già proprie del viaggio.

Tali luoghi sono spesso anche quelli dei pendolari, di chi passa ogni giorno per tali strutture e che quindi desidera che il viaggio venga stemperato in un evento consueto consumato attraverso riti non eccezionali ma propri del privato e del quotidiano.

I tempi di attesa lunghi, invece, quelli che si consumano negli aeroporti o nelle stazioni marittime, hanno trasformato tali luoghi, come detto, in veri e propri centri commerciali dove il tempo viene concepito solo come opportunità per fare compere¹⁶. Sono questi i luoghi invece in cui, grazie anche alle dimensioni spaziali, si può provare a progettare luoghi differenziati per le diverse esigenze di attesa. Si possono cioè proporre ambienti specifici adeguati alle varie modalità e aspettative del singolo rispetto al tempo di attesa. Luoghi appartati o collettivi, spazi dove riposare o lavo-

rare, dove comunicare o concentrarsi, in ogni caso relazionati alle varie utenze che vanno dai bambini agli anziani e che quindi richiedono risposte del tutto differenti. Non è un caso che i luoghi di ristoro a pagamento in tali strutture già offrono, per loro strategia commerciale, proposte diverse e chiaramente identificabili: dal bar dove consumare un caffè veloce in piedi, al locale raffinato con tavolini e luce soffusa, alla birreria dai caratteri tipici, alla vineria o al ristorante sofisticato. Tutti luoghi rigorosamente delimitati, normalmente chiusi da un soffitto che ne restituisce una dimensione corretta, flessibili e acusticamente isolati, tuttavia in contatto con il resto della stazione da cui è possibile ricevere informazioni.

Spazi di attesa progettati, quindi alternativi alle sole sedute disposte in fila, potrebbero realizzare un microcosmo di luoghi e spazi, vere architetture minime a metà tra il pubblico e il privato, diverso dai luoghi commerciali, dove scegliere, con se stessi e con gli altri, le modalità di attesa, le cose da fare nel tempo a propria disposizione.

Conclusione

Una serie di opere tra le più famose di Lucio Fontana, quelle concepite con un taglio netto nella superficie della tela dipinta con colori diversi, è intitolata *Concetto Spaziale, Attesa*. A volere collegare il titolo voluto dall'artista, con l'opera e soprattutto con l'azione che è sottintesa all'opera, si direbbe che l'attesa secondo Fontana è, in quanto concetto spaziale, assimilabile a uno squarcio che penetra nello spessore del quadro, alla realizzazione cioè di uno spazio dove lo spazio non c'è, essendo, la superficie della tela, bidimensionale. L'attesa quindi è proprio l'interruzione violenta nella tranquillità della vita quotidiana, è il taglio, la ferita impressa nella realtà di ogni giorno ma è altresì l'opportunità di costruire una spazialità del tutto inedita, un luogo dello spirito, in cui ritrovarsi al di là della realtà conosciuta. Come nella sua opera il taglio, che incarna l'attesa, modifica il normale concetto della forma del quadro, così nella realtà, tale condizione umana, altera il fluire del tempo, dell'essere, modifica e rinnova il concetto di spazio. L'attesa è una frattura che lascia il segno, è la forma visibile dell'angoscia e dell'ansia ma è anche la costruzione di un luogo dove non è normalmente previsto uno spazio esistenziale. Questo spazio nuovo, ci insegna l'artista, non esiste da solo, ma può essere definito solo se percepito attraverso il primo piano della dimensione tradizionale dell'esistenza che viene tagliata, alterata, interrotta. La forma dell'attesa, il luogo dell'attesa, è percepibile solo attraverso la definizione del suo opposto, del fluire corretto della vita, che viene aggirato e visto dal di dentro. Fontana sposta l'idea fondamentale dei suoi quadri oltre i quadri stessi, in una dimensione che non esiste nell'opera, oltre i limiti fisici che

questa può esprimere ma di cui però si può fare portatrice. Come l'idea di attesa contenuta nei quadri di Fontana risiede al di là della forma materiale dell'opera, così la forma idonea ad accogliere l'uomo in attesa non è nello spazio che percepisce ma è al di là di questo, e cioè nello stato d'animo che tale spazio gli restituisce.

Note

1. B. Bégout, *Lieu commun. Le motel américain*, Editions Allia, Parigi 2003; trad. it., *Luoghi senza identità. Il motel come metafora del nomadismo e della precarietà delle relazioni umane*, Firenze 2010, p. 62.
2. Antonella Carù, direttore del Corso di Laurea Specialistica in Marketing Management alla Bocconi di Milano in una intervista a cura di E. Serra, sul "Corriere della Sera" del 30.12.2010, p. 27.
3. Cfr. "Topolino e il marchingegno tibetano", in *Topolino*, n. 955 del 17 marzo 1974.
4. Cfr. D. De Masi, *L'ozio creativo*, Ediesse, Milano 2000.
5. M. Morcellini, sul CdS, *op.cit.*
6. Tali attese, per la loro specificità, non vengono affrontate dal presente saggio che, imponendosi un punto di vista più generale, vuole individuare temi comuni, ripetitivi e non straordinari, che caratterizzano il quotidiano. Le future ricerche saranno proprio indirizzate verso questi temi in sinergia con gli attori di tali scenari.
7. I. Farè "Il sistema della cura" in S. Marsicano, a cura di, *Abitare la cura. Riflessioni sull'architettura istituzionale*, FrancoAngeli, Milano 2002, p. 15.
8. L. Castellano, "La teoria dei vasi comunicanti. Carcere e territorio", in AA.VV., *La rappresentazione della pena. Carcere invisibile e corpi segreti*, numero monografico della rivista "Communitas", n. 7, febbraio 2006, Milano, 2006, p. 76.
9. Cfr. E. De Luca, *Montedidio*, Feltrinelli, Milano 2001.
10. B. Bégout, *op. cit.*, p. 71.
11. Cfr. M. Augé, *Un ethnologue dans le métro*, Pluriel, Parigi, 1986, trad. it. *Un etnologo nel metro*, Elèuthera, Milano 2005.
12. Cfr. F. Burkhardt intervista allo storico Karl Schlögel. F. Burkhardt, *Il fascino immutabile del viaggio via terra*, in "Architettura per la mobilità", numero monografico della rivista "Rassegna", n. 84, settembre 2006, p. 26.
13. B. Bégout, *op.cit.* p. 107.
14. «Stamattina, invece che per l'uscita di Loreto, ho percorso il marciapiede della MM Rossa in senso inverso, come se dovessi scendere alla Verde, invece sono sbucato all'incrocio di Viale Abruzzi con Via Stradivari. Non mi piace quel percorso sotterraneo, lungo il treno che vomita gente che ti trascina, ti strattona, lungo la parete coperta di poster giganti». F. Parazzoli, *MM Rossa*, Mondadori, Milano 2003.
15. Cfr. il caso delle stazioni della metropolitana di Porto di Eduardo Souto de Moura e Álvaro Siza costruite, ove possibile "a cielo aperto", descritte in: F. Burkhardt, *Un'opera collettiva per Porto* in "Architettura per la mobilità", numero monografico della rivista "Rassegna", n. 84, settembre 2006, pp. 78-88.
16. «We are nowadays witnessing an overturn of the relationships where the commercial dimension almost justifies the transportation dimension: or rather, prevails in terms of character, image, and model». Lambertucci F., "InfraMalls", in AA.VV., *Interior Wor(l)ds*, vol.1, Allemandi University Press, Torino 2010, p. 139.

L'attesa e i suoi luoghi

Antonio Gentile

Premessa

Una precisazione è dovuta a coloro che avranno occasione di sfogliare queste pagine: esse sono la sintesi di alcune lezioni tenute nell'ambito del corso di Laurea Magistrale in Architettura Arredamento e Progetto, e come tutte le sintesi porta i segni che le caratterizzano. L'intento delle lezioni era quello di fornire agli allievi – impegnati a studiare la riqualificazione di particolari spazi urbani, quali le fermate degli autobus o le stazioni dei metrò – alcune informazioni sulle dinamiche specifiche che entrano in gioco durante la permanenza, "l'attesa", appunto, delle persone in questi "luoghi", e sui possibili accorgimenti architettonici a riguardo.

A prima vista, tutto ciò può sembrare frutto delle ultime mode universitarie; in realtà il rapporto ambiente e individuo, luoghi ed emozioni, spazi e stati d'animo è conosciuto da sempre. Nuova, semmai, è l'attenzione posta su questo rapporto, nuova la concezione del progettare, che va oltre l'individuazione e l'ideazione di una pura funzionalità dello spazio.

Lo spazio ha uno stretto legame con la mente umana e col corpo; in qualunque forma si esprima esso è un vero e proprio generatore di stati di coscienza, oltre che uno stimolatore di sensazioni: «Se chiunque conosce bene la sensazione di benessere o di malessere che si prova in certi ambienti, la reazione è in realtà assai più articolata. Bastano una parete asimmetrica, un mobile troppo grosso, un asse da stiro al centro della stanza, l'orientamento o l'esposizione al sole di una sola parte della casa, il fatto di avere un panorama o no davanti alla finestra, di essere al piano terra o all'ultimo piano, in una mansardina da cui si vede solo il cielo o in uno scantinato scarsamente illuminato piuttosto che in uno spazio ordinato,

pulito e curato, o la mancanza di confini per il fatto di non avere una stanza propria, a plasmare in maniera più o meno inconscia il modo di essere e a produrre un cambiamento a livello psichico e di personalità. Questo non significa che il collegamento sia scontato, automatico o ineluttabile, ma semplicemente che un collegamento c'è»¹.

In tal caso è importante, per chi fa l'architetto, conoscere quali sono i meccanismi mentali e fisiologici che regolano lo spazio e in particolare quali dimensioni e forme, quali altezze, lunghezze, linee, colori mettono in moto questi meccanismi, dal momento che organizzazioni diverse dello spazio determinano diversi e specifici stati di coscienza.

I risultati che la ricerca scientifica mette oggi a disposizione offrono un notevole contributo a tale riguardo. Nel campo delle neuroscienze, in particolare, è stato osservato come il movimento non implichi soltanto una più o meno corretta articolazione di parti del nostro corpo, ma anche il loro entrare in rapporto con gli oggetti fuori di noi, con le cose, ma soprattutto con lo spazio che ci circonda. Non si tratta, per esempio, soltanto di muovere piedi, braccia, mani e bocca, ma di raggiungere, afferrare, trattenere o mordere qualcosa. «Ed è in questi atti, in quanto atti e non meri movimenti, che prende corpo l'esperienza dell'ambiente che ci circonda e che le cose assumono per noi immediatamente significato»².

Questi atti connotano la comprensione della realtà in termini di percezione significativa dello spazio, percezione che precede ogni riflessione e conoscenza intellettuale della realtà stessa. Il momento percettivo non si limita quindi a una presa di coscienza dell'esistenza degli spazi e degli oggetti che li popolano, ma pone già in essere una relazione che ne determina la loro maggiore o minore vivibilità. Le aree corticali localizzate nella cosiddetta *via dorsale-ventrale* rivelano, sottoposte a risonanza, una ricchezza di funzioni che trascendono il semplice controllo dei movimenti e che risultano connesse alle diverse dinamiche dell'azione.

Quanto oggi ci viene confermato dai risultati di *diagnostic imaging* era già stato anticipato da Merleau-Ponty, il quale sosteneva che «nel gesto della mano che si dirige verso l'oggetto è racchiuso un riferimento all'oggetto, in quanto cosa molto determinata verso la quale ci proiettiamo, presso la quale anticipatamente siamo»³.

La percezione dello spazio, la sua rappresentazione mentale, appare, quindi, un'operazione molto più complessa di quanto possa sembrare a prima vista; essa è caratterizzata da una lettura dello spazio *agita* e non soltanto *subita*. Mente e cervello, corpo e oggetti, spazio e movimento, costituiscono una realtà organizzata e soprattutto finalizzata. Resta valido quanto sosteneva, quasi un secolo fa, Ernest Mach: «I punti dello spazio fisiologico altro non sono che scopi dei vari movimenti [...] ed è a

partire da questi movimenti che il nostro corpo mappa lo spazio che ci circonda, ed è in virtù dei loro scopi che lo spazio assume forma per noi»⁴. Quanto detto motiva ampiamente una riflessione sul rapporto tra le linee architettoniche di una stazione del metrò, gli oggetti di arredo che la definiscono e lo stato d'animo dei passeggeri che la frequentano. Ogni elemento può dare un senso all'attesa, che è una costante di questi luoghi (o *nonluoghi*), riducendo o ampliando gli stati d'ansia che di per sé la caratterizzano, attraverso soluzioni capaci di creare una maggiore vivibilità dello spazio interessato.

L'esperienza dell'attesa e i meccanismi dell'ansia

L'attesa è un tema ricorrente nelle opere di tanti autori contemporanei. Dino Buzzati ne ha fatto il fulcro di un suo celebre romanzo, *Il deserto dei tartari*⁵. Ma anche *Le malentendu* di Camus, *El coronel non tiene quien le escriba* di Gabriel Garcia Marquez, *l'Après-midi de Monsieur Andesmas* di Marguerite Duras, solo per citarne alcune, sono opere costruite intorno a questo tema; l'epilogo di questo filone, che ha caratterizzato tanta parte della letteratura del Novecento, è la tragicommedia di Samuel Beckett, *En attendant Godot*, dove viene rappresentata l'attesa, vana, di qualcosa o qualcuno che non si conosce, ma si percepisce come incombente e ineluttabile.

Anche il segmento particolare dell'attesa che ci interessa trova spazio nelle opere di vari autori. Azza Filali, scrittrice tunisina, offre delle pagine molto belle su questo tema. In un suo racconto, *L'entreinte*, descrive, con dovizia di particolari, la sala di imbarco dell'aeroporto di Tunisi, «*Tout autour, les murs sont tartinés de lambris turquoise, partout, sauf dans les chiottes. Au bar, dans des panneaux sur pied, une sirène aux yeux glauques se déhanche sur fond de Méditerranée turquoise*»⁶. Al suo interno una coppia che sta per separarsi, ma anche alcuni emigranti in partenza per Marsiglia: «*Leurs yeux sont vides, voilà vingt ans qu'ils sont manoeuvres à Marseille. Ils sont chez eux là-bas, chez eux ici, chez eux nulle part. Dans la salle, ils attendent entre deux portes, entre deux vies, couvés par les panneaux publicitaires qui débitent leur Eden imbécile de machines à laver et de parfum de luxe... Les mêmes ici, là-bas, n'importe ou*»⁷. La sala d'attesa per l'imbarco diventa così uno spazio "entre deux vies", da un lato la tristezza di una separazione, dall'altro le illusioni di un viaggio. La scrittrice sposta poi il suo sguardo al paesaggio che traspare al di là delle vetrate: «*Le ciel tombe sur Tunis, tel un rideau de fer, un ciel sans bleu, sans nuages, où la vie est d'un blanc dur, le blanc des quartiers neufs, sans âme, sans arbres, celui des néons de supermarchés*»⁸.

Tutti gli elementi del racconto esprimono le dinamiche dell'attesa:

un'esperienza sospesa tra ansia e speranza, priva di possibili definizioni. L'ambiente descritto dell'aeroporto tunisino sembra aver perso la propria identità, esattamente come la gente che vive in transito, in spazi che non le appartengono mai del tutto, alla ricerca di una realizzazione, fosse pure attraverso un sogno momentaneo, a metà strada tra la *routine* e le illusioni, tutti comunque sospesi in un'attesa che cambia continuamente colore.

Scrive Remo Ceserani nel suo saggio *Raccontare il postmoderno* che quella dell'attesa può essere considerata una tematica fortemente attuale, che abbraccia tutte le dimensioni del vivere umano, schiacciando la temporalità in un eterno presente che non concede progressioni, ma ciclici ritorni di passato e incursioni proiettive in un futuro spesso illusorio⁹. Se analizziamo l'etimologia del verbo "attendere" (*ad-tendo*, "dirigersi verso") scopriamo che esso contiene una combinazione di tensione, aspirazione e perdita di certezza: indica, cioè, quel particolare stato mentale che registra e avverte la mancanza di qualcosa e che perciò stesso genera un'ansia particolare. Si attende infatti qualcosa che non c'è e di cui si ha bisogno, a prescindere dal fatto che si tratti di una persona o di un oggetto, che si tratti di attendere che succeda qualcosa o attendere di fare qualcosa, attendere di andare o di tornare, e via dicendo. In alcuni casi si attende poi un evento che di per se stesso è carico di significati ansiogeni e emotivi. E tutto ciò, naturalmente, all'interno di una dimensione spazio-temporale che ne definisce, come avremo modo di vedere, i caratteri peculiari.

Un individuo "in attesa" quindi è un individuo in "tensione", caratterizzato cioè da un "disturbo" che all'ansia fisiologica accoppia una maggiore rigidità della mente. Se la tensione generata è momentanea e viene riconosciuta come tale, essa può essere facilmente "razionalizzata" e "controllata" dal soggetto stesso, e in questo caso l'attesa può addirittura trasformarsi in qualcosa di piacevole. Al contrario, quando la poca fiducia in se stessi non riesce a controllare la tensione generata dall'attesa, sia pure per l'arrivo di un treno, questa può trasformarsi in sofferenza, caratterizzata da uno stato d'ansia patologico, fino a generare veri e propri attacchi di panico, ai quali spesso segue o si accompagna un sentimento di frustrazione e di insignificanza, se non di disperazione.

Ci sono poi molteplici implicazioni nel dinamismo dell'attesa che ne modificano la qualità, molteplici implicazioni che spingono l'individuo a costruire una serie di domande su se stesso, sul mondo esterno, sul proprio grado di benessere e di soddisfazione, sul proprio disagio e frustrazione. È un processo duplice, infatti, quello innescato dall'attesa: da un lato c'è la tensione costante verso qualcosa di "esterno", l'ansia del soddisfaci-

mento del proprio bisogno, dall'altro c'è un confronto "interiore" sulle proprie priorità e necessità, sulle proprie capacità esistenziali. Il grado di maturità raggiunto nel percorso di crescita personale aiuta l'individuo a districarsi in questo processo riducendo così i livelli d'ansia che si determinano.

Tutto ciò ha a che fare naturalmente col dinamismo delle emozioni: in taluni casi il soggetto percepisce qualcosa che genera una destabilizzazione a tutti i livelli, si trova davanti a una *privazione* degli abituali schemi di organizzazione cui egli solitamente ricorre, e a una *potenzialità* per l'attualizzazione di nuovi schemi, con la conseguente entrata in gioco di meccanismi omeostatici.

Particolari stimoli, che arrivano al cervello attraverso i sistemi sensoriali, creano delle particolari rappresentazioni: la mente, infatti, in combinazione con i processi simbolici e affettivi, tipicamente soggettivi, in parte innati e in parte legati al contesto, rielabora i dati offerti dai sensi realizzando degli autentici prodotti mentali¹⁰.

Questi, filtrati attraverso il talamo e inoltrati all'amigdala, generano uno stato di "attenzione" che porta a rielaborare, insieme alla durata, intensità e familiarità dello stimolo, le precedenti esperienze in questione, gli elementi emozionali e "rappresentazionali" della memoria, l'attuale contesto, in termini di stati emotivi interni e di ambiente esterno, infine le aspettative dell'individuo rispetto al futuro.

Tutto ciò determina una valutazione degli stimoli e associa alla rappresentazione di questi un senso generale di positività o di negatività, con l'attribuzione di particolari significati, che finiscono col produrre e caratterizzare contemporaneamente i propri stati emotivi. Alcuni di questi stimoli sono rappresentati dalla dimensione spaziale e temporale, dal luogo cioè dove si vive quella specifica esperienza e dalla durata che la caratterizza.

Il luogo

Georges Perec, scrittore eclettico e originale, così parla dei luoghi «Vorrei che esistessero luoghi stabili, immobili, intangibili, mai toccati e quasi intoccabili, immutabili, radicati; luoghi che sarebbero punti di riferimento e di partenza, delle fonti: il mio paese natale, la culla della mia famiglia, la casa dove sarei nato, l'albero che avrei visto crescere (che mio padre avrebbe piantato il giorno della mia nascita), la soffitta della mia infanzia gremita di ricordi intatti [...]. Tali luoghi non esistono, ed è perché non esistono che lo spazio diventa problematico, cessa di essere evidenza, cessa di essere incorporato, cessa di essere appropriato. Lo spazio è un dubbio: devo continuamente individuarlo, designarlo. Non è mai mio, mai mi viene dato, devo conquistarlo»¹¹.

Questa continua conquista del proprio spazio trova la sua espressione più autentica nella relazione tra l'uomo e la casa¹², una relazione mai scontata e mai del tutto definita, che si complica, ma allo stesso tempo si risolve, proprio nel tessuto urbano, contribuendo alla costruzione della propria identità individuale e di gruppo. C'è «un senso del sé che diventa spazio»¹³, che guida la trasformazione della casa, come della città, coinvolgendo affetti e interessi, legami parentali e rapporti giuridici, consumi e produzione, insieme a miti, ideologie, visioni del cosmo e della storia.

Un movimento costante sembra comunque caratterizzare le diverse trasformazioni dello spazio abitativo: la maggiore o minore apertura al territorio, che si traduce in una minore o maggiore esclusione della realtà esterna, in una predominanza dell'lo pubblico o del Noi privato, sempre in cerca di una dimensione dell'appartenenza fino al punto che tale movimento si identifica con l'appartenenza stessa¹⁶.

Molti studiosi si interrogano oggi su questo senso di appartenenza soprattutto nelle nostre periferie urbane¹⁷: siamo in presenza di una «città afasica», incapace di esprimersi, che non permette cioè il radicamento e l'appropriazione emotiva dello spazio, una città che non comunica, venendo meno a quella che Meier considera la quintessenza della città¹⁸, e che costringe all'anonimato e alla solitudine, spersonalizzando i rapporti¹⁹. Tutto ciò deriva anche dalla dilatazione dello spazio urbano e dalla conseguente perdita del centro, che aveva la capacità di rappresentare simbolicamente la vita della città²⁰. Secondo Ceserani questa spersonalizzazione delle città trova la sua conferma nella scomparsa delle indicazioni delle strade all'interno delle trame dei racconti postmoderni. L'evocazione di uno spazio in cui sia impossibile costruire una cartografia cognitiva è funzionale al disorientamento esistenziale che affligge il personaggio letterario, e più in generale l'uomo contemporaneo, che gli autori intendono rappresentare come archetipo della perdita di individualità e della spersonalizzazione²¹.

Uno spazio privo di valori simbolici è uno spazio estraneo, che riduce il sentimento di appartenenza fino a determinare, molto spesso, fenomeni di rifiuto e di vandalismo. E a poco può servire la realizzazione di spazi aggreganti artificiali, come i centri commerciali, dal momento che essi sono designati come *centri* di volta in volta e caricati, in prima istanza, non di una forza simbolica aggregante, ma di una funzionalità economica aggregante²².

Un ulteriore elemento di perplessità, a proposito del senso di appartenenza, viene però soprattutto dalla crescente mobilità. Questo fenomeno, sempre più caratterizzante la nostra società, tende a ridurre progressivamente *l'abitare un luogo*²³ a favore dello *stare in un luogo*²⁴, moltiplican-

do e accentuando la fruizione dei cosiddetti *nonluoghi*²⁵. Le stazioni ferroviarie, gli autogrill, i motel, le sale d'attesa degli aeroporti, i metrò diventano, per tanti, come una seconda casa, una casa però imposta, in cui lo spazio non appartiene, rimane estraneo, senza possibilità alcuna di organizzarlo, nemmeno simbolicamente²⁶.

I *nonluoghi* sono caratterizzati proprio dallo *stare*, dai tempi della sosta imposta e non scelta, dalla monotona ripetitività dei passaggi, dalla difficoltà di stabilire contatti e relazioni, dalla relativa solitudine. Sono quelli dove è impossibile ritrovare i segni della propria presenza, la memoria delle proprie esperienze. E questo finisce col caricare di un maggiore stato d'ansia l'attesa in questi luoghi. «Lo spazio del *nonluogo* libera colui che vi penetra dalle sue determinazioni abituali. Egli è solo ciò che fa o che vive come passeggero, cliente, guidatore. [...] Il passeggero dei *nonluoghi* non ritrova la sua identità che al controllo della dogana, al casello autostradale o alla cassa. Nel frattempo, egli obbedisce allo stesso codice degli altri, registra gli stessi messaggi, risponde alle stesse sollecitazioni. Lo spazio del *nonluogo* non crea né identità singola, né relazione, ma solitudine e similitudine»²⁷.

Come se ciò non bastasse, i *nonluoghi* generano spesso un senso di insicurezza, dal momento che è difficile stare in uno spazio che non è proprio, ma soprattutto è difficile utilizzarlo nei segmenti che servono, senza contenderlo agli altri che lo affollano.

L'uomo, come gli animali, ha imparato a delimitare e definire lo spazio libero e indefinito che lo conteneva, a plasmarlo secondo le proprie esigenze e i propri bisogni, a segnalarlo materialmente e simbolicamente come uno spazio proprio, all'interno del quale garantirsi la sopravvivenza e la pacifica convivenza. Lo spazio di cui ognuno di noi si circonda, quindi, non è che una delle tante "metafore della strategia di base" dell'individuo, che consiste nell'appropriarsi di uno spazio soggettivo definendone i "confini" e stabilendone, così, la "distanza" dal resto del mondo. Questo è il proprio spazio abitativo, o per dirla con gli etologi, è il proprio *territorio*.

Si deve agli studiosi del comportamento animale l'introduzione del concetto di *territorio*, intendendo con questo termine lo spazio vitale che deve circondare ogni essere vivente: lo spazio necessario agli animali per muoversi liberamente alla ricerca del cibo e agire tutelati per la costruzione dei legami significativi, lo spazio necessario agli uomini per difendere e mantenere la propria individualità, per non sentirsi invasi, posseduti, oppressi²⁸. Uno spazio libero, secondo Minkowski, nel quale espandersi senza l'ingombro del contatto immediato, di un contatto opprimente e limitante, nel quale è possibile modulare a proprio piacimento le distanze²⁹.

È sintomatico di ciò quanto succede spesso in una sala d'attesa: se le

poltroncine sono disposte su più file si cerca di occupare il posto nella fila più vuota, e se ciò non è possibile si cerca di occupare il posto che permette di avere liberi i due posti ai lati. Ma si fa di più: una volta seduti si occupa anche il posto a fianco, ponendovi sopra un qualunque oggetto che ci appartenga: un chiaro segnale – anche se inconsapevole – di stare alla larga per chi cerchi di occupare quel posto vuoto³⁰.

Una variazione non voluta delle distanze determina una rottura del proprio equilibrio e finisce spesso col generare, insieme con un immediato senso di paura e di ansia, conseguenti modalità di comportamento, come la fuga e l'aggressività³¹. Alla luce di quanto detto, la progettazione degli spazi dedicati all'attesa, di questi *nonluoghi* caratterizzati dall'anonimato e dalla spersonalizzazione, deve contemplare chiaramente almeno due obiettivi: innanzitutto una connotazione che li definisca, proprio per evitare che la neutralità dell'ambiente rifletta l'ansia dell'individuo, accentuandone la solitudine; inoltre un'organizzazione dell'ambiente perché l'attesa non si trasformi in un bivacco improvvisato, spesso privo di ogni forma di *comfort*. In un contesto di disagio, soprattutto se l'attesa si allunga, si amplificano facilmente dinamiche lesive di una equilibrata relazione; i passeggeri costretti a vivere questo tempo nella totale spersonalizzazione di ogni rapporto finiscono con l'assumere atteggiamenti e comportamenti inusuali: conversare con altri sconosciuti, litigare per delle inezie o parlare tra sé e sé ad alta voce sono alcuni esempi che non è difficile verificare nella sala d'attesa di una stazione o alla fermata degli autobus.

È chiaro che questi aspetti problematici dei *nonluoghi* non sono generati esclusivamente dalla spazialità in quanto tale, ma vengono accentuati dal proprio modo di vivere. Si trascorre, come dicevamo pocanzi, sempre più tempo lontano da casa, e questa, di conseguenza, va perdendo la sua caratteristica primaria di contenitore di affetti, di relazioni. I nuovi confini materiali e simbolici che la definiscono, intersecandosi con i mutamenti degli equilibri interni alla famiglia, col ridisegnarsi dei rapporti fra i vari membri che la compongono, e di questi con la realtà esterna³², determinano una forte commistione degli spazi urbani, la perdita di senso dello spazio privato come contenitore esclusivo delle proprie emozioni, la sovraesposizione dello spazio pubblico, che sembra ormai dover fagocitare ogni idea di spazio possibile, senza riuscire peraltro a creare quella forza simbolica capace di conservare il senso di appartenenza.

Ecco allora l'esigenza di rivedere la concezione dello spazio pubblico, per recuperarlo non solo nella dimensione ludica, che nasce da una libera scelta nel tempo libero, ma anche nella dimensione operativa, che nasce come scelta obbligata nel quotidiano; immaginandolo come l'insieme di tanti spazi personali e privati, occupati e posseduti, sia pure a tempo.

Da qui l'idea di ripensare le aree di attesa come un insieme di differenti microhabitat capaci di richiamare nelle persone che li frequentano i propri luoghi abituali; si tratta di usare oggetti e forme di arredo proprie di una casa, dal televisore al Web, dai quadri alle piante.

Da qui anche l'idea di semantizzare questi spazi, caricarli di simboli e di memorie, pensandoli e organizzandoli come spazi pieni di significati e di idee, ricchi e articolati, per facilitare così quel clima di aggregazione indispensabile al mantenimento della propria identità. In un elemento architettonico il simbolo rimanda a quella parte, propria dell'individuo, che esprime un bisogno, sia pure non manifesto, ma che nell'individuazione del simbolo si riconosce e si svela. La simbologia, in un contesto architettonico, determina il superamento dell'aspetto funzionale, razionale, economico, a favore dell'aspetto ludico e in parte onirico dello spazio, e ciò permette di viverlo non solo come un reale abitativo del quale appropriarsi, ma come un reale partecipativo intorno al quale ritrovarsi³³.

Il tempo

Il tempo è il tema ricorrente della nostra quotidianità: «non ho tempo», «mi serve più tempo». Si trasforma, di volta in volta, da alleato prezioso a temibile antagonista, dominando comunque le nostre frenetiche esistenze³⁴. Non ce n'è mai abbastanza per tutto, viviamo come se fossimo sempre in debito di tempo. È un problema di sempre se si pensa che già Virgilio nel terzo libro delle Georgiche, al verso 248, ribadisce che «*Sed fugit interea fugit irreparabile tempus*»; ma è uno dei paradossi della società odierna: proprio ora che le tecnologie di cui disponiamo ci consentono di risparmiare tempo, proprio ora il tempo ci appare come una risorsa rara da salvare a ogni costo, da investire perché può e deve rendere³⁵.

Ciò genera una sensazione di inadeguatezza del tempo a disposizione, sempre poco rispetto alle cose che si vorrebbero realizzare, sempre insufficiente rispetto alle cose che si dovrebbero fare, sempre tale, comunque, da suscitare un notevole stato d'ansia.

L'attesa ha un legame diretto con la percezione del tempo, si carica di significati anche in forza della durata che la caratterizza. I luoghi dell'attesa, peraltro, proprio per la loro specifica funzionalità, sono avulsi dalla logica del tempo che ci è propria, sono luoghi in cui vige un altro genere di temporalità, dove il tempo magicamente sembra dilatarsi in lunghi momenti di quiete che innescano un'inversione di tendenza. In questi luoghi sospensione, tregua, pausa, silenzio abitano improvvisamente le nostre vite affannose, facendoci vivere un'esperienza alla quale ormai siamo disabituati.

È come se, lasciato fuori tutto ciò che caratterizza la propria quotidianità,

si sia costretti a sottostare a un tempo che appartiene alla propria interiorità. E questo, spesso, finisce con accrescere lo stato d'ansia perché ci si trova davanti un tempo sconosciuto, un tempo che la morfologia anonima di un *nonluogo* accentua proprio perché, nella sua insignificanza, si presenta come metafora dell'attesa.

Stazioni, aeroporti, uffici pubblici, studi medici e professionali, sono luoghi dove il tempo diventa di fatto protagonista di un'altra storia: non quella della fretta e del caos, ma della calma, della quiete, a volte al limite della noia. Attendere, in questo contesto, significa interrompere qualunque attività, perché l'attesa stessa determina l'assenza dell'azione; lo scorrere del tempo è l'espressione principale di questo vivere e il luogo dove ciò si sperimenta diviene come un limbo, che ricalca una posizione temporale indefinita.

È il tempo, quindi, il problema più importante da affrontare in una sala d'attesa e con esso la conseguente sensazione di improduttività che non si riesce a modificare nemmeno con la lettura del giornale o del saggio di tendenza. Il tempo d'attesa, durante il quale in realtà non siamo impegnati in alcunché, assorbe a volte più energie mentali di quanto ne possa assorbire quello impegnato in vere e proprie attività. Si tratta allora di capire come ridurlo o meglio come modificarne la percezione, dal momento che su questa è possibile agire.

Innanzitutto sappiamo che il tempo occupato viene percepito come più corto rispetto a quello inoccupato; cresce il senso di noia e aumenta l'ansia quando la propria attenzione è concentrata esclusivamente sul passaggio del tempo, cioè sull'attesa in quanto tale. Il luogo dell'attesa dovrebbe essere strutturato in modo che l'attenzione si sposti dalla propria condizione alla realtà che sta intorno, meglio ancora se questa realtà riesce a essere interattiva.

Si è osservato anche che le attese indefinite vengono percepite come più lunghe rispetto alle attese definite. La più profonda fonte d'ansia nell'attesa è il fatto di non conoscere quanto questa sarà lunga. In una stazione la soluzione migliore a riguardo è quella di arredare gli spazi dedicati all'attesa con pannelli luminosi che informino continuamente sulle variazioni degli arrivi e delle partenze. Per conciliare però la possibilità di attingere queste informazioni con la possibilità di muoversi e interagire con la realtà, la disposizione dei pannelli dovrebbe seguire la linea dei percorsi interattivi possibili.

È chiaro poi che le attese ingiustificate vengono percepite come più lunghe rispetto alle attese giustificate. In questo caso l'attesa genera un sentimento d'impotenza, che frequentemente si manifesta con un visibile stato di irritazione e scortesia del soggetto nei confronti del personale ad-

detto al servizio, che si manifesta reclamando i propri diritti e minacciando ritorsioni di ogni genere.

Ancora un'osservazione a proposito della percezione del tempo: se si è soli l'attesa viene percepita come più lunga. L'arredo di una sala d'attesa dovrebbe prevedere pertanto spazi organizzati in modo tale da favorire lo stare insieme del gruppo o della coppia o comunque di un nucleo costituito di persone.

Concludendo

Il benessere è strettamente collegato alla quotidianità e di conseguenza l'ambiente con cui ogni giorno ci rapportiamo esercita una notevole influenza sulla nostra condizione psicofisica. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità l'ambiente è definito come un sistema integrato di fattori antropici e fisici che esercitano un effetto significativo sulla salute della collettività, salute intesa non solo come assenza di malattia ma come completo stato di benessere fisico, psichico e sociale. La qualità dei luoghi in cui si vive può elevare il livello di benessere rendendo più accoglienti e piacevoli gli spazi; questa è la sfida raccolta dall'architettura e dal design del XXI secolo, i cui sforzi creativi sono indirizzati alla realizzazione di ambienti capaci allo stesso tempo di stupire e di mettere perfettamente a proprio agio.

L'architettura ha una notevole parte di responsabilità: pensare una casa, come pensare una città o un suo quartiere, una stazione del metrò o una fermata del pullman, significa pensare a una complessa creazione del genere umano, in costante cambiamento ed evoluzione, e pertanto mai pienamente decifrabile, ma soprattutto mai completamente definita.

Entrare in questo processo di definizione comporta imparare a cogliere il senso dell'uomo e della storia, individuando istanze e paure, remore e sogni, attraverso l'osservazione attenta dei comportamenti, degli stili di vita, delle modalità di relazione. Psicologia, sociologia, antropologia sono ambiti disciplinari all'interno dei quali reperire informazioni e strumenti idonei a favorire una maggiore conoscenza e a potenziare una specifica operatività; ambiti disciplinari all'interno dei quali si procede a volte per semplice intuizione, a volte incoraggiati da possibili conferme, dove i piani teorici si incrociano con le necessarie verifiche, le competenze diverse si aprono a utili confronti.

C'è, oggi, una tendenza che ritiene attuabili, oltre che necessarie, nuove possibilità di ridurre il danno di vivere, soprattutto all'interno della grandi aree urbane. Si fa strada l'attenzione ai luoghi e allo sviluppo umano, si parla di *human geography*, nello sforzo di leggere la complessità del contesto attuale e le sue evoluzioni, di fronte alle quali l'architetto de-

miurgo viene ridimensionato. Le scelte progettuali riguardano soprattutto la governabilità delle città future, la loro sostenibilità: la città diffusa, l'incontrollato sviluppo suburbano che soffoca i centri storici, devasta le aree rurali, polverizza il senso di appartenenza e aumenta la criminalità e i fenomeni di intolleranza, pongono seri problemi di vivibilità.

Scopo di queste riflessioni non vuole essere quello di offrire soluzioni definitive e indirizzi certi, ma solo quello di suggerire possibili piste di lettura. L'auspicio non è che gli psicologi si inventino architetti, ma al contrario, che architetti e designer si interessino sempre più alla complessità della mente umana e al modo di vivere di questo strano animale che è l'uomo. Importante è che chiunque per vocazione e professione decida di lavorare con gli spazi, con le forme e con i colori, ricordi l'urgenza fondamentale di ogni vivente: una tana tranquilla dove abitare, sentirsi al riparo e, perché no, dove poter coltivare il sogno.

Note

1. J. Tolja, F. Speciani, *Pensare col corpo: perché pensare con pochi centimetri di materia grigia quando è possibile farlo con tutto il corpo?*, Zelig, Milano 2003, pp. 151-152.
2. G. Rizzolatti, C. Sinigaglia, *So quel che fai. Il cervello che agisce e i neuroni specchio*, Cortina, Milano 2006, p. 3.
3. M. Merleau, Ponty, *Phénoménologie de la perception*, Éditions Gallimard, Parigi 1945; trad. it., *La fenomenologia della percezione*, Il Saggiatore, Milano 1965, p. 161: «Nulla può essere giudicato, ma anche nulla può essere desiderato, sperato o temuto se non viene mentalmente rappresentato».
4. E. Mach, *Erkenntnis und Irrtum*, J.A. Barth, Leipzig 1905; trad. it., *Conoscenza ed errore. Abbozzi per una psicologia della ricerca*, Einaudi, Torino 1982, p. 286.
5. In quest'opera il protagonista Giovanni Drogo, tenente destinato a Forte Bastiani, ai limiti del deserto, viene contaminato da quel senso eroico di avidità di gloria che pare pietrificare in un'attesa perenne soldati e ufficiali. Tutti aspettano i nemici Tartari che verranno da Nord. Col passare degli anni Drogo si accorge del tempo che scandisce inesorabilmente la vita, finché la speranza e l'attesa rinnovate a ogni segno che da lontano sembra indicare l'arrivo del nemico verranno stroncate dalla morte.
6. A. Filiali, *L'entreinte*, in *Propos changeants sur l'amour*, Cèrès, Tunisi 2003, p. 117.
7. Ivi, p. 119.
8. Ivi, p. 120.
9. Cfr. R. Ceserani, *Raccontare il postmoderno*, Bollati Boringhieri, Torino 1997.
10. Semir Zeki chiarisce molto bene questo processo a proposito della percezione visiva: «La visione, dunque, è un processo attivo e non passivo, come abbiamo per lungo tempo immaginato. Anche il tipo di visione più elementare, come quella di un albero, o di un quadrato, o di una linea retta, è un processo dinamico. Un neurobiologo moderno sarebbe d'accordo, o almeno dovrebbe, con l'affermazione di Henri Matisse, secondo cui "vedere è già una operazione creativa che richiede uno sforzo"» (S. Zeki, *La visione dall'interno. Arte e cervello*, Bollati Boringhieri, Torino 2007, p. 23).
11. G. Perec, *Espèces d'espaces*, Gallée, Parigi 1974; trad. it., *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino 2004, p. 110; Cfr. anche P. Mello, *Metamorfosi dello spazio: forme di re-*

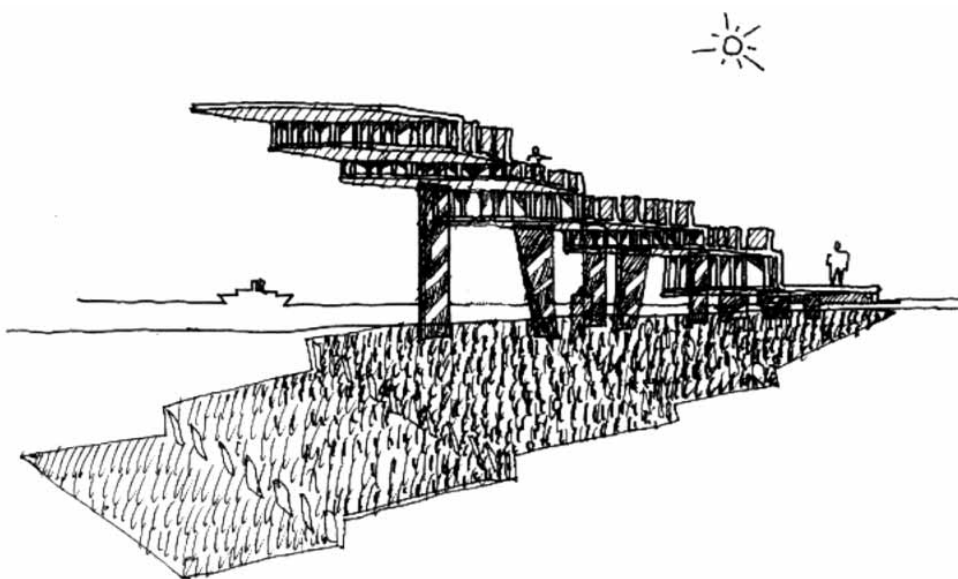
- ciprocità fra ordine e disordine*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.
12. Nell'*Enciclopedia dell'Architettura*, Motta, Milano 2008, vol. I, p. 333, alla voce "casa" troviamo la seguente definizione: «Il termine indica l'unità più elementare dello spazio dell'abitare privato; è il luogo consacrato all'evocazione di un teatro di vita di una sola persona o di una famiglia. La casa rappresenta la più primordiale idea architettonica, la configurazione spaziale più vicina e la più utile all'esistenza; essa offre rifugio e protegge l'uomo dall'ambiente esterno, come una terza pelle dopo l'epidermide e il vestito. Indipendentemente dal luogo geografico, dal tempo storico e dalle classi sociali la casa sintetizza la nozione di vivere individuale, ossia è la condizione basilare per svolgere una esperienza carica di significati e di aspettative, strettamente legati alla sfera sociale, psicologica, affettiva ed emotiva di ogni persona».
 13. G. Bassanini, *Tracce silenziose dell'abitare: la donna e la casa*, FrancoAngeli, Milano 1995, p. 9.
 14. Scrive Jean Cuisenier in *La maison rustique, logique sociale et composition architecturale*, che le abitazioni «sono fatte di pietra e di terra, di legno e di stoppie non meno che di operazioni e categorie dello spirito»; la citazione è presa da R. Sarti, *Vita di casa. Abitare, mangiare, vestire nell'Europa moderna*, Laterza, Roma-Bari 2006, p. 305.
 15. A proposito del rapporto *pubblico-privato* cfr. B. Moore Jr., *Privacy: Studies in Social and Cultural History*, M.E. Sharpe, Armonk, New York 1983; trad. it., *Il privato. Studi di storia sociale e culturale*, Edizioni Comunità, Roma 1987.
 16. Per Eguier il senso di appartenenza è «L'estensione della rappresentazione dell'immagine del corpo verso il territorio abitabile [che] permette di sviluppare quel principio di comunione sé-spazio seganti, giustamente, dal sigillo di appartenenza» (A. Eguier, *L'inconscio della casa*, Borla, Roma 2007, p.133).
 17. Gillo Dorfles parla di totale assenza di ogni "*semantizzazione urbana*" e del conseguente venir meno di ogni "*memorizzazione affettiva*". Cfr. Dorfles G., *Alla ricerca dell'identità spaziale: per un nuovo rapporto uomo habitat*, in J. Gottman, C. Muscarà (a cura di), *La città prossima ventura*, Laterza, Roma-Bari 1991.
 18. Cfr. R. L. Meier, *A Communicatio Theory of Urban Growth*, MIT and Harvard University, Cambridge Mass. 1962; trad. it. *Teoria della comunicazione e struttura urbana*, Il Saggiatore, Milano 1969.
 19. Cfr. D. Riesmann, N. Blazer, R. Denney, *The Lonely Crowd*, Yale University Press, Yale 1989; trad. it., *La folla solitaria*, Il Mulino, Bologna 1983.
 20. Cfr. H. Lefebvre, *Le Droit à la ville*, Seuil, Parigi 1968; trad. it., *Il diritto alla città*, Marsilio, Padova 1970.
 21. Cfr. R. Ceserani, *op.cit.*, p. 87.
 22. A proposito dei Centri Commerciali, Gabriella Paolucci, spiega che «Sono spazi che ricostruiscono una città fantasmatica in chiave Disneyland, uno spazio-fortezza dove tutto – dalla mancanza di percorsi esterni per pedoni fino all'assenza di orologi – concorre alla costruzione di un luogo che si contrappone alla città». (G. Amendola (a cura di), *La città vetrina: i luoghi del commercio e le nuove forme del consumo*, Liguori, Napoli 2006, p. 87). Fa eco Carlo Meo, amministratore Delegato di Marketing & Trade, che ha curato un'indagine sui giovani e il consumo, confortato anche da una ricerca del CENSIS del 2004, che «una grossa percentuale di giovani percepisce il Centro Commerciale come un luogo dove girovagare senza uno scopo preciso, sedotti dalla rappresentazione di tutte le merci possibili, di tutti i desideri possibili, dove si va per passare il tempo» (*La Repubblica*, 01/11/2006, p. 27). Cfr anche F. A. Fava, R. Garosci, *C'era una volta il supermarket...e c'è ancora*, Sperling & Kupfer, Milano 2008.
 23. A proposito della dimensione dell'"abitare" è interessante una riflessione del filosofo Mar-

tin Heidegger: «Il modo in cui tu sei e io sono, il modo in cui noi uomini siamo sulla terra, è l'abitare.[...] Non è che noi abitiamo perché abbiamo costruito; ma costruiamo e abitiamo costruito perché abitiamo, cioè perché siamo in quanto siamo abitanti [...] L'essenza del costruire è il "far abitare". Il tratto essenziale del costruire è l'edificare luoghi mediante il disporre i loro spazi. Solo se abbiamo la capacità di abitare possiamo costruire. [...] Ma l'abitare è il tratto fondamentale dell'essere in conformità del quale i mortali sono». (M. Heidegger, *Vorträge und Aufsätze*, Neske, Pfullingen 1954; trad. it., *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano 1976, p. 97).

24. Questo nuovo modo di vivere, questo passare da un "abitare" a uno "stare" determina, forse, quello che Perec definisce come la non esistenza di uno spazio particolare: «Non c'è uno spazio, un bello spazio, un bello spazio tutto intorno, un bello spazio intorno a noi, c'è un mucchio di pezzetti di spazio [...]. Insomma, gli spazi si sono moltiplicati, spezzettati, diversificati. Ce ne sono di ogni misura e di ogni specie, per ogni uso e per ogni funzione. Vivere, è passare da uno spazio all'altro, cercando il più possibile di non farsi troppo male» (G. Perec, *op.cit.*, p. 12).
25. Il termine si deve a M. Augé, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Parigi 1992; trad. it., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano 1996. Augé, in una intervista riportata dal *Venerdì di Repubblica* del 15/02/08, pag. 31, a proposito dei non luoghi sostiene che «Gli spazi che rendono falsata o impossibile la relazione con gli altri, e quindi non contribuiscono alla creazione della nostra identità, sono i *nonluoghi*, che riflettono una esperienza di solitudine. Il *nonluogo* è uno spazio finalizzato alla circolazione e al consumo, senza vocazione territoriale, caratterizzato dagli opposti eccessi del troppo pieno e del troppo vuoto dei periodi di non uso, come la chiusura notturna di un outlet».
26. A proposito dell'organizzazione simbolica degli spazi, che in qualche maniera determina il senso di appartenenza, è interessante notare come si cerca di esplicitarla anche in quei luoghi che si presentano come luoghi limite. Il posto letto in una corsia di ospedale, la scrivania in ufficio, il banco in un laboratorio necessitano di un portafiori, di una piantina, di una fotografia, di una personale disposizione degli oggetti d'uso per definire questi luoghi nella propria appartenenza. Anche la moda dei graffiti può rientrare in una simile dinamica.
27. M. Augé, *op.cit.*, p. 67.
28. C'è una disciplina particolare che si interessa di tutto ciò, la Prosemica, che secondo la definizione di Hall è proprio «lo studio di come l'uomo struttura inconsciamente il microspazio, la distanza dagli altri uomini nel corso delle transazioni quotidiane, l'organizzazione dello spazio nelle sue case e nei suoi edifici, e infine la pianta della sua città», (E. T. Hall, *The Hidden dimension*, Anchor Books, New York 1969; trad. it., *La dimensione nascosta: significato delle distanze tra i soggetti umani*, Bompiani, Milano 1968, p. 32).
29. Cfr. E. Minkowski, *Le Temps vécu. Étude phénoménologique et psychopathologique*, Delachaux, Neuchâtel 1933; trad. it., *Il tempo vissuto: fenomenologia e psicopatologia*, Einaudi, Torino 1977.
30. Secondo Chombart esiste una vera e propria soglia dannosa di sovraffollamento e di relativa riduzione dello spazio vitale disponibile per ognuno. Ogni persona dovrebbe poter disporre di 16 m²; 14 m² sono già causa di disturbi; al di sotto di 8 o 10 m² si assiste a una vera e propria esplosione di manifestazioni antisociali e di turbe del comportamento. Questa soglia si modifica comunque in base alle esperienze personali, ai contesti geografici e sociali e alle culture di riferimento. Cfr. P. H. Chombart de Lauwe, *Pour une sociologie des aspirations*, Denoël, Parigi 1969; trad. it., *Per una sociologia delle aspirazioni: elementi per nuove prospettive nelle scienze umane*, Guaraldi, Rimini-Firenze 1976; Cfr. anche P. Coppola Pignatelli, *I luoghi dell'abitare: note di progettazione*, Officina, Roma 1977.

31. Fromm ha avuto modo di osservare che per gli animali l'aggressività aumenta col restringersi dello spazio e che l'affollamento, determinato dall'immissione di altri individui in uno spazio definito, aumenta il disagio. Naturalmente l'aumento dell'aggressività nell'uomo è determinato, oltre che dalla riduzione in quanto tale dello spazio, dalla variazione in peggio della qualità dello stesso. Cfr. E. Fromm, *The anatomy of human destructiveness*, Henry Holt and Company, New York 1973; trad. it., *Anatomia della distruttività umana*, Mondadori, Milano 1975.
32. Cfr. P. Aries, G. Duby, *Histoire de la vie privée, 2: De l'Europe féodale a la Renaissance*, Seuil, Parigi 1985; trad. it, *La vita privata dal Feudalesimo al Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1987, p 426.
33. Cfr. A. de Botton, *The Atchitecture of Happiness*, Pantheon Books, New York 2006; trad. it, *Architettura e felicità*, Guanda, Parma 2006. La ricerca e le osservazioni su questi temi è continua. Si consiglia a proposito C. De Majo, F. Viola, *Italia 2. Viaggio nel paese che abbiamo inventato*, Minimum fax, Roma 2008.
34. È emblematico di ciò il fatto che il mensile "IL" de "Il Sole 24 Ore", di dicembre 2010, dedichi tutto un inserto a questo problema, riportando, fra l'altro, i risultati di una indagine dell'Istat a proposito dell'*Uso del tempo*. Da questa indagine, svolta intervistando quasi 50 mila persone tra il 2008 e il 2009, si evince che, rispetto alla prima indagine in materia risalente a venti anni fa, il tempo libero giornaliero si è ridotto di circa 50 minuti e una persona su tre dichiara di essere poco o per niente soddisfatto del proprio tempo libero. Sempre nello stesso inserto, Marco Sammiccheli, giornalista e ricercatore del Politecnico di Milano, che si occupa di design, architettura e arredo urbano, scrive a proposito del rapporto fra le panchine e il tempo: «A pensarci bene la panchina può essere una unità di misura del tempo in città, un cronometro passivo degli spostamenti, un indicatore di qualità della vita. Se si confronta Roma e Milano, per tradizione la prima è lenta e le panchine sono considerate isole di riposo, la seconda, di fretta per osmosi collettiva, di panchine ne ha solo al parco e qui la sosta, se si fa, è temporanea».
35. «Il tempo del cittadino è segnato dall'assillo dei trasporti, dalla celerità dei ritmi, dalla molteplicità degli impegni e delle preoccupazioni. Lo spazio in cui vive è uno spazio-tempo in cui le distanze vengono calcolate anche in funzione del prezzo di spostamento. La città moderna non può essere pensata che in questo spazio-tempo-denaro, e questa è forse una delle chiavi della crisi dell'urbanistica contemporanea» (P.H. Chombart de Lauwe, *op.cit.* p. 43).

Studio Seste Engineering,
Progetto Mose, Venezia
2009. Schizzo di Aldo
Aymonino.



A mano libera

Marella Santangelo

Disegnare a mano libera è un talento, c'è chi ne è dotato e chi no; ci sono architetti che hanno questo dono, e architetti altrettanto bravi e dotati che purtroppo non lo hanno. Aldo Aymonino è tra coloro i quali hanno avuto questo privilegio da madre natura, la facilità con la quale, con tratti secchi ed efficaci, riesce a raccontare quanto ha in mente, a rappresentare ciò che gli occhi già vedono, è straordinaria. In un bel libro di Chaim Potok, il talento per il disegno del protagonista ancora bambino è così descritto: «tengo la matita nella mia prima salda impugnatura di bambino, e trasferisco il mondo che mi circonda su pezzi di carta, margini di libri, superfici di pareti sgombre.

Ricordo d'aver disegnato i contorni di quel mondo...crebbi incrostato di grafite e arcobaleno di pastelli»¹.

Gli schizzi di Aymonino fanno pensare alla rappresentazione dell'essenza e dell'idea di spazio fatta attraverso i contorni delle cose, così che gli schizzi di progetto diventino una sorta di sintesi grafica del mondo che si sta immaginando, materia concreta del progetto. Se si pensa agli ultimi lavori sullo spazio pubblico, ancor più forte e nitida appare questa idea dei "contorni del mondo": linee, superfici più o meno estese, punti di osservazione, luoghi di sosta e di attesa, puntuali elementi che segnano e disegnano percorsi, camminamenti in pendenza o in piano.

Il progetto del Mose², parte di un sistema/progetto più grande, fissa un punto attraverso una sequenza di luoghi, un punto dalla forte valenza simbolica, di continuità e discontinuità tra laguna e mare aperto, luogo di apparente sublimazione della natura, in realtà luogo della meccanizzazione attraverso il pompaggio del fluire delle acque; la passeggiata al bordo del-

l'acqua lunga quattro chilometri collega e ricongiunge i vari episodi di architettura.

Il tema della strutturazione dello spazio pubblico attraverso pochi elementi che creano sistema, ricompare più volte nel lavoro recente di Aymonino e richiama alla mente con forza i suoi schizzi, il suo tratto rigorosamente in bianco e nero (fino a qualche anno fa solo di stilografica Shaffer) le linee che fanno da elementi connettivi, talvolta visibili talvolta immaginate, diventano principio ordinatore. Come nel progetto della via Roma a Barcellona Pozzo di Gotto, laddove si simula un alveo che, "allagando" strade e piazze, arriva fin dentro gli androni dei palazzi, riportando a sistema strade, slarghi, verde, attraverso il segno della nuova pavimentazione che si insinua nel tessuto urbano del paese.

Anche nel suggestivo progetto del Lungomare di Torrefaro a Messina, linee e superfici si insinuano tra gli oggetti urbani facendo sistema in una composizione esaltata dal rapporto con il contesto, dalla vicinanza al mare e dal panorama, indiscutibilmente materiale anch'esso del progetto. Le immagini di questo intervento, restituiscono alcuni elementi minuti, materiali semplici che possono raccontare, con il loro variare, il tempo che passa, in relazione fisica e percettiva con il piccolo centro storico limitrofo. I due belvedere sul mare riassumono il senso del camminare lungo il bordo del mare, sono i luoghi di sosta e anche di attesa dai quali osservare, nei quali fermarsi ad attendere o a riposare.

È evidente come sia possibile, in questa lettura del lavoro progettuale di Aldo Aymonino, ritrovare molte delle riflessioni al centro dei suoi ultimi scritti, ove si riconosce l'architettura contemporanea dello spazio pubblico più recente come capace di essere pur facendo a meno di volume e cubatura, cioè senza necessariamente prevedere uno spazio interno. Con il tempo gli elementi che disegnano lo spazio pubblico, parte di realtà urbane sempre più complesse e contorte, nonché prive di identità riconoscibili, hanno assunto ruoli diversi divenendo i punti a partire dai quali intessere nuove relazioni spaziali, un tempo affidate alla composizione urbana. Oggi, pensando allo spazio pubblico, immagini mentali prendono spesso il sopravvento sull'idea classica del progetto degli spazi pubblici, immagini che rimandano a rappresentazioni diverse, a una qualità dello spazio nuova in cui l'operazione della semplificazione segna la differenza. Ritorna l'idea di poter rappresentare lo spazio attraverso pochi tratti essenziali, come in uno schizzo in bianco e nero.

L'immagine mentale dello spazio pubblico contemporaneo è però un'immagine nella quale, per lo più, questi luoghi sono abitati, sono immagini di persone che usano lo spazio, che ne godono, che lo usurano. E nulla più dell'usura di un materiale, del vissuto, da il senso concreto e tangibi-

le del tempo che passa, dell'attesa, della luce e del buio, del caldo e del freddo, delle stagioni. Le foto d'architettura d'autore, scatti cercati, studiati, in cui l'attesa della luce, del contrasto, del colore è molto lunga, hanno quasi sempre rappresentato luoghi ed edifici senza persone, oggi l'architettura dello spazio pubblico è fatta anche dalle persone, quelle che transitano, quelle che si fermano, i bambini che giocano.

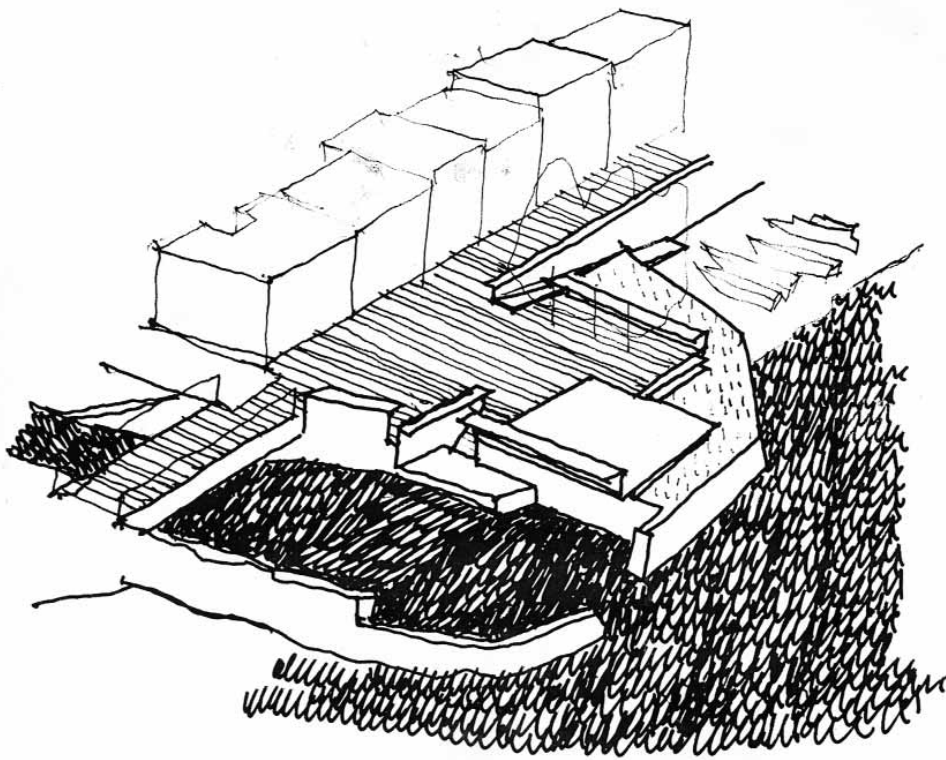
Nel progetto elaborato per Villaricca³, un'enorme e indistinta conurbazione senza soluzione di continuità a nord di Napoli, è chiaro come l'idea dell'uso degli spazi progettati è parte dell'idea stessa di progetto; in un contesto privo di identità, ma anche nel quale è impossibile ritrovare riferimenti, ancora una volta prevale la scelta di affidare a pochi elementi il ruolo di strutturare il territorio a disposizione e supportare le funzioni esistenti o previste, un sistema fatto da semplici oggetti e da una pavimentazione che diviene un tappeto che ospita le persone e gli oggetti stessi che, come il "portico semovente", affermano l'idea di un luogo che si può modificare a secondo degli usi che se ne fanno.

L'idea dell'uso di un luogo, della trasformazione che la presenza di coloro cui è dedicato compie, sembra sottolineato con forza nel progetto dell'ex-Manifattura Tabacchi di Roma, dove l'esterno assorbe – sia nella sua parte basamentale che negli alzati – concetto di variazione, di racconto del tempo che passa, attraverso le ore trascorse nei nuovi uffici da coloro che ci lavorano e che possono gestire direttamente la pelle esterna dell'edificio, fino al trascorrere della notte quando, con il buio, l'edificio si anima dei colori con cui si illumina. E così, attraverso le trame della maglia metallica, sono i colori a portare fuori l'anima del tempo, le ore di lavoro, a ricordare, a chi passa, che la nuova architettura del vecchio edificio vive ancora nel tempo attuale.

Note

1. C. Potok, *My name is Asher Lev*, Anchor Books, New York 1972; trad. it., *Il mio nome è Asher Lev*, Garzanti, Milano 1991.
2. I progetti di cui si parla sono tutti elaborati da Aldo Aymonino con lo Studio Seste Engineering di Roma.
3. Cfr. *Annali dell'Architettura e delle Città*, Napoli, 2006.

Studio Seste Engineering,
Lungomare di Torrefaro,
Messina 2007. Schizzo di
Aldo Aymonino.



Intervista ad Aldo Aymonino¹

Qual è la tua esperienza personale dell'attesa? Tu sei uno che viaggia molto, in aereo, in treno, come percepisci, e come vivi, lo stare in attesa?

Devo premettere un dato autobiografico: sono un uomo di poca nostalgia e di progetti di vita a breve termine. Quindi tendo a vivere in un eterno presente mentre l'attesa è sempre rivolta al futuro.

Preferisco percorrere segmenti di vita molto brevi, uno alla volta.

Forse questa modalità è dovuta alla condizione lavorativa in cui mi trovo a vivere e ad agire, che impone sempre di fare più cose insieme, mentre per carattere e inclinazione preferirei affrontare un problema alla volta.

Se invece devo rispondere in maniera più letterale alla domanda riguardo al mio muovermi continuamente per lavoro, per piacere o per dovere, trovo che ci sia un vero problema nell'attesa.

L'attesa è sempre associata alla parola ansia, porta con sé l'ermeticità e la difficoltà di dover affrontare un dato non certo, come nelle equazioni algebriche che hanno sempre una o più incognite da individuare e decifrare per provare ad andare avanti nella risoluzione dell'operazione matematica. Questo credo sia un problema profondo e drammatico del nostro Paese: la durata dell'attesa (e di conseguenza il tempo necessario per programmare, pianificare e risolvere...) è sempre un dato incerto.

Ciò spiega molto bene perché imprese e aziende straniere non investono volentieri in Italia: non sono disposte ad attendere *sine die*, come invece ci stiamo abituando a fare noi.

L'attesa per definizione crea ansia perché, anche di fronte all'attesa di eventi positivi, la memoria si sofferma sempre sul ricordo di accadimenti

negativi, di quelle volte in cui, per le ragioni più diverse non si è riusciti a raggiungere l'evento desiderato.

Certo, ovviamente non volevo ridurre tutto il ragionamento a un banale *cahier de doléance* con l'Alitalia o con le Ferrovie dello Stato, anche se, da questo punto di vista, di esperienze negative ce ne sarebbero da raccontare in abbondanza.

Piuttosto confesso che, alla mia età, non vorrei più correre, non vorrei sempre essere alla "rincorsa" di qualcosa. Rincorsa che può riguardare una cosa molto prosaica come un aereo o un treno in ritardo, oppure un evento cruciale, come un amore che fugge via o un'occasione lavorativa che svanisce, in quanto in entrambi i casi si finisce sempre per essere in una condizione di scacco permanente, in cui si insegue qualcosa che tende a sottrarsi.

Nel nostro mestiere invece bisogna fare esattamente il contrario, dare calibro e misura alle diverse aspettative che l'attesa comporta. D'altronde, muovendosi nello spazio, qualsiasi cosa diventa o azione o attesa dell'azione stessa.

L'attesa è collegata al tempo, non ci sarebbe attesa se non ci fosse un tempo che ci separa da qualcosa che avverrà. Il tempo, in architettura, interviene anche come dato del progetto.

In Italia consideriamo lo spazio (soprattutto quello urbano), come un dato eterno e immutabile, senza minimamente considerare che lo spazio, come qualsiasi cosa che ci circonda, risente costantemente dei cambiamenti dei dati economici, numerici e tecnologici eternamente mutevoli che propone la società in cui viviamo.

Questo è, guardando meglio, un comportamento *naive* e fasullo in quanto, banalmente (ce lo ripetono i filosofi greci da più di 2.000 anni...), ogni cosa è destinata a mutare, anche in quelle condizioni spaziali che sembrano le più tutelate, protette e refrattarie.

Per questo in Italia costruire uno spazio pubblico è molto più difficile, rispetto ai rapporti con le pubbliche amministrazioni e la cittadinanza, di un qualsiasi edificio, e persino di una grossa attrezzatura.

La mia seconda città è Venezia e non esiste centro storico in Italia che non abbia subito, e subisca, nel medio termine, più modificazioni del tessuto storico di Venezia.

Tanto per capirsi: nel tessuto urbano che va da Rialto a San Marco, più dell'80% delle facciate degli edifici è stata modificata nel tardo Ottocento, e negli ultimi 20 anni Gregotti, Gambirasio, Valle, Podrecca e Zucchi (e cito solo alcuni di quelli che mi vengono in mente, l'elenco completo è ben più lungo...) hanno costruito degli edifici in zone cruciali della città storica.

Vorrei parlare però anche di un dato di progetto largamente sottovalutato, soprattutto nel nostro Paese, cioè quello della condizione temporale atmosferica e non soltanto di quella cronologica: la prima volta in cui mi sono reso conto che un'architettura – nel caso specifico un edificio e non uno spazio urbano – poteva mutare col passare delle stagioni, fu guardando sulle riviste le palestre di Kenzo Tange progettate per le Olimpiadi di Tokyo del 1964.

Allora gli edifici di Tange nel parco Yoyogi, mi sembrarono le più belle architetture del mondo, e anche quando le ho viste dal vero dopo quarant'anni, mi sono sembrate di un ottimo livello. Di queste architetture vidi due foto identiche scattate in due periodi diversi dell'anno, una durante la fioritura dei ciliegi e l'altra dopo una nevicata.

Da allora ho capito con chiarezza che esiste anche un tempo circolare, un tempo meteorologico che influisce molto sulla percezione dello spazio e dei luoghi. Questa esperienza mi si è fissata in mente in una maniera molto precisa, e ritorna in maniera costante ogni volta che inizio un progetto.

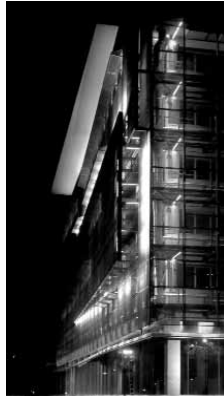
Il rapporto tra architettura e tempo, per alcuni, è un rapporto fisso, istantaneo, che lega l'opera al suo tempo in una condizione immutabile. Al contrario mi sembra che il tuo edificio dell'ex-Manifattura Tabacchi a Roma, con la pelle che cambia continuamente, lascia supporre un'idea di architettura non stabile né immutabile, dove la percezione dell'esterno dall'interno o anche solo dei prospetti, cambia, provocando sensazioni sempre diverse, facendo diventare il tempo un dato fondamentale del progetto.

Sì, assolutamente, il tempo è luce, è atmosfera. Giorno/notte è il passare del tempo più evidente e più veloce, anche se forse nessuno di noi si rende conto di cos'era tale passaggio prima dell'avvento dell'energia elettrica. Una volta quando arrivava la notte si spegneva la città, si sospendeva la vita.

Non è un caso che tutta l'arte, la letteratura della notte, quella che potremmo definire la dimensione onirica dell'esistenza, con i suoi misteri, le sue ombre vertiginose, i suoi incubi e le sue attese, ha perso molto della sua potenza e del suo fascino con l'avvento dell'energia elettrica.

Tutto quello che è l'irrompere del tempo atmosferico sulla scena del progetto è una cosa che in Italia si è scoperta davvero da poco, un tempo cronologico che non è soltanto il giorno e la notte, ma è anche, come dicevo prima, il passare delle stagioni. Che un progetto, uno spazio, possa reagire ai cambiamenti climatici, non viene preso molto in considerazione nella definizione formale del progetto in quanto è dato tutto sempre per scontato: in autunno ci sono le foglie per terra e le foglie gialle non ci so-

Studio Seste Engineering,
Ex Manifattura - Tabacchi,
Roma 2004-2010.



no nelle altre stagioni. Non si considera neanche che in uno spazio si possano fare talune cose in una stagione e altre in un'altra. Addirittura, oggi, ci sono aree che cambiano funzione se è notte o è giorno, se è primavera o estate. E sono aree sempre più estese, anche perché, in genere, legate ad aree metropolitane.

Solo le norme europee per le energie rinnovabili hanno dato un impulso a dei ragionamenti in questo senso, ma siamo ancora ben lontani, almeno da noi, da dei risultati che integrino forma, funzione e tecnologie in un amalgama progettuale usato come dato fondativo della progettazione architettonica e (soprattutto) urbana. Invece all'estero questa è una modalità molto sviluppata e praticata, attraverso ricerche pubbliche e private, con investimenti molto consistenti. Forse da noi il clima privilegiato ci porta a una specie di sorda pigrizia verso questo tema. È pur vero che nel Mediterraneo siamo, da questo punto di vista, oggettivamente in un'area tra le più privilegiate al mondo, basti pensare che Napoli e New York sono sulla stessa latitudine e il clima non è proprio lo stesso.

Lo spazio pubblico come luogo di incontri e di attese.

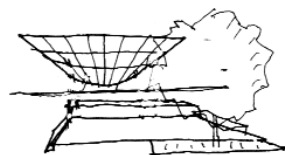
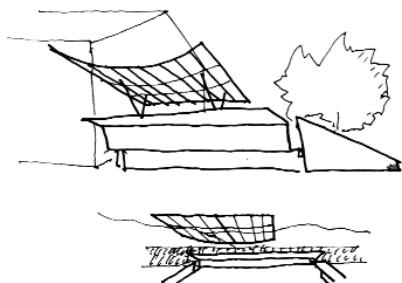
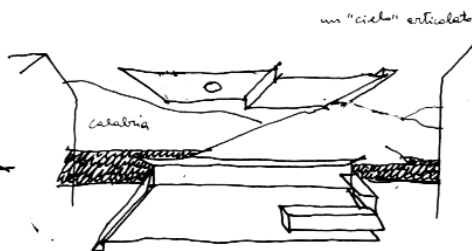
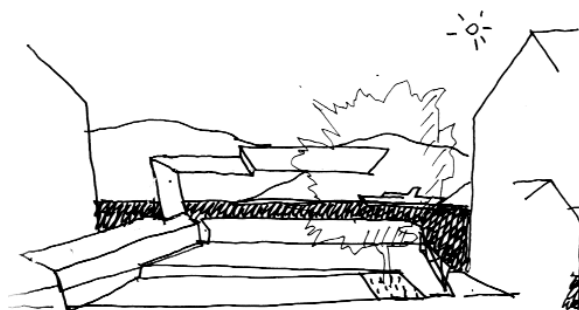
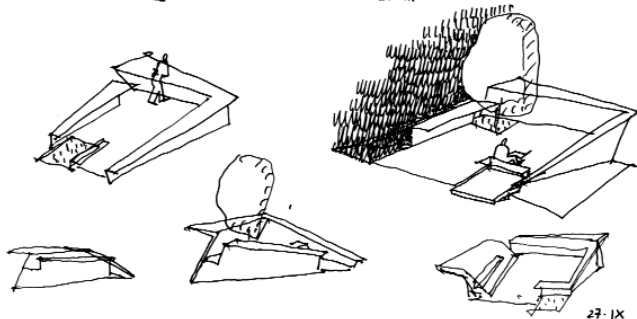
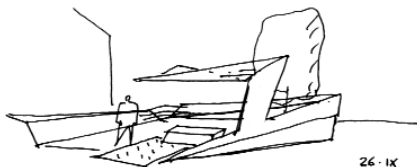
Lo spazio pubblico è lo spazio dell'attesa per eccellenza se si escludono i luoghi del dolore assoluto – come può essere l'attesa in un ospedale – e quelli dei mezzi di trasporto – come aerei, treni e autobus. Per paradosso si può dire che sia il luogo che accoglie tutte le attese e tutte le azioni, dalla quieta nostalgia dei pensionati, a quella spasmodica dell'amante in attesa dell'evento che può cambiare una vita, o l'eternità immanente dei bambini che giocano tra loro e, per fortuna, si disinteressano di tutto quello che accade o non accade loro intorno. È il luogo che ha più sfaccettature, che ha più declinazioni, che ha più possibilità. Non è un caso che Jimmy Wales, cofondatore di Wikipedia, nel celebrare il decennale della creazione della sua enciclopedia digitale, l'abbia paragonata a un parco pubblico «dove tutti possono entrare gratis, e dove può succedere ogni cosa».

Ci sono luoghi codificati per l'attesa, e luoghi in cui si attende perché il tempo della vita ci obbliga anche ad attendere, come interviene l'architettura a dare delle risposte?

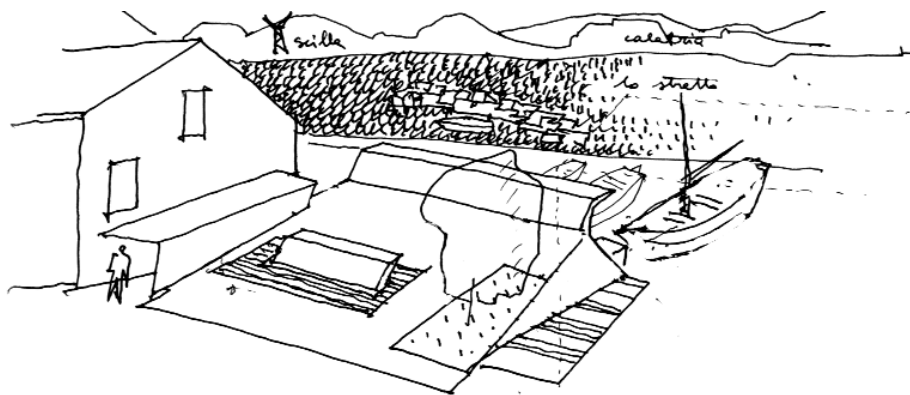
Un'utile lezione di vita, anche se abbastanza agghiacciante, dal punto di vista dell'impiego e dello sfruttamento del tempo dell'attesa, è Disneyland in California.

Credo sia il meccanismo più sofisticato mai messo a punto in maniera scientifica per trasformare l'attesa collettiva in evento produttivo, attraverso il consumo di massa. Disneyland rappresenta un ossimoro perfet-

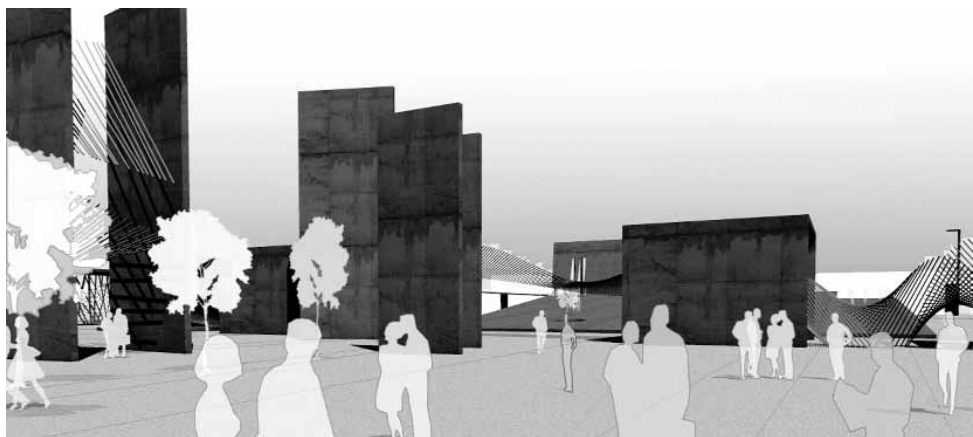
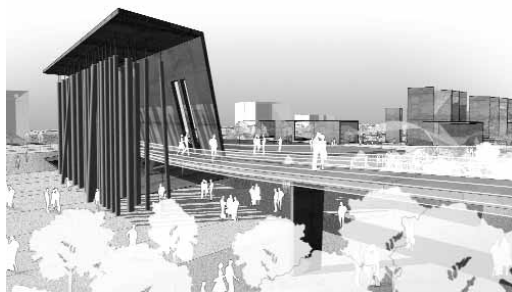
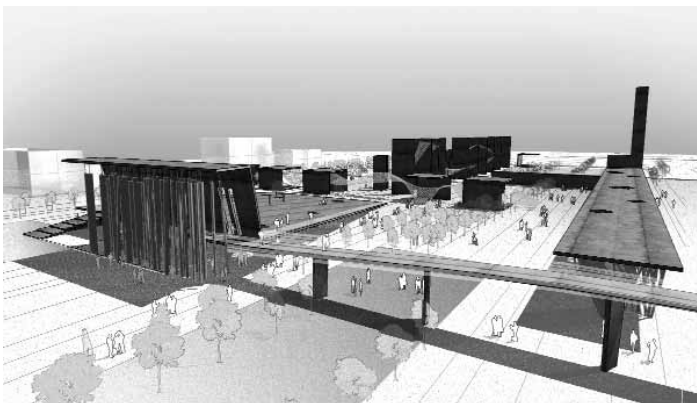
Studio Seste Engineering,
Lungomare di Torrefaro,
Messina 2007.



30-IX.



Studio Seste
Engineering, *Venti
progetti per sei luoghi
della provincia di
Villaricca, 2006.*



to: è infatti un vasto luogo dell'attesa all'interno del tempo libero. Ti metti in fila per fare un gioco e sei in una fila di una persona che si muove lentamente ma in maniera costante, perché le file più numerose vanno avanti a strappi, mentre le file composte da persone singole hanno moto regolare, poi non si vede mai la reale consistenza della fila perché ci sono un susseguirsi di quinte prospettive, di angoli retti che annullano la reale percezione della lunghezza dell'attesa, e però, mentre aspetti muovendoti docilmente, ai tuoi lati ci sono bar e negozi di *souvenir* dove puoi fare acquisti senza mai interrompere il flusso della fila. Disneyland è la matrice primigenia della trasformazione dello spazio dell'attesa in uno spazio della produzione. È l'inizio, la madre di tutti questi spazi, e rappresenta la reale trasformazione in senso postmoderno del concetto di attesa.

Come le grandi stazioni e gli aeroporti.

Gli aeroporti e le stazioni una volta erano soltanto grandi sale d'aspetto mentre oggi, avendo imparato bene la lezione di Disneyland, sono diventati grandi luoghi di consumo, produzione, commercio. Ad esempio la libreria e il negozio di dischi più frequentati (e ovviamente con il maggiore fatturato) di Roma sono proprio quelli nella hall della Stazione Termini, e stiamo parlando di due tipologie commerciali in profonda crisi nel resto dell'area urbana.

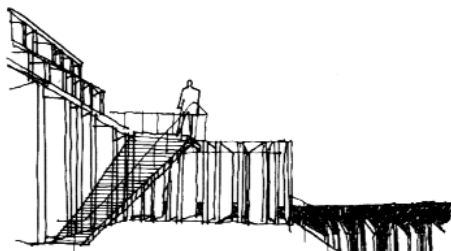
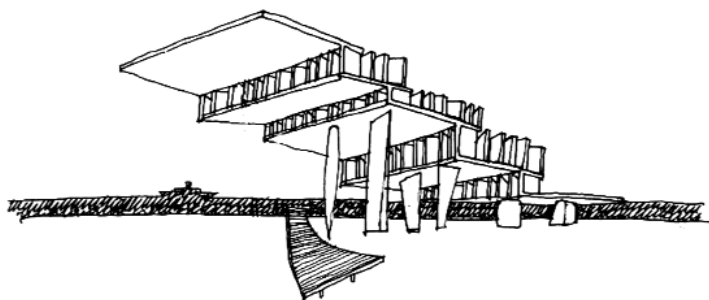
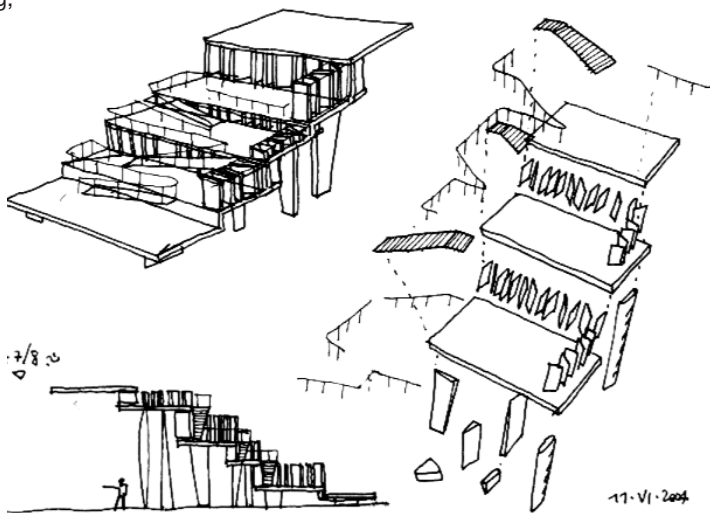
Oggi si parla sempre più spesso dell'incapacità dell'uomo di attendere, persino i grandi parchi di divertimento, a cui prima accennavi, stanno entrando in crisi perché non si tollerano più neanche le file programmate. Come misurarsi con tale incapacità dell'uomo di relazionarsi al tempo?

Ho letto, di recente, che un giovane su quattro non studia e non lavora e, soprattutto, non cerca il lavoro. È davvero un momento difficile in cui i sogni collettivi sembrano evaporare nella nebbia del futuro, ma è anche vero che siamo diventati una società che non sa più attendere. In Italia non esistono più i programmi a lungo termine, si fa fatica addirittura ad avere programmi a medio e persino a breve e brevissimo termine. Si sta quasi tornando al baratto, all'istantaneità dello scambio, sia materiale che intellettuale. Penso che questa incapacità italiana all'attendere, questo bisogno dell'aver tutto e subito e con ogni mezzo, uccida il desiderio e il sogno, ponendo il nostro paese alle soglie del terzo mondo.

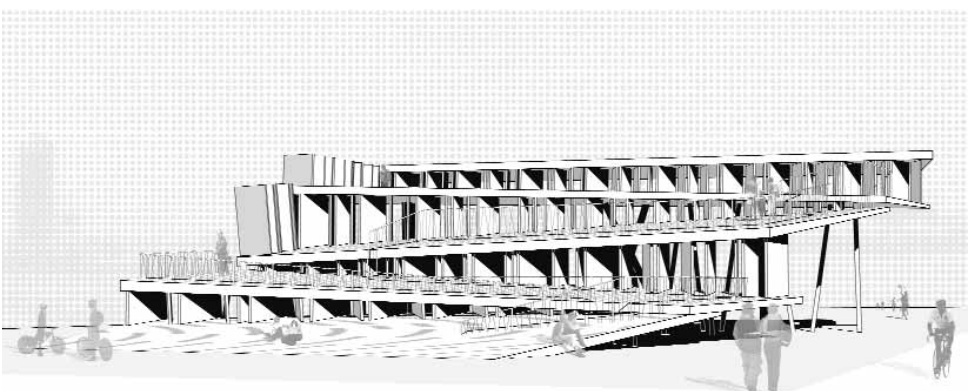
In tale situazione come ci si confronta con l'architettura e in particolare con il progetto dello spazio pubblico.

L'architettura è il mestiere dell'attesa a medio termine per eccellenza, un'attesa e un tempo in cui molti saperi, esperienze, necessità e comu-

Studio Seste Engineering,
Progetto Mose, Venezia
2009.



12.VI



nioni d'intenti si dovrebbero incontrare per realizzare, come il precipitato di una formula chimica, un frammento di vita collettiva.

Oggi invece vige il potere d'interdizione: io dimostro il mio potere non facendo io le cose, ma non facendo fare le cose a te.

E così in Italia non esiste più architettura contemporanea, perché i progetti più semplici ma anche quelli più importanti ci mettono anche dieci/quindici anni per essere realizzati. Valga per tutti l'esempio del Maxxi di Zaha Hadid, che quando fu progettato era un progetto seminale per la biografia dell'architetto anglo-irachena. È stato realizzato in un tempo tanto lungo che, oltre a essere stato realizzato soltanto parzialmente, è già stato superato nel linguaggio e nella produzione dal suo stesso autore. Per non parlare del ponte sullo Stretto...

Tutto quello che vediamo oggi nel nostro Paese è già sorpassato dal tempo presente, bruciato in un'attesa che si è protratta troppo.

Per questo uno dei temi di maggiore attualità è quello dell'architettura temporanea, effimera, capace di essere realizzata, e di dare risposte immediate a costi contenuti, e poi di essere messa da parte quando il suo scopo è terminato. Tu hai fatto delle proposte, in tal senso, proprio per Venezia.

Venezia è meravigliosa, ma a volte è una città feroce, ostile, in cui devi pagare per fare qualsiasi cosa, per sederti, fare pipì, stare all'ombra.

Dove tutto lo spazio pubblico è stato dato in comodato d'uso al commercio privato.

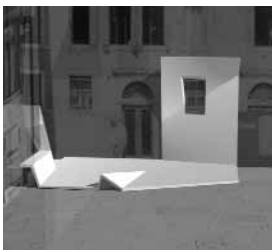
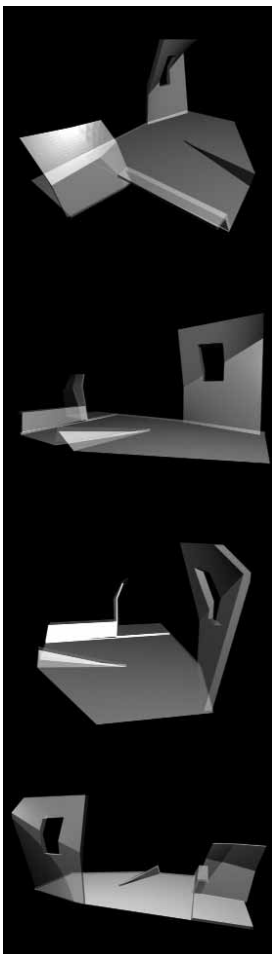
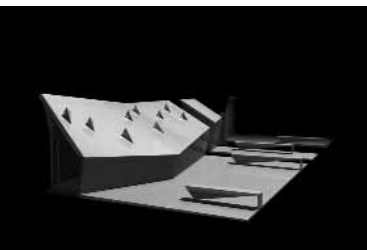
In più si avvia sempre più a essere totalmente monotematica, totalmente focalizzata sul turismo.

Se si escludono le due università, Cá Foscari e IUAV, che muovono circa ventimila persone al giorno, tra studenti, docenti e personale, Venezia è una città che potresti chiudere alla sera e riaprire al mattino, esattamente come un museo o un parco tematico.

Spesso lì ti trovi nella condizione di essere alla ricerca di altro, di un tuffo nel passato, di un sogno romantico che guarda ai numeri del turismo di una volta, stare da soli in uno scenario meraviglioso, e ti ritrovi invece pigiato in una calca che ricorda l'ora di punta in un mezzo pubblico.

Con gli studenti abbiamo fatto un lavoro che prevedeva la progettazione di una serie di strane "efflorescenze" in legno, architetture parassite e leggere che agivano per contrasto con le architetture della città minerale per eccellenza, posizionate all'interno di questi luoghi magnifici, ma totalmente asserviti al turismo di massa, con dei flussi numerici da grande metropoli planetaria in una città che ha solo cinquantamila abitanti.

Queste piccole architetture, questi micro-accadimenti, servono a tirarsi



Aldo Aymonino
(docente), Ilhyun Kim,
Valerio Paolo Mosco
(tutors), Filippo
Facchinetto, Marco
Lilliu, Elisabetta Lupo,
Mauro Moro, Marco
Scarpa (studenti),
Abitarevenezia, 2002.

fuori dalla folla, come una sorta di bozzoli in cui appartarsi un attimo e guardare la scena dal di fuori, la scena a cui hai appartenuto fino a pochi istanti prima e alla quale apparterrai nuovamente tra pochi minuti.

Penso possa essere interessante il potersi osservare all'interno di un comportamento collettivo ma da un punto di vista individuale, senza l'eterno conflitto comportamentale tra individuo e massa, attraverso una sorta di dispositivi architettonici di decompressione tra uno stato e l'altro.

In questo senso anche il tuo progetto della torre sul Mose è un dispositivo per osservare il ritmo della vita che ci circonda.

In quel progetto c'è di nuovo il tempo atmosferico, la ricerca di una condizione di benessere individuale in un luogo pubblico, con un unico oggetto che racchiuda in sé la possibilità di stare al sole e all'ombra contemporaneamente, quindi con modalità comportamentali opposte. Stare sdraiati al sole, ma anche salire fino in cima e godere del panorama, oppure stare all'ombra inventando un momento conviviale, e non solo per rintanarsi sotto un albero per ripararsi dalla canicola. C'è in questo progetto anche il tentativo di lavorare, divertendosi, sul tema dentro/fuori, il camminare sui tetti che si riferisce a delle memorie di film visti e mai dimenticati, i ladri che si arrampicano sui tetti e al contempo le immagini delle persone disegnate nei sottotetti, come dentro le sezioni delle case di Parigi delle celebri illustrazioni che accompagnavano le critiche ai lavori haussmaniani.

E forse anche il ricordo del costruttivismo russo...

Ma è con il progetto che abbiamo elaborato per Villaricca, nella periferia napoletana, che il concetto di attesa è diventato elemento primigenio e innesco di tutto il ragionamento compositivo.

Il progetto partiva dall'assunto che è impossibile, in un territorio complesso e con una antropizzazione così disomogenea, avere una figura architettonica totalizzante capace di dare segno e governo alla totalità dell'area.

Si è quindi tentata la strada dell'architettura della discontinuità attraverso un progetto che suggerisce più delle modalità d'uso piuttosto che delle immagini architettoniche "finite".

Nel nuovo "Centro delle Arti", vero Foro dell'assetto futuro dell'area, l'immagine architettonica è stata lasciata volutamente a uno stato di "rustico monumentale", senza tamponature né finiture, quasi una grande rovina in attesa di essere abitata e rifinita secondo le esigenze (e perché no? il gusto...) di chi la andrà a usare. Unico tentativo di connotare in senso figurativo l'architettura dell'edificio del Centro delle Arti, è rappresentato dal grande "portico semovente" appeso allo sbalzo del tetto dell'edificio.

Fatto in colonne di legno e plastica di diversa altezza e diametro, funge, con la sua dimensione e con il suo continuo movimento, sia da segnale territoriale che da decorazione pop a scala gigante.

In ogni caso, a valle della tua ricerca sulle architetture a volume zero, in questi progetti c'è una riduzione della componente funzionale e c'è una risposta più sensibile di tipo emotivo, narrativo.

Quando progetti uno spazio pubblico, uno spazio per tutti, che usano persone anche molto diverse tra loro, devi immaginarti come verrà usato, considerando che per fortuna almeno la metà delle persone che lo frequenterà lo userà come vuole, senza regole. Questo è un ulteriore arricchimento dello spazio pubblico. Gli spazi sono fatti per stare e per muoversi, e devi quindi immaginare come ci stai fermo e come ti ci muovi dentro, sarà banale ma è così. Ovviamente infinite sono le varianti possibili di queste due condizioni, ma sostanzialmente a queste due modalità bisogna sempre far riferimento. L'attesa è la declinazione del verbo irregolare dello stare più che del muoversi, la cinese vi rientra prepotentemente solo in maniera successiva.

Credo che queste siano le cose su cui valga la pena di continuare a ragionare.

Note

1. L'intervista è stata realizzata da Paolo Giardiello e Marella Santangelo.

L'attesa tra ricerca e sperimentazione

Viviana Saitto

«*The idea of waiting for something makes it more exciting*». È così che Andy Warhol definisce l'attesa in una delle sue famose stampe.

Ma cos'è l'attesa e soprattutto può essere davvero così eccitante?

Sono questi due degli interrogativi dai quali si è deciso di partire ormai due anni fa e sui quali, sebbene numerosi siano stati i contributi apportati dalle professionalità coinvolte in questa ricerca e altrettante le ipotesi sviluppate in ambito universitario, si continua a lavorare. L'eccitazione warholiana è sicuramente una delle componenti che ha accompagnato questo lungo percorso, non solo legato all'idea di lavorare a qualcosa di nuovo, inesplorato dal punto di vista di una specifica competenza disciplinare¹, agli esiti progettuali prodotti, ma dall'essere, in quanto eterni pendolari, per lavoro o per piacere, da sempre fruitori di questi spazi. Se è vero che un'architettura va vissuta per essere realmente capita questi due anni di ricerca, sistematica fruizione e mirata osservazione, hanno portato a una chiara lettura delle problematiche di questi luoghi, spesso ideologicamente distanti dai principi di una disciplina che prevede la stretta relazione tra costruzione dello spazio e attività delle persone. Il carattere di transitorietà e precarietà di gran parte di essi lascia intendere una mancanza di attenzione al progetto di interni, considerato spazio di risulta tra cellule commerciali e servizi, spesso risolto con arredi e sistemi di sedute più o meno confortevoli con le quali si ha l'assurda pretesa di alleviare le ansie e i disagi di chi aspetta.

Il progetto di interni è ben altro. È caratterizzato da un approccio metodologico che non mira banalmente a riempire gli spazi vuoti lasciati dagli architetti ma propone risultati in grado di costruire luoghi significanti, legati

alle necessità e alle aspettative degli individui. L'uomo è protagonista della fruizione dello spazio e il progetto non ha solo il dovere di appagare esigenze elementari, legate alla specifica funzionalità del luogo, ma ha il compito di determinare «una dimensione estetica del vivere quotidiano attraverso la forma stessa dell'abitare»².

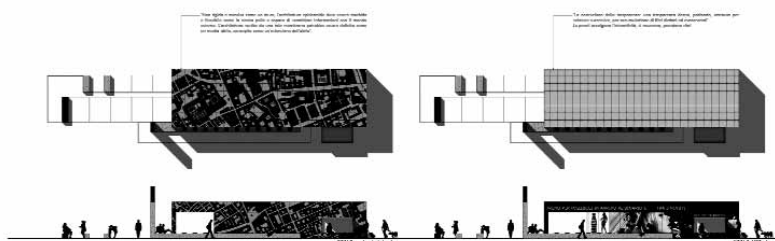
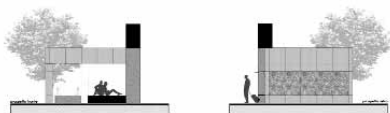
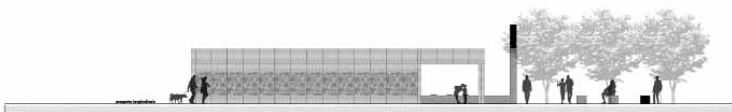
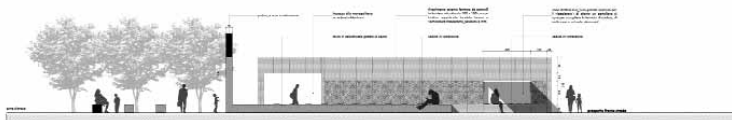
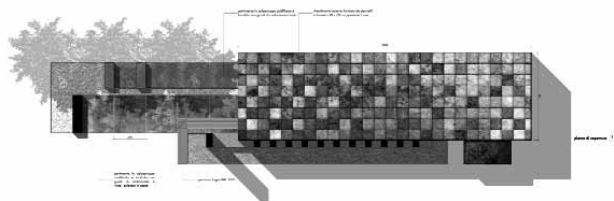
Il termine "abitare", infatti, rappresenta molto di più dell'avere uno spazio a disposizione in cui poter stare, significa incontrare altri individui, accettare valori comuni, sperimentare la vita come moltitudine di complessità³ e allo stesso tempo avere la possibilità di vivere un piccolo mondo personale in cui ritrovare se stessi. In quest'ottica i luoghi di transito rappresentano, per la nostra disciplina, spazi di interessante sperimentazione. Sono luoghi in bilico non solo perché allo stesso tempo domestici e pubblici, intimi e collettivi, ma perché non ancora propriamente definiti, banalmente attrezzati, lontani dal poter essere considerati manifestazione della vita quotidiana.

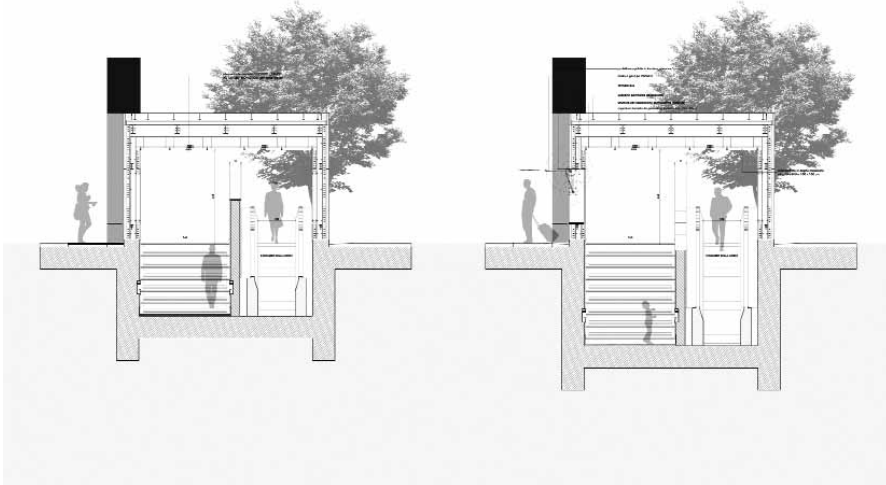
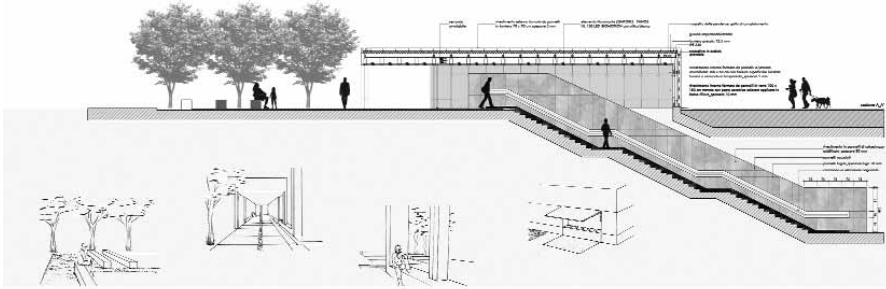
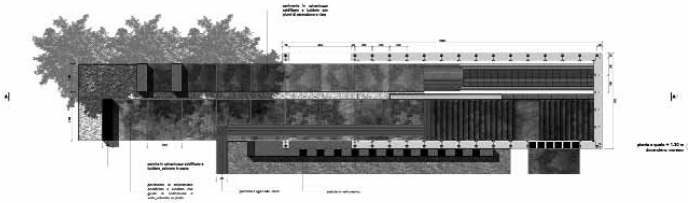
Negli anni accademici 2008/2009 e 2009/2010 questi spazi sono stati oggetto di studio presso la Facoltà di Architettura di Napoli con due tesi di Laurea triennale⁴ e nell'ambito del Laboratorio di Progettazione di Interno Architettonico tenuto da Paolo Giardiello⁵. Entrambi i laboratori possono essere considerati come un vero e proprio cantiere di idee in cui docenti di differenti discipline e progettisti hanno offerto il loro personale contributo, aiutando gli studenti a produrre soluzioni interessanti sul tema della breve, media e lunga attesa.

Il primo laboratorio ha tentato di definire tutte le problematiche relative a questi spazi con una prima fase di indagine, diretta sul campo, in grado di avvicinare gli studenti alle problematiche psicologiche, relazionali e fruibili dei luoghi di transito della città di Napoli. Come veri reporter hanno invaso metropolitane, aeroporti, stazioni ferroviarie e marittime documentando parole, pensieri, comportamenti e uso degli spazi attraverso foto, video, schizzi e interviste.

Riassemblando il materiale prodotto è stato possibile produrre una campionatura di tutte le possibili modalità di attesa, utile a comprendere, grazie a *focus group* e tavoli discussione, le linee di azione da seguire. Il confronto e il dialogo in questa prima fase di approccio al tema di ricerca è risultato particolarmente interessante non solo per i contenuti emersi dal diretto contatto con i fruitori e dalle esperienze personali riportate, ma perché momento di meta-progetto in grado di lasciar emergere tutte le reali problematiche dei luoghi e le potenziali soluzioni con le quali intervenire.

Il tema d'anno è stato suddiviso in due differenti step e la prima esercitazione ha riguardato gli spazi esterni della stazione ferroviaria e metropoli-





tana di piazza Garibaldi⁶. La piazza è al momento un cantiere e lo stazionamento degli autobus, originariamente collocato in adiacenza agli ingressi della stazione, non risulta segnalato e soprattutto non permette una confortevole attesa durante le ore del giorno. Si è chiesto così agli studenti di progettare una pensilina temporanea, non una semplice copertura, ma un luogo in cui stare, caratterizzato da ambiti chiusi e aperti, biglietteria e servizi. Le soluzioni proposte, linguisticamente molto differenti tra loro, sono risultate tutte legate da un comune intento: risolvere le problematiche emerse dalle discussioni in aula e assecondare le esigenze del fruitore al fine di rendere confortevole la sosta, riempire tempi morti, alleviare le ansie da attesa. Numerose sono state le strategie di approccio al progetto: se alcuni hanno vissuto con rispetto il dialogo con la struttura della stazione retrostante, evocandola nel disegno delle coperture, delle strutture di sostegno e dei percorsi, altri si sono sentiti completamente liberi, data la temporaneità dell'intervento, di deformare la percezione del luogo, invadendo lo spazio e segnalando con forti elementi la presenza di una nuova funzione. La smontabilità della struttura, e quindi il facile assemblaggio, ha rappresentato un punto complesso e allo stesso tempo uno stimolo per i differenti interventi. Tubi Innocenti, strutture a secco, container e materiali di riciclo hanno permesso di modificare lo spazio in maniera reversibile, offrendo spesso la possibilità, data la modularità della struttura, di poterla riutilizzare in differenti punti della città. Ogni singolo pezzo è stato approfondito nel tentativo di offrire all'utente un'attesa confortevole: sedute, mensole d'appoggio, spazi per le valigie, giochi per bambini, distributori di vario genere, schermi multimediali e pubblicità hanno arricchito il progetto dimostrando quanto simili piccole attenzioni possano offrire qualità e comfort anche a una semplice pensilina per gli autobus.

La seconda esercitazione si è preoccupata di risolvere il problema della convivenza tra le differenti funzioni di questa tipologia di spazi e ha interessato uno dei binari morti della Stazione di Mergellina⁷. La stazione, anch'essa oggi soggetta a progetti di ammodernamento, si sviluppa su due livelli differenti: il primo d'accesso su strada, interno all'edificio, caratterizzato dalla presenza di esercizi commerciali, biglietterie e servizi, e il secondo, all'aperto, a un piano superiore dedicato all'attesa dei treni con alcuni box coperti. Questa netta separazione tra le parti porta il piano terra, dedicato ai servizi, a essere considerato prevalentemente di passaggio, trasformando lo spazio dei binari nel luogo più frequentato dell'intero complesso, pur essendo totalmente privo di attrezzature e funzioni accessorie. L'idea è stata quella di pensare a un sistema in grado di dare continuità ai differenti livelli, offrendo all'utente la possibilità di scegliere tra

percorsi più veloci, diretti ai binari, e più lenti caratterizzati da zone dedicate allo shopping, aree verdi e di sosta fruibili indipendentemente dalla necessità di prendere il treno. La particolare posizione della stazione, caratterizzata da interessanti dislivelli, in diretto contatto con il parco della Tomba di Virgilio e con un costone roccioso, ha portato gli studenti a integrare l'intervento al paesaggio, rispettando totalmente l'esistente e considerando il binario morto come uno spazio di cerniera, un luogo in cui l'attesa e gli spazi destinati alla stessa non siano subito dal fruitore ma rappresentino una scelta. La stazione si è trasformata quindi in un luogo pubblico per il quartiere, non una frattura nel territorio, ma un elemento di continuità con il tessuto urbano.

In quest'ottica i progetti degli studenti possono essere raggruppati in due grandi famiglie. Da un lato il valore paesaggistico della zona e il rapporto con la natura hanno portato a pensare l'intervento come una passeggiata nel verde, arricchita dalle funzioni richieste, dall'altra, l'idea di non lavorare sull'edificio preesistente e di dover rispondere a numerose esigenze ha dato vita a veri e propri ampliamenti, volumi costruiti, sebbene caratterizzati dall'alternanza di ambiti chiusi e aperti. In entrambi i casi la stazione è stata dotata di percorsi veloci e lenti, spazi per una lunga e breve attesa, esercizi commerciali, *corner shop* per gli acquisti veloci e funzioni a scelta come aree espositive chiuse, passeggiate nell'arte all'aperto, piazze e settori per spettacoli. Sebbene il progetto finale, rispetto alla prima esercitazione, abbia presentato una difficoltà maggiore legata non solo alla complessità della zona e dell'edificio preesistente, ma alla scala dell'intervento sicuramente più ampia, gli studenti non hanno dimenticato di seguire le linee individuate negli studi precedenti trasformando la stazione in un luogo di incontro. L'individuo e le sue esigenze sono al centro del progetto e tutti gli studi prodotti, per quanto differenti tra loro, si sono posti l'obiettivo di offrire domesticità e comfort allo spazio, trasformando il binario morto della stazione in un interno.

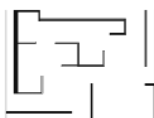
A conclusione della prima esperienza la consapevolezza delle problematiche dei luoghi analizzati ha portato il gruppo di ricerca a proporre interventi più puntuali e incisivi. Nelle indagini svolte, in particolare su stazioni e metropolitane, ci si è resi conto della presenza di un elevato numero di luoghi irrisolti, di percorsi, mezzanini, collegamenti, aree di smistamento e binari liberi da funzioni, sempre più spesso in elevato stato di abbandono.

È a questi spazi di transizione che si è scelto di rivolgere l'attenzione nel secondo anno di sperimentazione, chiedendo agli studenti non solo di osservare i comportamenti degli utenti, ma di identificare tutti i punti ne-



CONNETTIVO

interconnessi. Gli
 spazi aperti del blocco sono in
 contatto di luce che favorisce
 all'interno una sensazione calda ed
 accogliente.



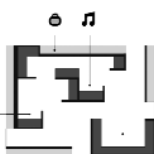
MATERIALI

● nelle stanze in cui si trova il
 tavolo di lavoro in legno
 ■ poltroncine in metallo
 ■ rivestimento con pannelli di legno



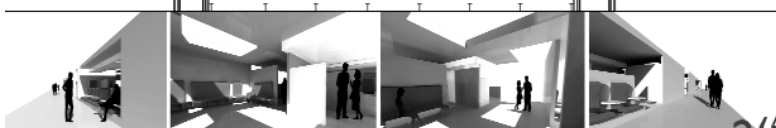
AMBITI

● stanza 10: tavolo di lavoro in legno e
 bordi del blocco per coloro che hanno
 un lavoro di ufficio più fisico
 ■ stanza 11: tavolo di lavoro e
 bordi di lavoro più fisico per
 i professionisti in un ambiente moderno
 ■ stanza 12: tavolo di lavoro e controllo che
 favorisce il lavoro creativo e
 innovativo & gruppo



TIPOLOGIE DELLO STARE

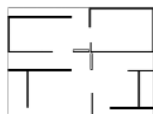
■ sedile "barista"
 ■ sedile "business"





CONNETTIVO

avanzata. 205.
Il pavimento del blocco studi è in metallo,
più chiaro con il piano nobile in cui sarà
richiesta la stampa di installazione con allineati.



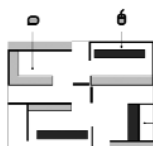
MATERIALI

- policarbonato bianco opaco
- riciccolato con pannelli di corian bianco



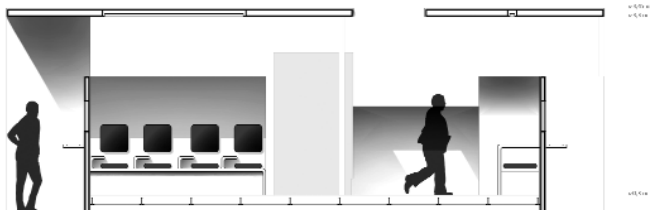
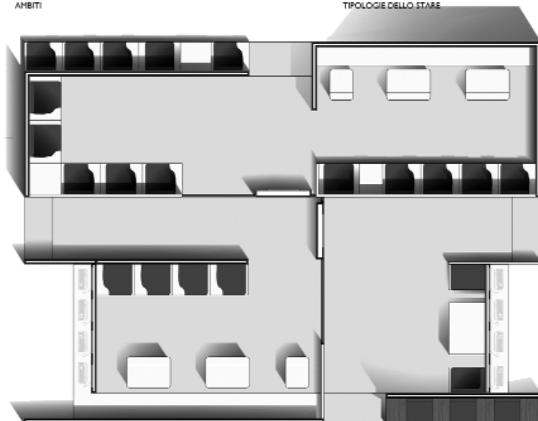
ABITI

- intonaco, il soffitto dipinto leggeri tonchi
di bianco per ridurre del tutto un
tempo di attesa più breve.
- intonaco, il soffitto con un ampio
travertino scuro in modo da
evitare il problema di battere con
il proprio palmaria e legno.
- in 100 percentuali delle quali il rivestimento
della sala per il piano di studio
intorno tutto intonaco con pannelli di alluminio
e pannelli di riciccolato ecc.



TIPOLOGIE DELLO STARE

- intonaco "tonchi"
- intonaco "betonno"



0.500 m
0.500 m

0.500 m



0.500 m

vralgici, i nodi deboli e degradati delle strutture ferroviarie e metropolitane napoletane.

La quantità di aree selezionate è stata sorprendente, dimostrando quanto il progetto di interni corrente spesso trascuri totalmente questi spazi. Le modalità di intervento su questi luoghi sono prevalentemente legate al trattamento dei margini verticali, all'utilizzo di pannelli pubblicitari, piccole vetrine e nel migliore dei casi opere d'arte, che non hanno la forza di attirare il visitatore, invogliare la sosta e rendere vivibile lo spazio. Queste e altre osservazioni sono emerse dai reportage prodotti, in grado non solo di individuare e classificare specifiche tipologie di spazi, di documentare le soluzioni che in altri luoghi hanno risolto le stesse problematiche, ma di analizzare il tema del viaggio e dell'attesa nella sua complessità, non solo dal punto di vista fruitivo e psicologico, ma nella sua rappresentazione letteraria, artistica e iconografica.

La maggiore libertà concessa sulla scelta degli spazi su cui intervenire e delle strategie con le quali riqualificarli, ha portato gli studenti a progettare soluzioni concrete, pensate in risposta a una reale necessità. Gli esiti prodotti non hanno tradito le aspettative. Numerosi sono stati gli interventi che hanno dimostrato come mezzanini e tunnel di collegamento possano essere parte di un progetto continuo, attrezzati con piccoli elementi di distrazione che incentivino la sosta lungo il percorso, creino attrattiva e curiosità, e altrettanti quelli in cui la presenza dell'arte non è considerata banalmente decorazione ma strumento di rivitalizzazione dello spazio. Gli studenti hanno offerto soluzioni in grado di amplificare l'esistente, sviluppare l'immaginazione, qualificare le attività artistiche "illegali" lontani dalla contraddizione di volerle regolarizzare ma semplicemente incentivandole, offrendo loro uno spazio. Hanno dimostrato come lo shopping non debba essere un bombardamento pubblicitario ma anch'esso un'esperienza, proponendo modalità d'acquisto che vedono il visitatore attivo protagonista e non passivo fruitore. L'informazione, necessaria in questi luoghi, è diventata punto nodale del progetto trasformandosi da banale pannello nozionistico in macro-oggetto interattivo in grado di dividere lo spazio, contenere libri e riviste gratuite, di segnalare cambiamenti di funzione, punti di sosta e così via.

L'attesa si fa nuovamente spazio, tradotta non solo in confortevoli ambienti in cui stare, ma in funzioni e soluzioni tra le più disparate in grado, con coscienza e a volte ironia e indiscrezione, di cambiare totalmente la percezione e l'uso dei luoghi.

Numerosi sono i riferimenti progettuali che hanno supportato questi due anni di ricerca. Si è cercato di rendere nota agli studenti l'evoluzione sto-

rica di questi spazi, individuando casi studio significativi, dagli inizi del Novecento a oggi, per tre differenti categorie d'attesa: *long*, *short* e *medium wait*. I progetti selezionati sono luoghi pensati per essere vissuti, portatori di una domesticità in grado di rendere il viaggio un'esperienza piacevole, emozionante e non un momento di disagio. Parte di questi contributi è presente nel *time-table* che segue questo saggio, in grado di ordinare cronologicamente, in riferimento alle innovazioni tecnologiche che hanno cambiato il mondo dei trasporti, non tanto l'evoluzione di queste grandi strutture quanto quella dei loro interni.

L'apparato teorico di supporto alla ricerca svolta in questi due anni non è stato solo caratterizzato da lezioni teoriche e dispense di supporto, ma da seminari e conferenze organizzate in collaborazione con altri atenei, in grado di avvicinare gli studenti alle tematiche proposte e alle reali problematiche progettuali delle stesse. Un primo incontro si è tenuto presso il Politecnico di Milano, nell'ambito di una giornata di ricerca sui Luoghi di Transito organizzata da Gennaro Postiglione nel Laboratorio di Interni *Transition Space*⁸. L'incontro ha rappresentato un importante momento di riflessione e di scambio grazie al quale comprendere le differenti modalità di approccio al tema dal punto di vista professionale e le diverse impostazioni didattiche proposte dai responsabili dei laboratori di tre differenti Facoltà.

La giornata di studio milanese è stata seguita da un ciclo di conferenze presso la Facoltà di Architettura di Napoli intitolato *Luoghi di transito, esperienze progettuali e ricerca*⁹, in cui giovani architetti del panorama campano, impegnati nella progettazione delle linee metropolitane napoletane in fase di realizzazione, sono stati invitati a raccontare le loro esperienze.

Il ciclo di conferenze ha accompagnato il Laboratorio di Interni per tutta la sua durata. La Facoltà ha infatti ospitato dal mese di aprile a quello di giugno del 2009, nove studi di progettazione campani e alcuni responsabili del settore, ancora attualmente impegnati nei lavori del complesso sistema infrastrutturale che caratterizza la città di Napoli e in esperienze di collaborazione con importanti artisti e studi di progettazione stranieri. Il secondo anno di studio su questi luoghi si è invece avvalso della presenza in aula di differenti competenze¹⁰ con l'intento di trasferire agli studenti nozioni ancora più dirette e strutturare un dialogo mirato in riferimento alle reali problematiche individuate.

Sulla base delle esperienze portate avanti in questi anni la ricerca è attualmente incentrata sull'analisi delle strutture commerciali che invadono questi luoghi causando spesso allo spazio e al fruitore, una totale perdita di identità. È su queste ibridazioni che al momento si sta lavorando,

con l'intento di individuare strategie progettuali in grado di permettere l'evoluzione coscienziosa di questo controverso rapporto. La partecipazione a incontri internazionali come il convegno *IFW Interiors Forum World 2010, 2nd International Conference Interiors Wor(l)d*¹¹, presso il Politecnico di Milano e del convegno *Abitare il Futuro... dopo Copenhagen*¹², presso la Facoltà di Architettura, ha rappresentato in questa direzione un ulteriore momento di discussione, di confronto e di crescita, dimostrando come ogni ricerca possa essere ricca di differenti punti di vista, possibili ambiti di approfondimento e soprattutto infinita, in continua evoluzione. Alla fine di questi due anni ricchi di esperienze e incontri significativi, infatti, si continua a viaggiare e ci si trova spesso a pensare che le soluzioni proposte dagli apprendisti architetti, allievi dei citati corsi, siano, per alcuni aspetti, più attente di quelle di grandi professionisti, artefici di contenitori esteticamente perfetti, tecnologicamente innovativi ma troppo spesso lontani da reali esigenze di vita. È per questo motivo che si è scelto di partire dalle persone, da coloro che in questi luoghi trasformano la loro valigia in poltrona, tavolo e cuscino per riposare, che attendono nelle posizioni più strambe, che vanno avanti e indietro perché non sanno cosa fare, che parlano nevroticamente al telefono nella speranza di ammazzare un po' il tempo. Ed è alle persone che hanno lavorato a questo progetto, a quelle che hanno creduto, nell'intimità di un'aula universitaria, di poter cambiare le cose, che va rivolto un particolare ringraziamento per aver offerto un fondamentale contributo alla definizione di questa ricerca.

Note

1. Il Settore Disciplinare di riferimento è quello dell'Architettura degli Interni, comunemente definito «della piccola scala» i cui insegnamenti principali sono: Arredamento, Progetto dell'Interno Architettonico, Progetto del Prodotto di Arredo, Scenografia, Museografia e Allestimento.
2. P. Giardiello, *L'insegnamento tra arredamento e design, dizionario minimo sulle discipline dell'interno architettonico*, in "Area", n. 79+, aprile 2005, p. 58.
3. Cfr. C. Norberg-Schulz, *L'abitare. L'insediamento, lo spazio urbano, la casa*, Electa, Milano 1984.
4. Le Tesi di Laura Mancini e Fabiana Marotta, sviluppate presso il Corso di Laurea triennale in Arredamento, Interno Architettonico e Design presso la Facoltà di Architettura di Napoli "Federico II", hanno approfondito rispettivamente il tema della lunga e breve attesa nei luoghi di transito. La Tesi di Laura Mancini, seguita da Paolo Giardiello e da chi scrive in qualità di correlatrice, incentrata sullo studio dell'attesa nelle strutture aeroportuali, si è avvalsa della consulenza dei docenti: Antonio Gentile (Psicologia), Laura Bellia (Illuminotecnica), Valter Luca De Bartolomeis (Design e Comunicazione). Blocchi attrezzati secondo differenti funzioni accolgono il visitatore nelle ore di attesa, predisponendolo al viaggio e offrendo servizi utili alla struttura che li ospita. La Tesi di Fabiana Marotta, seguita dallo stesso gruppo di ricerca, ha indagato il difficile rapporto tra superficie e sot-

- tosuolo, trasformando l'attraversamento di scale e tunnel delle metropolitane e l'attesa in banchina in un momento significativo e di particolare valore architettonico. Parte degli esiti prodotti accompagnano iconograficamente il testo e possono essere visionati, nella loro completezza, sul sito <http://luoghiditransito.blogspot.com/>
5. Per due anni il Laboratorio integrato di Interni I al primo anno del corso di Laura Magistrale in Architettura, Arredamento e Progetto, ha lavorato sui luoghi di transito grazie all'integrazione di moduli tenuti da docenti di differenti discipline e con il contributo di esperti del settore. Nello specifico il Laboratorio di Interno Architettonico I, tenuto entrambi gli anni da Paolo Giardiello, si è avvalso della collaborazione dei docenti Antonio Gentile (Psicologia), Marco Elia, Pietro Nunziante (Design), Vito Capiello (Paesaggio) mentre per l'a.a. 2008/2009; dei docenti Antonio Gentile (Psicologia), Alfonso Morone (Design), Vito Capiello (Paesaggio) per l'a.a. 2009/2010. Le ricerche svolte in questi anni sono riportate nel sito: <http://luoghiditransito.blogspot.com/>
 6. Il progetto di riqualificazione dell'edificio, progettato negli anni Cinquanta da Corrado Cameli, Pierluigi Nervi, Carlo Cocchia, Massimo Battaglini, Bruno Zevi, Giulio De Luca, Luigi Piccinato e Giuseppe Vaccaro, è stato affidato all'architetto Dominique Perrault e prevede la sistemazione degli ambienti interni e dell'intero piazzale antistante la struttura.
 7. La stazione di Mergellina, progettata da Gaetano Costa nel 1927, è considerata una delle più importanti di Napoli ed è collocata in punto strategico del sistema di trasporti partenopeo: vicino a uno stazionamento di autobus e a pochi passi da uno dei porti della città.
 8. La giornata di discussione promossa da Gennaro Postiglione nell'ambito del Laboratorio di Interni *Transition Space* (a.a. 2008/2009), ha visto l'intervento di professionisti e studiosi in riferimento alle tematiche da noi analizzate. Lo studio di Davide Bruno ha esposto il progetto per il passante ferroviario, Stazione Garibaldi, della Metropolitana di Milano; mentre Filippo Lambertucci e Paolo Giardiello hanno presentato la loro attività didattica, rispettivamente presso la Facoltà di Architettura dell'Univeristà di Roma "Sapienza" e la Facoltà di Architettura di Napoli "Federico II", e la loro esperienza progettuale nel settore.
 9. Il ciclo di conferenze ha ospitato gli studi: fgp studio srl, Corvino+Multari, Ferruccio Izzo, Cherubino Gambardella, Efsio Pitzalis, Uap Studio e Maria Hebetzswalner, Studio DAZ, Sila Barracco e Mauro Smith, Studio ELT e il Responsabile della Bretella Cumana – Circumflegrea della Sepsa di Napoli Armando Allagrande.
 10. Le competenze, selezionate in riferimento alle problematiche individuate e in seguito al confronto con gli studenti sono state: Ernesto Tatafiore, artista; Filippo Cavuoto, ingegnere, direttore dei lavori della Linea 1 della Metropolitana di Napoli; Luigi Morra, responsabile dei punti vendita Feltrinelli Express nelle principali stazioni ferroviarie italiane.
 11. Il convegno *IFW Interiors Forum World 2010, 2nd International Conference Interiors Wor(l)d* è stato organizzato dal Politecnico di Milano e si è svolto nei giorni 5 e 6 ottobre 2010. Si segnalano per la ricerca in corso gli interventi di Filippo Lambertucci e Paolo Giardiello. Cfr. P. Giardiello, "Ispace", in AA.VV., *Interior Wor(l)ds*, vol.1, Allemandi University Press, Torino 2010, pp. 119-124. Cfr. F. Lambertucci, "InfraMalls", in AA.VV., *Interior Wor(l)ds*, vol.1, Allemandi University Press, Torino 2010, pp. 137-142. Per ulteriori informazioni sul convegno è possibile visitare il sito <http://www.interiorsforumworld.net/>
 12. Il convegno *Abitare il Futuro...dopo Copenhagen*, organizzato dalla Facoltà di Architettura di Napoli, si è svolto nei giorni 13 e 14 dicembre 2010. Cfr. AA.VV., *Abitare il futuro ...dopo Copenhagen*. International Conference Proceedings Naples 13-14 December 2010, CLEAN, Napoli 2011.

WAITING

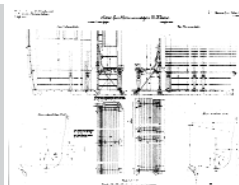
eventi storici

1900



1900_esposizione universale_
parigi

1902



1902_disegni di sedili_
ferrovie dello stato prussiane

1903



1903_primo volo
fratelli wright

long wait

medium wait



1900_n.d._gare de lyon_parigi



1903_j. jacobstahl_
stazione amburgo

short wait



1900_h. guimard_ingressi del
métro staz.porte dauphine_parigi



1902_aa. vv._
u-bahn_berlino

Inizialmente conosciuta come *Chemin de Fer Métropolitain* il **Métro di Parigi** entra in funzione in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi. L'architetto Hector Guimard è il progettista di 104 *bouche de métro*, ingressi modellati in ferro, secondo forme sinuose ispirate al mondo vegetale, considerati uno degli unici esempi di opere pubbliche del periodo dell'Art Nouveau. Le strutture che individuano l'accesso alla metropolitana, realizzate con elementi modulari di metallo, smaltati in verde, hanno contribuito alla capillare diffusione del nuovo stile (per un certo periodo conosciuto anche ironicamente come *Art Métro*) nella Parigi novecentesca. Attualmente solo 83 stazioni presentano ancora gli ingressi originali.

1904



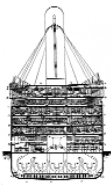
1904_il primo sciopero generale

1910



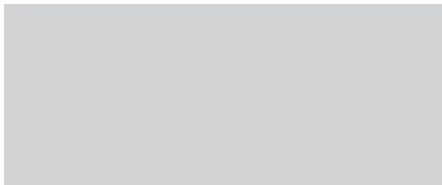
1910_primo volo del dirigibile zeppelin

1911



1911_varo del titanic_sezione

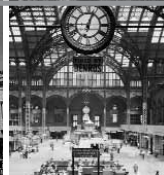
1913



1903_n.d._ricostr. della vitebsk_sanpietroburgo



1910_a.b. hubback_kuala lampur railway station_malaysia



1911_mc kim et.al._pennsylvania_st_NY



1913_k. moser_badischer b._basilea



1904_aa. vv._subway (apertura)_new york



1912_aa. vv._u-bahn (ap.) hamburger strasse_amburgo

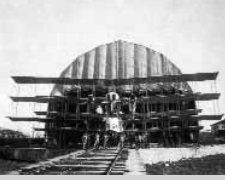


1913_w. lietgebello heidelberg p._berlino

Metropolitana di New York
Sistema conosciuto come: Subway
Data di apertura: 24 ottobre 1904
Lunghezza del network: 368 km
Stazioni: 468
Linee: 27
Fruitori per giorno: 4.33 milioni (2009)
Curiosità: Una tipica stazione della metropolitana ha piattaforme di lunghezza compresa tra i 150 m e i 180 m per permettere la sosta di un grande numero di persone.

La **Pennsylvania Station** prende il nome dalla compagnia ferroviaria ottocentesca Pennsylvania Rail Road, concorrente della New York Central Railroad che in quegli anni gestiva la Gran Central Terminal Station (vedi categoria *medium wait* 1913). Nel 1902 la compagnia ottiene il permesso di attestare la linea occidentale insieme a quella di Long Island in un'unica stazione ferroviaria a Manhattan, affidando il progetto a Charles F. McKim. Un ingresso monumentale accompagna il visitatore in un ampio ambiente rivestito in travertino e ornato con colonne corinzie mentre la zona di arrivo dei binari presenta una copertura in acciaio e vetro.

1913



1910 anni_idroplano per cento passeggeri



1915_e. r. armstrong_primo progetto di ocean seadrome

1914



1914_a. grenander_ 1910 anni_cop. di interno metro_berlino disco

1915



1919



1919_junkers f.19_ passeggeri all'arrivo



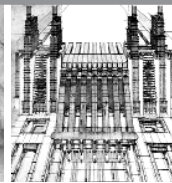
1915_e. mendelsohn_schizzo di progetto per un aeroporto



1913_reed & stern, et.al._ grand central st._NY



1913_e. saarinen_ railway st._viipurii



1914_a. sant'elia_ disegno di stazione



1915_e. mendelsohn_schizzi di progetto per stazioni

Costruita nel corso di dieci anni la **Grand Central Station** presenta un'organizzazione interna più efficiente della Pennsylvania Station (vedi categoria *medium wait* 1911), con 47 binari divisi su due livelli in grado di permettere quotidianamente a circa un milione e mezzo di passeggeri di raggiungere differenti località. L'ingresso principale, sulla 42nd St., presenta una facciata caratterizzata da un grande orologio, sovrastato dalle sculture di Mercurio, Ercole e Minerva accompagnate, poco più sotto dalla statua del magnate delle Ferrovie Cornelius "Commodoro" Vanderbilt. All'interno la struttura è caratterizzata da uno degli atrii più imponenti del XX secolo. Alto circa 40 metri con un'ampiezza di circa 3.220 mq, è sovrastato da una volta affrescata con la costellazione dello zodiaco.

«Sentiamo di non essere più gli uomini delle cattedrali, dei palazzi, degli arengari; ma dei grandi alberghi, delle stazioni ferroviarie, delle strade immense, dei porti colossali, dei mercati coperti, delle gallerie luminose, dei rettilinei, degli sventramenti salutarci. Noi dobbiamo inventare e rifabbricare la città futurista simile a un immenso cantiere tumultuante, agile, mobile, dinamico in ogni sua parte e la casa futurista simile a una macchina gigantesca. La casa di cemento, di vetro, di ferro...deve essere sull'orlo di un abisso tumultuante: la strada si sprofonderà nella terra per parecchi piani, che accoglieranno il traffico metropolitano e saranno congiunti, per i transiti necessari, da passerelle meccaniche e da velocissimi tapis roulants». A. Sant'Elia, **Manifesto dell'Architettura Futurista**, 1914.

1920



1920_goodbye
kiss_illustrazione

1922



1922_w.d. teague_illustrazione
con automobile

1923



1923_publicità
international week of air

1924



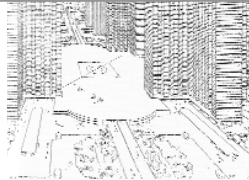
1924_viene inaugurato il primo tratto
dell'autostrada dei laghi in italia



1920_n.d._croydon airport
il primo aeroporto



1920 circa_n.d._aeroporto di
san francisco



1922_le corbusier_progetto di
stazione_ville contemporaine



1923_r. neutra_progetto di
stazione_rush city reformed



1924_aa.vv._metro (apertura)_pl.
catalunya_barcellona

Inaugurato nel 1915 come aeroporto militare il **Croydon Airport** è considerato, a partire dal 1920, il primo aeroporto nella storia del traffico aereo commerciale. Inizialmente destinato a voli brevi, in quanto caratterizzato solo da una torre in legno di base, sarà successivamente ampliato grazie all'edificazione di nuove strutture di controllo ed edifici di compagnie aeree. Chiuso durante la Seconda guerra mondiale, a causa del trasferimento dell'Imperial Airways a Bristol, l'aeroporto è stato integralmente dipinto di vernice scura per essere nascosto ai nemici, riaperto nel 1945 è stato chiuso definitivamente nel 1959.

Metropolitana di Barcellona
Sistema conosciuto come: Metro
Data di apertura: 30 dicembre 1924
Lunghezza del network: 119,4 km
Stazioni: 162
Linee: 11
Frutitori per giorno: 1.11 milioni (2009)
Curiosità: Un tracciato in superficie in corrispondenza dell'attuale linea 6, esiste dal 1863: il Treno di Sarrià collegava Barcellona ai nuclei urbani di Gràcia, Sant Gervasi e Sarrià, attualmente assorbiti dall'agglomerato urbano di Barcellona.

1925



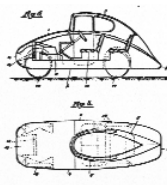
1925_fiat_assemblaggio
scocca per auto châssis

1926



1926_volo dell'imperial airways
dal croydon

1927



1927_p. jaray_disegni brevettati
per automobile dinamica

1929



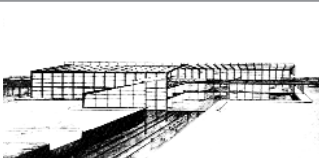
1929_cabina di una
flying sleeping car



1926_p. & k. engler_
tempelhof terminal_berlino



1929_n.d._hamburg
fuhrsbüffel_amburgo



1925_l. hilberseimer_progetto di stazione_
berlino



1926_n.d._stazione kazan_
mosca



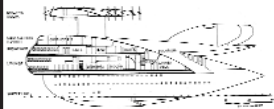
1927_p. bonatz, e. scholer_
hauptbahnhof_stoccarda



1929_w. puritz_staz.
klosterstern_amburgo

Il **Tempelhof Terminal** di Berlino è ufficialmente destinato alla funzione di aeroporto nel 1923 e abilitato al traffico aereo tre anni dopo, con la fondazione della compagnia Lufthansa. Sorto su area destinata, dal 1870 fino alla Prima guerra mondiale, a campo di parata è stato luogo delle prime dimostrazioni di volo da parte di personalità come Armand Zipfel e Orville Wright. Il terminal ha ospitato fino al 1934 celebrità provenienti da tutto il mondo per poi essere ampliato e ristrutturato nel 1941 da Ernst Sagabel (vedi categoria *long wait* 1941).

1930



1932_n.b. geddens_sezione del veivolo airliner 4

1931



1932_poster raff. escursione in aerop.

1932



1932_pullmann-roomette_cuccette

1934



1934_m. rivelli de beaumont_studio per taxi a prova d'urto



1930_r. bergamin, i. blanco soler_progetto di aeroporto_madrid



1932_c. glover_proposta per aeroporto soprelevato



1932_delano & aldrich_dinner key terminal_miami



1931_u. stacchini_stazione centrale_milano



1934_a. mazzoni_stazione ferroviaria_littoria



1932_c. holden_sudbury town station_londra

Nel 1912 una giuria presieduta da Camillo Boito sceglie, con un concorso, il progetto di Ulisse Stacchini per l'edificazione di un nuovo centro ferroviario per la città di **Milano**. I lavori della **Stazione Centrale** subiscono numerosi impedimenti e interruzioni a causa di svariate vicissitudini legate alla Prima guerra mondiale, per essere definitivamente ultimati nel 1931. I grandi ambienti pubblici della stazione richiamano le architetture monumentali romane e sono realizzati in cemento decorativo. Al binario 21 è collocata la *Sala Reale*, la sala d'attesa progettata per la famiglia Savoia e la corte, divisa in sala reale e sala delle armi.

Il primo fabbricato viaggiatori costruito da Angiolo Mazzoni risale al 1932 ed è stato modificato in occasione dell'intervento di ampliamento dell'intera **Stazione**, realizzato quando **Littoria** è diventata capoluogo di provincia. L'ampliamento si estende su un'area non edificata con nuovi ambienti, una pensilina di collegamento e un blocco servizi all'estremità, segnalato sul fronte da una parete circolare. La struttura è attualmente conservata nelle parti principali ad eccezione della biglietteria che, a causa di successivi ammodernamenti, ha subito forti trasformazioni.

1935



1935_copertina di rivista francese

1936



1936_elettrotreno breda ETR 200



1936_c. chaplin_tempi moderni



1936_circa_doppia locomotiva ae 8/14 per il trasporto attraverso il gottardo



1936_v. lauritzen_zastrup airport_copenhagen



1936_c. bazzani_ stazione marittima_napoli



1935_a. mazzoni_ stazione ferroviaria_siena



1936_a. mazzoni_ stazione ferroviaria_trento



1936_g. michelucci_ s. maria novella_firenze



1936_a. mazzoni_ stazione ferroviaria_brennero



1935_aa.v.v._metro (apertura)_ st. komsomolskaya_mosca

Metropolitana di Mosca

Sistema conosciuto come: Metro

Data di apertura: 15 maggio 1935

Lunghezza del network: 302 km

Stazioni: 182

Linee: 12

Fruttor per giorno: 6.55 milioni (2009)

Curiosità: Sulle linee radiali gli annunci delle stazioni sono dati da una voce maschile sui treni diretti verso il centro cittadino, da una voce femminile sui treni che invece si allontanano verso le periferie. Sulla linea circolare, invece, gli annunci con voce maschile sono legati ai treni che percorrono la linea in senso orario e con voce femminile ai treni che viaggiano in senso antiorario.

Nel 1931 il Ministro delle Ferrovie Costanzo Ciano affida a Angiolo Mazzoni l'incarico di realizzare un progetto di potenziamento per la **Stazione di Santa Maria Novella**. Il progetto di Mazzoni subisce numerose critiche, portando il Comune di Firenze, nel 1932, a bandire un concorso per la nuova stazione. Il Gruppo Toscano con a capo Giovanni Michelucci è il *team* vincitore e nel 1936 realizza quella che può essere considerata una delle opere più importanti del Razionalismo italiano. La stazione si presenta come un lungo corpo compatto, dalla forte orizzontalità, caratterizzato da una galleria di testa pensata come una vera e propria strada urbana. Molta attenzione è data all'uso dei materiali e al progetto degli oggetti che arredano lo spazio tra cui vanno ricordati i ripiani per appoggiare i bagagli, le panchine e la sequenza continua dei pannelli.

1937



1937 circa_in servizio le vetture a carrelli tipo 1500_milano



1937_h. hughes_record di volo

1938



1938 circa_interno della rochambeau f. boat

1940



1940_calendario del tempelhof



1937_g. labro_le bourget airport_parij



1937_d. pley_ramsgate erodrome_kent



1938_a. correa lima_est. de hidro-avioes_rio de j.



1940_a. mazzoni_stazione ferroviaria e marittima_messina



1937_a. mazzoni_stazione ferroviaria_montecatini



1937_a. mazzoni_stazione ferroviaria_siena



1937_a. mazzoni_staz. ferroviaria_reggio emilia

L'edificio della nuova **Stazione di Montecatini Terme** insiste su di un vasto piazzale la cui sistemazione è anch'essa progettata nel 1937 da Angiolo Mazzoni. Di impianto longitudinale, l'edificio presenta una volumetria compatta, caratterizzata da una lunga tettoia con testate semicirculari sotto la quale si aprono gli ingressi agli ambienti interni. «All'interno, al centro della grande sala partenze è un mobile ingegnoso in rovere che racchiude come un *necessaire* tutto quanto può servire a chi parte: dal biglietto di ingresso in stazione alle tabelle orarie disposte in serie, scorrevoli, in modo da utilizzare meno spazi possibile; dal poggia-bagagli al sedile alla cassetta per impostare le lettere». N. Vitali, "La Nuova Stazione di Montecatini Terme nei suoi aspetti architettonici e funzionali" in *Il Nuovo Giornale*, 2 agosto 1937.

1941

1941 circa_r. loewy_locomotiva
t4

1946

1946 circa_h. casson_schizzo di un interno del
glasgow airport

1949

1949_m. yamasaki_airport
saint louis

1950

1950 circa_cabina del piroscafo
ferdinand de isseps1941_e. sagebiel_tempelhof
terminal_berino1946_l. cosenza_progetto per la
stazione marittima_napoli1950_l. calini, e. montuori, p. nervi_
stazione termini_roma1950_aa.w. t-bana (apertura)_
stazione ondenplan_stoccolma

Durante il periodo nazista viene affidato a Ernst Sagebiel il progetto di riqualificazione del **Tempelhof di Berlino** e la sostituzione del vecchio terminal (vedi categoria *long wait* 1923) con uno di maggiori dimensioni.

Considerato il terzo edificio più grande del mondo, il complesso di sale e edifici adiacenti è concepito per essere il principale punto di accesso all'Europa ed è descritto dall'architetto Norman Foster come «la madre di tutti gli aeroporti».

Dal 2003 l'aeroporto ha ricevuto un flusso molto limitato di utenti che ha comportato la sua chiusura definitiva nel 2008.

Negli anni Trenta i progetti del nodo ferroviario di Roma portano a intervenire sulla preesistente ottocentesca **Stazione Termini**. Il progetto inizialmente affidato a Angiolo Mazzoni, sospeso a causa della guerra, viene poi considerato obsoleto e si decide di bandire un concorso per la realizzazione della nuova stazione, vinto *ex aequo* dallo studio Calini e Montuori con Pierluigi Nervi. L'edificio, inaugurato nel 1950 è caratterizzato da una lunga sinuosa pensilina in cemento, conosciuta come «il dinosauro», la cui linea è esaltata da sottili finestre continue. L'accesso ai treni avviene dalla *Galleria Gommata*, una strada pedonale trasversale che collega via Giolitti a via Marsala.

1951



1951_g. ponti_interni dell'andrea doria

1954



1954_i. pascaud_sala da bridge del laos

1955



1955_f. gibbero_heathrow control tower_londra

1959



1959_b. holly, r. valens, j.p. richardson muoiono in un incidente aereo



1954_a. & h. oeschger_transitional terminal_zurigo



1951_j. b. vilanova artigas_ estação rodoviária_londrina



1954_aa.vv._subway (apert.)_ stazione dupont_toronto



1955_aa.vv._metro (apert.)_ stazione avtovo_st. pietroburgo



1959_aa.vv._metro (apert.)_ stazione olaias_lisbona

Metropolitana di Lisbona
 Sistema conosciuto come: Metro
 Data di apertura: 29 dicembre 1959
 Lunghezza del network: 41 km
 Stazioni: 52
 Linee: 4
 Fruttori per giorno: 488,000 (2009)
 Curiosità: È la prima rete metropolitana in Portogallo. La costruzione è stata avviata nel 1955 e, alla sua apertura, nel 1959, vengono aperte al pubblico solo due brevi linee di circa 6,5 km.

1960



1960_portaerei nucleare enterprise

1962



1962_primo motel pavesi



1962_circa_neumesister design_transrapid

1963



1963_e. noyes_skybus rapid transit system



1960_r. moranti, et al._aeroporto leonardo da vinci_fiumicino



1962_e. saarinen_j. f. kennedy airport_NY



1962_e. saarinen_aerop. washington dultes_chantilly



1960_p.l. nervi, c. cocchia, et. al._staz. p.zza garibaldi_napoli



1962_p.l. nervi_stazione mongrifiene_savona



1960_aa.vv._metro (apertura)_stazione zoloti vorota_kiev



1963_p.l. nervi_GWBBS bus station_new york

Con la costruzione del **Terminal della TWA** dell'aeroporto **J.F. Kennedy** di New York, l'architetto **Eero Saarinen** realizza una delle più importanti strutture aeroportuali della storia, diventata un'icona del XX secolo.

Il complesso organico, pensato come scolpito e levigato dal vento, grazie alle morbide curve che lo definiscono, rappresenta una metafora del volo.

L'edificio cela un ambiente compatto e ogni dettaglio, appartenente alla stessa famiglia di forme, genera un *unicum* armonico con l'intento di fornire allo spazio fluidità e continuità.

Coerentemente, i percorsi si presentano agevoli, definiti e esaltati dal colore rosso che li evidenzia e li rende chiari al visitatore. Interessante è sicuramente lo spazio dedicato all'attesa, leggermente ribassato rispetto al livello dei percorsi e caratterizzato da sinuosi arredi in grado di avvolgere l'individuo mantenendo un contatto visivo con l'intera struttura e con l'esterno.

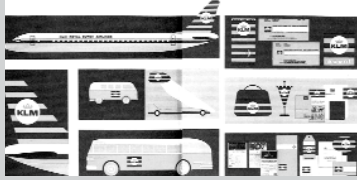
1966

How to make a '53 VW look like a '62



1966 circa_ pubblicità del maggiolone volkswagen

1967



1967_f.h.k. henrion, a. parkin_illustrazione dell'immagine della compagnia aerea klm

1968



1968_la pueblo viene catturata nei mari del giappone



1967_j. andrew_seaport terminal_ miami



1966_aa.vv._metro (apertura)_ stazione monk_montreal

Metropolitana di Montreal

Sistema conosciuto come: Metro

Data di apertura: 14 ottobre 1966

Lunghezza del network: 69.2 km

Stazioni: 73

Linee: 4

Fruitori per giorno: 1 milione (2010)

Curiosità: Il disegno della metropolitana è stato fortemente influenzato dalle condizioni climatiche invernali della città. A differenza di altre, quasi tutti gli ingressi delle stazioni di Montreal sono completamente chiusi, di solito in piccoli corpi, e caratterizzati da porte girevoli con lo scopo di attenuare il forte vento causato dal movimento del treno.



1968_aa.vv._u-bahn (aper.) st. westend_francoforte



1968_aa.vv._metro (aper.)_rotterdam

Metropolitana di Francoforte

Sistema conosciuto come: U-Bahn

Data di apertura: 4 ottobre 1968

Lunghezza del network: 20.5 km

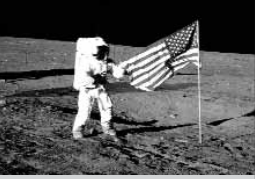
Stazioni: 31

Linee: 4

Fruitori per giorno: 300.000

Curiosità: La U-Bahn di Francoforte non è proprio una metropolitana, ma piuttosto uno Stadtbahn (ferrovia urbana). Alcune stazioni del centro città sono state costruite tenendo conto delle norme del settore metropolitano; mentre altre, esterne, sono vere e proprie ferrovie, caratterizzate da passaggi a livello e adiacenti a strade.

1969



1969_apollo 12 giunge sulla luna

1970



1970_primo volo commerciale del boeing 747

1971



1974_viene lanciata la sonda russa saljut 4



1970_i.m. pei_national airlines terminal_new york



1971_h. vicariaot_orly airport_parigi



1969_f. albini, et. al._stazioni metropolitana linea 1 e 2_milano



1971_aa.vv._u-bahn (apert.)_staz. d'ülferstrasse_monaco



1974_aa.vv._metro (apert.)_stazione muzeum_praga

La **Metropolitana di Milano** rappresenta un esempio unico in quanto progetto interamente affidato, prima per la linea rossa e poi la verde, a un unico gruppo di progettazione, formato da Franco Albini, Franca Helg e Bob Noorda. L'intervento, adattandosi alle esistenti strutture ingegneristiche, è riassumibile in pochi elementi: il rivestimento dello spazio, la definizione di una grafica unitaria e pochi elementi d'arredo. L'idea di trattare tutte le superfici in cemento armato con colori scuri nasce per minimizzare le irregolarità dell'esistente rendendo l'interno delle stazioni elegante e essenziale. Gli elementi di finitura sono raffinati, come il corrimano in tubolare, curvato alle estremità, colorato in relazione alla linea di riferimento.

Metropolitana di Praga
Sistema conosciuto come: Metro
Data di apertura: 9 maggio 1974
Lunghezza del network: 59.1 km
Stazioni: 57
Linee: 3
Fruttor per giorno: 1,6 milioni (2009)
Curiosità: La scala mobile della stazione Náměstí Miru è di circa 100 metri di lunghezza e, secondo il suo costruttore, è la più lunga in Europa. Sono necessari circa tre minuti, stando fermi, per percorrerla interamente.

1974



1974_p. andreu_charles de gaulle, terminal 1_roissy

1975



1975_h. sommerlatte_ interno dell'airbus A300



1975_GMP_flughafen berlin-tegel_ berlino



1975_GMP_flughafen berlin-tegel_ berlino



1974_e. dieste_bus terminal_salto



1975_aa.vv._stadtbahn (apert.)_ stazione nordstadt_hannover



1975_p.o. ultvedt_blue line t-bana (apertura)_ t-centralen_stoccolma

Metropolitana di Stoccolma

Sistema conosciuto come: Tunnelbana

Data di apertura: 1 ottobre 1950; linea blu (dell'arte) 1975.

Lunghezza del network: 105.7 km

Stazioni: 104

Linee: 3

Fruitori per giorno: 841,000 (2008)

Curiosità: La Metropolitana di Stoccolma è oggi considerata uno dei musei più grandi del mondo: 90 stazioni delle 100 che compongono l'intera rete, sono state affidate ad artisti in grado di produrre opere che stupiscono il visitatore per le loro dimensioni, la varietà e soprattutto la forte integrazione con lo spazio in cui sono collocate.

1976

1977

1980



1977_l.colani_progetto di aeroplano.



1980_j.nieksen_interno metro copenhagen



1980_schlaich, bergemann & partners_airport_jeddah



1976_aa.vv._métro (apertura)_ stazione alma_bruxelles



1976_harry weese & associates_ metrorail system_washington



1977_aa.vv._metro (apertura)_ mustaqilik maidoni_tashkent



1980_aa.vv._metro (apert.)_ central station_new castel

Metropolitana di Bruxelles

Sistema conosciuto come: Métro

Data di apertura: 20 settembre 1976

Lunghezza del network: 32.2 km

Stazioni: 61

Linee: 3

Fruitori per giorno: 364,000 (2009)

Curiosità: La maggior parte del tratto comune alle prime due linee (tra le fermate De Brouckère e Schuman) è stato aperto nel 1969 come "premetro" e poi convertito nel 1976 in due linee di metropolitana (che erano all'epoca considerate una sola linea con due diramazioni).

Il **King Abdul Hajj**, utilizzato solo durante la stagione Hajj, è un terminal passeggeri rivolto alla Mecca. L'edificio è caratterizzato da una particolare copertura, tipologicamente assimilabile a una tenda. Il tetto, costituito da 210 moduli semi-conici, realizzati da membrane in PTFE bianco rivestite in fibra di vetro, copre l'intera struttura aeroportuale, realizzata secondo uno schema rettangolare doppio, a due piani, in grado di ospitare servizio immigrazione, dogana, ritiro bagagli e banchi check-in. L'edificio è interamente diviso in due parti in quanto attraversato da una spina centrale in grado di fornire una via di ingresso ad autobus e taxi.

1982

1983

1985

1987



1983_f.o. gehry_aerospace hall california center_L.A.



1983_struijs public work_ wind barriers_rotterdam



1987_r. tallon, gec-alsthom_ cabina della tgv atlantique



1987_murphy/jahn_o'hare airport, terminal 1_chicago



1982_a. mangiarotti_staz. milano certosa_milano



1983_a. natalini_concorso stazione centrale di bologna



1982_j.p. laenen_aumale station_bruxelles



1983_aa.vv._métro (aper.)_ gare lille europe_lille



1985_OMA_bus terminal (demolito)_rotterdam

Il **Bus Terminal** è un nodo di interscambio realizzato dal gruppo OMA a seguito di un concorso a inviti bandito dalla città di Rotterdam. L'edificio della stazione degli autobus è collocato in corrispondenza dell'uscita della metropolitana e di un capolinea per i tram che fronteggia la stazione ferroviaria centrale della città. La struttura è stata realizzata con materiali di riciclo, grazie all'utilizzo di 1950 pensiline raccolte in giro per Rotterdam e ingloba, nel suo interno, l'uscita della metropolitana. In adiacenza alla biglietteria gli uffici amministrativi e una sala ristoro offrono luoghi di sosta al personale della società di trasporti e ai visitatori.

1988

1989

1990



1989_OMA_progetto di concorso per lo zeebrugge sea terminal_zebrugge



1988_p. deslandes_gare de cergy_saint christophe



1989_OMA_videobusstop_groningen



1990_p. andreu_jakarta airport_jakarta



1990_shoei yoh + architects_misumi harbor ferry term._uto



1990_AREP_gare montparnasse_parigi



1990_s. calatrava_stadelhofen station_zurigo



1990_yazdani studio_santa monica station_L.A.

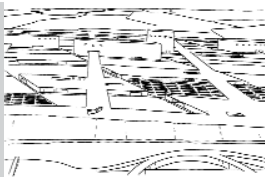


1990_n.d._bus station_curitiba

Video Bus Stop è una fermata per gli autobus progettata come un piccolo padiglione multimediale. Una composizione asimmetrica di vetro, marmo e rete di acciaio ondulato, in forte contrasto con il luogo, viene pensata per offrire protezione ai pendolari. Realizzato come parte della mostra *What a Wonderful World*, con altri quattro padiglioni, ha occupato lo spazio urbano della città di Groningen per tutta la durata dell'evento.

L'**aeroporto internazionale di Soekarno-Hatta** a Jakarta progettato da Paul Andreu evoca un villaggio indonesiano, «un gruppo di piccole case con tetti di tegole rosse nel mezzo di alberi tra grandi distese di campi di riso». I sette moduli che ospitano le funzioni di ciascun terminal, sono padiglioni immersi nel verde, intervallati da giardini e camminamenti coperti, visibili da ogni angolo dell'edificio e in grado di consentire un reale contatto con la natura.

1991



1991_OMA_transferia_concept per sistema di trasporti_ranstad

1992



1992_s.calatrava_alamillo bridge e cartuja viaduct_siviglia



1991_a. rossi, et. al._aeroporto di linate_milano



1991_r. moneo_san pablo airport terminal_siviglia



1992_also architects_hamburg ferry terminal_amburgo



1992_foster + partners_ stansted airport



1991_s. calatrava_railway station_lucerna



1991_cruz & ortiz_estación de santa justa_siviglia



1992_r. moneo_puerta de atocha_madrid



1991_r. piano_stazioni della metropolitana brin_genova



1992_t. brulin_bizez subway_anderlecht



1992_a. mangiarotti_porta venezia_MI

Nel 1984 la città di Madrid bandisce un concorso per l'ampliamento della stazione **Puerta de Atocha** e la riqualificazione dell'intera area urbana adiacente. Il progetto di Rafael Moneo, vincitore del concorso, propone un'articolazione di nuovi corpi di fabbrica affiancati all'edificio esistente e un nuovo sistema di spazi pubblici. Al termine della passeggiata del Prado, il vecchio fabbricato della stazione viene restaurato e trasformato in una gigantesca serra-sala d'aspetto, con volta centrale in ferro e vetro e corpi laterali in mattoni. Un muro di contenimento e una rampa, sempre in mattoni, chiudono la nuova piazza interna. In questo spazio, da cui si accede alla galleria dei passeggeri, le sere d'estate i madrileni si ritrovano per concludere la serata in uno dei caffè all'aperto e ascoltare musica, trasformando la stazione in una nuova meta dell'elegante passeggiata del Prado.



1992_r. bofill_aerpuerto_barcellona



1992_heikkinen-komonen_rovaniemi airport terminal



1993_GPM_hamburg airport terminal 2_amburgo



1993_n. grimshaw_heathrow airport terminal 1_londra



1993_n. grimshaw_waterloo international terminal_londra



1993_aa.vv._metro rail_civic center_los angeles



1993_jourda & perraudin_venissieux - parilly metro station_lyone

Metropolitana Los Angeles

Sistema conosciuto come: Metro Rail

Data di apertura: 30 gennaio 1993

Lunghezza del network: 59.3 km

Stazioni: 30

Linee: 3

Fruttor per giorno: 129,000 (2009)

Curiosità: Ogni stazione Metro Rail ha un design unico e il progetto di interni e delle opere d'arte riflettono la cultura locale. Gli interventi artistici sono considerati di particolare importanza ed è per questo che una somma pari lo 0,5% del bilancio totale di costruzione di ogni stazione è riservato all'arte pubblica.



1994_p. neerman_eurotram



1994_s. endo_cyclestation_ahiga



1994_fentress bradburn arc_denver international airport



1994_koch + partners_munich II airport_hallbergmoss



1994_r. piano_kansai airp._osaka



1994_manser associates architects_ocean terminal_southampton



1994_AREP_gare TGV charles de gaulle_royssi



1994_s. calatrava_gare TGV lyon-saint-exupéry_colombier-saugnieu



1994_g. caplot_place de l'homme de fer_strasburgo



1994_cruz & ortiz_bus station_huelva



1994_f. gehry_bus stop_hannover



1994_a. mendini_bus stop_hannover

Il sistema di **bus stop** realizzato nel 1994 per la città di **Hannover** ha visto impegnati importanti progettisti europei nella realizzazione di piccoli punti di sosta per l'attesa degli autobus. Alessandro Mendini, Frank O. Gehry, Andreas Brandolini, Wolfgang Laubersheimer, Ettore Sottsass, Mühlhaus Heike, Oscar Tusquets Blanca, Jasper Morrison e Massimo Iosa Ghini, intervengono sulla città realizzando pensiline in grado di accogliere in maniera sempre diversa il visitatore.

Alessandro Mendini progetta una gigantesca pensilina gialla e nera di 20 m di lunghezza, con angoli marcati da guglie dorate.

Frank O. Gehry realizza una fermata ribattezzata dai cittadini «Dinosaur Frank», a causa delle squame verdi e bianche che decorano il tetto.

1995

1995_herzog &
de meuron_basilea1995_studio granada_kringlumyra
bridge_reykjavik

1996

1997

1997_foster + partners_
air force museum_duxford1997_w. jones_
san francisco1997_s. yoh, et. al._
ferry terminal_mihonoseki1995_p. andreu_
cross st._calais1995_r. quigley_
transit s._solana1995_v. gregotti_
passante_torino1996_von gerkan, marg &
part._stazione di francoforte1997_s. ban_tazawako
station_tazawako1997_h. hara_
kyoto station1995_s. calatrava_alameda
metro station_valenzia1995_aa.vv._metro
(apertura)_tunnel_shangai1996_m. torp_ericsson bus
terminal_göteborg1997_hildundk architekten_bus
stop in landtorplatz_landshut

L'**Alameda Station** progettata da Santiago Calatrava è un importante nodo di interscambio della metropolitana valenziana, incontro di due linee a un livello inferiore del letto del fiume Turia. L'accesso alla struttura è possibile da entrambi i lati della scarpata, attraverso un sistema di rampe e scale in grado di condurre il visitatore direttamente alla piazza interna. Il piano binari può essere raggiunto grazie agli ascensori situati nei contrafforti del ponte, e attraverso sistemi di collegamento pedonali. Esternamente, la struttura è caratterizzata da una copertura in vetro traslucido, punteggiata da lucernari angolari, in grado di filtrare la luce e illuminare delicatamente il ponte conferendo alla stazione un carattere distintivo e offrendo al visitatore una singolare esperienza urbana.

1998



1997_s. endo_halfecture
F_fukui city

1999



1998_foster + partners_chek lap kok
airport_hong kong



1998_k. kurokawa_
KLIA_hong kong



1999_p. andreu_charles-de-gaulle
airport, terminal 2A_roissy



1997_t. farrell & p._kowloon
station_hong kong



1998_AREP_gare de
monaco



1998_s.calatrava_estação
do oriente_lisbona



1999_s. boeri_piattaforma pedonale
temporanea per il porto_napoli



1998_foster + partners_north
greenwich interchange_londra



1998_fauer-webwe + ass._
westfriedhof station_monaco



1999_foster + partners_canary
wharf underground station_londra

La costruzione del **Chek Lap Kok International Airport** di Hong Kong, realizzata dallo studio Foster + Partners, in collaborazione con Ove Arup, è una delle più grandi operazioni nel settore dei trasporti aeroportuali. Il progetto del terminal parte dall'esperienza dell'aeroporto di Stansted (un modello adottato dai progettisti di tutto il mondo) ed è caratterizzato da un tetto leggero libero da installazioni di servizio, da una buona illuminazione naturale e dall'integrazione, al di sotto dell'atrio principale, della movimentazione bagagli, dei servizi ambientali e dei sistemi di trasporto. Con i suoi ampi spazi, immersi nella luce, i grandi corridoi commerciali e i numerosi servizi presenti, il Check Lap Kok rappresenta uno spettacolare ingresso alla città: un microcosmo pensato come estensione dello spazio urbano.

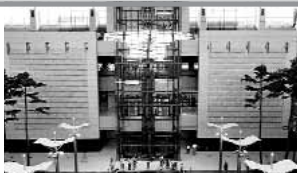
La **piattaforma temporanea** progettata da Stefano Boeri per **Napoli** è stata inserita nell'ampio spazio del porto principale della città e poteva essere utilizzata da ogni fruitore in maniera diversa. I materiali che costituiscono le singole piattaforme, economici e smontabili, evocano pallet e strutture mercantili, spostabili in qualsiasi momento, dichiarando un'affinità con il luogo per il quale sono pensate. Le pensiline sono rivestite interamente in lamiera di zinco e titanio, presentando una certa resistenza agli agenti atmosferici e soprattutto al diretto contatto con il mare. La piattaforma è stata smontata nel 2003.



2000_g. aulenti_sistemazione di piazzale cadorna_milano



2000_s. endo_springecture_orléans



2000_fentress bradburn arch._new international airport_incheon



2000_heikkinen & k._rovaniemi airport



1999_i. gardella_stazione di lambrate_milano



1999_GPM_fern – und s-bahnhof spandau_berlino



2000_m. tamino grandi staz._stazione termini_roma



2000_ueli zbinden_bahnhof glanzenberg dietikon_zurigo



1995_miralles ass. arch._staz. hollywood/vine_los angeles



2000_aa.w._restyling metro_ stazione syntagma_atene



2000_aa.w._metro_stazione imam khomeini_theran

Metropolitana di Atene

Sistema conosciuto come: Metro

Data di apertura: 1954, 2000 restyling

Lunghezza del network: 52 km

Stazioni: 53

Linee: 3

Fruitori per giorno: 937,000 (2008)

Curiosità: Già dagli anni Cinquanta è sentita la necessità di una rete metropolitana all'altezza di una città cresciuta a dismisura, ma la scarsità di finanziamenti, l'agitata situazione politica e la paura che il ritrovamento di reperti archeologici rallentasse o rendesse impossibile l'impresa ha procrastinato alla fine degli anni Ottanta l'inizio dei lavori.



2000_acconci studio_bicycle parking
lot_den haag



2000_s. calatrava_sondica airport_bilbao



2001_MC A_stazione marittima e capitaneria di porto_otranto



2001_AREP_gare TGV_
avignone



2001_AREP_gare TGV_
aix en provence



2001_AREP_gare
du nord_parigi



2000_MC A_sport metro
station_parigi



2000_josa ghini m._
kröpcker st._hannover



2001_z. hadid_terminus
hoenheim nord_strasburgo



2001_a. mendini_st. di
salvator rosa_napoli



2001_vollaers/zwart_
bus stop_amsterdam

In occasione del centenario della **metropolitana francese**, la RATP ha organizzato un concorso per rinnovare sette stazioni della linea. A ogni stazione è stato affidato un tema significativo del XX secolo e, in memoria **Villejuif Leo Lagrange**, grande sportivo ed ex ministro, alla stazione progettata da Mario Cucinella è stato assegnato il tema dello sport. La stazione è stata completamente ristrutturata trasformando lo spazio interno in un piccolo stadio grazie a una specifica illuminazione e pannelli grafici raffiguranti prestazioni sportive e spettacoli di animali. Le pareti che delimitano la piattaforma raccontano aneddoti del mondo dello sport e segnalano i record più importanti, mentre la pavimentazione accompagna il visitatore assicurando una corretta fruizione dello spazio.

La città di **Strasburgo**, in occasione dello sviluppo di una nuova linea tramviaria decide di realizzare un grande **terminal**, con parcheggi annessi, come incentivo all'utilizzo dei mezzi pubblici per raggiungere il centro della città. Il progetto dello stazionamento nord del sistema dei trasporti, di un parcheggio per 800 vetture e degli spazi pubblici annessi è stato affidato, nel 1998, all'architetto Zaha Hadid. Un gioco di linee continue genera una struttura dinamica in grado di ospitare spazi per l'attesa, ricoveri per biciclette, servizi igienici e piccoli **shop** in diretto contatto con l'ambiente circostante. La continuità tra spazio pubblico e paesaggio permette all'architetto di stemperare i confini tra naturale e artificiale, con l'obiettivo di migliorare, anche se in parte, la vita della città.



2002_west8_high botanic bridge_gwanju



2002_NIO architecten_flower power school



2002_franken architekten_takke off opera per il terminal II_monaco



2002_foreign office architects port terminal_yokohama



2002_fentress bradburn arch._new international airport_incheon



2002_EMBT_hafen city_amburgo



2002_terry farrel & partners airport ground_incheon



2002_SOM_changi int. railway station_singapore



2002_g. aulenti_stazione dante_napoli



2002_m. botta_pensilina TPL_lugano



2002_a. siza, e. souto de moura_metro (apertura)_stazione casa da musica_oporto

L'International Port Terminal di Yokoama

progettato dai Foreign Office Architects non è solo un punto di attracco per navi da crociera, uno spazio di sosta per i passeggeri, è un mix di strutture pubbliche per i cittadini riconducibile a un unico edificio.

Il progetto ha inizio con quello che gli architetti hanno definito «il molo di non ritorno», con l'ambizione di strutturare la zona d'attracco come uno spazio fluido, ininterrotto e multi-direzionale, lontano dall'immagine dei comuni gateway. In quest'ottica l'edificio non si sviluppa come una struttura conclusa, come oggetto architettonico tipologicamente definito, ma come estensione del suolo urbano in grado di ospitare, attraverso la piegatura dei differenti livelli e grazie a superfici coperte, tutte le funzioni previste dal programma.

L'area del **Porto di Amburgo** è un lembo di terra in continua trasformazione, non solo a causa delle differenti funzioni che nel corso della storia l'hanno caratterizzata, ma anche per le continue configurazioni che essa è in grado di assumere in relazione all'alternarsi delle maree. È dal movimento, dal dinamismo e dalla flessibilità delle forme, dal costante rapporto con l'acqua che nasce l'idea di progetto. Una grande piattaforma, permette l'attracco delle imbarcazioni. Speciali elementi galleggianti consentono alla vegetazione di entrare in stretto contatto con l'acqua, realizzando un nuovo paesaggio artificiale. Due passeggiate pedonali sul mare, strutturate su differenti livelli, sembrano muoversi e adattarsi al cambiamento delle maree.

2003



2003_g. judah_ford
display_godwood



2003_shop architects_portland aerial tram_
portland



2002_g. mar_aeroporto marco
polo_venezia



2003_AREP_gwang myeong
station_singapore



2003_c. ferrater_
st. zaragoza



2003_murphy/jahn_high
speed train station_



2003_j. ferrier_tram depot_
bordeaux



2003_NIO architecten_amazing
bus station_haarlemmermeer

La Stazione internodale Zaragoza Delicias, progettata da Carlos Ferrater, nasce con l'intento di evocare velocità e movimento con lunghi binari, in grado di dinamicizzare la percezione dell'intero spazio. La grande copertura, realizzata seguendo la diagonale prodotta dalla soluzione gradonata delle testate, accentua la forza cinetica dello spazio e si adatta all'edificio senza conflitti geometrici. Progettata al fine di garantire facilità di movimento, di informazione e comfort adeguati, la stazione è caratterizzata da moderni sistemi tecnologici e di comunicazione fondamentali per lo spazio e per l'articolazione dei percorsi.



2004_a. ayomonino_torre bevedere_progetto mose_venezia



2004_nio architecten_touche of evil_pinacker

2004_BCO_
puerto_barcelona2004_GPM_stuttgart airport, terminal 1
3_stoccarda2004_nicholas grimshaw &
p._zurich airport_zurigo2004_SANAA_ferry terminal_
naoshima2004_foster + partners_
fosteritos_bilbao2004_j. garcia rubio_bus station_
casar de cáceres2004_OMA_soutterian tram tunnel_
l'aia

La metropolitana di Bilbao realizzata dallo studio Foster + Partners è una complessa rete infrastrutturale, caratterizzata da volumi trasparenti. Architettura e ingegneria si uniscono per generare strutture altamente sofisticate, in grado di segnare la città rendendo chiari tutti i punti di accesso alla metropolitana.

Le strutture in ferro e vetro curvo che accolgono il visitatore, conosciute come «Fosteritos», rappresentano un importante elemento di arredo urbano per la città di Bilbao, paragonabili agli ingressi progettati da Hector Guimard per Parigi agli inizi del Novecento (vedi categoria *short wait* 1900).

Il Soutterian Tram Tunnel progettato dal gruppo OMA non è semplicemente una stazione ma un complesso sistema infrastrutturale per il centro della città de L'Aia. Il tunnel multipiano, infatti, non solo collega due stazioni tramviarie nel suo livello inferiore ma offre al visitatore percorsi pedonali, meccanici, esercizi commerciali e un parcheggio multipiano in grado di ospitare circa 500 auto. Il valore di quest'architettura non è solo legato all'interessante progettazione dei differenti *layers* funzionali, ma è dato dalla domesticità degli spazi di attesa e dal perenne contatto con l'esterno e con le differenti funzioni che l'edificio ospita.

2005



2005_next architects_
bridges_glanerburg



2005_a. gigon, a. guyer_museo dei
trasporti_lucerna



2005_b. borger_svinesund bridge_halden

2006



2005_torafu architects_ring
parking_kawasaki



2005_p. andreu_abu dhabi airport,
terminal 2_dubai



2005_rogers + p._
barajas air._madrid



2005_vidal + asociados arq._
zaragoza airport_zaragoza



2005_m. sei watanabe_shin
minamata station_minamata



2006_archiektbüro D3_
palau railway st._palau



2005_aa.w._metro (anno apertura)
stazione kremlyovskaya_kazan



2005_neztnerk architekten_mobility
center_darmstadt



2005_p. tormenta pinto_
bus station_rio maior

Metropolitana di Kazan

Sistema conosciuto come: Metro

Data di apertura: 27 agosto 2005

Lunghezza del network: 8.3 km

Stazioni: 6

Linee: 1

Fruitori per giorno: 19,200 (2007)

Curiosità: Per quanto sia segnata da poche stazioni, la linea metropolitana di Kazan, di recente costruzione, è considerata una delle più moderne della Russia. Come tutte le stazioni delle'ex Unione Sovietica ogni edificio presenta uno specifico tema architettonico.

2006



2006_make_aurland look out_selow

2007

2007_barbara neiijna inc._
miami airport_miami2006_AREP_st. malo station_
st. malo2006_foster + partners_st.
pancras station_londra2006_n. grimshaw_southern
cross station_melbourne2007_n. grimshaw_
arena st._amsterdam2007_m. barani_multinodal
center_nizza

La **St. Pancras International Station** è uno dei più grandi punti di riferimento per la città di Londra e rappresenta il principale ingresso ferroviario d'Europa, accogliendo ogni anno circa 45 milioni di passeggeri. L'edificio, progettato da William Barlow nel 1868, è stato riaperto al pubblico nel 2007 grazie al progetto di riqualificazione dello studio Foster + Partners. Interessante è l'ampliamento del capannone esistente, considerato uno degli spazi chiusi più grandi al mondo, in grado di ospitare 13 piattaforme per la partenza, di cui sei di 455 m di lunghezza. Le grandi dimensioni dell'edificio permettono alla stazione di poter essere considerata un terminal multifunzionale. La struttura è infatti divisa in quattro settori principali, il *Rendezvous*, il Cerchio, l'Arcade e il Mercato, in grado di invitare i visitatori a usufruire dello spazio a disposizione indipendentemente dall'esigenza di dover prendere il treno.



2007_foster + partners_routemaster_ autobus_londra



2007_rogers stirk harbour + p._ shanghai pudon airport_shanghai



2007_serrano arquitectos y as._ benito juárez air_città messico



2007_aedas_hong kong airport_hong kong



2008_arup, foster, NACO_ beijing airport, T3_beijing



2007_AREP_gare TGV_bezannes



2007_AREP_gare TGV_louvigny



2007_AREP_gare TGV voie sacrée_issincourt



2008_terry farrell & partners_beijing south station_beijing



2007_z. hadid_nordpark cable railway_innsbruck



2007_o. thorsen_metro services and information_oslo



2007_subarquitectura_ tram stop_alicante

Il progetto della **Nordpark Cable Railway**, realizzato da Zaha Hadid, è composto da quattro nuove stazioni e un ponte sospeso sul fiume Inn, in grado di collegare il centro di Innsbruck con la cima della montagna adiacente. Le stazioni, differenti l'una dall'altra, si adattano alle condizioni specifiche del sito, mantenendo una complessiva coerenza nel linguaggio architettonico. Questo approccio e il perseguimento dell'idea di fluidità, cara all'architetto, hanno rappresentato allo stesso tempo il punto di forza e la grande difficoltà dell'intervento. «Ogni stazione è unica e legata al contesto per la quale è pensata, alla topografia, all'altitudine, e alla circolazione. Abbiamo studiato i fenomeni naturali della zona, i movimenti del ghiaccio, e abbiamo voluto che ciascuna stazione assumesse il linguaggio fluido delle formazioni glaciali, come fossero un fiume congelato sul fianco della montagna» (Z. Hadid).

Il progetto del **Tram Stop** di Alicante è il risultato di un concorso promosso dalla compagnia ferroviaria regionale FGV, per una nuova tipologia di fermata, innovativa e accattivante, in grado di trasformare il viaggio in tram in un'esperienza nuova. Il progetto ha previsto anche la riqualificazione della piazza circostante offrendo allo studio Subarquitectura l'opportunità di trasformare un comune nodo di traffico in uno spazio pubblico, in grado di garantire ai viaggiatori luoghi in cui sostare e numerose modalità di approccio alla piattaforma d'attesa. Qui due scatole aeree, sorrette da solo due supporti in acciaio, segnano il paesaggio, offrendo un riparo al visitatore e illuminando l'intorno durante le ore notturne.

2008

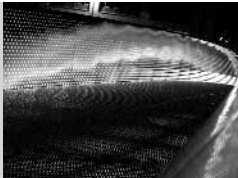


2008_n.d._camper bike



2008_k.timberlake_heart of love river_ kohsiung

2009



2009_n.mclaughlin_free tank_ meads reach bridge_bristol



2009_a.spencer_dock_ bridge_dubino



2008_r.bofill_aeroporto de barcelona, T1_barcellona



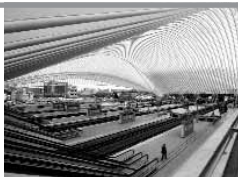
2008_rogers_stirk_harbour + partners_ heathrow airport terminal 5_londra



2009_itten + brechtbühl AG_ temporary terminal_vienna



2009_r.vinoly_carrasco_ airport_uruguay



2009_s.calatrava_gare TGV_ liège



2008_j.nouvel_minimetroro_ perugia



2008_s.d'ascia_stazione cumana_ montesanto_napoli



2009_aa.vv_MRT (apert.) st. formosa_dubai



2009_wilkinson eyre architects_ bus station_kaohsiung

Nel 2008 il Comune di Perugia decide di affidare a Jean Nouvel la direzione artistica dell'intero progetto della rete metropolitana della città, battezzata **Minimetroro**. I progetti delle singole stazioni che compongono il sistema infrastrutturale, leggere e permeabili all'intorno, non sono pensate per essere semplicemente dei terminal ma per essere parte integrante della città. Diverse tra loro ma accomunate da un linguaggio architettonico unitario sono architetture immerse nel verde in grado di offrire alla città di Perugia stazioni efficienti e spazi aperti pubblici da poter vivere quotidianamente.

Metropolitana di Dubai

Sistema conosciuto come: Metro

Data di apertura: 9 settembre 2009

Lunghezza del network: 52.1 km

Stazioni: 26

Linee: 1

Fruttori per giorno: non noto

Curiosità: I treni della metropolitana di Dubai sono senza pilota.

La metropolitana è infatti considerata il secondo sistema automatizzato più lungo del mondo e raggiungerà il primato, nel 2020, portando la sua estensione a 318 km.

2010



2010_n. maclaughlin_king's cross central_londra



2010_MMZ architekten_underground park._francoforte



2010_ib720 arquitectos_algaire airport_algaire

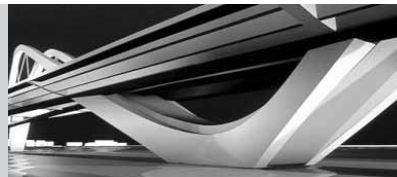


2010_AREP_bellegarde TGV station_ellegarde



2010_AREP_wuhan station_wuhan

2011/12



2011/12_z. hadid_sheik zayed bridge_abu dhabi



2011/12_z. hadid_stazione marittima_salerno (data ipotetica)



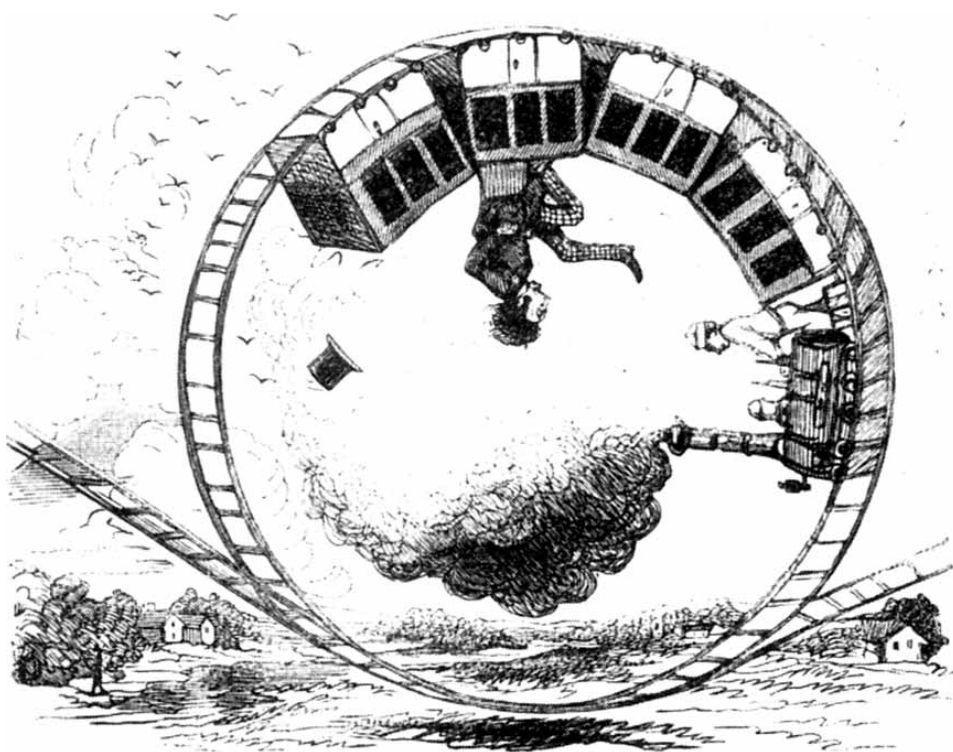
2011/12_d. perrault_stazione centrale_napoli (data ipotetica)



2012_a. siza, e. souto de moura_staz. municipio_napoli (data ipoetica)

Concepita per successive stratificazioni spaziali e di uso, la nuova **Stazione metropolitana di Piazza Municipio** a Napoli è un complesso edificio, progettato tenendo conto della difficile situazione urbana nella quale è collocata. È caratterizzata dalla presenza della stazione marittima e soprattutto dai resti archeologici dell'antico porto. Alvaro Siza e Eduardo Souto de Moura hanno scelto di rispondere a tali complessità con un segno minimale, uno scavo, in cui la piazza/mezzanino, coperta, caratterizzata da bianche superfici stagliate nel riverbero della luce, si affaccia sui resti archeologici in un'atmosfera unica.

A. de Noé, detto Cham,
frammento della caricatura
Ferrovia Centrifuga da
L'illustration 1846.



Fermo immagine. Attesa come pausa emozionale

Giovanni Fabbrocino

«È buffo come i colori del vero mondo diventano veramente veri soltanto quando uno li vede sullo schermo»¹.

È questa una delle motivazioni che ha portato alla scelta di analizzare il tema dell'attesa attraverso la trasposizione cinematografica dei luoghi di transito. L'intento non è tanto quello di comprendere le modalità con cui l'architettura viene usata come ambientazione o scenografia, quanto poter percepire il reale vissuto di chi abita questi luoghi, di chi vive emozioni, ansie, gioie e inquietudini, tra realtà e immaginazione. Se l'architettura è interpretazione della natura e dei bisogni dell'uomo, il cinema, per certi aspetti, non è altro che una diversa espressione della stessa realtà. Sono entrambe arti nate per essere abitate, per più o meno tempo. Sono entrambe concepite per durare come testimonianza del passato. Sono luce, colore e suono. Sono spazio costruito, talvolta illusorio, progettato da un regista che sa essere anche spettatore.

È il rapporto tra spazio e tempo la loro vera differenza. L'architettura è parte della vita reale e ogni esperienza vissuta al suo interno², si presenta all'osservatore in una sequenza interrotta mentre il cinema, con i suoi voli pindarici, tagli e montaggi, riesce a ripercorrere in pochi istanti interi millenni – basti pensare al lancio dell'osso di una scimmia primitiva e un attimo dopo a un'astronave distante anni luce dal fotogramma precedente³.

E così i registi utilizzano il cinema come forma di espressione riportando sullo schermo, con estrema sensibilità, un'architettura costruita che ci permette di abitare, eliminando distanze fisiche e temporali, un luogo o una città per qualche ora.

Che cosa sarebbero le opere di Michelangelo Antonioni senza periferie, quelle di Woody Allen senza Manhattan, quelle di Fritz Lang senza l'idea di una città utopica, quelle di Federico Fellini senza Eur? Parliamo di registi che dall'una e dall'altra parte compongono un racconto, accompagnando il visitatore in mondi paralleli, costruiti con mezzi espressivi differenti.

Se di similitudini, quindi, si può parlare ci si potrebbe accorgere che Rem Koolhaas parla la stessa lingua pop/pulp di Quentin Tarantino, che Tadao Ando vive nell'eloquenza di un silenzio paragonabile a quella del cinema muto, che i racconti di Ludwig Mies van der Rohe sono ricchi di dettagli nascosti come quelli di Pier Paolo Pasolini, che Dimitris Pikionis e Emir Kusturica costruiscono nel ricordo della loro terra, delle loro usanze. Il cinema edifica architetture impalpabili, lontane dalla concretezza dell'architettura costruita legata a reali esigenze, ma è in grado di restituire le emozioni di un attimo.

Analogo discorso può essere portato avanti per i luoghi di transito e, in particolare, in riferimento al concetto di attesa. L'attesa è una pausa emozionale e il cinema e l'architettura riescono, con le loro specificità, a conferirle forma costruita. Se nelle architetture *thriller* di Le Corbusier la *promenade architecturale* rappresenta un viaggio nello spazio costruito, è attesa nei confronti della meta che si sta per raggiungere, nel cinema questa si manifesta come un *walkabout* aborigeno, come un viaggio verso un mondo altro, non solo legato alla trama del racconto ma all'aspettativa di ogni spettatore.

Stazioni, aeroporti e metropolitane, cattedrali dell'attesa, sono state per il cinema, per più di cento anni, *location* privilegiate per la rappresentazione di questo sentimento. Luogo di partenza, di arrivo e dello stare dei passeggeri, questi spazi mostrano l'incedere del tempo «assumendo le caratteristiche di un carrello velocissimo in grado di mostrare lo scorrere di una visione separata da un vetro che, di fatto, ci fa sembrare fermi nella velocità»⁴.

*«I am the passenger
I stay under glass
I look through my
Window so bright
I see the stars
Come out tonight
I see the bright
And hollow sky
Over the city's»⁵.*

D'altronde se l'architettura e il cinema sono arti praticate da viaggiatori erranti, paragonabili ai Situazionisti degli anni Sessanta, tutti gli spettatori/visitatori/uditori che fruiscono i loro "spazi" possono essere considerati eterni passeggeri.

Il *time table* proposto tenta, in quest'ottica, una lettura totale degli spazi analizzati alla Wim Wenders, ripercorrendo parte della storia del cinema come nei controcampi di Jean-Luc Goadard, raccontando l'architettura come in un girotondo felliniano. Un nuovo artificio, un breve viaggio nel Novecento, in grado di trasformare, qualunque sia lo spazio scelto per la sua lettura, in un ideale luogo di transito.

Note

1. Frase tratta dal film di Stanley Kubrick, *A Clockwork Orange*; trad. it. *Arancia Meccanica*, 1971.
2. Per interno non si intende esclusivamente l'interno di un edificio, ma più in generale l'interno della città.
3. Si fa riferimento a una scena del film di Stanley Kubrick, *2001: A Space Odyssey*; trad. it. *2001: Odissea nello Spazio*, 1968.
4. V. Sammarco, "Il treno nel cinema: spunti per un viaggio transgenere", in *Effettonotteonline*, <http://www.effettonotteonline.com>
Cfr. A. Abruzzese, *Metafore della pubblicità*, Costa & Nolan, Genova 1988.
5. Iggy Pop, "The Passengers", in *Lust for Life*, Bewlay Bros 1977.

MOVING & MOVIES

musica e letteratura

1900
1903
1916



1916_l. pirandello_la camera in attesa

Racconto tratto da *Novelle per un anno*.

1920
1927



1927_v. woolf_to the lighthouse

«Sì, naturalmente, se domani sarà bello» disse la signora Ramsay. «Ma dovrai alzarti all'alba» aggiunse. Per suo figlio quelle parole furono messaggio di una gioia straordinaria, come fosse ormai deciso che la gita avrebbe avuto luogo, che il prodigio atteso con tanta ansia, per anni e anni gli sembrava fosse ora, dopo una notte di oscurità e un giorno di navigazione, a portata di mano».

cinema



1903_e. s. porter_the great train robbery_la grande rapina al treno



1927_b. keaton, c. brukman_the general_come vinsi la guerra

La grande rapina al treno (*The Great Train Robbery*) di Edwin Stanton Porter, riconosciuto come il primo film western della storia del cinema, è, prima ancora di essere un romanzo, una storia realmente accaduta. Un gruppo di delinquenti fa irruzione nell'ufficio di una stazione e imbavaglia il funzionario telegrafista. Appostandosi sotto una cisterna vicino alla ferrovia, sale furtivamente sul treno quando questo si ferma a fare rifornimento. Nonostante i numerosi avvenimenti, un gruppo di pistoleri recupererà il bottino.

1930
1931

1938
1938

1940
1945

1950
1951
1952



1938_h. hemingway_
a day's wait



1925_d. buzzati_Il deserto
dei tartari



1951_e. che guevara_
notas de viaje

Racconto tratto da
the *First Forty Nine
Stories*.

«Sui sentieri dell'immaginazione
arrivammo a remoti paesi,
navigammo per mari tropicali e
visitammo tutta l'Asia.
E all'improvviso, materializzata
dai nostri sogni, sorse la
domanda: e se ce ne
andassimo in Nordamerica?
"In Nordamerica? E come?"».



1931_fratelli marx_
monkey business



1933_c.d'errico_impressioni
di vita n.1: ritmi di stazione



1945_d. lean_brief encounter_
breve incontro



1952_h. hitchcock_stranger
on a train_delitto per delitto

altri film
1933_r. matarazzo_
treno popolare.

Breve incontro (*Brief Encounter*) è
un film di David Lean. Una
casalinga di periferia e un
medico, entrambi sposati,
s'incontrano in una stazione e,
innamorati l'uno dell'altra,
decidono di vivere la loro
relazione all'insaputa dei rispettivi
coniugi. Numerosi accadimenti
portano la coppia, seppure con
rimpianto, a dirsi addio.

1952

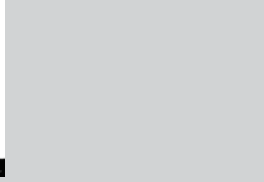


1952_j. l. borges_la espera

1953

1952_s. beckett,_
en attendant godot

1955



1956

1956_johnny burnette_train
kept a-rollin

Racconto tratto da
El Aleph.

«Vladimiro: Che facciamo adesso?
Estragone: Aspettiamo.
Vladimiro: Sì, ma mentre aspettiamo.
Estragone: E se ci impiccassimo?»
[...] «Estragone: Andiamocene.
Vladimiro: Non si può.
Estragone: Perché?
Vladimiro: Siamo aspettando Godot.
Estragone: Già è vero».

1956_F. Dürrenhatt_Der
Besuch der alten dame_ da
cui è tratto il film di B. Wicki
The Visit.



1952_v. zurlini_la stazione

1952_v. de sica_indiscr. of an
american wife_ stazione termini

1955_p. germi_il ferroviere

1956_c. mastrocinque_totò,
peppino e...la malafemmina

altri film

1952_f. zinnemann_high
noon_mezzogiorno di fuoco.

Stazione Termini (*Indiscretion of an American Wife*) è un film di Vittorio De Sica. In seguito a una tempestosa relazione amorosa, una moglie americana, Jones, in vacanza a Roma, e un insegnante italiano, Cliff, si dicono addio alla Stazione Termini. Per quanto sia stato realizzato con cast di attori e produttori americani, il film presenta una struttura neorealistica e un taglio da documentario.

Totò Peppino e...la malafemmina è una

commedia diretta da Camillo Mastrocinque. Antonio Caponi e suo fratello Peppino sono possidenti napoletani. Gianni, loro nipote, studente di medicina, si innamora di Marisa, una ballerina, e decide di seguirla a Milano. I fratelli Caponi fanno di tutto per far sì che il ragazzo non distolga l'attenzione dai suoi studi. Memorabile è la scena in cui i due fratelli arrivano alla Stazione Centrale di Milano vestiti da cosacchi.

1957
1958



1957_j. kerouac_
on the road

1960

1962



1962_m. blanchot_
l'attente, 'oubli

1963



1963_the rolling stones_
walking thru the sleepy city

1962_e. morricone_
le train

1962_j. brown_
night train.

«Walkin' thru' the sleepy city/ In the dark it looks so pretty/ Till I got to the one café/ That stays open night and day/ Just a lookin' at the sleepy city/ In the night it looks so pretty/ No one sees the city lights/ They just care about the warmth inside [...]».



1958_n. di...la via del successo_
trasmissione RAI_sketch di w. chiari



1960_l. malle_zazie dans
le métro_zazie nel metrò



1962_j. ford, h. hathaway, g. marshall, r. thorpe_
how the west was won_la conquista del west

altri film

1960_l. visconti_rocco
e i suoi fratelli.

La conquista del West (*How the West Was Won*) è un film del 1962, diretto da John Ford, Henry Hathaway, George Marshall e Richard Thorpe, vincitore di tre Premi Oscar. Considerato un film western miliardario per le competenze coinvolte nella sua realizzazione, narra della colonizzazione del West in 4 episodi, dal 1830 al 1890: i primi 2 *Rivers*, *Plains* e l'ultimo *Outlaws* hanno la regia di H. Hathaway, l'altro *Railroad*, che vanta una spettacolare carica di bisonti, è firmato da Marshall.

1964

1966

1968



1968_the doors_waiting for the sun

«At first flash of Eden we raced down to the sea/ Standing there on freedom's show/ Waiting for the sun (x 3) / Can't you feel it, now that spring has come/ That it's time to live in the scattered sun/ Waiting for the sun (x 4)/ This is the strangest life I've ever known/ Can't you feel it, now that spring has come/ That it's time to live in the scattered sun/ Waiting for the sun (x 4)».



1964_j. frankenheimer_the train_il treno

1966_a. r.obbe-grillet_trans-europe-express

1968_s. kubrick_2001: a space odyssey_2001: odissea nello spazio

Il Treno (*The Train*) è un film di John Frankenheimer. Tratto da un romanzo di Rose Valland, racconta della lotta dei ferrovieri francesi, durante la Seconda guerra mondiale, per impedire a un ufficiale tedesco di trafugare, su un treno diretto in Germania, numerose opere d'arte prelevate dai musei locali.

altri film
1960_p. greenaway_train.

2001: Odissea nello Spazio (*2001: A Space Odyssey*) è un film di Stanley Kubrick ispirato al racconto di Arthur C. Clarke *La sentinella*. Il film è un viaggio nel mondo e nella storia dell'uomo in grado di raccontare il passato, il presente e il futuro. Il regista ripercorre, in maniera criptica e allegorica, il cammino evolutivo lasciando grande spazio alla libera interpretazione dello spettatore. Lo stesso Kubrick precisa a proposito del suo capolavoro: «ognuno è libero di speculare a suo gusto sul significato filosofico del film, io ho solo tentato di rappresentare un'esperienza viva, che aggiri la comprensione per penetrare con il suo contenuto emotivo direttamente nell'inconscio».

1969



1969_velvet underground_ i'm waiting for my man

1969_i. hayes_it takes to lot to laugh, it takes a train to cry.

1970
1973



1973_ABBA_another town, another train

1973_i. hayes_it takes to lot to laugh, it takes a train to cry.

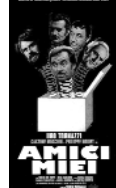
1974



1974_r. gaetano_agapito malteni il ferroviere

«Agapito Malteni era un ferroviere/ viveva a Manfredonia giù nel Tavoliere/ buona educazione di spirito cristiano/ e un locomotore sotto mano/ Di buona famiglia giovane e sposato/ negli occhi si leggeva: molto complessato/ faceva quel mestiere forse per l'amore/ di viaggiare sul locomotore [...]».

1975



1969_g. kelly_hello, dolly!



1973_g. seaton_airport



1974_s. lumet_murder on the orient express_ assassinio sull'o.e.



1975_m. monicelli_amici miei

altri film

1973_a. sordi_polvere di stelle
1973_r. aldrich_emperor of the north pole_l'imperatore del nord.

altri film

1974_g. r. hill_the sting_la stangata
1974_m. brooks_young frankenstein_frankenstien junior
1974_j. sargent_the taking of pelham one two three_il colpo della metropolitana.

altri film

1975_a. lado_l'ultimo treno della notte
1975_m. crichton_1855 the great train robbery_ 1855 la grande rapina al treno.

1976

1977

1978

1980
1981



1977_iggy pop_the
passengers



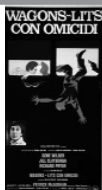
1978_b. marley_
babylon bus



1981_a. de carlo_
treno di panna

1977_l. battisti_si,
viaggiare
1977_premiata
fomeria marconi_
traveler.

«Ho pensato che era vero; che quasi chiunque avevo incontrato nascondeva progetti e ambizioni che coltivava da chissà quanto tempo. Tutti andavano avanti sordamente, appena intaccati e immalinconiti dalla realtà; convinti di avere il sistema giusto per passare attraverso la rete [...]».



1976_a. killer_silver streak_
wagons-lit con omicidi



1976_a. spelling_the
love boat_(serie tv)



1978_w. hill_the warriors_
i geurrieri della notte



1980_f. baldi_
la compagna di viaggio

altri film

1976_p. cosmatos_
the cassandra
crossing.

altri film

1976_f. zinnemann_
julia_giulia.

I guerrieri della notte

(*The Warriors*) è un film di Walter Hill.

La trama del film, ispirata all'omonimo romanzo, rappresenta una metafora dell'*Anabasi* di Senofonte, tradotta in un contesto di guerra tra bande giovanili rivali.

Una gang di Los Angeles è accusata di aver ucciso il capo della banda più importante della città, durante un trattato di pace. I guerrieri del film devono quindi compiere una pericolosa missione, attraversano la città combattendo tutti i rivali e portando a termine un'impresa analoga a quella degli antichi greci.

altri film

1980_j. abramas, d. e j.
zucker_airplane!_l'aereo più
pazzo del mondo
1980_r. spottiswoode_terror
train.

1982

1983



1983_f. guccini_
autogrill

1984

1985



1985_g. garcia marquez_el
amor en los tiempos del cólera

1986

«La ragazza dietro al banco mescolava/ birra
chiara e Seven Up/ e il sorriso da fossette e
denti era da pubblicità / come i visi alle pareti/
di quel piccolo autogrill/ mentre i sogni miei
segreti/ li rombavano via i T.I.R./ Bella d'una
sua bellezza acerba/ bionda senza averne
l'aria/ quasi triste come i fiori e l'erba/ di
scarpata ferroviaria/ il silenzio era scalfito/
solo dalle mie chimere/ che tracciavo con un
dito/ dentro ai cerchi del bicchiere [...]».



1982_k. flinkeman_airplane II: the
sequel_'aereo più pazzo del mondo II

1984_r. lester_finders keepers_
il treno più pazzo del mondo

1985_l. besson_subway

1986_j. stelling_
de wisselwachter

altri film

1984_r. benjamin_racing with the
moon_in gara con la luna.

altri film

1985_p. poeti_aeroporto
internazionale (serie tv)

1985_a. koncalovskij_runaway
train_a trenta secondi dalla fine.

Lo Scambista

(*De Wisselwachter*)
è un film di Jos
Stelling.

Tratto dall'omonimo
romanzo di Jean-Paul
Franssens racconta
della storia d'amore tra
un manovale scozzese
e una misteriosa
donna.

In una sperduta
stazione ferroviaria
della Scozia il
manovale vive una
monotona vita, fino a
quando la donna,
scesa da un treno, non
gli rivela la sua visione
del mondo.

1987



1987_i. mcewan, the child
in time

«A scuola Peter spesso lascia Peter seduto nel banco, mentre la sua mente partiva per lunghi viaggi, ma anche a casa gli era capitato di avere delle noie per quei sogni a occhi aperti».

1987_bruce chatwin_
the songlines

1987_red hot chilli peppers_
walkin' on down the road.

1988

1990



1990_n. cave & the bad sees_
the ship song/the train song



1987_p. adlon_bagdad café



1988_g. bertolucci_i cammelli



1990_s. rubini_la stazione

altri film

1987_b. de palma_the
untouchables_gli intoccabili
1987_s. koyama_hachizo
monogatari.

altri film

1988_m. brest_midnight run_prima
di mezzanotte.

altri film

1990_p. hyams_narrow
margin_rischio totale.

La Stazione è un film diretto da Sergio Rubini, trasposizione cinematografica dell'omonima opera teatrale di Umberto Marino. Domenico è un capostazione che vive del suo lavoro in un piccolo paesino della Puglia. Una notte una giovane donna irrompe nella stazione, fuggita dal suo compagno che la insegue. La notte ricca di avvenimenti, liti e colpi di scena porta i due protagonisti, per quanto attratti l'uno dall'altra, a separarsi.

1991



1991_u2_zoo station

1993



1993_p. metheny_the road to you

1997



1997_j. saramago_o conto da ilha desconhecida

1998



1998_c. lucarelli_autosole

1992_i. fossati_treni a vapore

1992_p. cacucci_la polvere del messico.

1995_l. sepulveda_al andar se hace el camino se hace el camino al andar.

«Datemi una barca, rispose l'uomo. E voi, a che scopo volete una barca? Per andare alla ricerca dell'isola sconosciuta. Sciocchezze, isole sconosciute non ce ne sono più: sono tutte sulle carte. Sulle carte ci sono solo le isole conosciute. E qual è quest'isola sconosciuta di cui volete andare in cerca? Se ve lo potessi dire allora non sarebbe sconosciuta, rispose l'uomo.»

1998_neutral milk hotel_in the airplane over the sea.



1991_j. avnet_fried green tomatoes_pomodori verdi fritti ...



1993_a. davis_the fugitive_ il fuggitivo



1997_home box office_ subway stories



1998_p. howitt_sliding doors



Pomodori verdi fritti alla fermata del treno (*Fried green tomatoes*) è un film drammatico diretto da Jon Avnet, tratto dal romanzo *Pomodori verdi fritti al caffè di Whistle Stop*.

La trama è legata alle vicissitudini di diversi personaggi ed è ambientata negli anni Trenta nel sud degli Stati Uniti d'America. Evelyn racconta a Ninny, incontrata in una casa di riposo, la storia della sua amicizia con Idgy e Ruth e le peripezie che le portano a gestire il Whistle Stop Café, piccolo bar di una stazione che non c'è più.

altri film

1997_j. cameron_titanic.

Sliding Doors è un film di Peter Howitt. Helen è una donna in carriera, impegnata nelle pubbliche relazioni. Licenziata dal suo capo decide di tornare a casa dal suo fidanzato, Gerry, dirigendosi verso la metropolitana. Da questo momento la sua vita si divide in due dimensioni parallele, due storie che partono da due interrogativi: "Cosa potrebbe succedere se Helen prendesse il metrò?" e "Cosa potrebbe succedere se Helen perdesse il metrò?".

altri film

1997_r. haileanu_train de vie.

1999



1999_h. jin, waiting

2000

2001

2001_green day_
waiting2001_a. tabucchi_
notturno indiano

«I've been waiting for a long time/For this moment to come/ I'm destined/ For anything...at all/ Downtown lights will be shining/ On me like a diamond/ Ring out under the midnight hour/ No one can touch me now/ And I can't turn my back/ It's too late ready or not at all/ I'm so much closer than/ I have ever known.../ Wake up [...]».

1999_y. furuhata_poppoya or
tetsudoin_poppoya railroad man

2000_m. night_unbreakable

2001_i. sofley_k-pax_
k-pax da un altro mondo

Poppoya railroad man (*Poppoya or Tetsudoin*) è un film diretto da Yasuo Furuhashi.

Un capostazione della città di Hokkaido, vive ossessionato dal ricordo della moglie e della figlia. Quando la linea ferroviaria sta per essere chiusa decide di continuare ad abitare quei luoghi fino a quando l'incontro con una liceale, appassionata di treni, evocando il ricordo di sua figlia, stravolge la sua vita.

altri film

1999_b. sonnenfeld_wild wild west.

altri film

2000_j.c. tabio_lista de
espera_lista d'attesa.

altri film

2001_c. columbus_harry potter
and the philosopher's stone_
harry potter e la pietra filosofale.

2002



2002_d. bowie_5.15 the
angel have gone

2002



2002_f. parazzoli_MM
rossa

2004

«Stamattina invece che per l'uscita di Loreto, ho percorso il marciapiede della MM Rossa in senso inverso, come se dovessi scendere alla Verde, invece sono sbucato all'incrocio di Viale Abruzzi con Via Stradivari. Non mi piace quel percorso sotterraneo, lungo il treno che vomita gente che ti trascina, ti strattonna, lungo la parete coperta di poster giganti».



2002_d. thompson_jet lag



2003_d. malavolta_modena modena



2004_s. spielberg_the terminal

Jet Lag è una commedia diretta da Daniele Thompson. Un uomo d'affari francese, inseguendo la donna della sua vita, incontra un'estetista francese in fuga d'amore. I due costretti a passare una notte nell'aeroporto Charles De Gaulle a Parigi, scopiranno di avere moltissime cose in comune dimenticando i rispettivi amori.

altri film

2002_s. spielberg_cath me if you can_prova a prendermi

2002_b. barreto_view from the top_una hostess tra le nuvole

2002_a. kaurismäki_mies vailla menneisyttä_l'uomo senza passato.

altri film

2003_r. curtis_love actually.

The Terminal è un film diretto da Steven Spielberg. Viktor Navorski è un cittadino di una nazione dell'Europa dell'est, Krakozhi, atterrato a New York dove viene a conoscenza dell'avenuto attentato della sua patria nei confronti dello stato americano.

Costretto a vivere per lungo tempo in aeroporto, in quanto ormai in possesso di un passaporto non più valido scopre poco poco la vita dell'aeroporto John Fitzgerald Kennedy, conoscendo personaggi interessanti e Amelia Warren di cui si innamora.

altri film

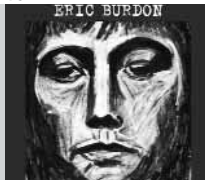
2004_e. schaeffer_mind the gap

2004_w. kar-wai_2046

2004_m. gondry_eternal sunshine of the spotless mind_se mi lasci ti cancello

2004_m. akbari_20 anghost_20 fingers.

2006



2007_e. budron_slow moving train

2007



2007_f. volo_dall'altra parte del binario

2008



2008_l. kravitz_i'll be waiting

«Se fosse realmente innamorato della sua fidanzata non lo sapeva, ma il rapporto con lei gli piaceva e le voleva molto bene. L'idea di andarsene insieme in un altro paese lo affascinava. Così come l'aveva seguita nell'idea di stare insieme la seguiva anche in questa. Lo avrebbe fatto volentieri. Non l'aveva mai tradita sino a quel viaggio in treno».

2008_j. saramago_a viaggio do elefante_il viaggio dell'elefante
 2008_a. camilleri_il casellante
 2008_v. parella_lo spazio bianco
 2008_p. pelù_viaggio.



2006_p. freig_unaccopained minors_mi sono perso il natale

Mi sono perso il Natale

(Unaccopained Minors) è un film di Paul Feig. Ispirato a una storia vera racconta di due fratelli, Spencer e Katherine, bloccati in aeroporto a Chicago a causa di una tempesta di neve durante un viaggio per raggiungere il padre. Rinchiusi in una sala d'attesa riservata ai minori non accompagnati provenienti da ogni parte degli Stati Uniti, Spencer con la collaborazione di Charley, Beef, Grace e Donna, decide di riconquistare la sua libertà.



2007_w. anderson_the darjeeling limited_il treno per il darjeeling

altri film

2007_b. hamer_o' horten_il mondo di horten.



2008_r. kitamura_the midnight meat train_prossima fermata l'inferno

altri film

2008_g. raff_train
 2008_b. anderson_transssiberian.

altri film

2006_g. jennings_the hitchhiker's guide to galaxy_guida intergalattica per autostoppisti

2006_p. mervis_snakes on train

2006_m. nair_the namesake_il destino nel nome.

2009



2009_d. del giudice_orizzonte mobile

2010



2010_linkin park_waiting for the end

«L'aereo per l'Antartide parti al tramonto, dopo due giorni di rinvii e telefonate alla Fuerza Aérea in cui chiedevo conferma e loro rispondevano "No, giù non si può atterrare". Fin dall'inizio era stabilito che con condizioni metereologiche sfavorevoli il volo sarebbe stato annullato, e poiché entravamo nell'autunno australe poteva non essercene un altro. Nell'opinione della Fuerza Aérea ero libero di trovarmi un'occupazione in Patagonia fino alla prossima buona stagione. Poi un pomeriggio squillò il telefono, dissero di fare presto perché "laggiù" il cielo si era aperto, e io corsi in aeroporto».

2010_g. von rezzori_greisengemurmel_l'attesa è magnifica.



2009_i. hallström_hachiko: a dog's story_hachiko: li tuo migliore amico



2009_j. reitman_up in the air_tra le nuvole



2010_t. scott_unstoppable

altri film

2008_j. reitman_la chica del tren

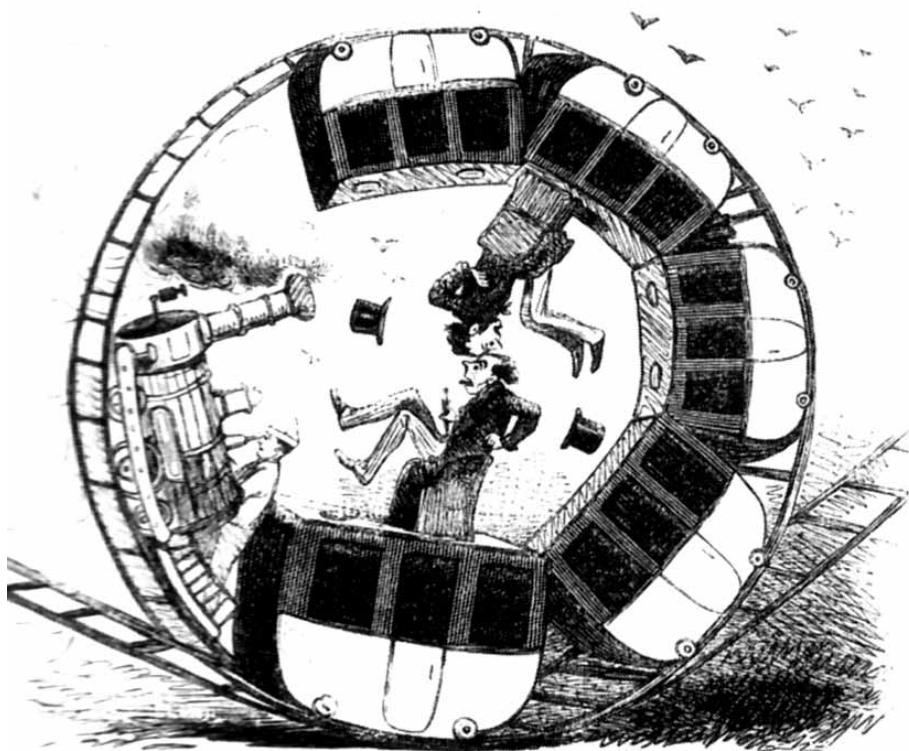
2008_j. j. campanella_es secreto de sus ojos_il segreto nei suoi occhi.

Tra le nuvole (*Up in the Air*) è un film di Jason Reitman, tratto dall'omonimo romanzo di Walter Kirn scritto nel 2001. Ryan Bingham, è un "tagliatore di teste" aziendale, viaggiatore professionista, abituato a vivere tra aeroporti, alberghi e automobili in affitto. Impegnato, con la valigia sempre pronta, a raggiungere il traguardo di 10 milioni di miglia su voli aerei incontra due donne, Ryan e Alex, in grado di gettare scompiglio nella sua vita e indurlo a una scelta tra una vita più stabile, con una casa e un lavoro in sede, e quella di eterno viaggiatore.

altri film

2010_r. papaleo_basilicata coast to coast.

A. de Noé, detto Cham,
frammento della caricatura
Ferrovía Centrifuga da
L'illustration 1846.



Long wait

anno	autore	progetto	luogo
1913	e.r. armstrong	inizia la progettazione dell'ocean seadrome	n.d.
1915	e. menderlsohn	schizzo per aeroporto	n.d.
1920	n.d.	croydon airport	londra
1920 circa	n.d.	aeroporto di san francisco	san francisco
1926	p. & k. engler	tempelhof terminal	berlino
1928	n.d.	hamburg fuhrsbüttel	amburgo
1929	p. & k. engler	primo tempelhof terminal	berlino
1930	l. gutierrez soto	barajas airport (distretto)	madrid
1931	c. glover	proposta per un aeroporto sopraelevato	londra
1932	delano & aldrich	dinner key terminal	miami
1932	a. lurcat	progetto per il city-centre airport	parigi
1946	c. bazzani	stazione marittima	napoli
1936	v. lauritzen	zastrup airport	copenhagen
1937	d. pley	ramsgate aerodrome	kent
1937	g. labro	le bourget airport	parigi
1938	a. corrêa lima	estação de hidro-aviões	rio de janeiro
1940	a. mazzoni	stazione ferroviaria e marittima	messina
1941	n.d.	aeroporto di dublino	dublino
1941	e. sagebiel	secondo tempelhof terminal	berlino
1946	l. cosenza	progetto per la ristrutturazione della stazione marittima	napoli
1948	n.d.	heathrow tented terminal	londra
1949	m. yamasaki	st. louis airport	saint louis
1952	n.d.	domodedovo airport	mosca
1954	a. & h. oeschger	transitional terminal	zurigo
1958	m. brunfaut	zaventem national airport	zaventem
1959	f.r.s. york	gatwick airport	londra
1960	r. moranti, a. luccichenti, v. monaco	terminal leonardo da vicini	fiumicino
1962	e. saarinen, amman & whitney	j. f. kennedy airport, terminal TWA	new york
1962	e. saarinen	washington dulles international airport	chantilly
1967	j. andrrewa	seaport passenger terminal	miami
1969	k. dobrowolski, j. dobrowolski	warsaw international airport	varsavia
1970	i.m. pei	national airlines terminal	new york
1971	h. vicariaot	orly airport	parigi
1972	j. bahna & v. vilhan	reception lounge bratislava airport	bratislava
1974	p. andreu	charles de gaulle, terminal 1	roissy
1975	GMP, von gekan, marg und partner	flughafen berlin - tegel	berlino
1980	schlaich, bergemann & partners; skidmor, owings & merrill	king abdul aziz international airport	jeddah
1987	murphy/jahn	o'hare airport united airlines, terminal 1	chicago
1990	p. andreu	jakarta international airport	jakartaber
1990	shoei yoh + architects	misumi harbor ferry terminal	uto
1991	a. rossi, m. brandolisio, g. da pozzo, m. kocher	ampliamento aeroporto di linate	milano
1991	r. moneo	san pablo airport terminal	siviglia
1991	k. staratzke; gerkan, marg und partner; k. brauer	passenger terminal of stuttgart airport	stoccarda
1992	alsop architects	hamburg ferry terminal	amburgo
1992	ove arup & partners, foster + partners	stansted airport terminal building	stansted mountfitchet

1992	r. bofill	aeroporto de barcelona	el prat de llobregat
1992	heikkinen-komonen	rovaniemi airport terminal	rovaniemi
1992	von busse & partners	munich international airport	monaco
1993	GMP, von gekan, marg und partners	hamburg airport, terminal 2	amburgo
1993	nicholas grimshaw & partners	heathrow airport terminal 1, pier 4a	londra
1994	AREP	charles de gaulle airport	roissy
1994	fentress bradburn architects	denver international airport, elrey jeppesen terminal	denver
1994	koch + partners	munich II airport	hallbergmoss
1994	PELLI CLARK PELLI & associates architects; jun mitsui & associates inc. architects	haneda airport, terminal 2	tokyo
1994	perkins & will; J.S.K. architekten	frankfort airport, terminal 2	francoforte
1994	r. piano, ove arup & partners	kansai international airport terminal	osaka
1994	riegle riewe arkitekten	graz airport	graz
1994	manser associates architects	ocean terminal	southampton
1996	d. sloan	aéroport de lille – lesquin	lesquin
1997	s. yoh, s. takamatsu	ferry terminal and museum	mihonoseki
1998	foster + partners	check lap kok airport	hong kong
1998	k. kurokawa	KLIA, kuala lampur international airport	sebang
1999	p. andreu	charles-de-gaulle airport, terminal 2A	roissy
1999	j. coulter young	learmonth international airport	exeter
1999	bentham crouwel, NACO	schiphol international airport	amsterdam
2000	fentress bradburn architects	new incheon international airport	incheon
2000	heikkinen-komonen	ampliamento del rovaniemi airport terminal	rovaniemi
2000	s. calatrava	sondica ariport terminal	bilbao
2001	MC A mario cucinella architects	stazione marittima e capitaneria di porto	ottranto
2002	p. andreu	aéroport nice côte d'azur	nizza
2002	ove arup & partners; foreign office architects	yokohama international port teminal	yokohama
2002	Cambrede – lamaison SARL	pau – pyrenees airport	pau
2002	terry farrell and partners	incheon international airport ground	incheon
2002	miralles tagliabue EMBT	hafen city public space	amburgo
2002	g. p. mar	aeroporto marco polo	venezia
2003	vulcanica	sistemazione molo beverello	napoli
2004	BCQ baena	puerto de sant andrià de besòs	barcellona
2004	casamor arquitectes marks berfield architects	millbank pier	londra
2004	m. safdie, SOM, karmi architects, TRA associates architects	ben gurion international airport, terminals 3	israele
2004	GMP, von gerkan, marg und perner	stuttgart airport, terminal 1, 3	stoccarda
2004	nicholas grimshaw & partners	zurich airport	zurigo
2004	murphy/jahn	suvarnabhumi international airport	bangkok
2004	PLOT	maritime youth house	copenaghen

2004	SANAA	ferry terminal	naoshima
2005	p. andreu	abu dhabi airport, terminal 2	dubai
2005	baumschlagler & eberle; thumberger + kressmeier	vienna airport, terminal 1	vienna
2005	rogers stirk harbour + partners	barajas airport, terminal 4	madrid
2005	HOK with azusa sekkei co. Ltd.	sendai international airport	sendai
2005	vidal + asociados arquitectos	zaragoza airport	zaragoza
2006	TREUSCH architecture	air crago center & handling center	betriebsstrasse
2007	aedas	hong kong international airport	hong kong
2007	rizo carreno & partners; borrelli & associates	miami international airport	miami
2007	moshe safdie and associates	toronto pearson international airport	toronto
2007	barbara neiijna inc.	miami airport	miami
2007	rogers stirk harbour + partners	shanghai pudong international airport, terminal 2	shanghai
2007	serrano arquitectos y asociados	benito juárez international airport terminal 2	città del messico
2008	ove arup & partners, foster + partners, NACO	beijing's international airport, terminal 3	beijing
2008	r. bofill	aeropuerto de barcelona, T1	el prat de llobregat
2008	rogers stirk harbour + partners	heathrow airport terminal 5	londra
2008	samoo architects, DMJM + TF&P	transportation centre incheon international airport	incheon
2008	woodhead	singapore cangi airport	singapore
2009	itten + brechbühl AG	temporary airport terminal	vienna
2009	r. vinoly	carrasco international airport expansion	uruguay
2010	b720 arquitectos	algaire airport	algaire
2010-2011	z. hadid	stazione marittima	salerno
2012	f.o. gehry	venice gateway	venezia
2013	c.f. møller	ferry terminal	stoccolma

Medium wait

anno	autore	progetto	luogo
1900	n.d.	gare de lyon	parigi
1903	j.e. jacobstahl	stazione di amburgo	amburgo
1904	n.d.	ricostruzione della vutebisk railway station	san pietroburgo
1910	a.b. hubback	kuala lampur railway station	malaysia
1911	mc kim, mead & withe	pennsylvania station	new york
1913	k. moser	badischer bahnof	basilea
1913	reed & stern, warren & wetmore	grand central station	new york
1913	e. saarinen	railway station	viipuri
1914	a. sant'elia	progetto per una stazione di aeroplani e treni	n. d.
1915	n.d.	stazione di tokyo	tokyo
1915	e. menderlsohn	progetto di stazioni	n. d.
1915	n.d.	hauptbahnhof	lipsia
1919	e. saarinen	railway station	helsinki
1922	le corbusier	progetto per una stazione centrale_	n. d.

		ville contemporaine de trois millions d'habitants	
1923	r. neutra	progetto per una stazione centrale_	n.d.
		rush city reformed	
1925	l. hilberseimer	progetto di stazione	berlino
1926	n.d.	stazione kazan	mosca
1927	p. bonatz, e. scholer	hauptbahnhof	stoccarda
1931	u. stacchini	stazione centrale	milano
1934	a. mazzoni	stazione ferroviaria	littoria
1935	a. mazzoni	stazione ferroviaria	siena
1936	gruppo tosceno: g. michelucci, i. gamberini, n. baroni, p.n. berardi, s. guarnieri, l. lusanna	stazione di santa maria novella	firenze
1936	a. mazzoni	stazione ferroviaria e fabbricato viaggiatori	trento
1936	a. mazzoni	stazione ferroviaria	brennero
1937	a. mazzoni	stazione ferroviaria	siena
1937	a. mazzoni	stazione ferroviaria	montecatini terme
1938	a. mazzoni	stazione ferroviaria	reggio emilia
1950	l. calini, e. montuori, a. vitellozzi, p. nervi	stazione termini	roma
1960	p. nervi, c. cocchia, m. bettagliani	ammodernamento della stazione centrale di napoli	napoli
1962	p. nervi	stazione mongrífone	savona
1977	o. niemeyer	estação ferroviaria	brasilia
1982	a. mangiarotti	stazione delle ferrovie dello stato milano certosa	milano
1983	a. natalini	concorso per la stazione centrale di bologna	bologna
1988	j.a. cashoy	estación de ferrocarrilles	santiago de cuba
1988	p. deslandes	gare de cergy	saint christophe
1990	r. böttcher, a. brandt	kassel – wilhelmshöhe inter city express railway station	kassel
1990	s. calatrava	stadelhofen station	zurigo
1990	AREP	gare montparnasse	parigi
1991	s. calatrava, h.p. ammann, p. baumann	railway station	lucerna
1991	cruz & ortiz	estación de santa justa	siviglia
1991	a. brandt, r. böttcher	bahnhof wilhelmshöhe	kassel
1991	terry farrell and partners	ampliamento della charing cross station	londra
1992	r. moneo	puerta de atocha	madrid
1993	bach & mora	estación de sabadell	sabadell
1993	GPM - von gerkan, marg & partner	stazione di stoccarda	stoccarda
1993	nicholas grimshaw & partners	waterloo international terminal eurostar	londra
1994	AREP	gare TGV de lille-europe	lille
1994	AREP	gare TGV de roissy- charles de gaulle	roissy
1994	s. calatarva	gare TGV de lyon-saint- exupéry	colombier-saugnieu
1994	a. henriksen	sandvika railway station	sandvika
1994	a. henriksen	slepends railway station	slepends
1995	p. andrei, p.m. delpeuch, f. tamisier	cross-channel terminal	calais
1995	r. wellington quigley	solana beach transit station	solana beach
1995	studio gregotti associati	passante ferroviario	torino

1996	GPM-von gerkan mary & partner	stazione di francoforte	francoforte
1997	h. hara	jr kyoto railway station	kyoto
1997	s. ban	tazawako station	tazawako
1997	h. hara	kyoto station building	kyoto
1997	terry farrell and partners	kowloon station	hong kong
1998	s. calatrava	estação do oriente	lisbona
1998	AREP	gare de monaco	principato di monaco
1999	AREP	gare la plain stade de france	saint-denis
1999	AREP	gare de haussman, gare de magenta	parigi
1999	s. boeri	piattaforma pedonale temporanea per la stazione marittima di napoli	napoli
1999	brt architecten	flughafen fernbahnhof	francoforte sul meno
1999	i. gardella, j. gardella	stazione di lambrate	milano
1999	GPM-von gerkan marg und partner	fern - und s-bahnhof berlin - spandau	berlino
1999	wilkinson eyre architects	stratford regional station	londra
2000	g. aulenti	sistemazione di piazzale cadorna_antistante la stazione ristrutturata da infinity group	milano
2000	m. tamino	stazione termini	roma
2000	grandi stazioni		
2000	u. zbinden	bahnhof glanzenberg dietikon	zurigo
2001	AREP	gare TGV de avignone	avignone
2001	AREP	gare TGV de aix-en-provence	aix-en-provence
2001	AREP	gare TGV de marseille saint- charles	marsiglia
2001	AREP	gare TGV de valence	valence
2001	AREP	gare du nord	parigi
2002	SOM	changji international railway station	singapore
2003	AREP	gwang myeong station	gwang myeong
2003	c. ferrater	stazione intermodale zaragoza_delicias	zaragoza
2003	murphy/jahn	high speed train station	bonn
2005	AREP	gare lieusainy - moissy	moissy-cramayel
2005	m. sei watanabe	shin-minamata station	minamata
2006	AREP	saint-malo station	saint-malo
2006	AREP	shanghai railway south station	shanghai
2006	archiektbüro D3	palaus railway station	palaus
2006	foster + partners	st. pancras station	londra
2006	n. grimshaw	southern cross station	melbourne
2007	n. grimshaw	bijlmer arena station	amsterdam
2007	AREP	gare TGV de champagne ardenne	bezannes
2007	AREP	gare TGV de lorraine	louigny
2007	AREP	gare TGV de voie sacrée	issoncourt
2008	terry farrell and partners	beijing south station	beijing
2009	s. calatrava	gare TGV de liège-guillemins	liège
2010	AREP	gare TGV de bellegarde	bellegarde sur valserine
2010	AREP	wuhan station	wuhan
2011	n. grimshaw	newport station	newport wale
2011	AREP, silvio d'ascia, agostino magnaghi	stazione alta velocità torino porta susa	torino
2011	d. perrault	stazione di piazza garibaldi	napoli
2012	s. calatrava	stazione alta velocità mediopadana	reggio emilia
2014	foster + partners	stazione alta velocità firenze belfiore	firenze
2014	z. hadid	stazione alta velocità napoli afragola	napoli
2015	a. isozaki	stazione alta velocità bologna centrale	bologna

Short wait

anno	autore	progetto	luogo
1900	h. giumard	ingressi del métro (anno di apertura)_stazione porte dauphine	parigi
1902	aa.vv.	u-bahn (anno di apertura)	berlino
1903	n.d.	s-bahnhof mexikoplatz	berlino
1904	aa.vv.	subway (anno di apertura)	new york
1912	aa.vv.	u-bahn (anno di apertura)_ stazione hamburger strasse	amburgo
1913	w. lietgebel	stazione metro heidelberg platz	berlino
1919	aa.vv.	metro (anno di apertura)	madrid
1924	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione pl. catalunya	barcellona
1927	r. brademann	s-bahnhof wannsee	berlino
1929	w. puritz	stazione metro klosterstern	amburgo
1932	c. holden	sudbury town station	londra
1935	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione komsomolskaya	mosca
1950	aa.vv.	t-bana (anno di apertura)_ stazione ondenplan	stoccolma
1951	j.b. vilanova artigas	estação rodoviária	londrina
1954	aa.vv.	subway (anno di apertura)_ stazione dupont modificata	toronto
1955	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione di avtovo	san pietroburgo
1959	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione olaias	lisbona
1960	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione zoloti vorota	kiev
1960	f. candela	estación san lázaro	città del messico
1963	p. nervi	GWBBBS george washington bridge bus station	new york
1966	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione monk	montreal
1968	aa.vv.	u-bahn (anno di apertura)_ stazione westend	francoforte
1968	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione marconiplein	rotterdam
1969	f. albin, f. helg, b. noorda	stazioni della metropolitana, linea 1 e linea 2	milano
1971	aa.vv.	u-bahn (anno di apertura)_ stazione dülfersstrasse	monaco
1973	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione puhung	pyongyang
1974	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione muzeum	praga
1974	aa.vv.	metrô (anno di apertura)_ stazione ana rosa modificata	san paolo
1974	e. dieste	bus terminal	salto
1975	aa.vv.	stadtbahn (anno di apertura)_ stazione nordstadt	hannover
1975	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione sovetskoj armii	cracovia
1975	aa.vv.	metro (anno di apertura)	santiago del cile
1975	p.o. ultvedt	blue line t-bana (anno di apertura)_stazione t-centralen	stoccolma
1976	aa.vv.	métro (anno di apertura)_ stazione alma	bruxelles
1976	harry weese & associates	metrorail system (anno di apertura)_ capitol south station	washington
1977	aa.vv.	metro (anno di apertura)_	

1978	aa.vv.	stazione mustaqillik maidoni	tashkent
1979	aa.vv.	métro (anno di apertura)	lione
1979	aa.vv.	metro (anno di apertura)_	hong kong
1979	aa.vv.	stazione tsing yi	rio de janeiro
1980	aa.vv.	metro (anno di apertura)_	
1982	j.p. laenen	central station	new castel
1983	aa.vv.	aumale subway station	bruxelles
1984	aa.vv.	métro (anno di apertura)_	
1985	OMA office for metropolitan architecture	gare lille europe	lille
1985	OMA office for metropolitan architecture	metro (anno di apertura)_	
1985	OMA office for metropolitan architecture	stazione traktorny zavod	minsk
1985	OMA office for metropolitan architecture	bus terminal (demolito)	rotterdam
1988	aa.vv.	metro (anno di apertura)	valencia
1989	b. alhqyist, r. erskine	vasaterminalen_bus terminal	stoccolma
1989	OMA office for metropolitan architecture	videobusstop	groningen
1990	jourda & perraudin	subway station parilly	vénissieux
1990	yazdani studio	vermont, santa monica subway station	los angeles
1990	n.d.	tube station (prima installazione)	curiiba
1991	hilmer & sattler	u-bahnhof am hart U2	monaco di baviera
1991	r. piano	stazioni della metropolitana brin	genova
1992	t. brulijn	bizet subway	anderlecht
1992	a. mangiarotti	stazione del passante ferroviario "venezia"	milano
1993	aa.vv.	metro rail (anno di apertura)_	
1993	aa.vv.	stazione civic center	los angeles
1993	r. brosi, robert obrist	linea 1 metropolitana	napoli
1993	jourda & perraudin	(anno di apertura)_stazione vanvitelli	coira
1994	g. clapot	autobus station	lione
1994	cruz y ortiz	venissieux_parilly metro station	strasburgo
1994	f. gehry	place de l'homme de fer	huelva
1994	w. laubersheimer	huelva bus station	hannover
1994	e. sottsass	bus stop	hannover
1994	m. heike	bus stop	hannover
1994	o. tusquets blanca	bus stop	hannover
1994	j. morrison	bus stop	hannover
1994	m. iosa ghini	bus stop	hannover
1994	a. brandolini	bus stop	hannover
1995	s. calatrava	alameda bridge and metro station	valencia
1995	aa.vv.	metro (anno di apertura)_	
1996	michael hopkins & partners	the bund sightseeing tunnel	shanghai
1996	n. torp	jubilee line, westminster station	londra
1997	a. anselmi	nils ericson bus station	göteborg
1997	hildundk architekten	bus and tram station	sotteville les rouen
1998	foster + monacopartners	busstop in ländtorplatz	landshut
1998	auer-webwe + assoziierte	north greenwich transport interchange	londra
1999	foster + partners	the westfriedhof subway station	monaco
1999	miralles associates architects	jubilee line canary wharf	
1999	aa.vv.	underground station	londra
2000	aa.vv.	stazione della metro rail	los angeles
		hollywood/vine	
		restyling della metro_	atene
		stazione syntagma	

2000	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ imam khomeini	theran
2000	aa.vv.	oedo line metro (anno di apertura)_ stazione lidabashi	tokyo
2000	MC A mario cucinella architects	sport metro station	parigi
2000	a. grumbach	station de métro bibliothèque francois mitterand	parigi
2000	m. josa ghini	kröpcker metro station	hannover
2001	z. hadid	terminus hoenheim nord	strasburgo
2001	g. aulenti	stazione museo	napoli
2001	a. mendini	stazione salvator rosa	napoli
2001	studio vollaers/zwart	full color/bus stop	amsterdam
2002	g. aulenti	stazione dante	napoli
2002	m. botta	pensilina TPL	lugano
2002	aa.vv.	millennium line metro (anno di apertura)_stazione brentwood	vancouver
2002	bernard tschumi, M+V	nétopont	losanna
2002	a. siza, e. souto de moura	metro (anno di apertura)_ stazione casa da música	oporto
2003	a. mendini	stazione materdei	napoli
2003	j. ferrier	tram depot	bordeaux
2003	jensen & skodvin	storo metro station	oslo
2003	NIO architecten	the amazing whale jaw, bus station	haarlemmermeer
2004	foster + partners	fosterito, entrata della metropolitana	bilbao
2004	j. garcia rubio	bus station	casar de càceres
2004	OMA office for metropolitan architecture	soutterian tram tunnel	l'aia
2005	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione kremlyovskaya	kazan
2005	jensen & skodvin	sinsen metro station	oslo
2005	neztwerk architekten	mobility center	damstadt
2005	p. tormenta pinto	bus station	rio maior
2007	AREP	modular sustainable passenger eco-shelter	Niederbronn – les bains
2007	m. barani	multinodal center	nizza
2007	z. hadid	nordpark cable railway	innsburck
2007	o. thorsen	metro services and infomation system	oslo
2007	subarquitectura	tram stop	alicante
2008	s. d'ascia	restyling della stazione montesanto	napoli
2008	j. nouvel	minimetro (anno di apertura)_ stazione case bruciate	perugia
2008	aa.vv.	MRT (anno di apertura)_stazione formosa boulevard	dubai
2009	aa.vv.	metro (anno di apertura)_ stazione khalid bin al waleed	bath
2009	wilkinson eyre architects	bus station	kaohsiung
2012	a. siza, e. souto de moura	stazione metropolitana municipio	napoli
2012	a. Kapoor, future system	stazione monte sant'angelo	napoli

Bibliografia

Sull'attesa

- AA.VV. "Architettura per la mobilità", numero monografico di *Rassegna*, n. 84, settembre 2006.
- Aymonino, A., Mosco V.P., *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a Volume Zero*, Skira, Milano 2006.
- Amendola G., (a cura di), *La città vetrina: i luoghi del commercio e le nuove forme del consumo*, Liguori, Napoli 2006.
- Aries E., Duby G., *Histoire de la vie privée, 2: De l'Europe féodale a la Renaissance*, Seuil, Parigi 1985; trad. it., *La vita privata dal Feudalesimo al Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1987.
- Augè M., *Un ethnologue dans le métro*, Pluriel, Parigi 1986; trad. it., *Un etnologo nel metrò*, Elèuthera, Milano 2005.
- Augè M., *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, Parigi 1992; trad. it., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano 1996.
- Augè M., *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Champs Flammarion, Parigi 1994; trad. it., *Storie del presente*, Il saggiatore, Milano 1997.
- Augè M., *L'impossible voyage: le tourisme et ses images*, Tayot & Rivages, Parigi 1997; trad. it., *Disneyland e altri nonluoghi*, Bollati Boringhieri, Torino 1999.
- Augè M., *Le métro revisité*, Seuil, Parigi 2008; trad. it., *Il metrò rivisitato*, Cortina, Milano 2009.
- Augè M., *Où est passé l'avenir?*, Editions du Panama, Parigi 2008; trad. it., *Che fine ha fatto il futuro?: dai nonluoghi al nontempo*, Eleuthera, Milano 2009.
- Augè M., *Pour une anthropologie de la mobilité*, Manuels Payot, Parigi 2009; trad. it., *Per un'antropologia della mobilità*, Jaca Book, Milano 2010.
- Bassanini G., *Tracce silenziose dell'abitare: la donna e la casa*, FrancoAngeli, Milano 1995.
- Béout B., *Lieu commun. Le motel américain*, Editions Allia, Parigi, 2003; trad. it., *Luoghi senza identità. Il motel come metafora del nomadismo e della precarietà delle relazioni umane*, Giunti, Firenze 2010.
- Belgioioso A., a cura di, *Milano. Qualità della città e progettazione urbana*, Hoepli, Milano 1988.
- Botta M., Crepet P., *Dove abitano le emozioni: la felicità e i luoghi in cui viviamo*, Einaudi, Torino 2007.
- Castellano L., "La teoria dei vasi comunicanti. Carcere e territorio", in AA.VV., *La rappresentazione della pena. Carcere invisibile e corpi segreti*, numero monografico della rivista "Communitas", n. 7, febbraio 2006.
- Ceserani R., *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Marietti, Genova 1993.
- Ceserani R., *Raccontare il postmoderno*, Bollati Boringhieri, Torino 1997.
- Chombart de Lauwe P. H., *Pour une sociologie des aspirations*, Denoël, Parigi 1969; trad. it., *Per una sociologia delle aspirazioni: elementi per nuove prospettive nelle scienze umane*, Guaraldi, Rimini-Firenze 1976.
- Coppola Pignatelli P., *I luoghi dell'abitare: note di progettazione*, Officina, Roma 1977.
- De Botton A., *The Architecture of Happiness*, Pantheon Books, New York 2006; trad. it., *Architettura e felicità*, Guanda, Parma 2006.
- De Majo C., Viola F., *Italia 2. Viaggio nel paese che abbiamo inventato*, Minimum fax, Roma 2008.
- De Poli A., a cura di, *Enciclopedia dell'Architettura*, Motta, Milano 2008.
- De Masi D., *L'ozio creativo*, Ediesse, Milano, 2000.
- Disney W., *Topolino e il marchingegno tibetano*, in "Topolino", n. 955 del 17 marzo 1974.
- Eiguer A., *L'inconscio della casa*, Borla, Roma 2007.
- Fava, F. A., Garosci, R., *C'era una volta il supermarket... e c'è ancora*, Sperling & Kupfer, Milano 2008.
- Filiali A., *L'entreinte*, in *Propos changeants sur l'amour*, Cérès, Tunisi 2003.
- Fiorani E., *La nuova condizione di vita: lavoro, corpo, territorio*, Lupetti, Milano 2000.
- Fromm E., *The anatomy of human destructiveness*, Henry Holt and Company, New York 1973; trad. it., *Anatomia della distruttività umana*, Mondadori, Milano 1975.
- Giardiello P., "Ispace", in AA.VV., *Interior Wor(l)ds*, vol.1, Allemandi University Press, Torino 2010, pp. 119-124.
- Hall T., *The Hidden dimension*, Anchor Books, New York 1969; trad. it., *La dimensione nascosta: significato delle distanze tra i soggetti umani*, Bompiani, Milano 1968.
- Heidegger M., *Vorträge und Aufsätze*, Neske, Pfullingen 1954; trad. it., *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano 1976.
- Husserl E., *Logische Untersuchungen*, Akademie Verlag, Berlino 1968; trad. it., *Ricerche logiche*, vol. II, Il Saggiatore, Milano 1968.

- Gottman J., Muscarà C., *La città prossima ventura*, Laterza, Roma-Bari 1991.
- Lambertucci F., "InfraMalls", in AA.VV., *Interior Wor(l)ds*, vol.1, Allemandi University Press, Torino 2010, pp. 137-142.
- Lefebvre H., *Le Droit à la ville*, Seuil, Parigi 1968; trad. it. *Il diritto alla città*, Marsilio, Padova 1970.
- Lynch K., *The image of City*, Mit Press, Cambridge, Massachusetts 1960; trad. it., *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 2001.
- Mach E., *Erkenntnis und Irrtum*, J. A. Barth, Leipzig 1905; trad. it. *Conoscenza ed errore. Abbozzi per una psicologia della ricerca*, Einaudi, Torino 1982.
- Marsicano, S., a cura di, *Abitare la cura. Riflessioni sull'architettura istituzionale*, Franco Angeli, Milano 2002.
- Meier R. L., *A Communicatio Theory of Urban Growth*, MIT and Harvard University, Cambridge Mass. 1962; trad. it., *Teoria della comunicazione e struttura urbana*, Il Saggiatore, Milano 1969.
- Mello P., *Metamorfosi dello spazio: forme di reciprocità fra ordine e disordine*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.
- Merleau-Ponty M., *Phénoménologie de la perception*, Éditions Gallimard, Parigi 1945; trad. it., *La fenomenologia della percezione*, Il Saggiatore, Milano 1965.
- Merleau-Ponty M., *Le Visible et l'invisible, suivis de notes de travail*, Gallimard, Parigi 1964; trad. it., *Il visibile e l'invisibile*, Bompiani, Milano 1993.
- Minkowski E., *Le Temps vécu. Étude phénoménologique et psychopathologique*, Delachaux, Neuchâtel 1933; trad. it., *Il tempo vissuto: fenomenologia e psicopatologia*, Einaudi, Torino 1977.
- Moore Jr. B., *Privacy: Studies in Social and Cultural History*, M.E. Sharpe, Armonk, New York 1983; trad. it., *Il privato. Studi di storia sociale e culturale*, Edizioni Comunità, Roma 1987.
- Mumford L., *The Urban Prospect*, Harcourt, New York 1968; trad. it. *Il futuro della città*, Il Saggiatore, Milano 1970.
- Mumford L., *The City in History*, Hacourt, New York 1961; trad. it., *La città nella storia*, Bompiani, Milano 1987.
- Norberg-Schulz C., *L'abitare. L'insediamento, lo spazio urbano, la casa*, Electa, Milano 1984.
- Parazzoli F., *MM Rossa*, Mondadori, Milano 2003.
- Perec G., *Espèces d'espaces*, Gallilée, Parigi 1974; trad. it., *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino 2004.
- Riesmann D., Blazer N., Denney R., *The Lonely Crowd*, Yale University Press, Yale 1989; trad. it., *La folla solitaria*, Il Mulino, Bologna 1983.
- Rizzolatti G., Sinigaglia C., *So quel che fai. Il cervello che agisce e i neuroni specchio*, Cortina, Milano 2006.
- Sarti R., *Vita di casa. Abitare, mangiare, vestire nell'Europa moderna*, Laterza, Roma-Bari 2006.
- Simmel G., *Die Grosstädte und das Geistesleben*, K.F. Koehler, Stoccarda 1903; trad. it., *Le metropoli e la vita dello Spirito*, Armando, Roma 1995.
- Tolja J., Speciani, F., *Pensare col corpo: perché pensare con pochi centimetri di materia grigia quando è possibile farlo con tutto il corpo?*, Zelig, Milano 2003, pp. 151-152.
- Vicari Haddock S., *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna 2004.
- Virilio P., *Lo spazio critico*, Dedalo, Bari 1988.
- Wong E., Feng-shui. *L'antica saggezza del vivere armonioso per i tempi moderni*, Corbaccio, Milano 1999.
- Zeki S., *La visione dall'interno. Arte e cervello*, Bollati Boringhieri, Torino 2007.

Sui Luoghi di Transito

- AA.VV., *Angiolo Mazzoni (1894 – 1979). Architetto nell'Italia tra le due guerre*, Grafis edizioni, Bologna 1984.
- AA.VV. "Making connections: new buildings for transport", numero monografico di *Architectural Review*, n. 1114, 1989.
- AA.VV., *La stazione e la città. Riferenti storici e proposte per Roma*, Gangemi, Roma 1990.
- AA.VV., "Dossier bahnhof", numero speciale di *Werk, Bauen + Wohnen*, n. 3, 1991, pp. 2-68.
- AA.VV., "Alta velocità. Treni e stazioni", numero monografico di *Domus Dossier*, n. 4, 1995.
- AA.VV., "Stazioni/Railway Station", numero monografico di *L'Arca Plus*, n. 22, 1999.
- AA.VV., *Airport Architecture of the Thirties*, Gingko Press, Berkeley 2000.
- Alfano G., Naso V., a cura di, *La metropolitana di Napoli: nuovi spazi per la mobilità e la cultura*, Electa, Napoli 2000.
- Alexander E.P., *Down at the Depot*, Bramhall House, New York 1970.
- Angelini I., *Treni e ferrovie ieri, oggi e domani*, Salani, Firenze 1985.
- Bennet D.F.H., *Metro: The Story of the Underground Railway*, Octopus, Londra 2004.
- Berengo Gardin P., a cura di, *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Modena 1988.

- Blow, C., *Transport Terminals and Modal Interchanges: Planning and Design*, Architectural Press, Oxford 2005.
- Bolis B., *Edifici per trasporti: stazioni per ferrovie e metropolitane, sottostazioni elettriche, stazioni marittime, fluviali e lacuali, stazioni di rifornimento e servizio, autorimesse, autostazioni, campi di volo, piste, aerostazioni e aviorimesse*, Vallardi, Milano 1947.
- Businari F., *L'architettura delle Ferrovie dello Stato*, Roma 1931.
- Cerver F.A., *The Architecture of Stations and Terminals*, William Morrow & Co, New York 1997.
- Dorfles G., *Alla ricerca dell'identità spaziale: per un nuovo rapporto uomo habitat*, in Gottman J., Muscarà C., a cura di, *La città prossima ventura*, Laterza, Roma-Bari 1991.
- De Poli A., *La piazza verticale. Dal Porto alla Stazione ferroviaria. I luoghi collettivi dell'arrivo e della sosta. Cinque occasioni di invenzione architettonica*, in "Interni", n. 456, 1995.
- Edwards, B., *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, Taylor&Francis, Londra 1996.
- Eiguer A., *L'inconscio della casa*, Borla, Roma 2007.
- Ferrarini A., *Stazioni: dalla gare de l'Est alla Penn station*, Milano, Electa 2004.
- Hackelsberger C., *U-Bahn-Architektur in München*, Prestel Verlag, Monaco 1997.
- Jahn H., Blaser W., *Airports*, Birkhäuser Verlag, Basilea 1996.
- Jones, W., *New Transport Architecture: Travel Hubs in the 21st Century*, Mitchell Beazley, United Kingdom 2006.
- Kenneth P., *The Jubilee Line Extension*, Laurence King, Londra 2000.
- Lambertucci F., "InfraMalls" in AA.VV., *Interior Wor(l)ds*, vol.3, Allemandi University Press, Torino 2010, pp. 48-49.
- Meeks C.L.V., *The Railroad Station. An Architectural History*, Dover Publications, New York 1995.
- Nustrini L., *Aeroporti ieri oggi e domani*, Alinea, Firenze 1998.
- Nuzzo V., *La stazione ferroviaria verso l'alta velocità*, CIFI, Roma 2008.
- Paoli S., a cura di, *Le stazioni dell'arte: piccola guida alle stazioni Dante, Museo, Materdei, Salvatore Rosa, Cilea, Rione Alto della metropolitana di Napoli*, Giannini, Napoli 2004.
- Pearman H., *Airports. A Century of Architecture*, Laurence King, Londra 2004.
- Pevsner N., *A History of Building Types*, Thames and Hudson, Londra 1976; trad. it., *Storia e caratteri degli edifici*, Palombi, Roma 1986.
- Rauch, J., *The Architecture of Underground Railway Station*, Krämer, Stoccarda 1996.
- Stockholm SL, *Art in the Stockholm Metro*, Free booklet, Stoccolma 2001.
- Stookey L., *Subway Ceramics. A History and Iconography*, L. Stookey, Brattleboro 1993.
- Ström M., *Metro-Art in the Metro-Polis*, ACR Edition, Parigi 1996.
- Tagliavento G., *La stazione come spazio della città. L'architettura della stazione*, in "A&C International", n. 4, 1996, pp. 18-29.
- Thorne M., *Modern Trains and Splendid Stations. Architecture, Design and Rail Travel for the Twentieth Century*, Merrell Publisher, Londra 2001.
- Thomas-Emberson, S., *Airport Interiors: Design for Business*, J. Wiley&Sons, New York 2008.
- Ventura P., *Città e stazione ferroviaria*, Edifir, Firenze 2004.
- Watanabe M. S., *Induction Design. A Method for Evolutionary Design*, Birkhäuser, Basilea 2002.
- Zukowsky J., *Building for Air Travel. Architecture and Design for Commercial Aviation*, Prestel Verlag, Monaco 1996.

Indirizzi web

- <http://mercurio.iet.unipi.it>
- <http://www.archinform.net>
- <http://www.greatbuildings.com/cgi-bin/gbc-search.cgi>
- <http://www.structurae.de/de/structures/ftype/ftype35.php>
- <http://www.lokomotive.de>
- <http://www.paris.org/Gares>
- <http://www.trenidicarta.it>
- <http://www.lesgares.com>
- <http://www.architectour.net>
- <http://www.stazionidelmondo.it>
- <http://mic-ro.com/metro/metroart.html>
- <http://www.lablog.org.uk/2009/02/07/lab-int09-transition-space>
- <http://luoghiditransito.blogspot.com>

A. de Noé, detto Cham,
frammento della caricatura
Ferrovía Centrifuga da
L'illustration 1846.

