il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Ri_visitati. Il TWA Flight Center continua a farci volare

© Alessandro Colombo

All'aeroporto di New York, l'iconico edificio di Eero Saarinen trasformato in hotel è buona pratica di restauro e strumento di marketing e comunicazione

NEW YORK. La gente affolla festante la main hall del terminal, scatta selfie e foto di gruppo, sorseggia drink al bar, attende di muoversi per la propria meta. Frank Sinatra canta nell'aria e voli di fantasia scorrono sui tabelloni elettromeccanici Solari con la tipica pioggia di suoni a scatto. **A prima vista potrebbe sembrare il set di un film**, o **l'effetto di una raffinata macchina del tempo**. In verità si tratta della normale vita del **TWA Hotel** che, da qualche anno, ha ridato splendore al terminal disegnato da Eero Saarinen ed è entrato di diritto, ancor più che nei libri di storia dell'architettura, nell'immaginario globale del mondo moderno che il Novecento ci prometteva sullo slancio del progresso all'inizio della sua seconda metà.

Il passato

Il TWA Flight Center, noto anche come **Trans World Flight Center**, fu progettato per la Trans World Airlines da **Eero Saarinen and Associates** e costruito **fra il 1959 e il 1962**. Una **volta**

sottile a conchiglia prende forma in ali sostenute da quattro pilastri, coprendo uno spazio a tre livelli che permetteva, attraverso grandi vetrate, la vista dei jet in partenza e arrivo. **Due corridoi a tubo** portavano i passeggeri, che camminavano su un tappeto rosso, ai gates. **Roche-Dinkeloo**, continuatori dello studio Saarinen, disegnarono un'**espansione nel 1970** permettendo al terminal di rimanere **in funzione sino al 2001**. La **tutela** d'interni ed esterni si attiva nel 1994, dichiarata dai New York City Landmarks, mentre l'edificio viene inserito nel National Register of Historic Places nel 2005.
Saarinen, che non vedrà completata la sua opera più iconica, descrive la **Head House come la "macchina volante" di Leonardo da Vinci**, secondo quanto riportato dal suo associato, Kevin Roche, a sua volta famoso architetto scomparso nel 2019. Oltre a lui, l'equipe di progettazione annoverava nomi come **Cesar Pelli, Norman Pettula e Edward Saad**, mentre **Warren Platner** era stato il responsabile per gli interior. La copertura fu ingegnerizzata da Saarinen con **Charles S. Whitney e Boyd G. Anderson di Ammann & Whitney**, mentre **Arup** fu lo strutturista. Fra i più conosciuti esempi d'impiego di volte sottili in cemento armato, il TWA Flight Center è stato di volta in volta inserito nei più vari "-ismi", da Futurist a Neo-futurist, da Googie a Fantastic.
Varia la fortuna critica all'epoca e negli anni. Perplesso **Robert Venturi** che trova il progetto scaturire "*dal vocabolario piuttosto che dalla funzione*", realista **Ada Louise Huxtable** che vede il TWA Flight Center "*come un punto luminoso nella mediocrità dell'aeroporto JFK*", caustico **Edgar Kaufmann Jr.** che nel 1962 lo definisce "*uno dei pochi progetti americani importanti di architettura degli anni recenti che raggiungono la loro levatura per gli interni*", per arrivare a **Vincent Scully**, al quale non piaceva l'uso che Saarinen faceva delle forme *whammo* (di forte effetto), e per finire con i dubbi pure di **Pier Luigi Nervi** che trovava le strutture "*troppo pesanti ed elaborate in relazione ai problemi che si vorrebbero risolvere*". Nel 1994 il critico del "New York Times" **Herbert Muschamp** definisce l'edificio "*lo spazio più dinamicamente modellato della propria epoca*"; riabilitazione postuma che, probabilmente, dà inizio al processo di riscoperta e valorizzazione che ha salvato la struttura, la quale pure rischiava la demolizione.

Il presente

Fra il 2005 e il 2008 **Gensler** progetta e costruisce il **Terminal 5** ad abbracciare il vecchio TWA

per dotarlo di 26 gate con tutti i servizi connessi. Pur demolendo una parte dei manufatti del complesso, la Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ), che gestisce l'aeroporto JFK, **preserva la head house** che diventa così idealmente l'**entrata al nuovo terminal**.
Nel 2016 la stessa Authority converte l'edificio in TWA Hotel, che verrà **inaugurato nel 2019** assieme ai due corpi aggiuntivi che contengono le camere dell'albergo in adiacenza con il Terminal 5. **Oggi** centro d'interesse di una città aeroportuale piuttosto grigia e confusa qual è il JFK, il **TWA Flight Center continua a risplendere** come oggetto particolare e luogo di elezione, anche di fronte al grande ulteriore progetto di costruzione del nuovo Terminal One, affidato sempre a Gensler.
Certo i passeggeri sono oggi ospiti dell'albergo, le hostess e gli steward i solerti addetti della concierge e della reception, gli arredi i fantastici pezzi disegnati da Saarinen per altri suoi progetti sì, ma perfettamente adatti al luogo. È un **mondo bianco e rosso** che si muove sotto i nostri occhi: sì, si muove, tale è il dinamismo di queste forme perfettamente curve sotto le ali di cemento armato che, sfidando l'impegno del materiale ed esasperando la funzione della forma, convergono in un punto centrale che, come una goccia di storia, ferma il tempo dell'architettura in una compiutezza che raramente è stato dato di vedere. Da qui non solo comunque si vola – non è un museo di se stesso da contemplare in silenzio, ma pur sempre un pezzo di uno dei più grandi aeroporti al mondo – ma il terminal è anche un **giocoso luogo di ritrovo** che vede il suo culmine nella carlinga di Connie, il mitico Lockeed Constellation che campeggia su uno scampolo di pista e funziona alla grande come lounge bar.

Il futuro

Dunque, **come definire oggi il TWA Hotel?** Un fantastico parco giochi per architetti nostalgici, viaggiatori d'antan e inguaribili romantici?
Sì, ma con la verità di un'architettura che di fatto ha mutato la sua funzione con una per lo meno compatibile, riuscendo ad essere al contempo un **formidabile strumento di marketing e comunicazione** e una **best practice di restauro** che sancisce e rende possibile la riconversione e il ritorno a una vita non musealizzata. Forse caso più unico che raro, ma che potrebbe essere d'esempio e riflessione per moltissima architettura del Novecento da conservare e valorizzare sulla base di un progetto di utilizzo sostenibile, ancor prima che di restauro fisico.

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

I puristi che storcono il naso ci perdonino se è poco.

Immagine di copertina: © Alessandro Colombo

Autore

Alessandro Colombo

Nato a Milano dove si laurea in Architettura al Politecnico nel 1987 con Marco Zanuso. Dal 1989 collabora con la Gregotti Associati International (associato dal 1995 al 1998). Con Bruno Morassutti partecipa a concorsi internazionali e nel 1998/99 è socio fondatore dello Studio Cerri & Associati, di Terra e di Studio Cerri Associati Engineering. Vince concorsi internazionali e nel 2004 il Compasso d'Oro con Naòs System, per Unifor. Scrive per il Giornale dell'Architettura dalla sua fondazione nel 2002 da parte di Carlo Olmo. È docente presso il Politecnico di Milano, Polidesign, il Politecnico di Torino e NABA. Vicepresidente di IDEA, Associazione italiana Exhibition Designer, è Ambasciatore del Design italiano nel mondo dal 2017.