

9 giugno 2007

*Ieri a Milano un forum organizzato da Cobaty.
In Italia è importante puntare anche sui centri minori*

Stazioni ferroviarie fulcro delle città

*Grazie all'alta velocità
gli scali in declino ritrovano importanza*

Entro vent'anni 80 milioni di europei potranno raggiungere Milano con l'alta velocità in meno di quattro ore, poco più di 30 milioni con l'aereo. Per questo per l'Italia diventa sempre più urgente la riqualificazione delle stazioni ferroviarie e delle aree circostanti, anche da un punto di vista architettonico e sociale, per creare centri polifunzionali al servizio dei residenti, oltre che dei viaggiatori, accanto all'attivazione di ferrovie in grado di servire non solo le metropoli, ma anche le città medie. Se ne è parlato ieri a Milano al primo forum «Railway stations, Future in progress», organizzato da Cobaty, associazione internazionale per le costruzioni, l'urbanistica e l'ambiente, per discutere sul ruolo primario di trasporto delle stazioni ferroviarie, oggi elementi essenziali di riorganizzazione urbana e regionale. Tra gli intervenuti al convegno, moderato da Sebastiano Brandolini, docente alla Kent State University di Firenze e Ferrara, anche Mario Virano, commissario straordinario per la Tav, che, esaminando il rapporto tra grandi strutture ferroviarie e i territori attraversati, ha eviden-

ziato l'aspetto fondamentale del consenso, ossia la percezione soggettiva che le popolazioni hanno sul tema della sostenibilità, e ha enfatizzato il valore che le infrastrutture possono avere per le aree a bassa densità. A proposito di Tav, János Toth, presidente della commissione trasporti del Comitato economico e sociale europeo, ha sottolineato come la nascita delle linee ad alta velocità sia stata «l'elemento catalizzatore che ha permesso alle stazioni in declino di ritrovare la loro importanza per le città». È necessario, ha aggiunto Toth, «esaminare la possibilità di finanziare lo sviluppo delle stazioni ferroviarie per il traffico internazionale nel quadro di un meccanismo di partenariato pubblico-privato, coinvolgendo la Banca europea per gli investimenti». Riccardo Ramozzi, in rappresentanza dell'assessorato infrastrutture e mobilità della regione Lombardia, ha sottolineato come, grazie alla legge regionale 12/05, i comuni lombardi potranno riqualificare le aree antistanti le stazioni ferroviarie contribuendo alla ricchezza del paesaggio urbano. «Un caso esemplare», ha spiegato Ramozzi,

9 giugno 2007

Bianchi, più decisi sulla Tav

Al vertice del 13 giugno sulla Tav Torino-Lione, a cui parteciperanno tutte le parti interessate, bisognerà decidere senza troppe esitazioni e riprendere il cammino interrotto. È quanto ha dichiarato il ministro dei trasporti Alessandro Bianchi a margine del consiglio Ue a Lussemburgo. «Vorrei ricordare che a questa riunione non andiamo per chiederci che orientamento abbiamo», ha detto Bianchi. C'è la scadenza del 30 luglio, ha continuato Bianchi, entro la quale l'Italia deve richiedere i fondi Ue e presentare le linee programmatiche della Tav. «Le scadenze ci fanno bene», ha scherzato il ministro, «mi auguro di poter dire il 14 che abbiamo ripreso il cammino interrotto».

«è quello dei comuni ubicati sulla linea Pioltello-Treviglio che, a seguito dei lavori di quadruplicamento dei binari, hanno colto davvero l'occasione della realizzazione di nuove fermate o di rifacimento di quelle esistenti per valorizzare le aree del territorio, mediante gli strumenti pianificatori previsti dalla nuova legge lombarda, e utilizzare le risorse derivanti dagli oneri di urbanizzazione per l'attuazione dei nodi d'interscambio attrattivi di maggiore utenza che rispondono ai concetti di stazione come luogo qualificato di passaggio e come fruizione di servizi informativi e commerciali». Fabio Casiroli, do-

cente di pianificazione dei trasporti del campus Bovisa del Politecnico di Milano, citando i risultati di una ricerca realizzata per lo stesso Politecnico insieme Vincenzo Donato, ha evidenziato come entro vent'anni 80 milioni di europei potranno raggiungere Milano con l'alta velocità in meno di quattro ore, poco più di 30 milioni con l'aereo. «Alla scala europea», ha detto Casiroli, «sta emergendo una nuova diagonale di sviluppo, da Milano a Lisbona. Ricordiamo che Milano, non casualmente, appartiene a tutti i sistemi di città forti di matrice europea, la "banana blu" che la unisce con Londra passando da Rhur-

e Randstad e il Pentagono, che la collega a Monaco, Amburgo, Londra e Parigi. Nonostante la diagonale sia caratterizzata da una struttura insediativa segnata dalla presenza di forti polarità, fra vent'anni l'aereo potrà servire, nelle quattro ore, 67 milioni di cittadini europei, il treno veloce 135. Si evidenzia con chiarezza la differenza fra Europa delle città ed Europa delle regioni». Casiroli ha poi aggiunto che il «sistema insediativo» italiano richiede ferrovie in grado di servire non solo le metropoli, ma anche le città medie. Franco de Angelis, vicepresidente della commissione trasporti di Milano, si è soffermato sul ruolo delle cosiddette stazioni secondarie «che, semidimenticate nel recente passato, oggi vengono riscoperte e valorizzate come nodi d'interscambio». Il convegno si è concluso con la presentazione del progetto per la stazione alta velocità di Firenze Belfiore da parte di David Nelson, storico partner dell'architetto Norman Foster. Nelson ha ricordato come la stazione rappresenti un punto di incontro primario per la gente, che tende a trascorrervi sempre più tempo.