



**Italia Nostra, AssoUtenti e AIPAI
lanciano**

#carastazione

campagna I.N. difesa delle stazioni

Più rispetto per gli edifici delle stazioni storiche delle città e potenziamento del progetto di affidamento alle comunità locali delle piccole stazioni impresenziate

Le **Ferrovie Italiane** hanno una lunga e prestigiosa storia in cui il capitolo "Stazioni" ha una rilevanza notevole. La Stazione rappresentava infatti il "biglietto da visita" per chi giungeva nella città o nel piccolo paese.

La geomorfologia dell'Italia, una lunga e stretta striscia di terra protesa nel mare e le grandi isole, aveva favorito nei millenni i collegamenti marittimi. Prima dell'Unità solo nel Regno Sabauda esisteva una rete ferroviaria di una qualche rilevanza e i dati relativi al 1861 ci dicono che in tutta la penisola esistevano solo 2.370 km di ferrovie.

Sulle orme di Cavour, ormai deceduto, lo Stato Unitario comprese che il progresso della Nazione appena costituita necessitava di vie di comunicazione terrestri funzionali alla movimentazione delle merci ed allo spostamento delle persone. L'impresa era titanica ma il giovane Stato, grazie anche all'apporto di capitali stranieri, affrontò la sfida con entusiasmo e nei decenni seguenti furono posati migliaia di chilometri di binari. Quando nel 1905/1906 alle grandi società private subentrarono le **Ferrovie dello Stato**, la rete si estendeva per 11.231 km. Oggi pare quasi impossibile immaginare un investimento infrastrutturale del genere, che necessitava di imponenti opere ingegneristiche come ponti, gallerie, trincee, contrafforti, in alcuni casi essere vere opere d'arte che ancora oggi resistono all'usura del tempo.

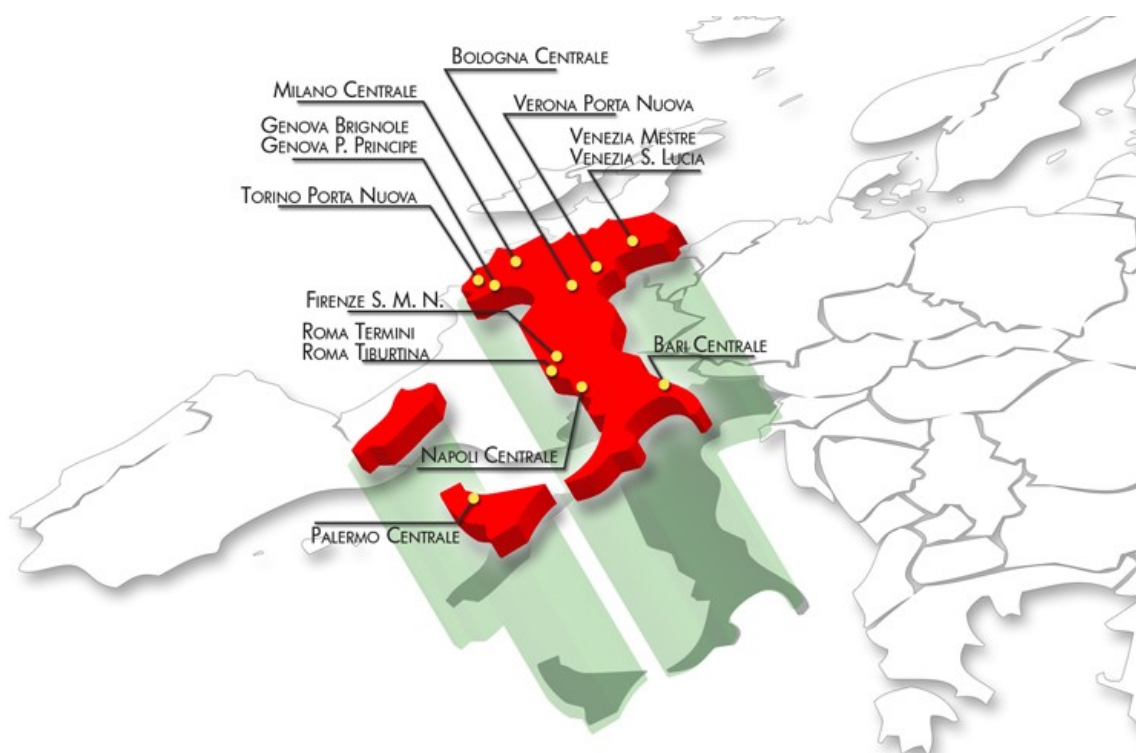
Accanto ai binari dovevano sorgere le Stazioni, grandi e piccole, e anche in questo caso l'impegno fu notevole visto che se ne costruirono a migliaia. La maggior parte furono realizzate nel cosiddetto

"**stile ferroviario**" che prevedeva edifici austeri, decorosi e funzionali ad ogni esigenza di servizio per le persone e per le merci. Per le stazioni delle città più importanti vennero convocati i **migliori architetti** del tempo ed è così che vennero realizzate la Stazione Centrale di Milano, la Stazione di Santa Maria Novella a Firenze, la Stazione di Santa Lucia a Venezia e infine la Stazione Termini a Roma. Le stazioni infatti erano considerate il biglietto da visita di una città e dovevano accogliere nel migliore dei modi il visitatore.

Grandi Stazioni SpA

Le innovazioni tecnologiche e l'esigenza di ridurre drasticamente i costi di esercizio hanno trasformato profondamente, nell'arco di una generazione, il mondo delle ferrovie. Oggi è possibile far circolare un numero maggiore di treni rispetto a venti anni fa, impiegando meno della metà del personale. Questa rivoluzione è immediatamente percepibile soprattutto nelle oltre 2.000 stazioni ferroviarie presenti in Italia.

Dopo lo smembramento di quelle che furono le prestigiose Ferrovie dello Stato, è stata avviata la privatizzazione delle stazioni principali, affidata a società *ad hoc*, come **Grandi Stazioni SpA**, e **Cento Stazioni** che hanno completamente cambiato le funzioni e anche l'aspetto di questi edifici, spesso resi irriconoscibili dalle nuove funzioni. Le moderne stazioni ferroviarie si pongono come centri di scambio intermodale, offrendo una serie di servizi di trasporto molto vari: parcheggi per auto, moto e bici, car sharing, bike sharing, integrazione metro e bus, collegamenti con gli aeroporti, treni di lunga percorrenza e metropolitani. Grandi Stazioni SpA prevede, però, funzioni per le nostre grandi stazioni che vanno al di là dei servizi di trasporto e includono anche poli di servizi e di shopping. La società gestisce **quattordici grandi stazioni** ferroviarie in Italia per un *asset* di oltre **due milioni di metri quadri**, visitato da milioni di persone ogni anno. Le stazioni sono: Bari Centrale, Bologna Centrale; Firenze S. M. Novella, Genova Brignole, Genova P. Principe, Milano Centrale, Napoli Centrale, Palermo Centrale, Roma Termini, Roma Tiburtina, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia, Verona P. Nuova.



Per rendere funzionali, accessibili, omogenee e immediatamente riconoscibili le stazioni, RFI si è dotata di **Standard architettonici** pensati anche per ricostruire con criteri attuali quei caratteri di omogeneità diffusa e riconoscibilità che da sempre hanno contraddistinto le stazioni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel panorama dell'architettura del nostro Paese. Pur beneficiando di questo generale recupero e restyling, le stazioni, che per il loro retaggio ottocentesco avevano conservato a lungo la dimensione dell'accoglienza, hanno perso il loro ruolo urbano e sociale per diventare uno dei tanti **non luoghi** delle moderne città, come gli aeroporti, tutti uguali.

Per non parlare poi di alcuni recuperi che hanno completamente snaturato la qualità formali e il design di questi edifici, spesso vincolati perché luoghi pubblici edificati più di settant'anni fa. Prendiamo per esempio le stazioni cosiddette "turistiche" di Firenze S. Maria Novella, di Venezia S. Lucia ma anche la Stazione di Taormina e di Assisi che hanno al loro interno degli apparati decorativi straordinari.

Anche alcuni servizi di base offerti tradizionalmente al viaggiatore sono stati modificati: le **fontanelle dell'acqua pubblica**, il **deposito bagagli**, i posti di guardia della **Polizia Ferroviaria** sono spariti o sono stati spinti ai margini per far posto ai negozi. La sala d'attesa è stata sostituita da **sale Club** accessibili solo a detentori di carte fedeltà, trasformando il normale viaggiatore in un utente di **terza classe**.

La Stazione Termini

Forse l'esempio più esasperato di questo fenomeno è la Stazione Termini: i grandi spazi della **Galleria**, le ampie vetrate, il vasto **Androne**, la severa eleganza dell'intero contesto sono solo un lontano ricordo di vecchi ed "irredimibili" viaggiatori. Ogni mq non indispensabile alla deambulazione delle decine di migliaia di giornalieri viaggiatori, ogni preesistente ambiente, sono occupati da **attività commerciali**. I muri, le vetrate e perfino i pavimenti sono coperti di **cartelloni pubblicitari** di ogni forma e colore. Dalla copertura "ad onda" dell'Androne, appesi a cavi d'acciaio, pendono come spade di Damocle altri cartelloni ancora.

Dal lato pensiline è stato realizzato un nuovo, grande volume sempre a fini commerciali le cui scale mobili impediscono la vista dei binari dalla Galleria, di fatto negando la funzione originaria della stazione. Tutto questo rende impossibile ormai "leggere" la bellezza delle linee architettoniche originarie disegnate da **Angelo Mazzoni**, cui si deve per esempio il rimando al modello dell'acquedotto romano per le arcate a tutto sesto delle ali laterali della stazione e il severo "parallelepipedo" della lunga galleria di testa. Non esistendo più la **Sala d'Aspetto**, i viaggiatori in transito possono attendere l'orario della partenza solo ed esclusivamente sedendo e consumando qualcosa ad uno dei numerosi bar e **fast food**.

Un eccesso cui per fortuna Grandi Stazioni sta mettendo finalmente riparo con gli **interventi attualmente in corso nella Galleria**, che dovrebbero restituirne la bellezza originaria, svuotandola si spera di tutti i chioschi che la intasavano.

100 Stazioni

Anche le stazioni di medie dimensioni – non a caso affidate alle cure di una società che si chiama **Cento Stazioni** – hanno conosciuto una trasformazione tutto sommato positiva. Si può citare, ad

esempio, **Parma**, che ha subito un intervento architettonico abbastanza radicale e numerose altre. Mentre molti scali suburbani come Rho Fiera, Napoli Afragola o Sesto Fiorentino risultano alquanto asettici, ma l'elevato flusso di pendolari che li frequenta ne garantisce comunque una certa funzionalità.

Stazioni impresenziate

Ad essere penalizzati dalla rivoluzione tecnologica e dalla rarefazione del personale sono, però, gli **scali di minori dimensioni**, specie se posti al di fuori dalle aree metropolitane, quasi tutti trasformati in fermate non presenziate. Esposte al rischio del degrado e dei vandalismi, finiscono per allontanare molti potenziali clienti. Inutile invocare un ripensamento da parte di una azienda che deve ora far quadrare, per quanto possibile, i costi di gestione. Tenere aperte biglietterie al di sotto di un certo volume di introiti (specie considerando come molti titoli di viaggio sono ormai acquistati "online") si traduce in una perdita di denaro.

La desertificazione di quella che un tempo era una capillare rete di impianti diffusi sul territorio è dunque irreversibile? Non necessariamente, se nella cura degli immobili subentrano istituzioni e associazioni attive localmente, interessate a rivitalizzare le piccole stazioni per offrire servizi utili ai viaggiatori ed alle comunità locali.

All'inizio del nuovo Millennio, le Ferrovie dello Stato lanciarono un appello agli Enti territoriali ed al mondo del volontariato, mettendo a disposizione il proprio patrimonio diffuso. Dopo non poche incomprensioni e diffidenze – qualcuno, nell'ambito dell'Azienda, sperava di attivare improbabili business, mentre i sindaci temevano di vedersi accollati oneri impropri – la scelta dei contratti di comodato gratuito ha dato comunque buoni frutti.

A dicembre 2018 risultano vigenti **1.473 contratti di comodato**, con i quali RFI ha messo a disposizione del sociale circa mq 3.623.402 di cui circa **mq 106.645 riferiti a fabbricati di stazione** e circa mq 3.516.757 riferiti a terreni, sui quali sono collocati anche parcheggi a servizio della cittadinanza e della clientela ferroviaria. Tra questi **RFI ha censito 88 "buone pratiche"**, illustrate in un volume dedicato al riuso sociale del patrimonio ferroviario (consultabile al link in calce). Gli interventi spaziano in quattro macro settori: attività di aggregazione, cultura e sport; attività di protezione civile, polizia locale e controllo del territorio; promozione turistica e protezione dell'ambiente; tutela dei diritti e solidarietà. Libro scaricabile al link: <http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Stazioni-ad-uso-sociale>

Una rapida panoramica su queste attività permette di scoprire realtà preziose e inaspettate. A Baveno, sul lago Maggiore, la stazione è divenuta sede di sette associazioni che vanno dalla Pro loco al sodalizio storico "Un salto nel passato", al Club degli amici della Vespa. A Chiavenna si trova il Consorzio per promozione turistica della valle che offre servizi a turisti e villeggianti. A Viserba è attiva l'Associazione crescere insieme, oltre la disabilità. A Redipuglia si può visitare l'hub del turismo storico della Grande guerra. A Celle Ligure si trova il presidio della Croce Rossa.

Anche nel Centro e nel Mezzogiorno hanno attecchito attività lodevoli. Il fabbricato di Torre del Lago Puccini è dedicato all'arte ed alla natura del territorio della Versilia. Ad Alba Adriatica funziona un ostello per giovani. A Melfi un centro di accoglienza per i rifugiati, mentre a Potenza Superiore Legambiente ha aperto un centro per la promozione dei prodotti locali. A Ginosa Marina è attivo un info point turistico promosso da alcune ragazze. A Villarosa, nel cuore della Sicilia, un ferroviere entusiasta, Primo David, ha trasformato la stazione in una attrazione turistica con cimeli

storici e testimonianze della civiltà contadina e dell'emigrazione. Oschiri, in Sardegna, è diventata una fermata musicale in cui si suona jazz e talvolta si esibisce persino Paolo Fresu. Ma tanti sono gli esempi: dalla stazione di Ronciglione trasformata in casa di accoglienza per famiglie con bambini affetti da gravi malattie, concessa in comodato d'uso all'associazione Cuore di Mamma, all'ex scalo merci della Stazione di Potenza Superiore gestito da Legambiente Basilicata e trasformato in emporio per la vendita di prodotti biologici a Km zero (ScamBioLoGiCo) e dell'artigianato locale.

Il **Gruppo FS**, sempre più impegnato nell'operazione di riqualificazione di tale patrimonio, ha recentemente firmato un protocollo di intesa con **Banca Etica** per favorire la raccolta fondi per sostenere i progetti di riqualificazione sociale degli immobili ferroviari, promuovendo eventi culturali per presentare progetti e offrendo servizi creditizi e bancari integrati.

E' inutile aggiungere che sarebbe altamente auspicabile far conoscere meglio queste buone iniziative, in modo che molti altri fabbricati dismessi possano trovare nuove funzioni a beneficio dei viaggiatori e dei residenti. Senza dimenticare come quello di Ferrovie dello Stato sia il patrimonio prevalente, ma non unico nell'ambito delle stazioni italiane. Oltre ai 16 mila chilometri della rete FS ci sono altri 4 mila chilometri di ferrovie gestite da società regionali che conoscono problemi analoghi. E senza considerare che, oltre alle linee in esercizio, ce ne sono molte altre "sospese" o dismesse, le cui stazioni possono tornare a nuova vita, in caso di auspicabile riapertura al traffico, oppure essere riconvertite a vantaggio degli escursionisti a piedi o in bicicletta.

Le richieste

Italia Nostra chiede che, a fianco alla funzione di nodo di scambio intermodale della mobilità collettiva, le stazioni tornino a fare quello per cui furono progettate, cioè accogliere il viaggiatore in un ambiente a misura d'uomo, rispettoso dei tempi e dei modi del viaggio. **Basta quindi con la trasformazione spinta di questi edifici in centri commerciali:** si proceda invece al ripristino delle sale d'attesa, fontanelle e sedute lungo binari. Si chiede anche maggiore presidio delle stazioni periferiche e il **potenziamento del positivo programma di affidamento delle stazioni impresenziate alle comunità locali già previsto da RFI.**

Mariarita Signorini
Presidente Nazionale Italia Nostra

Liliana Gissara
Consigliere Nazionale Italia Nostra

Massimo Bottini
Consigliere Associazione Italiana Patrimonio Archeologico Industriale (AIPAI)

Massimo Ferrari
Presidente Nazionale Assoutenti