



Riqualificazione delle stazioni e rigenerazione urbana

*Una ricerca su come cambiano l'assetto e la vita di quartiere
con la trasformazione delle stazioni ferroviarie:
i casi di Roma Termini e Torino Porta Nuova*

Carlo Carminucci

ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti
ccarminucci@isfort.it

Roma, 28 ottobre 2008

Sommario

Obiettivi e metodologia dello ricerca

**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Roma Termini: una valutazione ex post**

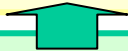
**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Torino Porta Nuova: una valutazione ex ante**

Spunti conclusivi

Valutare l'impatto delle ristrutturazioni delle stazioni ferroviarie sulle comunità locali *(le premesse della ricerca 1/2)*

Sulla scorta delle esperienze felici di alcuni importanti città europee ha preso progressivamente piede anche in Italia l'idea che la stazione ferroviaria sia non solo luogo di "transito" connesso all'evento del viaggio, ma anche luogo di "permanenza" incardinato nel tessuto vivo della città, e quindi luogo per le relazioni sociali, lo shopping, la fruizione del tempo libero ecc.

In questa prospettiva, tutte le 13 grandi stazioni ferroviarie italiane gestite da Grandi Stazioni Spa hanno messo in campo rilevanti progetti di ristrutturazione degli immobili, di riqualificazione funzionale degli spazi, di riorganizzazione dei servizi offerti, di attrazione di business commerciali (e non solo) anche molto pregiati, di attenzione sulla manutenzione, la pulizia, la sicurezza dei plessi, in modo da garantire agli ambienti della stazione uno standard costante di piacevolezza, comfort, appetibilità per i frequentatori (viaggiatori e non)....



Grandi Stazioni Spa

Riqualificare, valorizzare e gestire le tredici principali stazioni ferroviarie italiane: questo è il principale obiettivo di Grandi Stazioni Spa, la società controllata al 60 per cento da Ferrovie dello Stato e al 40 per cento da Eurostazioni Spa, di cui fanno parte Sintonia Spa (Gruppo Benetton), Vianini Lavori Spa (Gruppo Caltagirone), Pirelli & C. Spa (Gruppo Pirelli) e Sncf Participations S.A. (Société Nationale des Chemins de Fer). Il valore delle grandi stazioni è confermato da oltre 600 milioni di persone che ogni anno le attraversano, 1.500.000 mq di beni immobiliari, investimenti complessivi per 750 milioni di euro. L'intervento di riqualificazione di Roma Termini, attuato per il Giubileo 2000, ha decretato a livello internazionale la validità del progetto Grandi Stazioni. Oggi i lavori di riqualificazione sono avviati e in via di conclusione a Milano Centrale, Torino Porta Nuova e Napoli Centrale e a breve interesseranno anche le rimanenti stazioni del network (Genova Brignole e Genova Piazza Principe, Venezia Mestre e Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Bari Centrale e Palermo Centrale).

Fonte: Sito ufficiale di Grandi Stazioni Spa

Valutare l'impatto delle ristrutturazioni delle stazioni ferroviarie sulle comunità locali (*le premesse della ricerca 2/2*)

...quasi mai, tuttavia, questi processi di ristrutturazione sono accompagnati da una valutazione attenta degli effetti prodotti sul contesto urbano nel quale la stazione si inserisce, ad esempio rispetto:



- ai problemi sui *trasporti* e sulla *mobilità* generati dalle *fasi di cantiere* delle ristrutturazioni immobiliari
- al nuovo disegno di alcuni spazi urbani che di solito accompagna la ristrutturazione (ad esempio nel piazzale antistante, nella viabilità limitrofa di accesso ecc.) con possibile *sottrazione di aree* per parcheggi, soste per auto o pedonali, stazioni di partenza di mezzi pubblici ecc.
- al consolidamento di una *riorganizzazione della mobilità* di quartiere determinata dalle nuove funzioni che essa esercita (maggiore movimentazione merci a fini commerciali ecc.)
- *all'impatto economico* sul quartiere delle attività commerciali e dei servizi alle persone promossi nei nuovi spazi della stazione
- alle decisioni prese rispetto ai temi della *sicurezza*

Pensare in chiave di "rigenerazione urbana" (gli obiettivi della ricerca)

Il percorso di riqualificazione della stazione ferroviaria deve prevenire e contrastare i potenziali effetti negativi sulla vita delle comunità locali interessate. Esso può diventare una formidabile occasione non solo per rilanciare la stazione stessa come nuova "piazza civica" della città, ma anche per attivare meccanismi di vera e propria "rigenerazione urbana", riprendendo una terminologia e soprattutto una metodologia di intervento su scala urbana di origine anglosassone. La rigenerazione urbana sviluppa metodi di progettazione partecipata di ristrutturazione, recupero edilizio, riqualificazione, con l'obiettivo di apportare miglioramenti all'assetto urbanistico; in questo senso ogni cantiere può essere un'occasione per migliorare la qualità della vita di un quartiere al di là del singolo progetto a cui esso afferisce.



La ricerca si è posta l'obiettivo di valutare, **attraverso la voce delle comunità cittadine interessate**, il cambiamento dei quartieri (mobilità, funzioni economiche, servizi, sicurezza...) generati o attesi dalla ristrutturazione di due grandi stazioni ferroviarie italiane:

1. **Roma Termini**, interessata da una profonda ristrutturazione in occasione del Giubileo del 2000 (*valutazione ex post*)
2. **Torino Porta Nuova**, attualmente interessata dai lavori di ristrutturazione, la cui conclusione è prevista per la primavera 2009 (*valutazione ex ante*)

Lo studio è stato condotto con un approccio prevalente di analisi socioeconomica e culturale, piuttosto che urbanistico-architettonica.

Sommario

Obiettivi e metodologia della ricerca

**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Roma Termini: una valutazione ex post**

**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Torino Porta Nuova: una valutazione ex ante**

Spunti conclusivi

La stazione Roma Termini oggi: il profilo essenziale

Roma Termini è di gran lunga la principale stazione ferroviaria del Paese e una delle più importanti in Europa, con un ruolo centrale per il trasporto cittadino, regionale, nazionale e internazionale.

Alcuni numeri

- 225.000 mq di superficie
- circa 500.000 transiti giornalieri (oltre 150 milioni all'anno)
- 800 treni giornalieri
- 30.000 passaggi pedonali ogni ora

L'identikit del frequentatore

Circa i 2/3 dei frequentatori sono viaggiatori (1/3 non viaggiatori), in prevalenza maschi, con istruzione medio-alta, giovani e tempo medio di permanenza fra 30 e 60 minuti.



Il “progetto Termini” per la riqualificazione della stazione: come è partito, cosa si è proposto

Fino ai lavori di riqualificazione iniziati nel 1998, la stazione Termini era caratterizzata da invecchiamento degli impianti, forti disfunzioni nei servizi e un generale degrado di un complesso architettonico di grande valore storico. Nel 1997 FS costituisce la società Termini Spa (poi divenuta Grandi Stazioni Spa), con il compito di sperimentare a Roma una metodologia di intervento finalizzata a portare a standard europei le grandi stazioni italiane.



Il “progetto Termini” nasce quindi come progetto pilota con gli obiettivi principali di:

- riorganizzare i servizi ai passeggeri, migliorandone la collocazione e ridefinendo la segnaletica, con il ricorso a tecnologie avanzate
- razionalizzare i percorsi e i flussi di mobilità interna, anche in chiave di intermodalità
- creare un polo di servizi integrati complementari a quelli primari
- recuperare la qualità architettonica del complesso (restauri e interventi ex-novo)
- migliorare la sicurezza e la fruibilità degli spazi



Il "progetto Termini" per la riqualificazione della stazione: cosa è stato fatto....

Nella filosofia del progetto di riqualificazione ambientale e sociale del complesso della stazione si è inteso recuperare Termini come risorsa preziosa di Roma, assegnandole una funzione molteplice di polo di scambio e di servizi, di porta urbana, di spazio pubblico di incontro.

L'offerta commerciale

Sotto le linee ondulate dell'Atrio spicca il design moderno della nuova grande libreria di stazione. Nel livello sotterraneo della stazione, un tempo simbolo del degrado del complesso, è stato realizzato il **Forum Termini**: un centro servizi con una vastissima offerta commerciale (14mila mq di vetrine): un nuovo modo di vivere la stazione con un occhio di riguardo verso il pubblico non viaggiatore.



I servizi ai viaggiatori

Lo standard qualitativo dei servizi dedicati ai viaggiatori è stato incrementato grazie all'ammodernamento della biglietteria, al potenziamento delle strutture d'informazione, all'introduzione delle **biglietterie automatiche**, del **nuovo deposito bagagli**, dei servizi igienici costantemente presidiati, la completa revisione del sistema di **segnaletica**.

La sicurezza

La sicurezza in stazione è stata potenziata con l'impiego delle Forze dell'Ordine supportate da un sistema integrato di rilevatori e telecamere costantemente collegati ad una **"Control Room" operativa 24 ore su 24**. Inoltre è stato attivato un programma speciale coordinato dalle forze di Pubblica Sicurezza.

La Galleria Centrale

La Galleria Centrale, da semplice collegamento pedonale tra via Marsala e via Giolitti, si è trasformata nel compendio generale di ciò che la stazione Termini offre al variegato pubblico: servizi per viaggiatori, turisti e cittadini, accattivanti proposte di shopping, ristoranti e fast food per ogni esigenza, il tutto sviluppato su **220 metri** lineari

L'architettura

E' un mix di stili fra anni '30 e anni '50, con interventi in chiave moderna. Esempio tipico è il **restauro dell'Ala Mazzoniana** di Via Giolitti, un raro esempio di architettura futurista che ridotto ad uno stato di totale abbandono e degrado e oggi valorizzata come centro polifunzionale dove trovano spazio servizi di pubblica utilità, occasioni di shopping, eventi, ristorazione, benessere e cultura.

...e i nuovi progetti

E' prevista la realizzazione di una nuova area di servizi sovrastante i binari. L'idea che ispira il progetto della piastra sovrastante i binari si basa su una precisa distinzione tra gli spazi di stazione "esterni", fruibili anche dai non-passeggeri, e quelli "interni" utilizzati direttamente dai viaggiatori. Attualmente queste due vocazioni funzionali sono svolte dagli stessi elementi, creando confusione e inquinamento di immagine e di comunicazione

Più in dettaglio, il progetto prevede...

1. Una piastra di servizi ai viaggiatori posta sopra il fascio binari, nella zona più vicina alla testata della stazione: la struttura sarà accessibile dalla Galleria Centrale attraverso due gruppi di scale mobili, ascensori e una scala fissa centrale. La piastra si sviluppa per circa 9000 mq, più un piano ammezzato di ulteriori 5000 mq. La copertura sopravanza la superficie calpestabile in modo da proteggere la discesa delle scale verso i binari, creando in questo modo un grande spazio coperto sopra le banchine.
2. Un parcheggio situato sopra il fascio binari, in particolare nella zona compresa tra i due sottopassi di stazione. Il parcheggio avrà una capacità di circa 1078 posti auto e si svilupperà su due piani, accessibili attraverso due rampe carrabili collegate al sottovia Cappellini. I collegamenti pedonali saranno garantiti da quattro gruppi di scale e ascensori che metteranno in comunicazione la struttura con i due sottopassi di stazione.
3. Un collegamento pedonale tra le due strutture, con due corridoi dotati anche di tapis roulant.

La stazione Termini nella città: il quartiere Esquilino

La stazione Termini si trova nel quartiere Esquilino, da considerarsi parte integrante del Centro Storico di Roma. Nonostante la sua grande ricchezza architettonica e storico-culturale, l'Esquilino ha conosciuto un lento degrado in tempi recenti, protrattosi fino ai nostri giorni. La principale funzione del quartiere è rimasta quella di accogliere alberghi per turisti e servire da punto di ritrovo per comunità di immigrati che ne frequentano le vie e le piazze. La presenza della stazione Termini ha favorito entrambi i processi di concentrazione (ricettività e immigrazione).

I principali numeri

L'Esquilino è il quartiere più popoloso del Centro storico di Roma, con oltre 26.000 abitanti, 1,6 kmq di estensione e una densità pari a 144 ab per kmq. L'area è in forte spopolamento, quasi un quarto di abitanti in meno dal 1985, come accade per altre zone del Centro. E' invece in crescita la quota di stranieri residenti. Nell'intero primo Municipio, gli stranieri regolari nel 2005 erano 26.000 (+50% dal 1998), ovvero il 12% della popolazione straniera di Roma (tre volte il peso del Municipio). Oltre un terzo degli stranieri sono asiatici, la comunità più diffusa.



I principali problemi del quartiere

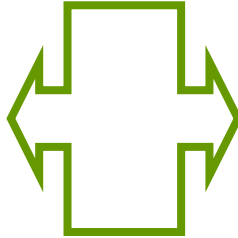
- alta mortalità del commercio indigeno, a favore di esercizi gestiti da stranieri (cinesi in particolare)
- scarsa integrazione sociale della popolazione immigrata
- elevata presenza dei senza fissa dimora e tossicodipendenti
- degrado edilizio
- mancanza di luoghi associativi
- problemi di mobilità e trasporti

Negli ultimi anni, tuttavia, il quartiere è stato interessato da importanti processi di riqualificazione, oltre alla ristrutturazione di Termini: assetto viario e trasporti, siti archeologici, mercato di Piazza Vittorio, offerta culturale ecc.

L'indagine condotta: contenuti e metodologia

Due principali filoni di indagine "dal basso"
(*approccio sociologico*)

Analisi del rapporto tra cittadino residente e cambiamento dell'assetto urbano in cui egli vive



Analisi delle strategie politico-amministrative che hanno portato agli interventi di riqualificazione urbana della stazione Termini

Tre dimensioni di approfondimento

1. Conoscenza dell'intervento
2. Percezione del disagio in corso d'opera (mancanza di parcheggi, inaccessibilità di alcuni luoghi, difficoltà nello spostarsi a piedi ecc.)
3. Valutazione "costi-benefici" dell'intervento

Interviste semistruzzurate
(questionario con domande aperte) a Grandi Stazioni, RFI, Atac, Amministrazione (primo Municipio)

Interviste semistruzzurate
(questionario con domande aperte) a responsabili di associazioni di quartiere (culturali, rappresentanza di comunità di cittadini ecc.), responsabili del settore socioassistenziale e sanitario

Analisi statistica e documentale

L'impatto dell'intervento nella valutazione della comunità locale: il nodo della relazione con il territorio (1/2)

La conoscenza del progetto Termini

Scarsa informazione genera scarso coinvolgimento

Lavori in corso

Percezione di un disagio annunciato e tutto sommato contenuto

La dimensione mobilità

Poche emergenze, poche soluzioni strutturali

“E’ mancata un’informazione a tappeto da parte degli enti organizzatori delle iniziative svolte nella Stazione Termini, soprattutto nei confronti dei residenti nelle aree limitrofe...una soluzione poteva essere la maggiore sponsorizzazione degli eventi attraverso cartelloni e volantinaggio nelle aree di interesse...”



“I lavori per la riqualificazione sono proceduti in maniera veloce per la preparazione del Giubileo. Questa data ha fatto sopportare ai romani parecchi disagi che altrimenti sarebbero stati meno tollerati...”



“Una seria soluzione del problema mobilità per il Rione Esquilino dovrebbe tener conto di alcuni interventi strutturali come l’allargamento dei marciapiedi e la creazione di piste ciclabili. Non va inoltre dimenticato che, spesso si creano ingorghi nelle vie interne del rione a causa di furgoni che posteggiano in seconda fila per scaricare le merci...”

L'impatto dell'intervento nella valutazione della comunità locale: il nodo della relazione con il territorio (2/2)

La dimensione sicurezza

Percezioni in netto miglioramento, con qualche contraccolpo...

“Andare nelle strade illuminate della stazione infonde sicurezza, tranquillità. Inoltre l'impatto positivo della stazione sulla sicurezza deriva anche dalla bellezza stessa, dall'estetica. Se un posto è sporco difficilmente lo si trova stimolante da frequentare mentre se è illuminato, gradevole e rispecchia gli interessi dei cittadini allora vi sarà un maggiore incentivo ad accedervi. Questo è quello che è successo con la ristrutturazione della stazione Termini. Con l'aumentare della frequentazione della stazione dovuta al suo miglioramento generale, aumenta altresì la voglia di andarci perché dove c'è più gente ci si sente anche più sicuri....”

“I barboni dormivano anche nelle gallerie sottostanti la stazione mentre ora con la riqualificazione di quella parte si sono spostati in gran parte nelle strade limitrofe ad essa...La sicurezza in Stazione è in ogni caso aumentata, soprattutto di notte. Nei quartieri adiacenti invece non si avverte molta sicurezza soprattutto per la presenza di extracomunitari di alcune etnie come Albanesi e nord Africani...”

L'offerta di servizi

Termini, nuovo polo commerciale, culturale e di servizi ai cittadini, ma per il quartiere non basta...

“Ciò che maggiormente preoccupa i residenti è la scarsa presenza di luoghi di ritrovo e la conseguente mancanza d'attività di svago nei quartieri. ... noi abbiamo coniato una definizione per l'Esquilino: siamo la periferia del Centro e il centro della periferia. Siamo la periferia del Centro, giacché il nostro quartiere non è valorizzato come altre parti del Centro storico ad esempio Campo dei fiori, Testaccio o San Lorenzo. L'Esquilino, infatti, dopo le otto di sera non vive poiché non c'è nessuno che lo frequenta, se si escludono quelle fasce di popolazione emarginate che girovagano per il quartiere. E' anche il centro della periferia poiché a differenza delle zone periferiche ha grandissime potenzialità da sfruttare poiché è parte integrante del Centro storico...”

Il punto di vista di chi ha realizzato gli interventi: di nuovo il nodo della relazione con il territorio

Un progetto
sinergico e
"partecipato" (!?)

A differenza del passato oggi nella stazione Termini "convivono" diverse realtà, tra i quali un *help center* per il coordinamento degli interventi sociali in Stazione, gestite in autonomia da altrettanti enti, associazioni, cooperative che interagiscono per il funzionamento dell'intero complesso.

"Tutti i soggetti pubblici cointeressati hanno partecipato alla pianificazione dei lavori..." "Attraverso il Comune e le rappresentanze istituzionali, i cittadini hanno avuto la possibilità di rappresentare le loro necessità e di fare le loro osservazioni..."

La mobilità:
riorganizzata la
piazza della
Stazione....

...ma pochi
cambiamenti nel
quartiere!



"La situazione di Piazza dei Cinquecento è cambiata radicalmente. Prima del riassetto vi era un molo pedonale centrale mentre i capilinea dei bus erano "sparpagliati" lungo il perimetro gestito dall' ATAC. Gli utenti degli autobus che arrivavano a Termini spesso si muovevano seguendo non i passaggi pedonali ma il percorso più breve, anche rischiando di venire investiti dai mezzi pubblici o dai taxi... Quindi tutti i capilinea sono stati spostati su un lato della piazza ricavando una disposizione dei mezzi "a pettine"... Senza dubbio il riassetto dell'intera piazza ha razionalizzato gli spostamenti dei pedoni, i quali per cambiare autobus possono usufruire di uno scambio porta a porta che si effettua attraversando una sola corsia"

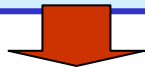
"Se a Termini ci abbiamo guadagnato in termini di razionalizzazione del traffico non possiamo dire la stessa cosa per quanto riguarda le aree limitrofe come l'Esquilino: il risultato è stato una forte riduzione della mobilità.... Un grande problema sono le vibrazioni provocate dal passaggio dei mezzi di trasporto pubblico aggravati nell'area dalla struttura del manto stradale, composto da sampietrini... La verità è che la città si espande, molti sono andati ad abitare fuori Roma ma continuano a venire al centro per lavoro con una conseguente disparità tra il continuo incremento dell'afflusso di pendolari e le dimensioni del centro storico che rimangono invariate...."

Una considerazione finale: la riqualificazione dell'Esquilino come progetto coordinato, ma non percepito come tale

I cittadini residenti sembrano non aver percepito come progetto comune quello di riqualificare l'intera area attraverso la ristrutturazione di alcuni edifici presenti. In particolare gli interventi di rigenerazione di cinema, manufatti e interi stabili sono considerati come progetti scollegati tra loro, spesso frutto di speculazioni imprenditoriali. In realtà il risanamento del quartiere, partito alcuni prima della ristrutturazione della stazione Termini, è frutto di un lento sviluppo delle potenzialità esistenti sul territori.



E' assai probabile che la lentezza con cui sono proceduti i lavori di ristrutturazione di ogni singolo edificio e la scarsa informazione data ai cittadini riguardo ai tempi di consegna dei lavori abbia provocato, tra questi, disagi e malumori oltre ad un poco interessamento nei confronti della futura destinazione dei progetti di recupero.



Va anche notato come l'informazione sul comune intento di riqualificare un intero quartiere non sia stata particolarmente curata e come, di conseguenza, anche la partecipazione dei residenti ai singoli progetti non sia stata affatto stimolata.

Sommario

Obiettivi e metodologia della ricerca

**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Roma Termini: una valutazione ex post**

**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Torino Porta Nuova: una valutazione ex ante**

Spunti conclusivi

La stazione Torino Porta Nuova: il profilo essenziale

Torino Porta Nuova è la terza grande stazione italiana. Ha una posizione strategica all'interno del tessuto urbano, essendo il punto di maggiore concentrazione delle linee di trasporto pubblico cittadino. Oggi la stazione è interessata dai lavori di riqualificazione di cui si prevede la conclusione nella primavera 2009.

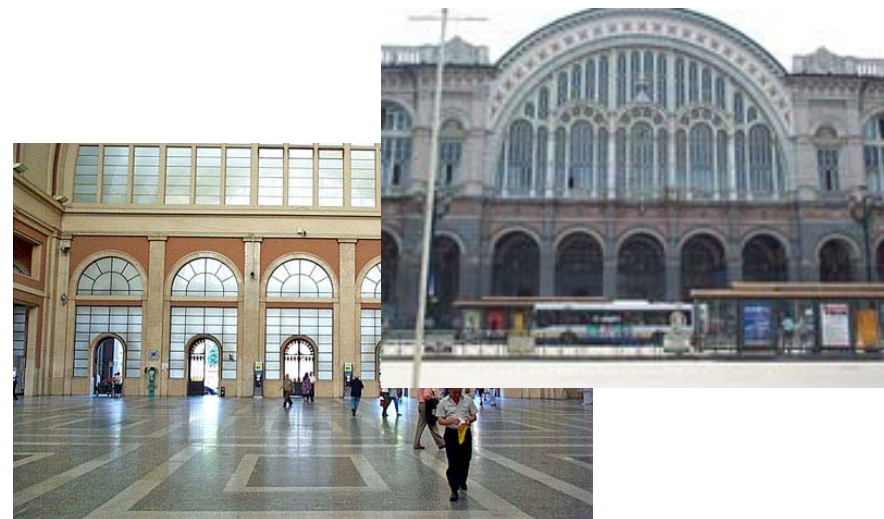
Alcuni numeri

- 97.000 mq di superficie (solo edifici)
- quasi 200.000 transiti giornalieri (oltre 70 milioni all'anno)
- circa 350 treni giornalieri
- 57% dei frequentatori non sono passeggeri

La stazione nel 1908



La stazione oggi



Le linee principali del progetto di riqualificazione

Il progetto di riqualificazione della stazione prevede un rilevante ampliamento delle superfici destinate ai servizi di viaggio, ristoro, shopping e tempo libero. Allo stesso tempo i percorsi pedonali, i parcheggi, i luoghi di sosta dei mezzi pubblici che affluiscono nel nodo della stazione saranno oggetto di un totale ripensamento finalizzato a razionalizzare l'intero sistema delle percorrenze. Il progetto prevede opere di ripulitura e restauro degli ambienti esistenti, ripristinandone le pavimentazioni, le vetrate, gli intonaci, con l'introduzione di elementi architettonici innovativi, nel rispetto delle particolarità e della qualità spaziale del complesso.



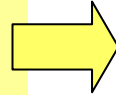
Più in dettaglio...

- 1) Il riassetto prevede la creazione di un asse centrale di distribuzione posto in corrispondenza dell'atrio, sul quale confluiranno i flussi provenienti dalla metropolitana e diretti verso i treni; contestualmente verrà potenziato l'asse trasversale già esistente che proviene da via Sacchi.
- 2) Il porticato affacciato su via Sacchi, liberato dalla presenza delle auto, sarà delimitato da pareti a vetrate trasparenti, in modo da recuperare aree di grande qualità architettonica che accoglieranno servizi commerciali per viaggiatori e cittadini.
- 3) Due gruppi di scale fisse e mobili e tre nuclei scala circolari con ascensori panoramici collegheranno il piano terra con un nuovo mezzanino, realizzato nell'area compresa tra la galleria centrale e le due ali laterali; altre porzioni di mezzanino saranno realizzate all'interno delle due ali laterali e accoglieranno servizi primari e secondari.

L'indagine condotta: contenuti e metodologia

Obiettivo generale

Valutare gli effetti prodotti sull'ambiente urbano circostante dai processi attesi di riorganizzazione e ristrutturazione della stazione ferroviaria....



...in particolare attraverso l'analisi delle aspettative e delle preoccupazioni della popolazione residente nelle aree limitrofe alla stazione, per le possibili ripercussioni sulla vita sociale ed economica

Strumentazione metodologica



Analisi quantitativa e mappature sulla situazione attuale e le trasformazioni in atto, in particolare rispetto al sistema dei trasporti, alle attività economiche e ai servizi ai cittadini

Focus group e interviste dirette semistrutturate per la rilevazione dei dati qualitativi relativi alle aspettative (e alle esigenze) e ai timori (e alle criticità) dell'impatto della trasformazione della stazione

➡ coinvolti rappresentanti di comitati e associazioni di cittadini, di commercianti, del volontariato, delle comunità etniche e religiose, rappresentanti della scuola, sanità, amministrazione comunale.

➡ soggetti operanti all'interno della stazione e nei quartieri limitrofi (San Salvario, Centro e San Secondo)

Porta Nuova: un luogo che ha una storia

In sintesi, le percezioni degli attori locali sulla riqualificazione della stazione

Una piazza sociale, non un centro commerciale

- Per decenni Porta Nuova è stato il punto d'incontro, soprattutto il sabato e la domenica, tra i giovani torinesi e coloro che arrivavano da fuori città
- La nuova stazione non dovrà essere un ambiente artificiale, una piazza di tipo commerciale in cui gli unici stimoli sono rappresentati dalle vetrine dei negozi; soprattutto per le nuove generazioni, è necessario valorizzare gli elementi culturali, mantenere e creare zone verdi con panchine e punti di ristoro, sia all'interno della stazione sia al di fuori di essa
- Promuovere un'offerta commerciale intesa come "vetrina" di prodotti tipici, che richiami l'offerta commerciale del quartiere facendole da traino; ed evitare l'accentuarsi della disparità tra esercizi di basso livello (quelli di San Salvario) ed esercizi di lusso interni a Porta Nuova

Non abbandonare le marginalità, aumentare la sicurezza

- Porta Nuova non è solo un luogo di transito, ma un polo di aggregazione complesso anche per persone portatrici di disagio, come i senza dimora, che in conseguenza della riqualificazione potrebbero essere "sfrattati"; è importante mantenere all'interno della stazione i servizi "a bassa soglia" già operanti, per contenere il disagio presente nell'area
- Esigenza di maggior "ordine e controllo" in riferimento a microdelinquenza, degrado e sporcizia, non solo in stazione ma anche nelle aree circostanti (le azioni coordinate di Polizia Ferroviaria e Polizia Municipale non sono ritenute sufficienti)

Più informazione, più trasparenza

- Il nodo della corretta informazione e della trasparenza si è rivelato di cruciale importanza sia per gli attori locali sia per i soggetti istituzionali che sono stati intervistati. In particolare per i cittadini deve essere possibile avere accesso alle informazioni sul progetto mediante punti informativi con mappe, plastici e altri materiali di supporto, oltre che attraverso la corretta divulgazione da parte dei media

Sommario

Obiettivi e metodologia dello studio

**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Roma Termini: una valutazione ex post**

**La ristrutturazione della stazione ferroviaria
Torino Porta Nuova: una valutazione ex ante**

Spunti conclusivi

I punti di forza dei processi di ristrutturazione delle stazioni: una sintesi

Disagi per i cantieri (mobilità, vivibilità ecc.) tutto sommato contenuti

E' stato il caso di Roma Termini, dove la tempistica stringente dei lavori legati all'appuntamento giubilare e la motivazione "nobile" del cantiere hanno alzato la soglia di sopportazione dei disagi. Anche nel caso di Torino, non si è registrata una preoccupazione dominante per i possibili disagi del cantiere.

La percezione della sicurezza migliora sensibilmente

La rivitalizzazione della stazione, la maggiore frequentazione, l'illuminazione, il restyling architettonico, la maggiore presenza di forze dell'ordine contribuiscono certamente a ribaltare lo stereotipo di uno spazio tradizionalmente poco "raccomandabile"; è vero come valutazione ex post (Termini), ma anche come percezione prospettica (Porta Nuova). Molto più contraddittori gli effetti sulla sicurezza del quartiere, anche a causa (stazione Termini) dell'espulsione di fasce marginali dal plesso ferroviario che in parte "bivaccano" nelle strade limitrofe.

Una spinta positiva per le funzioni economiche del quartiere

La "nuova" grande stazione è in effetti un formidabile attrattore di nuovi consumatori, di cui beneficiano operatori ed esercizi commerciali nell'intera area. Limitati i problemi di concorrenza commerciale dentro e fuori il plesso ferroviario.

Il recupero di carenze strutturali nei servizi alla persone, come l'offerta di eventi culturali, centri estetici e palestre ecc.

La messa in campo di progetti complessi di riqualificazione che riguardano l'intero quartiere

Per un approccio più avanzato alla “rigenerazione urbana”: sei nodi da sciogliere (1/2)

1

Un progetto integrato fra ristrutturazione della stazione e riqualificazione urbana

L'elemento più forte che emerge sia dall'analisi 'tecnica' del contesto sia dal confronto con i soggetti locali è la necessità, o quanto meno il vantaggio, di progettare le trasformazioni che investono l'interno della stazione in armonia e complementarietà con l'intorno urbano, anziché ignorandolo o a suo discapito (concorrenza commerciale, organizzazione della mobilità, gestione delle marginalità sociali).

2

L'attivazione di percorsi non formali di “progettazione partecipata”

Le ragioni per adottare un simile approccio non sono solamente di natura preventiva rispetto a ostacoli amministrativi o a manifestazioni popolari di dissenso. La dettagliata e partecipata conoscenza del contesto e delle sue esigenze dovrebbero costituire, piuttosto, la base su cui fondare un progetto di riqualificazione che può trarre vantaggio sia dal rinnovamento dello scalo ferroviario, costituendo la principale porta d'accesso al centro della città, sia dall'armonica integrazione di servizi presenti all'interno e all'esterno della stazione. Si può così sviluppare un elevato grado di sostenibilità nel tempo delle scelte e di apprezzamento da parte dell'utenza viaggiante e non.

3

Il mantenimento di canali sempre aperti per una comunicazione forte, diffusa e interattiva

Si tratta non solo di informare i cittadini sui tempi dei cantieri in apertura, i possibili disagi e le alternative studiate, ma di rendere i progetti di intervento più “trasparenti” rispetto al disegno complessivo, alle finalità, alla possibile recezione di suggerimenti e proposte. Consigliabile un'utilizzazione più estesa di punti informativi con mappe, plastici e materiali di supporto.

Per un approccio più avanzato alla "rigenerazione urbana": sei nodi da sciogliere (2/2)

4

Ripensare il sistema dei trasporti in chiave di intermodalità, sostenibilità e accessibilità

La stazione ferroviaria è per definizione un nodo di interscambio, attorno al quale l'intero sistema della mobilità urbana e di quartiere può essere efficacemente riorganizzato (parcheggi auto, percorsi pedonali, noleggio biciclette ecc.) in una prospettiva di maggiore sostenibilità ambientale e migliore accessibilità. In generale per il sistema di mobilità, l'apertura di un cantiere e lo sforzo conseguente di trovare soluzioni può essere una formidabile occasione per una "rigenerazione" strutturale.

5

La stazione come spazio pubblico multifunzionale, ovvero come alimentare l'aspirazione a diventare "nuova piazza civica"

Il concetto di "piazza" appare connotato dalla sua capacità di accogliere persone di provenienza e mosse da motivazioni le più diverse. Ciò che viene richiesto è una stazione fruibile, anche dagli abitanti del quartiere e dalle persone che la usano quale punto d'incontro. Ogni grande stazione non dovrebbe ospitare solo treni dunque, ma anche negozi, boutique d'abbigliamento, librerie, ristoranti e bar, centri riunione, musei, *internet point*, uffici postali, centri medici, centri fitness, servizi di ogni genere.

6

Dove va a finire l'emarginazione sociale? (ovvero, l'importanza di mantenere presidi sociali)

La riqualificazione e il nuovo ruolo nella geografia socioeconomica della città che si vuole attribuire alle grandi stazioni rischiano di provocare l'allontanamento di chi vive in condizioni marginali, senza operare una distinzione tra soggetti socialmente svantaggiati e comportamenti criminali. La stazione è un luogo d'incontro tra ceti sociali e stili di vita diversi, in questo senso essa si connota come luogo aperto e complesso, non asettico, patinato ed espulsivo. Il nodo è complesso, ma in generale i presidi sociali e i servizi "a bassa soglia" in stazione non dovrebbero essere abbandonati.



Riqualificazione delle stazioni e rigenerazione urbana

*Una ricerca su come cambiano l'assetto e la vita di
quartiere con la trasformazione delle stazioni ferroviarie:
i casi di Roma Termini e Torino Porta Nuova*

Grazie per l'attenzione!

Carlo Carminucci

ccarminucci@isfort.it

Roma, 28 ottobre 2008