

Le stazioni come nuovi simboli dell'urbanesimo di qualità. La riflessione di Ennio Cascetta

(FERPRESS) – Roma, 14 DIC – *Riceviamo e volentieri pubblichiamo la riflessione di Ennio Cascetta, ex assessore trasporti regione Campania, attualmente è presidente Fondazione Caraciolo ed è l'esperto di trasporti e infrastrutture di Italia futura, sulla bellezza e qualità delle stazioni partendo dalla notizia dei giorni scorsi che la stazione metro Toledo di Napoli è stata giudicata come la più bella al mondo.*

Le foto della recentissima stazione di Toledo della metropolitana di Napoli, insieme alla notizia che quella stazione è considerata la più bella d'Europa, pubblicata sul sito del prestigioso quotidiano inglese [Daily Telegraph](#), suscitano un po' di orgoglio nazionale, che di questi tempi non fa male, e stimolano qualche riflessione. Ovviamente queste classifiche sono sempre discutibili, ma gli inglesi non regalano nulla e comunque essere fra i primi – anche altre stazioni della metropolitana partenopea sono in classifica – non è risultato da poco. In Europa ci sono centinaia di stazioni: da Londra a Parigi, da Monaco a Barcellona, da Madrid a Milano, da Roma ad Atene, da Praga a Stoccolma e potrei continuare a lungo. Scorrendo le foto della classifica si ha una panoramica di stazioni bellissime, diverse fra loro ma accomunate da una qualità progettuale elevatissima. Ma perché gli inglesi si pongono questo quesito, perché confrontano la “bellezza” delle stazioni? E' solo la tendenza tutta anglosassone a fare delle classifiche, delle hit parades, o c'è dell'altro? Quella della grande architettura e dell'arte associate alle stazioni ferroviarie non è un fenomeno occasionale, né una tendenza elitaria come sostiene qualcuno. Non solo in Europa, ma in tutto il mondo, da Shanghai a Seul, negli ultimi anni si stanno costruendo metropolitane caratterizzate da altissimi standard di qualità estetica e di forte valore simbolico. Quasi a contrastare quella spersonalizzazione degli spazi pubblici che Marc Auge' definiva non-luoghi, le stazioni sono diventate nuovi simboli dell'urbanesimo attento alle istanze di qualità e di valore simbolico degli spazi pubblici. Questa tendenza nelle letterature scientifiche è stata chiamata “*station renaissance*”, il rinascimento delle stazioni. Ma non si tratta solo di urbanistica e di estetica, c'è anche una importante ricaduta sulla mobilità e sulla propensione ad usare il trasporto pubblico. Una recente ricerca che abbiamo condotto al Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti della Federico II dimostra per la prima volta ed in modo inequivocabile che la qualità estetica influenza i comportamenti di scelta del modo ferroviario e stima il “valore” della qualità estetica delle stazioni in 35 centesimi per viaggio, pari a cinquecento metri di percorso pedonale in più, ovvero pari a sei minuti di tempo di attesa del treno. Dati importanti e ancora non utilizzati nelle analisi Benefici Costi degli investimenti in qualità.

A Napoli siamo partiti fra i primi lungo questo percorso e i tanti colleghi e amici che accompagnano a visitare le stazioni napoletane, da dovunque provengano, ne rimangono colpiti, talvolta sorpresi. Anche persone che si occupano da tempo di trasporti urbani nel nostro Paese non sono a conoscenza di questo progetto. Un progetto che, sotto la “soglia radar” dei grandi mezzi di comunicazione nazionale, va avanti da oltre quindici anni, è costato oltre tre miliardi e mezzo di euro e ha visto la costruzione e messa in esercizio di oltre 50 chilometri di linee di metropolitana urbana e suburbana con oltre 40 nuove stazioni, tutte concepite con standard elevati e grande attenzione alla riqualificazione delle aree urbane circostanti. E questo non solo al centro di Napoli, a piazza Dante o a Piazza Municipio, ma anche, e soprattutto, nelle periferie degradate di Scampia (si quella di Gomorra) e di Ponticelli, nei comuni dell'hinterland, da Mugnano a Giugliano. In un Paese che ha difficoltà a realizzare infrastrutture e ha un ritardo gigantesco rispetto

all'Europa (meno della metà dei chilometri di metropolitana per abitante secondo uno studio fatto per la Fondazione Caracciolo dell'ACI) questa rappresenta una esperienza molto significativa che rimarrà come il contributo di questa generazione alla Napoli del futuro, insieme alle chiese e alle piazze, ai palazzi e ai parchi che ci provengono dai secoli scorsi. Una esperienza che dovrebbe essere valorizzata, da approfondire sotto il profilo urbanistico e trasportistico, dalla quale ricavare indicazioni e quesiti più generali di politica della mobilità urbana. Ha senso oggi avviarsi su investimenti costosi ma di altissimo potenziale di trasformazione urbana? A quali condizioni? Come si collegano scelte di questo tipo allo stato di assoluta incertezza su risorse e regole che regna sui trasporti locali di questo Paese? Un dibattito che mi sembra di una qualche utilità e che francamente non vedo mentre vanno avanti tanti progetti di metropolitana nelle principali città italiane.

I lettori del Daily Telegraph sembrano condividere le scelte del giornale, si dicono contenti che Napoli abbia qualcosa da mostrare al mondo oltre le sue glorie del passato. Alcuni si chiedono se una città come Napoli, ancora associata nell'immaginario collettivo alla crisi rifiuti, possa permettersi delle stazioni così belle. A mio avviso la domanda stessa contiene la risposta. Un sì convinto. Certo le stazioni dovrebbero essere inserite in un sistema efficiente, con tanti treni e tanti bus, con una politica della mobilità che valorizzi il trasporto collettivo. Purtroppo il contrario di quello che sta succedendo oggi a Napoli ed in Campania. Ma questo è collegato ai quesiti che ponevo in precedenza.

 [Print](#)  [PDF](#)