

Railway Stations, future in progress, Milano, 8 Giugno 2007

Abstract di Fabio Casiroli, DPA Campus Bovisa Politecnico di Milano

Le stazioni ferroviarie, luoghi capaci di sollecitare le fantasie più pure, possono rappresentare, nella visione di chi si occupa di pianificazione, una occasione unica di lettura delle città e del territorio.

Esse, infatti, costituiscono il punto di approdo di ogni viaggio in treno e di scambio fra centri urbani e regioni. Se trattiamo di spostamenti di lunga distanza e di reti veloci, alla scala nazionale e continentale, lo scambio avviene fra genti, economie, mercati, culture diverse. Così come diverse sono le armature urbane che caratterizzano la realtà europea, dalla quale occorre partire per proporre una diversa lettura degli effetti prodotti dalle infrastrutture ferroviarie e dai loro terminali, le stazioni.

Stazioni e aeroporti, dunque, si configurano come punti terminali di aggregazione di grandi masse di viaggiatori in movimento (assai più le prime dei secondi, a dire il vero) e richiedono sempre più una gestione in logica di "rete".

Gli studi condotti si fondano su una chiave di lettura non tradizionale, il tempo, per definire le città e le conurbazioni raggiungibili con spostamenti che si esauriscono nell'arco della giornata usando diversi modi di trasporto. Entro vent'anni, ad esempio, 80 milioni di europei potranno raggiungere Milano con l'alta velocità in meno di quattro ore, poco più di 30 milioni con l'aereo.



Cittadini europei che potranno raggiungere Milano con l'aereo in meno di quattro ore



Cittadini europei che potranno raggiungere Milano con l'alta velocità in meno di quattro ore

Alla scala europea emerge una nuova Diagonale di sviluppo, da Milano a Lisbona, caratterizzata da una struttura insediativa segnata dalla presenza di forti polarità. Nonostante ciò fra vent'anni l'aereo potrà servire, nelle quattro ore, 67 milioni di cittadini europei, il treno veloce 135.



Cittadini europei che potranno muoversi lungo la Diagonale Milano-Lisbona con l'aereo in meno di quattro ore



Cittadini europei che potranno muoversi lungo la Diagonale Milano-Lisbona con l'alta velocità in meno di quattro ore

Evitare che realizzazioni mediocri e offerta insufficiente possano vanificare le potenzialità di un sistema moderno è compito di chi crede nel ruolo strutturante dei sistemi ferroviari. Gli studi condotti aprono spunti di dibattito e dimostrano come modelli di esercizio coerenti con le differenti armature urbane, non precludano accessibilità alle città medie. L'esempio applicato alle direttrici Trieste–Lione e Milano–Roma mostra come il modello che tocca anche le città medie offra maggiori opportunità al territorio e alle occasioni di scambio che ne derivano.

In definitiva vale la pena di sottolineare come sia inappropriato ogni giudizio di opportunità dell'alta velocità fondato esclusivamente su valutazioni contabili (economiche e di domanda espressa). Se un secolo fa fossero stati fatti ragionamenti analoghi, oggi non avremmo né i trafori delle Alpi né quelli degli Appennini, con risultati facilmente immaginabili. Le opportunità generano domanda e ne portano alla luce le componenti inespresse.

Analogo discorso può essere condotto per evidenziare le potenzialità delle stazioni in ambito urbano, osservando gli effetti delle loro diverse localizzazioni, centrali o "di porta", attraverso l'esame di due casi italiani di diverso rango, Milano e Parma e quantificandone le popolazioni servite.