

Grandi stazioni come case di sogno della collettività

Antonio Mastrogiacomo

Università degli studi di Napoli, Federico II

Conservatorio San Pietro a Majella, Napoli

Accademia di Belle arti di Napoli

ant.mastrogiacomo@gmail.com

Abstract

The following paper analyses of big railway stations such as traffic nodes and intermodal flows to be observed as images of recent modernity. According to this perspective, they will be defined which dream houses of the community, in agreement and in continuity with the folder L of Benjamin Passages.

The use of literary editing technique allows the reader to build a personal crossing of the proposed materials.

Reporting stations such as community dream houses means at the same time vulnerability, as has recently been highlighted by the fatal strategies of terrorist attacks.

It would be difficult to delimit the relations between interior and exterior, which even define territorial boundaries. It becomes easier to recognize a linguistic model - active in stations - historically determined to synthesize some aspects of the recent information society.

Only considering the recent upgrading of the infrastructure network is possible to await the reform of Title V of the constitution. In other words, approaching stations by political categories allows you to evaluate the specific weight in contemporary mobility relationships.

The conclusion of this controversial text is entrusted to the present of a leave-taking that does not fear temporality.

1. Ipotesi di lavoro

Il seguente contributo propone una analisi delle *grandi stazioni* ferroviarie quali nodi di traffico e di flussi intermodali da osservare in quanto immagini della recente modernità. Secondo questa prospettiva le definiremo quali case di sogno della collettività, in accordo e in continuità con la cartella L dei Passages:

«Case di sogno della collettività: passages, giardini d'inverno, panorami, fabbriche, musei delle cere, casinò, stazioni.» (BENJAMIN, 1982, 454)

Il ricorso al montaggio letterario che segue permetta al lettore di costruire un personale attraversamento dei materiali proposti. ¹

2. Ritorno al treno

«Si dice che il metodo dialettico consista nel tener conto di volta in volta della concreta situazione storica del suo oggetto. Ciò è però insufficiente. Per tale metodo è infatti altrettanto importante tenere conto della concreta situazione storica dell'interesse per il suo oggetto, e quest'ultima è sempre riposta nel fatto che quest'interesse si precostituisce in quell'oggetto in se stesso, promuovendolo dal suo essere di allora alla superiore concretezza dell'essere attuale (dell'essere sveglio!) La questione poi di come questo essere-attuale (che è tal altra cosa dall'essere-attuale dell'"attualità" ma è piuttosto un essere discontinuo, intermittente) significhi già in sé una superiore concretezza, è un problema che il metodo dialettico non può evidentemente affrontare all'interno dell'ideologia del progresso, ma solo in una visione della storia che la oltrepassi in tutti i sensi. In essa si dovrebbe parlare della crescente condensazione

¹ Oltre alla ricerca e alla selezione degli stessi, il compilatore è responsabile della loro disposizione.

(integrazione) della realtà in cui ogni passato (a suo tempo) può ottenere un grado di attualità più alto che al momento della sua esistenza. La sua configurazione in quanto superiore attualità spetta all'immagine in cui la comprensione lo riconosce e lo colloca. E questa compenetrazione dialettica e presentificazione di circostanze che appartengono al passato è la prova di verità dell'agire presente. Ovvero: essa accende la miccia del materiale esplosivo riposto nel ciò che è stato (la cui autentica figura è la moda). Accostarsi così al passato, ossia considerarlo non in maniera storiografica, come finora si è fatto, ma in modo politico, in categorie politiche.» [K 2, 3] (BENJAMIN, 1982, p. 436-7)

«Viaggiare in treno è nuovamente di grande attualità, in Italia e in Europa. Declina il mito dell'automobile: la favola che raffigurava giovani coppie su lussuose auto scoperte, in scenografici paesaggi, su strade panoramiche; l'uomo eternamente al volante, la donna dai capelli al vento accanto a lui. La libertà dell'automobilista, che sceglie orari e itinerari e determina, premendo sull'acceleratore, la velocità del suo viaggio è stata messa a dura prova dagli ingorghi del traffico, dall'aumento dei prezzi dei carburanti e dai limiti di velocità. Il viaggio aereo, magari in versione low cost, mantiene la sua competitività sulle lunghe distanze e dove c'è un braccio di mare da superare, ma la perde sulle percorrenze inferiori ai 500-600 km. Non sono soltanto i tempi del viaggio: meglio trascorrere tre ore comodamente seduti nella poltrona di un treno, che correre all'aeroporto fuori città, attendere in sala d'aspetto e poi subire in coda il rito dei controlli di sicurezza, a piedi scalzi, con la cintura dei calzoni in mano e il forzato abbandono della bottiglia di limoncello, dono della zia, considerata pericoloso contenitore di terroristici esplosivi. La scelta del treno, soprattutto nella sua versione moderna (l'alta velocità), è una novità che s'innesta su un'esperienza consolidata che era stata messa in ombra nella seconda metà del Novecento. [...] Il primo novecento aveva visto molte sfide: aereo contro treno, treno contro auto, sempre riprese dal cinematografo e indicative di un'epoca in cui nuovi mezzi di trasporto vogliono affermare il loro spazio nella modernità.»² (MENDUNI, 2016, pag.7)

«Nel 2005 è aperta all'esercizio la Roma-Napoli (204,6 km che oggi si percorrono in un'ora e sette minuti) e successivamente sono realizzate sempre nuove tratte, finché nel dicembre 2009 è stata completamente aperta la direttrice alta velocità Torino-Milano_Napoli-Salerno: 1000 Km di nuove linee ferroviarie. Dalla fine del 2013 l'alta velocità italiana copre 1342 km e un bel po' del ritardo accumulato rispetto ad altri paesi europei (Francia, Germania, Spagna) è stato colmato, con punte di eccellenza specie nel segmento ferroviario. Nonostante la crisi.

In questi ultimi anni viaggiare in treno è tornato ad essere uno dei tratti della modernità, non solo un esercizio nostalgico o l'abitudine di chi ama la lentezza, e rappresenta la prima scelta soprattutto per chi debba percorrere su e giù la penisola, lungo quella spina dorsale del paese che è la Milano-Bologna-Roma-Napoli-Salerno.

Certo, come la linea ad alta velocità si affianca a quella vecchia, la nuova efficienza non scalfisce antiche disfunzioni. Gli eleganti convogli veloci sfrecciano accanto ai treni per pendolari presi d'assalto nelle cinture di Milano, Roma, Napoli: cronici ritardi, gabinetti fuori uso, vagoni istoriati dai graffitari, una ressa incredibile nelle ore di punta. Nel sud e nelle isole la fanno ancora da padrone i pullman privati, una fitta rete che unisce sperduti paesi dell'appennino ai grandi centri del nord, alle sedi universitarie, alla capitale dove ci si reca per un concorso o un pellegrinaggio. [...] inoltre i collegamenti in senso longitudinale sono molto più efficienti di quelli trasversali, dal Tirreno all'Adriatico e viceversa.» (MENDUNI, 2016, p. 10-11)

² A riguardo si legga in McLuhan «Una delle utilizzazioni più avanzate e complicate della ruota la troviamo nella cinepresa e nel proiettore cinematografico. È significativo che questo raffinatissimo e complicatissimo raggruppamento di ruote sia stato inventato per far vincere chi aveva scommesso che certe volte un cavallo in corsa teneva i quattro piedi tutti sollevati contemporaneamente da terra. Gli scommettitori furono nel 1880 il fotografo Edward Mybridge e il proprietario di cavalli Leland Stanford. Furono piazzate l'una accanto all'altra una serie di macchine fotografiche, ognuna delle quali doveva cogliere e immobilizzare un momento dell'azione degli zoccoli del cavallo. La cinepresa e il proiettore nacquero dall'idea di ricostruire con mezzi meccanici il movimento dei piedi. La ruota, nata come estensione dei piedi, fece con il cinema un importantissimo passo avanti» (MCLUHAN, 1964, p.173)

3. Il tempio della modernità

«Le grandi città sono nate sui grandi nodi ferroviari - In altri tempi l'ingresso in città avveniva attraverso le porte delle mura: i carri e la folla dei pedoni si disperdevano lungo il tragitto per raggiungere il centro, dove non vi era quindi alcuna causa di ingorghi. La ferrovia comportò la costruzione di stazioni al centro delle grandi città.» (LE CORBUSIER, 1925, p. 118-119)

«Le prime ferrovie nascevano in una città e terminavano in un'altra, senza alcun rapporto con eventuali altre linee. Ciascuna di esse aveva le sue stazioni: all'inizio e alla fine quelle che oggi chiamiamo "di testa" da cui il treno riparte invertendo la marcia. Lungo il percorso quelle di "transito", costruite accanto ai binari.

In una seconda fase, dopo la metà dell'Ottocento, le linee (e le società ferroviarie) si connettono fra loro e si costruiscono stazioni più importanti che ambiscono a essere considerate fra i principali edifici pubblici della città. La stazione è un edificio di tipo nuovo, non ha precedenti né quarti di nobiltà e quindi procede per imitazione. Spesso ha una facciata monumentale e classicheggiante, presa a prestito dal tipo del palazzo o del teatro. La sua funzione, legata alla puntualità e al tempo, è indicata dall'orologio che tipicamente adorna il timpano della facciata. Il fascino della stazione ottocentesca sta nel fatto che l'impianto neo-rinascimentale, o neoclassico, non riesce a nascondere le sue caratteristiche moderne e industriali (e forse nemmeno ci prova): un tempio della modernità espressa dal ferro, dal vapore, dal vetro, dalla mobilità delle persone e delle merci.» (MENDUNI, 2016, p.89)

«Le prime costruzioni in ferro servivano a scopi transitori: mercati coperti, stazioni, esposizioni. Il ferro, pertanto, si associa subito ai momenti della vita economica. Ma ciò che allora era funzionale e transitorio, comincia, nel mutato ritmo di oggi, ad apparire formale e stabile [F 2, 9]» (BENJAMIN, 1982, p. 163)

«Il signor De Molinari, caporedattore del "Journal des économistes", scrisse un articolo sul "L'avenir des chemins de fer". Per dimostrare quanto i tempi fossero cambiati, si richiamò ad Adam Smith, il quale aveva sostenuto più o meno che la merce lavoro è la cosa più difficile da trasportare. Egli constatò al contrario che la forza lavoro era diventata mobile. L'Europa, il mondo intero le si schiudeva come mercato. Il punto chiave della conclusione che De Molinari sviluppò nel suo articolo *l'avenir des chemins de fer* a favore di agenzie che dovevano servire da borse di lavoro era il seguente: la causa principale del prezzo basso dei salari è la sproporzione che spesso sussiste tra il numero dei lavoratori e la domanda di lavoro; essa deriva dall'eccessiva concentrazione della popolazione lavoratrice in alcuni centri di produzione. Date ai lavoratori i mezzi per poter cambiare a costi bassi il proprio luogo di residenza; date loro la possibilità di sapere dove poter trovare lavoro alle condizioni più vantaggiose; se i lavoratori viaggiassero velocemente e soprattutto a basso prezzo ben presto nasceranno delle borse del lavoro.» [U 4, 1] (BENJAMIN, 1982, 645)

«La ferrovia portò poi allo sviluppo dei suburbi, dove gli alloggi erano raggiungibili a piedi dalle stazioni. I negozi e gli alberghi attorno alla ferrovia diedero al suburbio una concentrazione e una forma» (MCLUHAN, 1964, p. 172)

«Certo la stazione non fa parte del centro cittadino, già saturo di edifici, ma è attestata nella prima periferia, quasi sempre fuori delle cinte murarie che l'Ottocento tendeva a demolire, sostituendole con viali, giardini, nuovi quartieri residenziali. Spesso la nuova stazione è unita alla città da un lungo rettilineo, che - vista l'epoca - può chiamarsi nelle varie città d'Italia "via Nazionale" o "via Roma", ma anche popolarmente "rettifilo" come a Napoli. Ai lati di questa nuova arteria si concentreranno attività alberghiere e commerciali e nascerà un pezzo di nuova città, generalmente oggetto di speculazioni finanziarie ed edilizie nelle quali erano spesso coinvolte le stesse società ferroviarie. Eleganti hotel sorgono non troppo lontano da strade meno raccomandabili: il gran traffico attorno alle stazioni, la folla di incauti forestieri con il naso all'insù, la lontananza da casa che induce il viaggiatore a esperienze trasgressive non mancano

di segnare la loro presenza.

Questa stazione monumentale, cuore laico di una città moderna aperta all'esterno, è quella che la storia ci consegna oggi, un monumento visivo.» (MENDUNI, 2016, p.90)

4. Grandi Stazioni³

Grandi Stazioni Rail *valorizza e reinventa lo spazio pubblico* trasformando i complessi immobiliari delle grandi stazioni in “*piazze urbane*”. Da *anonimi luoghi di transito* le stazioni diventano *centri servizi* tra i più affollati d'Europa, *punti d'incontro, luoghi d'arte, di eventi e cultura*.

La missione

Con oltre 700 milioni di visitatori annui, grazie a investimenti complessivi di 750 milioni di euro per la riqualificazione delle aree interne ed esterne dei *complessi immobiliari del network*, le *stazioni diventano impresa ad elevato potenziale economico in grado di offrire nuovi business e servizi di qualità*.

Con il nostro lavoro ci proponiamo di:

- restituire al pubblico *patrimoni di estremo valore architettonico, culturale e sociale*;
- creare *nuovi poli di aggregazione, socializzazione e scambio*;
- *reinventare il ruolo del passeggero* attraverso la piacevolezza del tempo trascorso in stazione;
- *soddisfare bisogni*;
- *anticipare desideri*.

Le strategie

Il nostro modello di gestione si basa sul know-how acquisito *nella valutazione e conoscenza delle esigenze dei frequentatori e dei viaggiatori* e su concept innovativi *di valorizzazione delle superfici urbane*.

La realizzazione di *un luogo “a misura d'uomo”* studiato per offrire servizi e opportunità a viaggiatori e cittadini si fonda su alcuni principi essenziali:

- **Sicurezza:** combinando sistemi di sicurezza “passiva” (colonnine SOS, telecamere, impianti antintrusione e controllo accessi) e “attiva” (agenti delle Forze dell'Ordine), il controllo degli ambienti di stazione è garantito 24 ore su 24.
- **Informazione:** tutti i servizi sono pensati per semplificare al massimo la fruizione degli ambienti e la codifica dei messaggi.
- **Accessibilità:** l'abbattimento delle barriere architettoniche è un criterio fondamentale della riqualificazione. Particolare attenzione è riservata alle esigenze dei soggetti che presentano svantaggi fisici o sensoriali, con accessi, percorsi e mappe tattili, colonnine di emergenza, ascensori, sportelli ecc.

Locazioni

Negozi, bar, ristoranti, uffici e magazzini. Nelle stazioni più grandi d'Italia è aperto *un ventaglio di esperienze e proposte di shopping, tendenze, arte, cultura e benessere, tutti i giorni, tutto il giorno*. Il vantaggio competitivo che offre una grande stazione è nell'essere *una vetrina esposta* agli sguardi di milioni di persone *dove sperimentare nuove forme di approccio al mercato in una realtà innovativa e dinamica*.

Grandi Stazioni costituisce un'opportunità unica di business basata su:

- oltre 1.500.000 mq di asset immobiliare di cui oltre 140.000 mq a disposizione di attività commerciali e di ristorazione;
- oltre 340.000 mq di uffici e magazzini.

Partnership commerciali

Grandi Stazioni rappresenta il partner ideale per sviluppare una strategia commerciale a livello

³ Tutti i corsivi che seguono sono a cura del compilatore.

nazionale in *luoghi privilegiati, di grande impatto architettonico al centro delle città. Aree pubbliche di incontro e di interscambio sociale non paragonabili a nessun altro luogo urbano, le stazioni possiedono potenzialità eccezionali, legate ai flussi dei suoi frequentatori. Spazi rinnovati, percorrenze riorganizzate e servizi innovativi, studiati per servire efficacemente viaggiatori e cittadini, trasformano la stazione in un centro catalizzatore che interagisce attivamente con le aree urbane circostanti.*

Il mix merceologico viene definito attraverso un'analisi costante degli stili di vita, delle esigenze e desiderata dei propri clienti, e da un'attenta valorizzazione delle caratteristiche dei flussi di transito nelle varie aree di stazione, così da poter determinare il giusto posizionamento dell'offerta di prodotti, marchi e servizi più adeguata ai diversi target.

Fra i punti vendita ed i marchi presenti nel network delle grandi stazioni essi si qualificano abitualmente come "best performer", diventando le principali vetrine per la diffusione dell'immagine aziendale e per il lancio di nuovi prodotti.

Coinvolgere le aziende che vogliono intraprendere un nuovo business di successo all'interno dei complessi immobiliari delle 14 maggiori stazioni ferroviarie italiane, è uno degli obiettivi principali di Grandi Stazioni. Le linee guida utilizzate a tal fine, pongono massima attenzione verso la qualità dei servizi e la creazione di ambientazioni stimolanti che inducano il cliente ad entrare, "intrattenersi" e consumare, attraverso la creazione di format innovativi, che possano soddisfare i bisogni emergenti, attraverso un'offerta di prodotti, "brand" e servizi protagonisti dell'attuale contesto di mercato.

Attraverso ricerche di mercato condotte verso aziende in linea con il target, Grandi Stazioni presenta l'occasione di valutare e sviluppare insieme ai potenziali partner commerciali nuove opportunità di business all'interno di immobili di grande valore.

Uffici e magazzini

Nelle grandi stazioni ferroviarie situate al centro delle città si condensa un'intensità straordinaria di flussi di persone, merci e informazioni che non ha paragoni con altre realtà urbane.

Le Grandi Stazioni sono luoghi di pregio architettonico e di notevole bellezza, ambienti ideali per ospitare uffici di rappresentanza in un contesto unico.

Il considerevole patrimonio immobiliare che Grandi Stazioni mette a disposizione dei propri clienti fornisce l'opportunità di poter scegliere numerose tipologie di spazi di qualsiasi taglio in grado di soddisfare ogni specifica esigenza.

La centralità delle 14 stazioni, i numerosi collegamenti urbani ed extra urbani - ad esse fanno capo centinaia di treni al giorno, linee metropolitane, terminal con diverse linee di autobus e tram urbani, navette per gli aeroporti - e l'intensità straordinaria di flussi di persone rendono questi luoghi centri propulsori di attività, ideali per accogliere i vostri uffici.

In questo contesto innovativo si inseriscono luoghi funzionali, sicuri, accoglienti, nuovi centri di aggregazione aperti 365 giorni l'anno che accolgono al loro interno uffici, negozi prestigiosi, ristoranti, agenzie di viaggio, banche, uffici postali, palestre, spazi espositivi e museali e servizi di stazione. Con oltre 240.000 mq di superficie destinati ad uso uffici e oltre 100.000 mq di superficie destinati ad uso magazzini, Grandi Stazioni vi offre un'opportunità unica di business.

Pubblicità

Il network di Grandi Stazioni rappresenta un canale-media pubblicitario efficace e flessibile in grado di garantire un'ottima frequenza e copertura sul target: un pubblico ampio, attivo e giovane. Le possibilità di comunicazione integrata all'interno di tale realtà sono molteplici, eterogenee e complementari, innovative sia nel contenuto sia nelle modalità della proposta pubblicitaria. *Con i prodotti di comunicazione, Grandi Stazioni si propone di offrire un media unico non paragonabile ad altri, con un posizionamento differenziato ma anche riconoscibile nel panorama dei mezzi pubblicitari. I principi chiave alla base della propria mission sono la centralità del cliente il forte impatto pubblicitario.*

I valori aggiunti.

L'incontro perfetto tra i diversi focus Target dei Clienti e i profili della nostra Consumer Community. La centralità del brand, interpretabile tramite domination ad alto impatto visivo ed attraverso coperture capillari sul network. La possibilità di creare un contatto diretto con il

pubblico, di poterlo coinvolgere ed emozionare, di entrare nel suo vissuto attraverso il ricordo positivo e duraturo dell'esperienza vissuta in stazione.

La vicinanza del punto vendita e la possibilità di valutare l'efficacia della campagna grazie agli impact test ad hoc condotti da Eurisko. Una Business Unit giovane e dinamica in grado di consigliare, seguire e prendersi cura del cliente dall'inizio alla fine delle attività.

Ambientazione eventi

Le grandi stazioni diventano luoghi eletti dall'arte, rapiti alla fretta e riconsegnati alla cultura. Location di pregio adatte a ospitare party ed eventi, momenti di comunicazione e spettacoli. La centralità, i numerosi collegamenti urbani ed extra urbani, il forte impatto visivo e l'alto valore architettonico degli edifici restituiscono "unicità" alle nostre stazioni, rendendole teatro di set cinematografici, sfilate di moda, meeting, cene di gala, concerti e mostre.

Location di pregio

Al loro interno sale storiche e monumentali sono ambienti di fascino avvolti da un'atmosfera particolare in un contesto esclusivo, che ben si prestano per l'organizzazione di feste e cene di gala, meeting e conferenze stampa.

Shooting & Set

Le stazioni, aree di prestigio per set cinematografici, teatri di produzioni nazionali e internazionali dove sono state ambientate numerose scene di film di grande rilievo come "Ocean's 12", "The International", fiction tv di successo come "Il Maresciallo Rocca", "I Liceali", "Un ciclone in famiglia", spot televisivi e videoclip musicali.

Shooting fotografici e televisivi trovano spazi unici, inseriti all'interno di una cornice suggestiva che è sempre reale e sempre in movimento.

Riquilificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane: questo è il principale obiettivo di Grandi Stazioni Rail Spa, la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Genova Brignole e Genova Piazza Principe, Venezia Mestre e Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Roma Termini, Roma Tiburtina, Napoli Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale sono i primi biglietti da visita del nostro Paese.

Il valore delle grandi stazioni è confermato da:

- oltre 700 milioni di persone che ogni anno ci attraversano
- 1.500.000 mq di beni immobiliari
- i nostri partner che *hanno scommesso e vinto con noi*
- gli ingenti investimenti che hanno permesso di *reinventare lo spazio pubblico*

5. Dal passage alla grande stazione

Se

«Uno dei temi centrali dei passages: il paesaggio metropolitano come luogo della comunicazione, in particolare della nascente comunicazione di massa.» (GRAVANO, 2014, p. 41)

allora

«I passages parigini, agli occhi di Benjamin, rappresentano perfettamente una sintesi, di microcosmo, che riproduce non solo la città, ma quella che già si potrebbe chiamare la metropoli comunicazionale: cioè quella costruzione visiva che la metropoli sovrappone alla città costruita attraverso la pubblicità e la segnaletica.» (GRAVANO, 2014, p. 41)

O tempora, o mores: sostituendo grandi stazioni a passages parigini, cosa succede?

Le grandi stazioni rappresentano perfettamente una sintesi, di microcosmo, che riproduce non solo la città, ma quella che già si chiama la metropoli comunicazionale: cioè quella costruzione visiva

che la metropoli sovrappone alla città costruita attraverso la pubblicità e la segnaletica.

Infatti, come

«I passages sono un centro del commercio di lusso. Nel loro arredamento l'arte entra al servizio del commerciante". Questi speciali luoghi di passaggio divengono ben presto microarterie della circolazione pedestre, tanto da apparire come una vera e propria città miniaturizzata. I passages sono piccoli mondi che raccolgono tutta la sostanza della nuova metropoli: commercializzazione dello spazio, comunicazione predominante sulla struttura, luogo di attraversamento, confusione tra interno ed esterno. » (GRAVANO, 2014, p. 41)

lo stesso possiamo dire anche per grandi stazioni.

Questa sostituzione ci permette di rileggere le grandi stazioni quali eredi dei passages in quanto miniaturizzazione di una metropoli comunicazionale.

6. Grandi stazioni come casa di sogno

«Il carattere storico della ferrovia consiste nel fatto che essa è il primo – e, a parte i grandi transatlantici, certamente anche l'ultimo – mezzo di trasporto che forma masse. La diligenza postale, l'automobile, l'aeroplano trasportano i viaggiatori solo a piccoli gruppi. [U 18, 5]»

Ma anche la galleria commerciale serve a formare la massa!

«Specificità del grande magazzino: i clienti si sentono massa; vengono messi a confronto con le merci in deposito; con un unico sguardo, possono abbracciare tutti i vari piani; pagano prezzi fisici; possono cambiare gli articoli. »

E l'arte? Che posizione occupa?

[...] Il mutamento cominciato intorno al 1800 impose all'arte la velocità e quanto più questa velocità tolse il respiro, tanto più il dominio della moda si estese in tutti i campi. Si giunge così allo stato di cose attuale: diventa pensabile la possibilità che l'arte non trovi più il tempo di inserirsi in qualche modo nel processo tecnico. La pubblicità è l'astuzia con cui il sogno si impone all'industria. [G 1, 1]

Una volta segnalata la costellazione ferrovia – galleria commerciale – arte quale oggetto di osservazione per una rilettura delle grandi stazioni in quanto case di sogno della collettività, non resta che ricordare il rapporto che le masse instaurano con le architetture - come proposto da Benjamin nel saggio del 1936 – al fine di evidenziarne strutture di potere, metafisiche del corpo, vere e proprie ontologie da rintracciare nell'alveo della teologia della merce.

«La massa, a causa della sua stessa distrazione, accoglie l'opera d'arte nel proprio grembo, le trasmette il suo ritmo di vita e l'abbraccia con i suoi flutti. L'architettura ne è un esempio tra i più impressionanti. In ogni tempo essa ha offerto il prototipo di un'arte la cui ricezione destinata alla collettività si effettua nella distrazione. Le leggi di questa ricezione sono tra le più rivelatrici.

E per quanto concerne l'architettura, l'abitudine determina in larga misura la stessa ricezione ottica. Anch'essa, per sua essenza, si produce più in un'impressione fortuita che in un'attenzione sostenuta. Ora, questa modalità di ricezione, elaborata a contatto con l'architettura, ha acquisito, in certe circostanze, un valore canonico. Il motivo è questo: i compiti che, nei tornanti della storia, sono stati imposti alla percezione umana non potrebbero quasi mai essere assolti dalla semplice ottica, ovvero dalla contemplazione. Questi sono stati sempre progressivamente superati dall'abitudine di un'ottica che si approssima al tatto. (BENJAMIN, 1936, p. 39, 40)»

L'esposizione di merci riduce infatti le distanze tra le masse e l'ambiente della stazione. Le masse si

ritrovano nel consumo.

«L'architettura rivolge la propria attenzione al paesaggio che s'impone come il vero protagonista dell'esperienza spaziale. A differenza dello spettacolo che implica l'esistenza di un occhio che lo guarda, la nozione di paesaggio trae dalla sua provenienza geografica un'impersonalità che prescinde completamente dal punto di vista soggettivo. La sessualità neutra dell'esperienza plastica può essere descritta come una dislocazione del sentire in un contesto geotropico: non è più l'uomo che sente il paesaggio, perché egli stesso fa parte di questo. Tale inserimento della vita umana nel paesaggio non deve tuttavia essere inteso come il presupposto oggettivamente tipico dell'approccio scientifico della geografia classica e sistemica, che ignora la dimensione vissuta dell'esperienza spaziale. Il fatto che l'uomo va posto all'interno e non all'esterno del paesaggio è un dato che emerge dalla vita quotidiana prima che dall'architettura.» (PERNIOLA, 2014, pp. 112-113)

Solo le stazioni quali case di sogno della collettività posizionano l'uomo economico all'interno della struttura, ingabbiandolo temporaneamente.

7. Conclusione

Segnalare le grandi stazioni quali case di sogno della collettività significa al tempo stesso considerare la loro vulnerabilità, come evidenziato recentemente dalle strategie fatali⁴ degli attacchi terroristici. Risulterebbe difficile infatti delimitare i rapporti tra intérieur ed extérieur che pur definiscono dei limiti territoriali. Più facile diventa riconoscere un modello linguistico - attivo nelle stazioni - storicamente determinato in grado di sintetizzare con forza alcuni aspetti della recente società dell'informazione.

Inoltre, solo alla luce del recente potenziamento della rete infrastrutturale è possibile attendere la riforma del Titolo V della costituzione.⁵

In altre parole, accostarsi alle stazioni secondo categorie politiche permette di valutarne il peso specifico nei rapporti di mobilità contemporanea.

La conclusione di questo discutibile testo è affidata all'attualità di un commiato che non teme temporalità.

La gare St-Lazare: una principessa che soffia e che fischia, con lo sguardo di un orologio. Pour notre homme, - dice Jacques de Lacretelle - les gare sont vraiment des usines de rêves. Certo: oggi nell'epoca dell'automobile e dell'aereo⁶ non sono più che lente, ataviche mostruosità quelle che ancora giacciono fra i neri padiglioni, e quella desueta commedia dell'addio e dell'arrivederci, recitata sullo sfondo delle carrozze pullman, fa del binario un teatro di provincia. Ancora una volta va in scena per noi il vecchio e consueto melodramma greco. Nella montagna di bagagli che la circonda si apre il cunicolo roccioso, la cripta in cui ella s'inabissa quando l'ermetico capotreno, fissando gli occhi umidi di Orfeo, dà con la sua paletta il segnale

⁴ Richiamo a Baudrillard, J., *Le strategie fatali*, SE, Milano, 2007

⁵ Al momento è stata emanata la L. 7 aprile 2014, n. 56 (legge Delrio) recante "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle Unioni e fusioni dei comuni. Nell'ottica della razionalizzazione delle istituzioni locali e del perseguimento di una maggiore efficienza nell'esercizio decentrato delle funzioni, la suddetta legge ha avviato una parziale riforma del sistema degli enti locali incentrata sulla riorganizzazione delle Province, l'istituzione delle città metropolitane e la promozione delle forme associative, quale le unioni dei comuni. Le recenti ridefinizioni infrastrutturali ne portano traccia.

⁶ Segnalo la continuità tra questo frammento e il capitolo Ruota, bicicletta e aeroplano in *Gli strumenti del comunicare*. Per le stesse motivazioni, si veda anche L. Ia, 5: «La ville contemporaine di Le Corbusier è tornata a essere un complesso residenziale lungo la strada maestra. Soltanto che, col fatto che questa strada è ora percorsa da automobili e che nel centro di questo complesso atterrano gli aeroplani, tutto è cambiato. Bisogna cercare di cogliere qui i punti da cui sia possibile gettare sul XIX secolo uno sguardo capace di disegnare adeguatamente forme e distanze.» (BENJAMIN, 1982, p. 456)

di partenza. Solco doloroso dell'addio che, come il graffio di un vaso greco, guizza sui corpi dipinti degli dèi. (BENJAMIN, 1982, 454)

Bibliografia

BAUDRILLARD, J., *Le strategie fatali*, SE, Milano, 2007

BENJAMIN W., *Das passagenwerk*, Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag, 1982; traduzione italiana, *I "passages" di Parigi*, Torino, Einaudi, 2002.

BENJAMIN, W., *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*, a cura di Fabrizio Desideri, Donzelli Editore, Roma, 2012

GRAVANO V., *Paesaggi attivi. Saggio contro la contemplazione - l'arte contemporanea e il paesaggio metropolitano*, Mimesis, Milano 2012.

LE CORBUSIER, *Urbanistica*, Il Saggiatore, Milano, 1967

MCLUHAN, M., *Gli strumenti del comunicare*, Il Saggiatore, Milano, 1964

MENDUNI, E., *Andare per Treni e stazioni*, Il Mulino, Bologna, 2016

PERNIOLA, M., *Il sex appeal dell'inorganico*, Einaudi, Torino, 1994