

Changi: oltre il non-luogo

Riccardo Cristoforo De Giorgi

Non-luoghi: cornice teorica

Nel 1992 Marc Augé ha proposto la categoria dei “non-luoghi” per descrivere alcuni spazi della surmodernità: ambienti del transito progettati per la circolazione più che per la relazione, nei quali identità, storia e memoria restano deboli o intermittenti (Augé, 1992). L’aeroporto diventa, in questa prospettiva, un emblema: un’architettura efficiente, regolata da procedure, segnaletiche e controlli, dove il tempo dell’attesa tende a presentarsi come sospensione.

Negli ultimi decenni, diversi aeroporti hanno iniziato a investire sulla costruzione di un’esperienza complessa, fatta di qualità spaziale, verde interno, arte e dispositivi di intrattenimento. In questo quadro, l’aeroporto di Changi, situato a Singapore, è un caso di particolare interesse: oltre a essere un’infrastruttura di mobilità che nel 2024 ha registrato 67,7 milioni di movimenti passeggeri (Changi Airport Group, 2025), viene progettato e percepito come spazio di permanenza, praticato anche da residenti che lo frequentano per attività diverse dal viaggio (Carrier, 2024). La categoria di non-luogo viene così messa alla prova: l’efficienza resta, e insieme compaiono dispositivi che invitano a sostare e ad attribuire significato al tempo stesso del transito.

Per la museologia, il tema è rilevante perché l’aeroporto contemporaneo può essere letto come un luogo di narrazione urbana: comunica valori, costruisce un immaginario, produce un racconto di modernità e di appartenenza, come accade spesso per le grandi infrastrutture globali (Roseau, 2012).

Jewel come dispositivo esperienziale

Nel complesso di Jewel, aperto nel 2019 e connesso al terminal, l’elemento più noto è il Rain Vortex, una cascata indoor che organizza la percezione del vuoto centrale e orienta i percorsi (Figura 1). Cascata, giardini interni e aree commerciali funzionano come un unico dispositivo: producono

un ritmo, una sequenza di viste, una qualità atmosferica che rende il passaggio un’esperienza di sosta e osservazione, anche per chi non sta partendo.

Definire Jewel una “scelta museologica” sarebbe impreciso. Si tratta, prima di tutto, di una scelta progettuale e di posizionamento, che usa linguaggi vicini a quelli dell’allestimento e della scenografia contemporanea per trasformare l’aeroporto in destinazione e consolidare l’aeroporto come spazio di esperienza, oltre il transito (Varley et al., 2020). L’interesse museologico emerge quando questi strumenti, pur fuori dal museo, modulano il modo in cui il pubblico percepisce e costruisce il senso nello spazio.

Museologia come chiave di lettura

La museologia contemporanea ha mostrato come la relazione fra pubblico e patrimonio si costruisca attraverso cornici interpretative, mediazioni e qualità del contesto. Applicare questa sensibilità a uno spazio di transito significa osservare come alcuni elementi – luce, suono, vegetazione, materiali, visuali – possano modificare l’esperienza dell’attesa e produrre una presenza più consapevole. L’ambiente diventa parte del messaggio: condiziona la disponibilità a osservare e a ricordare, e rende plausibile una sosta che non sia soltanto funzionale.

In questa direzione, il coinvolgimento può essere letto come esito di una regia che rende praticabile una fruizione pluripercettiva, poiché le riflessioni sull’accessibilità sensoriale mostrano come la progettazione di dispositivi e linguaggi possa incidere sulle condizioni di fruizione e sulla comprensione degli spazi e dei contenuti culturali (De Giorgi et al., 2024).

Anche in assenza di collezioni, l’aeroporto può essere analizzato come un dispositivo di mediazione culturale, poiché organizza percorsi, immagini e pratiche di fruizione che orientano la produzione di senso da parte dell’utente. Le riflessioni sull’“identità del luogo” in architettura aiutano a



Figura 1 - Rain Vortex, Jewel Changi Airport, Singapore (foto © Freepik; elaborazione R.C. De Giorgi).

descrivere questa dinamica: ciò che rende uno spazio a forte impatto percettivo dipende dalla capacità di organizzare percezioni e riconoscimenti, e di creare continuità fra forma e vissuto (Norberg-Schulz, 1979).

Il funzionamento di un dispositivo come Jewel si fonda sulla coerenza tra impianto spaziale e scelte di dettaglio: l'attrattore iconico agisce come perno, mentre la riuscita complessiva dipende dalla tenuta del percorso nelle sue componenti minute (soglie, viste, segnaletica, punti di sosta, servizi) e dalla continuità delle condizioni d'uso lungo l'attraversamento. In questa chiave, la nozione di "atmosfera" proposta da Zumthor (2006) offre un lessico descrittivo adatto a spiegare come l'architettura possa diventare saliente attraverso la messa a punto di percezioni situate e micro-episodi, capaci di modulare attenzione e ritmo di fruizione anche dentro un contesto dominato dall'accelerazione e dalla logica del transito.

Rischi e ambivalenze

Questa trasformazione presenta anche profili problematici. Il modello dell'aeroporto-destinazione può alimentare una spettacolarizzazione continua, nella quale l'esperienza tende a ridursi al consumo di immagini e servizi e, in tale quadro, la qualità del coinvolgimento dipende dalla capacità del progetto di riconoscere la pluralità delle percezioni e di costruire codici comunicativi condivisi tra progetto e pubblici (Mezzino et al., 2025). Al tempo stesso, la regia dei percorsi e la presenza diffusa di dispositivi di sorveglianza possono rendere meno percepibile la dimensione di controllo che attraversa molti luoghi della mobilità contemporanea (Schaberg, 2013; Adey, 2004).

Il caso di Changi resta comunque utile come paradigma: mostra che la categoria di non-luogo non va intesa come destino irreversibile e che perfino un'infrastruttura di transito può acquisire qualità di luogo attraverso una combinazione di progetto, narrazione e pratiche sociali. Per la nuova museologia, la lezione più rilevante riguarda il metodo: interrogare le esperienze reali dei pubblici e la capacità degli ambienti di attivare senso, evitando trasferimenti automatici di etichette museali su contesti che restano, prima di tutto, infrastrutture della mobilità.

Considerazioni finali

In conclusione, il caso di Changi e del complesso Jewel mostra che alcuni nodi infrastrutturali della mobilità contemporanea possono attivare forme di mediazione culturale attraverso una regia dello spazio e dei comportamenti: percorsi, soglie, dispositivi visuali, segnaletica, servizi e tempi di sosta concorrono a stabilizzare un'esperienza riconoscibile e fortemente caratterizzante. Il quadro interpretativo proposto si mantiene distinto da quello dell'istituzione museale e dalle logiche collezionistiche, e mette a fuoco le modalità con cui, in ambienti di transito, il senso del luogo emerge dalla

progettazione di micro-episodi percettivi e pratiche di fruizione. Questa prospettiva aiuta a leggere anche alcune sfide italiane legate alle grandi infrastrutture urbane, dove l'esperienza del transito incontra vincoli culturali e archeologici, come nel caso della Metro C di Roma, dove l'integrazione tra infrastruttura e archeologia, insieme ai dispositivi di comunicazione al pubblico, incide sulla comprensione del contesto e sulla qualità della fruizione (Lambertucci, 2018).

Riccardo Cristoforo De Giorgi è *operatore in ambito culturale e si occupa di museologia e patrimonio culturale, con particolare attenzione ad accessibilità e inclusione, mediazione e comunicazione del patrimonio.*

Bibliografia

- Adey P., 2004 - *Surveillance at the Airport: Surveilling Mobility/Mobilising Surveillance*. Environment and Planning A: Economy and Space, vol. 36, n. 8, pp. 1365-1380.
- Augé M., 1992 - *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Seuil, Paris.
- Carrier V., 2024 - *Beyond Transit: The Role of Changi Airport in Singaporean Society*. Tesi di laurea (B.A. Honours), McGill University, Montréal.
- Changi Airport Group, 2025 - *Changi Airport 2024 year in review: 67.7 million passenger movements in 2024*. Comunicato stampa (Newsroom/Media Hub), Changi Airport Group, Singapore.
- De Giorgi R.C., Mezzino D., Signore G.M., 2024 - *Feel the Past: una metodologia operativa per l'accessibilità sensoriale nei musei*. In: Empler T., Caldarone A., Fusinetti A. (a cura di), *DAI - Il Disegno per l'Accessibilità e l'Inclusione*. Publica, Alghero, pp. 538-551, ISBN 9788899586478.
- Lambertucci F., 2018 - *Archaeology for commuters. The San Giovanni archaeo-station on the new metro Line C in Rome*. Tunnelling and Underground Space Technology, vol. 78, pp. 95-105.
- Mezzino D., De Giorgi R.C., Giofrè D., 2025 - *Accessibilità e inclusione: l'utilizzo dei pannelli tattili informativi per la fruizione di siti culturali e collezioni museali*. In: Cicalò E., Valentino M., Fusinetti A. (a cura di), *DAI - Il Disegno dell'Accessibilità e dell'Inclusione*. Publica, Alghero, pp. 126-141, ISBN 9788899586522.
- Norberg-Schulz C., 1979 - *Genius Loci. Paesaggio, ambiente, architettura*. Electa, Milano.
- Roseau N., 2012 - *Airports as urban narratives: Toward a cultural history of global infrastructures*. Transfers, vol. 2, n. 1, pp. 32-54.
- Schaberg C., 2013 - *The Textual Life of Airports: Reading the Culture of Flight*. Bloomsbury Academic, New York.
- Varley P., Schilar H., Rickly J.M., 2020 - *Tourism non-places: Bending airports and wildscapes*. Annals of Tourism Research, vol. 80, 102791.
- Zumthor P., 2006 - *Atmospheres. Architectural Environments, Surrounding Objects*. Birkhäuser, Basel.