

Nuove prospettive per gli aeroporti

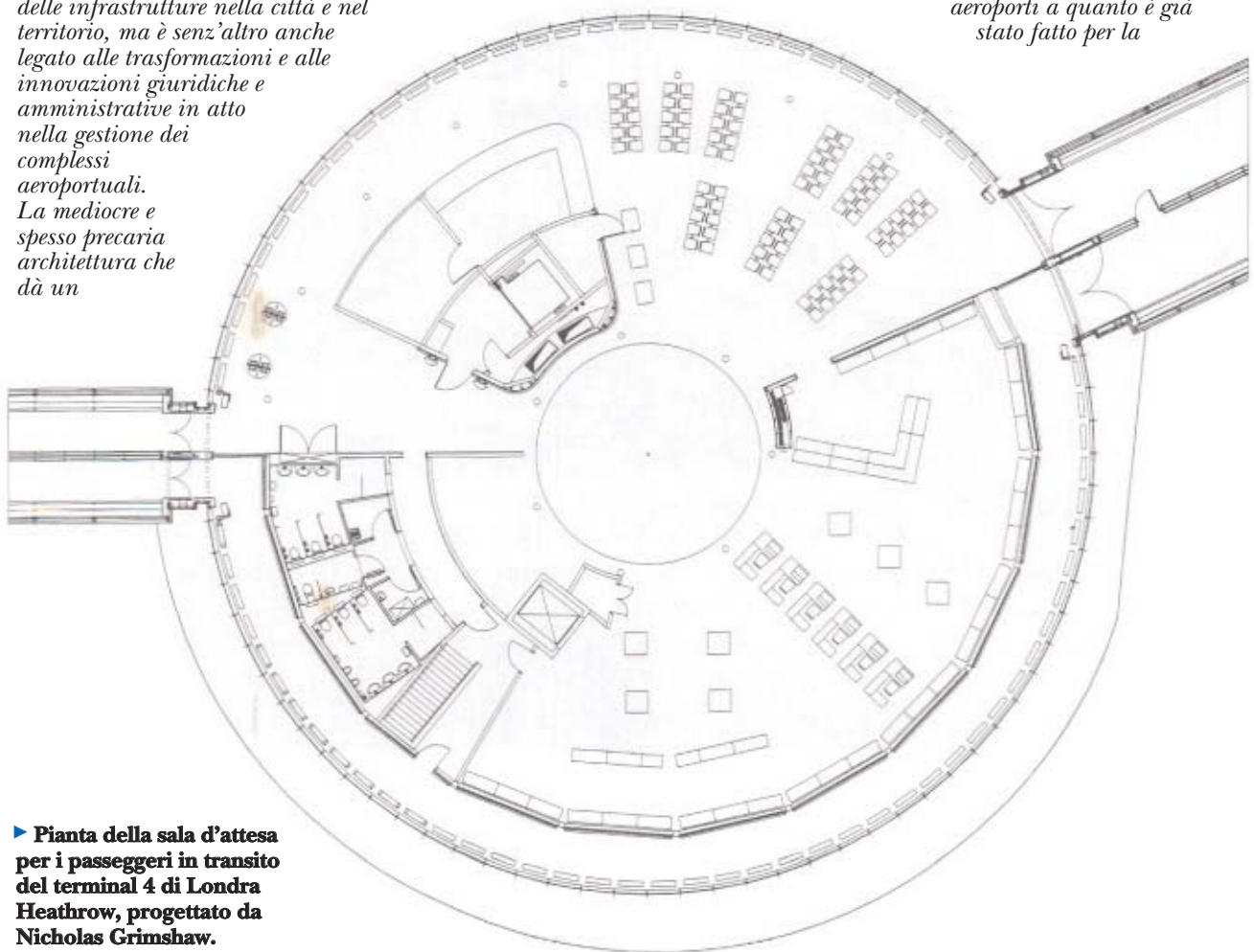
Il tempo corre con velocità sempre più accelerata per il processo di ammodernamento e sviluppo dei complessi aeroportuali. Tanto che spesso diventa difficile approfittare delle esperienze in corso mutando di fatto, mentre si lavora, lo scenario normativo, i sistemi di finanziamento delle nuove opere, le valutazioni sui risultati funzionali, tecnologici e architettonici raggiunti con le nuove realizzazioni.

L'architettura aeroportuale si è rivelata nel corso della sua breve storia molto più sensibile di quella ferroviaria ai mutamenti veloci del mercato, dei modi di vivere, dell'assetto economico e politico, delle esigenze di un numero vertiginosamente crescente di passeggeri.

Negli ultimi anni, le firme di noti architetti su nuove aerostazioni in tutto il mondo sono state un importante segnale di un nuovo interesse per l'immagine degli aeroporti, fino a pochi fa quasi del tutto ignorati dalle cronache di architettura. Il nuovo interesse è certamente legato a un generale riavvicinamento della cultura architettonica più qualificata alla forma delle infrastrutture nella città e nel territorio, ma è senz'altro anche legato alle trasformazioni e alle innovazioni giuridiche e amministrative in atto nella gestione dei complessi aeroportuali. La mediocre e spesso precaria architettura che dà un

volto assai anonimo e non coincidente con l'importante funzione, alla maggior parte delle aerostazioni (in Italia soprattutto), riflette l'immagine sciatta del pubblico servizio. Solo in pochi casi, con grande fatica e con consistenti investimenti, alcune società di gestione che operano in regime di concessione con rilevante partecipazione privata, sono riuscite a vincere la lentezza delle procedure approvative dei progetti per migliorare l'immagine dell'aeroporto, contemporaneamente lottando con i problemi operativi posti dal traffico in continuo aumento. Le istanze di privatizzazione, le leggi anti-trust e le conseguenze dei mutamenti di strategie e politiche delle compagnie aeree, introducono nuovi elementi che con forza e velocità delineano una riorganizzazione delle prospettive di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale.

Le linee di questa riorganizzazione sono ancora poco chiare e in corso di studio in Europa e ancora di più in Italia. In ambito comunitario occorrerebbe almeno adeguare il numero e la qualità dei provvedimenti di legge per gli aeroporti a quanto è già stato fatto per la



► Pianta della sala d'attesa per i passeggeri in transito del terminal 4 di Londra Heathrow, progettato da Nicholas Grimshaw.



▲ Panoramica del terminal 4 di Heathrow.

liberalizzazione del traffico aereo, per avviare nei singoli Paesi i procedimenti per il passaggio da una conduzione monopolistica a una gestione imprenditoriale dei servizi aeroportuali.

Le discussioni in corso toccano in modo senz'altro rilevante non solo gli aspetti gestionali ma anche quelli fisici dell'infrastruttura aeroportuale, per la difficoltà che lo scenario normativo incerto genera sulla definizione dei programmi urbanistici, edilizi e di finanziamento. Le sedi in cui si discute sono molte, istituzionali e private, e le decisioni maturano lentamente, talvolta solo attraverso i risultati di vertenze giuridiche e amministrative.

Un quadro della situazione italiana, con utili riferimenti e confronti europei, è emerso nel recente convegno promosso dalla Save, società che gestisce l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Risulta che il processo di trasformazione, seppure già iniziato, è ancora tutto da disegnare forse proprio a partire dalla ridiscussione dei testi di legge più recenti,



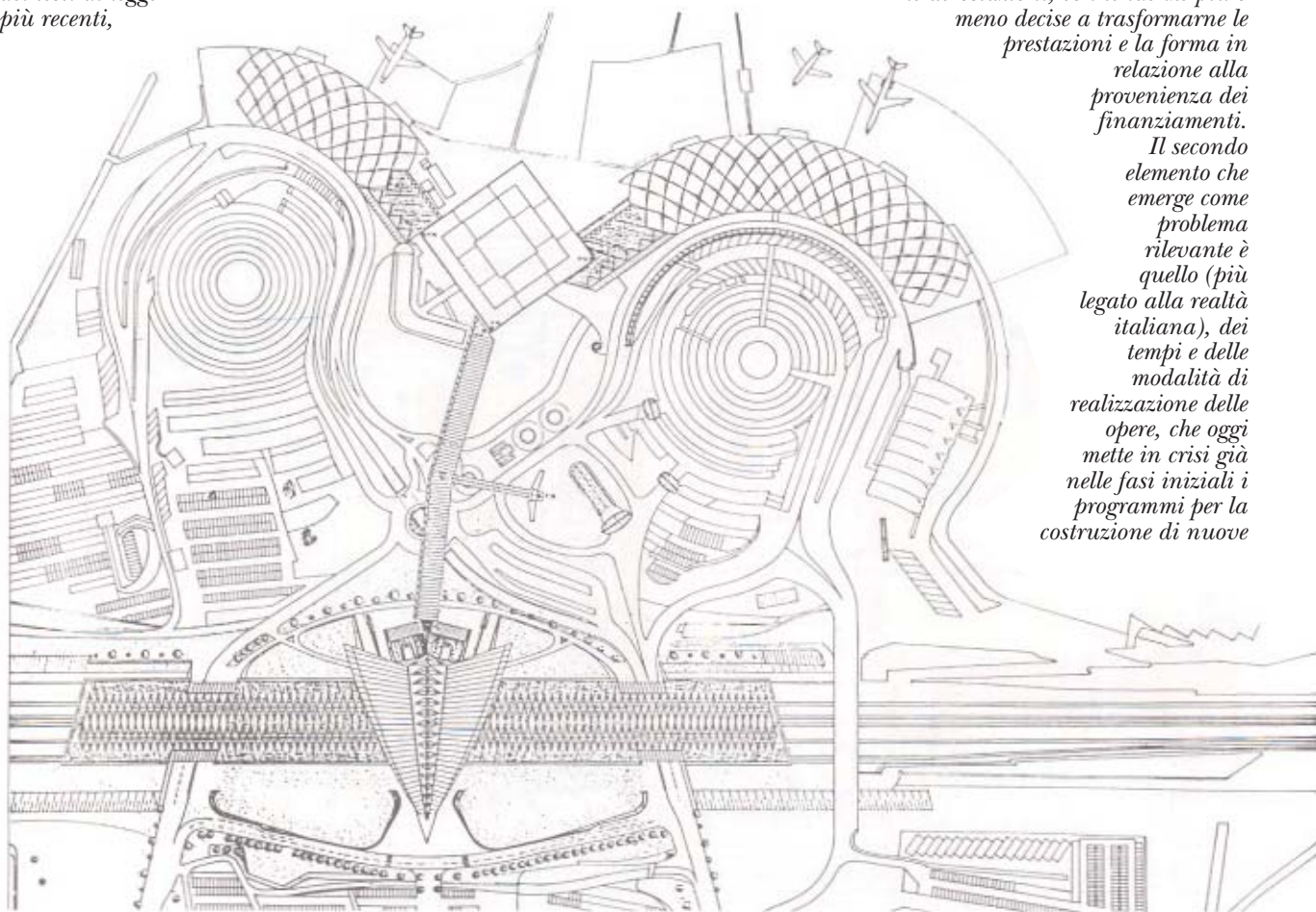
comunitari e nazionali. Dai temi centrali della discussione, emergono almeno due problemi che ci sembrano di particolare interesse per le conseguenze sulla struttura urbanistica ed edilizia degli aeroporti.

Il primo è costituito dalla difficoltà che il legislatore incontra nell'individuare una linea netta di confine fra il campo dei servizi aeroportuali per i quali non pare ammissibile l'eliminazione anche indiretta del controllo pubblico e quello dei servizi ascrivibili alla gestione privata in regime di concorrenza.

Se da una parte, in termini di qualità e costi, sarebbero certi i vantaggi generati sui servizi dal confronto fra più imprese e in particolare dall'autoproduzione da parte delle compagnie aeree, dall'altra potrebbero sorgere nuovi problemi di sicurezza generale e di garanzia di continuità e affidabilità di servizio per gli utenti.

In relazione alla posizione in cui si collocherà questa linea di confine, si potranno probabilmente definire diversi programmi e modalità di realizzazione per le aerostazioni, con tendenze più o meno decise a trasformarne le prestazioni e la forma in relazione alla provenienza dei finanziamenti.

Il secondo elemento che emerge come problema rilevante è quello (più legato alla realtà italiana), dei tempi e delle modalità di realizzazione delle opere, che oggi mette in crisi già nelle fasi iniziali i programmi per la costruzione di nuove



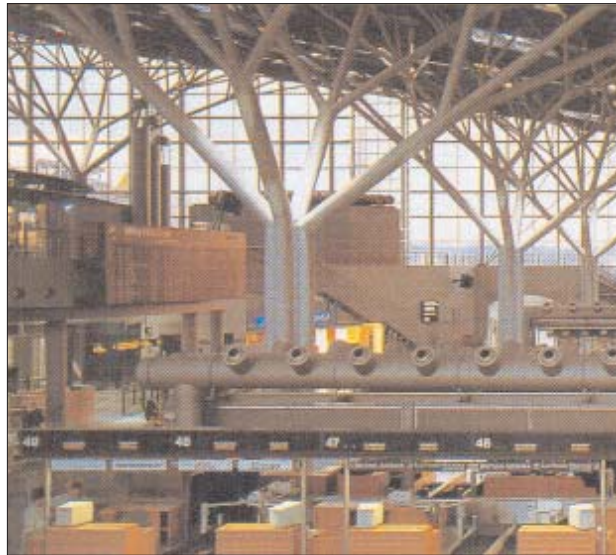
▲ Pianta dell'aeroporto e della vicina stazione ferroviaria dei Tgv a Lione Satolas, progetto di Santiago Calatrava.

▲ In alto, schema dei collegamenti fra Hong Kong e il nuovo aeroporto sull'isola artificiale di Check Lap Kok.

infrastrutture ed edifici e spesso anche solo l'adeguamento dei manufatti esistenti.

Si tratta, almeno in Italia, di un tema di estrema importanza, che impone l'urgenza nella ricerca di programmi completi e precisi per i progetti alla scala urbanistica ed edilizia e nella definizione di procedure di approvazione e di appalto celeri e controllabili rispetto agli standard raggiunti in altri Paesi.

Le condizioni nuove che si delineano, prefigurano programmi più estesi: il coinvolgimento di più interlocutori nella gestione dei servizi esistenti e la creazione di nuovi servizi all'interno e all'esterno dei terminal, richiede una più complessa articolazione delle previsioni dei master plan per le aree aeroportuali e per le aree contermini, per la valorizzazione delle risorse economiche offerte dal funzionamento dell'aeroporto e lo sfruttamento dei vantaggi di posizione rispetto alla città e al territorio. Entrano a far parte dei terminal passeggeri nuovi spazi per attività commerciali, businnes-center e centri per congressi. I piani urbanistici devono prevedere all'interno e nelle vicinanze dei sedimi aeroportuali edifici per alberghi, uffici ed esposizioni, centri fieristici, collegati



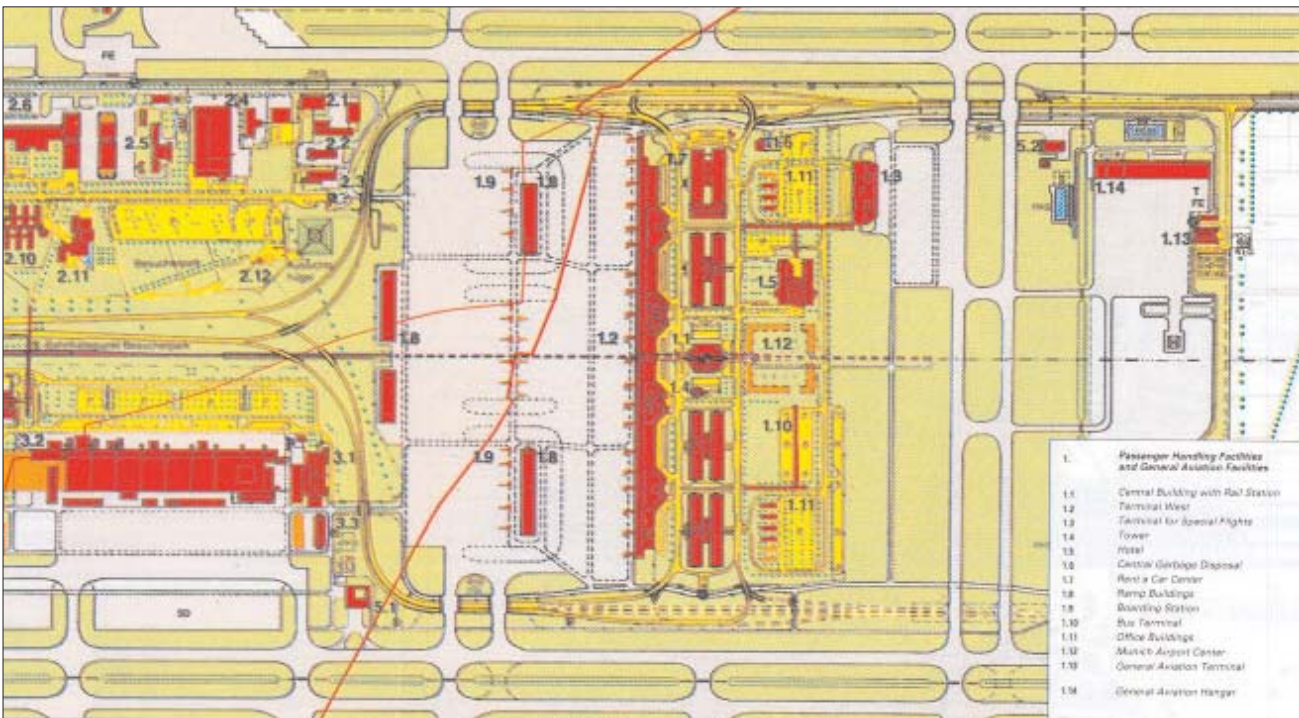
con la città attraverso reti veloci. Molti progetti recenti in Europa e nel sud-est asiatico hanno affrontato il tema del collegamento città-aeroporto come parte integrale dello sviluppo aeroportuale, valutando costi e benefici non solo sui numeri del traffico aereo ma anche sulla promozione di attività accessorie e complementari.

Le reti autostradali, ferroviarie, metropolitane che collegano l'aeroporto alla città e al territorio

contano spesso su infrastrutture che si realizzano con costi elevati, non sempre ammortizzabili con i movimenti dei soli utenti del mezzo aereo. Le stesse infrastrutture possono diventare, in modo del tutto compatibile, occasione per la promozione degli aeroporti e delle zone circostanti, come aree di sviluppo avvantaggiate da singolari sinergie economiche, funzionali ed ambientali.

Nei casi dove ciò è già avvenuto, nonostante lo scenario normativo ed economico fosse ancora poco rassicurante, l'aeroporto ha mostrato una solida capacità di attrattore economico, in grado di innescare fenomeni di rilancio economico, sociale, fondiario e immobiliare.

Pochi elementi sul territorio sono oggi in grado di avviare



▲ Planimetria dell'area centrale del nuovo aeroporto di Monaco.

▲ In alto, particolare dell'aeroporto di Stoccarda, progettato da von Gerkan - Marg + Partner.

e mantenere trasformazioni urbanistiche di così grande portata; l'inevitabile posizione decentrata delle piste aeroportuali rispetto al tessuto urbano può consentire la creazione di piccole città satellite attorno ad avanzati centri intermodali, con elevate qualità di compatibilità economica ed ambientale.

È probabile che l'evoluzione normativa in atto acceleri ulteriormente le trasformazioni in questa direzione. Occorre per questo mettere mano a piani urbanistici complessi, istituendo modalità di lavoro rigorose e controllabili in tutte le fasi. I programmi di investimento devono essere approntati a partire dalla valutazione reale delle risorse che il traffico aereo e le attività indotte possono generare. Non è forse plausibile che il solo operatore privato affronti i costi del necessario sviluppo infrastrutturale, come tenderebbe a forzare il recente orientamento legislativo, ma è indispensabile che forze imprenditoriali private formulino programmi attendibili perché l'ente pubblico superi l'ormai consolidata inerzia ed attui idonei interventi di legge

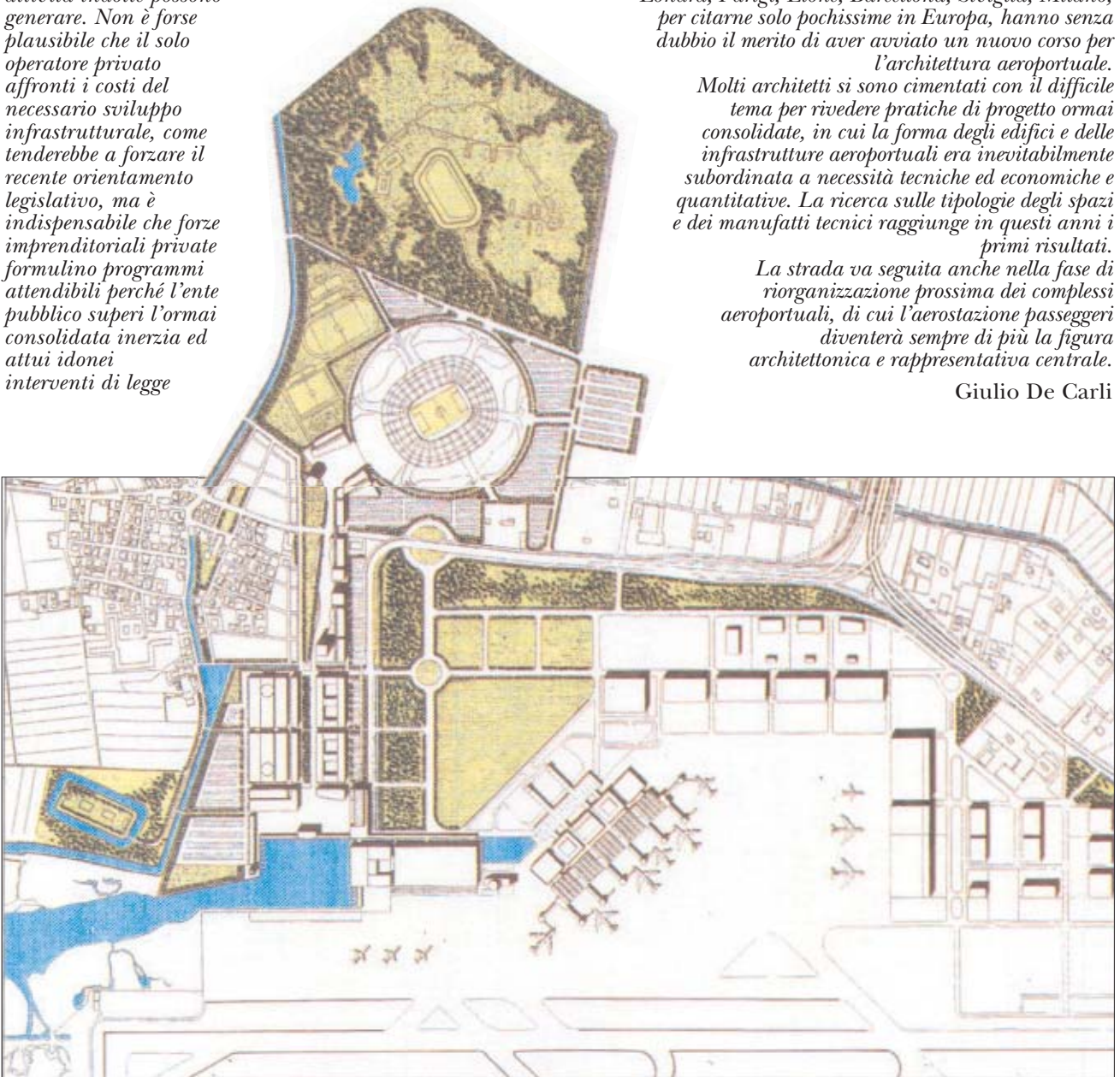
per approvare progetti e disporre quote di finanziamento per le infrastrutture a servizio della collettività. La crescita veloce può comportare nuovi rischi per l'assetto fisico dei territori aeroportuali: come nell'ultimo ventennio il solo aumento del volume del traffico aereo ha provocato uno sviluppo disordinato e non ha consentito di consolidare tipologie funzionali ed architettoniche per l'aerostazione, così da oggi l'introduzione di nuove figure nella gestione e le nuove funzioni indotte, sommate al costante ed ingente incremento del traffico, potrebbero generare una fase di sviluppo e trasformazione in cui l'assetto morfologico degli insediamenti aeroportuali risulterebbe difficilmente controllabile.

I progetti e le realizzazioni viste negli ultimi anni a Londra, Parigi, Lione, Barcellona, Siviglia, Milano, per citarne solo pochissime in Europa, hanno senza dubbio il merito di aver avviato un nuovo corso per l'architettura aeroportuale.

Molti architetti si sono cimentati con il difficile tema per rivedere pratiche di progetto ormai consolidate, in cui la forma degli edifici e delle infrastrutture aeroportuali era inevitabilmente subordinata a necessità tecniche ed economiche e quantitative. La ricerca sulle tipologie degli spazi e dei manufatti tecnici raggiunge in questi anni i primi risultati.

La strada va seguita anche nella fase di riorganizzazione prossima dei complessi aeroportuali, di cui l'aerostazione passeggeri diventerà sempre di più la figura architettonica e rappresentativa centrale.

Giulio De Carli



▲ Studio d'insieme per il master plan dell'area aeroportuale e del

terminale acqueo di Venezia Tessera, progetto di Giorgio Lombardi e Giulio De Carli.