

**Franco De Angelis**

**LE STAZIONI NELLE NUOVE AREE METROPOLITANE**

## **Premessa**

Le stazioni ferroviarie hanno rivestito un ruolo fondamentale nell'urbanistica dell'Ottocento e del primo Novecento.

Al di là della loro fondamentale funzione di terminali, svolgevano nell'immaginario collettivo il ruolo di porte della città: un ruolo particolarmente forte e denso di significati in un'epoca di grandi flussi migratori. Al tempo stesso, il positivismo ne faceva un simbolo di modernità, e gli architetti le usavano per sperimentare soluzioni e materiali innovativi. Non a caso molti artisti, dagli impressionisti ai futuristi, trovarono ispirazione per le loro opere proprio nelle stazioni.

Con lo sviluppo dei trasporti aerei e della mobilità privata, che erodevano gradualmente la quota del trasporto su ferro, la stazione ha gradualmente perso molti dei suoi significati simbolici. Lungi dall'essere un tempio della modernità, la ferrovia diventava la scelta dei meno fortunati, di chi non poteva per motivi economici permettersi né l'automobile, né l'aereo. Insomma, un ripiego per i meno abbienti.

Come è logico, anche le stazioni hanno risentito di questa situazione.

Mentre i grandi edifici monumentali scivolavano nell'obsolescenza, i quartieri limitrofi si configuravano sempre più come zone di degrado e marginalità, vere e proprie zone franche nel tessuto urbano.

Questo processo involutivo, visibile in quasi tutte le città europee, si è interrotto nel momento in cui il trasporto su rotaia ha riconquistato un posto importante nel quadro della mobilità, ed è logico prevedere che nel prossimo futuro le stazioni ritroveranno la centralità che stavano perdendo.

Da un lato, con l'avvento e lo sviluppo delle reti a alta velocità, la ferrovia torna a essere competitiva con l'aereo e con l'automobile, non solo in termini di costi (cosa che è sempre stata), ma anche di tempi e comodità d'uso.

Dall'altro, nelle maggiori città metropolitane europee, la ferrovia tende sempre di più a diventare un elemento che si integra nel quadro della mobilità urbana assicurando un prolungamento delle linee metropolitane verso l'hinterland o affiancando con le proprie linee la rete urbana, come avviene a Milano con il Passante o a Parigi con la RER.

## **Il nuovo ruolo delle stazioni**

Cosa possiamo concludere da questa brevissima panoramica?

Sicuramente, che il ruolo delle stazioni nel contesto del panorama urbano è destinato a cambiare profondamente, se non altro perché accoglieranno un pubblico più numeroso e più diversificato rispetto al recente passato, e perché dovranno attrezzarsi per svolgere funzioni che non erano previste in origine.

Le problematiche tecniche sono numerose e pesanti, pensiamo solo alle esigenze create dall'interconnessione o dall'adeguamento dei binari che spesso si rende necessario. Si tratta, in genere, di operare un vero tour de force per riorganizzare degli spazi senza intaccare il contesto urbano in cui le stazioni sono situate, e senza stravolgere un'architettura di piattaforme, ponti e varchi già esistente da un secolo o più. Che, ovviamente, può essere toccato solo in minima parte: perché, dal canto suo, anche la città reclama spazio. Magari, non per riempirlo di nuovi edifici residenziali o terziari, come in passato, ma per insediarvi funzioni qualificate o aree verdi.

Si tratta, quindi, di operare in base a equilibri molto calibrati e molto ben dosati, dove l'architettura ha un ruolo almeno pari a quello dell'ingegneria.

## **Sotto il profilo sociale**

Resta infine da affrontare il punto più delicato: ridisegnare un nuovo ruolo sociale per queste nuove stazioni.

Le stazioni sono un luogo di passaggio, si dice. Questo è vero, ma fino a un certo punto: in realtà, le stazioni sono anche luoghi in cui si permane, per scelta o per necessità, più o meno a lungo. Perciò, sono anche luoghi di sosta che vanno organizzati in modo da poter offrire ospitalità.

Le stazioni, peraltro, sono sempre state attrezzate per offrire una serie di servizi di base, dalla ristorazione alle edicole ai souvenir.

Oggi, questa dimensione viene riscoperta e rivalutata con particolare attenzione. Nei progetti di ristrutturazione portati avanti da Grandi Stazioni e da Cento Stazioni, gli esercizi commerciali hanno un ruolo fondamentale, e non sono necessariamente legati al viaggio.

Personalmente, credo che le stazioni potrebbero rappresentare dei punti d'aggregazione importanti all'interno delle città. Non foss'altro, perché a differenza della maggior parte degli altri luoghi pubblici, sono punti aperti 365 giorni l'anno, tendenzialmente 24 ore su 24.

Penso che sarebbe necessario, a questo punto, vedere le stazioni in un'ottica diversa: non più e non solo come un centro di servizi per il viaggiatore, ma piuttosto come un servizio per la città nel suo insieme. Un servizio che, naturalmente, ha nella mobilità il suo punto di forza, e che tuttavia non si esaurisce nella mobilità.

Questa interpretazione del ruolo della stazione mi sembra particolarmente adatta ai processi in atto nel mondo dei trasporti, che prevedono comunque la valorizzazione e il rilancio delle stazioni minori nell'ambito dei piani di potenziamento della mobilità suburbana.

Per cui, non si tratta più di ragionare solo su una o due grandi stazioni (come potrebbero essere a Milano la Stazione Centrale e Porta Garibaldi), ma su una pluralità di piccole stazioni situate in diversi punti, spesso decentrati, della città. Pensiamo, restando all'esempio di Milano, a stazioni semidimenticate nel recente passato, come Porta Genova, Rogoredo o Porta Vittoria, che oggi ritrovano nuova vita grazie all'integrazione nelle reti ferroviarie suburbane.

A mio avviso, sarebbe auspicabile che questi luoghi svolgessero un ruolo più rilevante nell'ambito del contesto urbano, configurandosi come veri e propri centri polifunzionali: nodi del trasporto urbano e metropolitano, certamente, ma anche centri d'interesse sociale, commerciale e aggregativo.

Per raggiungere questo risultato, è necessario sviluppare una serie d'iniziative che coinvolgono sia l'interno che l'esterno della stazione, promuovendo la collaborazione tra le istituzioni e gli operatori pubblici e privati.

Mi rendo conto del fatto che non si tratta di un lavoro semplice, anche perché tocca tematiche molto diverse e sfaccettate.

Si parte dalla sicurezza - un ovvio prerequisito - per arrivare alla viabilità e all'arredo urbano. E, cosa che complica ulteriormente il già complesso lavoro, si tratta di interventi da decidere caso per caso in base alle caratteristiche dell'infrastruttura, del quartiere e del ruolo che il quartiere occupa nel contesto del centro urbano nel suo insieme. Sarà quindi necessario effettuare un'analisi preliminare molto approfondita, valutando con attenzione le diverse variabili che entrano in gioco.

Con un occhio rivolto al futuro, naturalmente: perché non dobbiamo dimenticare che le città si evolvono e cambiano molto rapidamente, e sarebbe controproducente sviluppare delle iniziative destinate a una precoce obsolescenza.

Ho nominato prima l'arredo urbano.

Penso che, al di là di tutto, la dimensione estetica e simbolica non rappresenti una variabile irrilevante.

Per esempio, mi dispiace un po' che negli interventi di ristrutturazione della Stazione FN di Piazza Cadorna - che nel loro insieme giudico peraltro estremamente positivi - la porzione della piazza antistante la stazione sia stata coperta. La pensilina ha certamente una sua utilità pratica e, presa a se stante, anche una sua dignità estetica: è un fatto innegabile. Però, purtroppo, elimina la vista del panorama circostante: che nel caso di Piazza Cadorna, affacciata su Foro Bonaparte e il Castello, ha un valore notevole.

In quel caso, insomma, si è scelto di privilegiare (eccessivamente, a mio parere) la dimensione funzionale a discapito di quella simbolica. La stazione non è più una porta affacciata sulla città, ma, più prosaicamente, un accesso alla metropolitana.

Personalmente, preferirei mantenere un maggior equilibrio tra le due componenti, e rispettare anche la storia che c'è alle spalle di ogni stazione. Se non vogliamo, come non vogliamo, che le nostre città si riducano a dei puri crocevia senza identità, dobbiamo

valorizzare le loro radici storiche. E ogni stazione, benché edificata in tempi relativamente recenti, ha la sua storia. Che non dobbiamo cancellare per un partito preso di modernità fine a se stessa, ma ritrovare e valorizzare nel modo migliore.

## **In conclusione**

In conclusione, credo che l'ormai secolare storia delle stazioni stia entrando in una fase di grande evoluzione e vitalità.

Del resto, il mondo dei trasporti nel suo insieme sta cambiando. La necessità - ormai ineludibile - di spostarci verso modelli di mobilità più sostenibili in termini economici e ambientali induce ad assegnare maggior importanza e maggiori risorse al trasporto su rotaia, sia sulle tratte medio-lunghe, sia all'interno delle città metropolitane e delle regioni.

È chiaro che le stazioni non potranno restare ciò che erano. Non potranno continuare a essere dei semplici terminal: ormai neppure le stazioni della metropolitana lo sono più. Men che meno potranno continuare a essere luoghi insicuri e degradati, caotici in certe ore e infrequentabili in altre.

Ma è altrettanto chiaro, a mio avviso, che l'operazione di rivitalizzazione delle stazioni non può limitarsi a un'opera di maquillage interno, per quanto scrupolosamente e correttamente eseguita. Deve tendere a integrare in modo più organico le stazioni nell'ambito del contesto urbano: quindi, deve coinvolgere anche il tessuto esterno alla stazione.

Le amministrazioni cittadine, di conseguenza, non possono disinteressarsi, né demandare la responsabilità di queste operazioni agli operatori tecnici. Devono farsi parte attiva del processo, e parteciparvi - insieme a tutte le altre parti coinvolte - mettendo in opera gli strumenti di cui dispongono.

Voglio credere che tutto questo possa accadere in tempi ragionevoli, e che nel giro di pochi anni, realmente, le stazioni saranno trasformate da luoghi di passaggio a luoghi di passeggio: ossia, come si diceva, in veri e propri centri multifunzionali frequentati dai viaggiatori, ma anche dagli abitanti del quartiere.

Le stazioni nelle nuove aree metropolitane

Che, magari, decideranno di darsi appuntamento al bar della stazione. O di cenare al ristorante della stazione, perché no?