

## SMR/Effetti del progetto sul territorio (4.1)

di Bruno Discepolo

1. La presenza della ferrovia nel rapporto tra uomo e ambiente;
2. La ferrovia in Campania dalla Napoli – Portici al Piano Regionale dei Trasporti;
3. Il Sistema Metropolitano Regionale: una nuova idea di assetto e sviluppo del territorio

1. La progettazione e la realizzazione di un moderno sistema metropolitano regionale appartiene allo specifico settore dei trasporti e della mobilità di uomini e, in parte, di merci ed al necessario processo di amplificazione della rete, di evoluzione tecnologica dei mezzi che la percorrono, di diffusione territoriale del sistema stesso.

La ricaduta, gli effetti delle scelte operate in sede di progettazione e delle conseguenti innovazioni introdotte, sull'ambiente e i luoghi sono però di una tale portata da influenzare il destino delle comunità e dei territori coinvolti nel loro futuro, non solo immediato, sulle loro fortune, le occasioni di sviluppo, le prospettive di emancipazione, in generale la qualità della vita.

Sotto questo profilo può anzi affermarsi – non senza rammarico per chi ha sempre immaginato un ruolo preminente della strumentazione urbanistica intesa in senso stretto nell'attività di pianificazione del territorio – che l'incidenza delle scelte e degli interventi in campo ferroviario o più specificamente in sede di realizzazione di una rete metropolitana, travalichi di molto il significato di una infrastrutturazione settoriale per assurgere viceversa a opzione programmatica, ad una scelta (le località da raggiungere e interconnettere, i luoghi dello scambio, le trasformazioni conseguenti del paesaggio, ecc.) che spesso anticipa, a volte sostituisce, la pianificazione urbanistica.

Accade cioè che, anche nell'attività di elaborazione e di progettazione delle trasformazioni territoriali, tempi e velocità siano diversi a seconda della strumentazione utilizzata, ovvero della natura del mezzo o delle procedure di attuazione. Così, se l'ideologia e il carattere totalizzante e inclusivo del piano ne hanno spesso limitato il grado di incidenza nella realtà fattuale (a causa dei tempi lunghissimi di redazione ma ancor più al necessario, e conseguente, processo di assimilazione e condivisione, tra i diversi "attori" sociali e istituzionali), più frequentemente il valore settoriale riconosciuto alla rete ferroviaria e metropolitana, con il minor carico di aspettative e quindi di discussioni, contrasti, protagonismi e quant'altro caratterizzano le decisioni urbanistiche, hanno permesso una più rapida ed estesa attuazione degli interventi.

Salvo a riconoscere, dopo, quali profonde e consistenti modificazioni siano avvenute a seguito di una decisione, apparentemente solo o principalmente trasportistica, cambiando per sempre luoghi, paesaggi, equilibri, assetti, comportamenti.

I luoghi, come si sa, non sono mai naturali ma, in quanto risultato di un lento e inarrestabile processo di appropriazione da parte delle diverse formazioni economiche-sociali che nella "lunga durata" si sono insediate, artificiali.

Il territorio, cioè, è sempre la sintesi delle vocazioni di un ambiente e ciò che quegli stessi luoghi diventano, dopo che l'uomo vi si è insediato e lo ha trasformato, secondo le proprie utilità, capacità tecniche, culture e ideologie.

La velocità dei cambiamenti introdotti non è fattore secondario nel processo di antropizzazione di una regione. E' così che, se il mondo rurale riconosce una propria "legge d'inerzia"<sup>1</sup> che soprassiede a tutte le lente trasformazioni nella campagna, viceversa, molto più repentini sono gli stravolgimenti che riguardano lo spazio urbano, le città. Su tutte le diverse tipologie di spazi, la velocità introdotta dalla ferrovia è l'elemento determinante per la comprensione dei cambiamenti che hanno interessato, in occidente come in oriente, a partire dalla rivoluzione industriale, città e campagne.

Ancora oggi, essendo la conquista della velocità, del minor tempo occorso per percorrere sempre maggiori distanze, la cifra, la chiave per comprendere il successo – così come i problemi da risolvere, che sempre ne sono il corollario – la motivazione che è alla base della decisione di investire ingenti risorse per la realizzazione di una più moderna, estesa ed efficiente rete di ferrovia metropolitana regionale della Campania.

Sono molte oggi le ragioni per scegliere il trasporto su ferro, per privilegiare il sistema metropolitano regionale, come la rete in grado di innervare di nuove, e positive, energie il territorio economico e sociale, di modernizzare un' intera regione. Un efficiente sistema di trasporto in grado di creare nuove relazioni spazio-temporali, di sottrarre all'emarginazione territori e comunità così come di potenziare l'offerta di trasporto nelle aree più dinamiche, di ridurre l'uso delle automobili e con esse di limitare i danni ambientali (rumore, inquinamento, occupazione delle strade, numero di incidenti, ecc.).

Ma sempre, su tutte, prevale una ragione, che è al tempo stesso la condizione del successo, dell'affermazione ovvero del fallimento di un nuovo sistema di trasporto: la rapidità degli spostamenti nel confronto alternativo con altri sistemi di mobilità.

E dunque, ancora una volta, la parola chiave è tempo, e quindi velocità.

Il secolo che si apre, non meno di quello che è alle nostre spalle, sarà presumibilmente caratterizzato dalla ricerca spasmodica di una continua e progressiva riduzione dei tempi: di elaborazione di una procedura informatica, di trasmissione di un dato o messaggio, di attesa davanti ad un ascensore, di percorrenza di una distanza.

E per quanti avanzamenti tecnologici sia possibile immaginare nel futuro prossimo venturo, il treno, sopra e sotto terra, resterà un riferimento obbligato nel nostro modo di vivere e di occupare lo spazio.

D'altronde è stato così sin dall'inizio dell'era moderna, da quella rivoluzione industriale che proprio dal binomio treno-tempo ha preso le mosse.

---

<sup>1</sup> La società rurale è contraddistinta, per sua natura, da ritmi rallentati. "E' più facile edificare o distruggere o riformare ciò che si fa con il laterizio, la pietra, il cemento e il ferro (cioè i materiali di cui è costruita una città); meno facile è interferire (anche dove può intervenire l'industria più progredita) su ciò che si forma con i suoli, le acque, l'atmosfera e le piante".

Lucio Gambi, *La campagna: gli uomini, la terra e le sue rappresentazioni visive* in Storia d'Italia, Atlante vol. VI, Einaudi, Torino 1976.

Se le prime notizie - come tutte le altre di questo genere provenienti dall'Inghilterra - su di una vera e propria "strada ferrata", risalgono al 1801, con la Surrey Iron Railway, è del 1825 l'inaugurazione della prima ferrovia pubblica, la Stokton – Darlington. Un'innovazione valutata, come spesso accade in queste circostanze, con sospetto e qualche ironia: "Cosa potrebbe essere più assurdo e ridicolo dell'idea di locomotive che corrano a una velocità doppia rispetto alle diligence?"<sup>2</sup>

E' un fatto che da quel giorno i treni hanno cominciato a correre, non fermandosi più, divorando miglia, raggiungendo territori prima inesplorati, contribuendo all'epopea di avventurieri, imprenditori, eroi o semplici emigranti.

Quattro anni più tardi, il 6 ottobre del 1829, il leggendario "Rocket" di Stephenson vinse la gara di Rainhill, trasportando un carico di venti tonnellate alla velocità media di dieci miglia all'ora e percorrendo settanta miglia.

Fu come se, all'improvviso, le distanze si fossero accorciate, i luoghi ravvicinati e quindi, apparve chiaro, che anche il tempo dovesse unificarsi, commisurarsi alla novità degli eventi. Nacque, allora, il tempo standard, quello che ancora oggi regola i ritmi della nostra esistenza: un tempo assoluto al posto di quello naturale, un tempo globale – si direbbe oggi – invece di quello locale. Anche se sarebbero occorsi ancora degli anni per la sua introduzione (nel 1884 con la Conferenza di Washington, ma risalgono a otto anni prima le intuizioni di Sandford Fleming), l'apparizione di un nuovo tempo che si apprestava a scandire ritmi e regolare esistenze fece scrivere ad Aldous Huxley: "Inventando la locomotiva, Watt e Stephenson sono stati in parte inventori del tempo".<sup>3</sup>

In principio, l'uso della locomotiva fu circoscritto ad un ruolo sussidiario dei sistemi di trasporti allora in vigore. Soprattutto, in Inghilterra, fu utilizzata per collegare località costiere o fluviali dove la navigazione era a vela.<sup>4</sup>

Ma ben presto le strade ferrate coprirono aree sempre più estese, imponendosi come il nuovo, e irrinunciabile, sistema di trasporto.

Nel Regno Unito si passò dalle 1952 miglia in esercizio nel 1843 alle 6625 del 1850. Ancora di più fecero gli Stati Uniti dove, a fronte delle 32 miglia del 1830, si raggiunsero le 36.000 nel 1865.

In particolare, nello sterminato continente nord americano le ferrovie svolsero un ruolo decisivo nella conquista di nuove terre, di unificazione politica.

---

<sup>2</sup> L'interrogativo lo poneva, nel 1825, la *Quarterly Review*. La notizia è riportata da Clark Blaire. *Il signore del tempo*, Bompiani, Milano 2001.

<sup>3</sup> Aldous Huxley riportò questo giudizio, nel 1936, nel suo saggio *Il tempo e la macchina*. Anche questo brano è tratto da C. Blaire, op.cit. Partendo da altre considerazioni Paul Virilio definisce "l'unità di tempo....che sostituisce l'assenza di unità di luogo dei luoghi attraversati". Egli, cioè, sottolinea come il fenomeno della velocità provochi una modificazione nella percezione del mondo.

<sup>4</sup> Ogni nuovo tipo di trasporto, al suo primo apparire, è concepito come complemento del mezzo particolare di trasporto predominante in quel periodo, così il vapore fu dapprima al servizio della vela. Le prime ferrovie aiutavano a trasportare verso gli estuari d'Inghilterra i carichi destinati al traffico costiero, o li avviavano verso i fiumi e i canali del paese; .....le ferrovie servivano a congiungere due reti di navigazione interna". L. Girard, *L'evoluzione dei mezzi di trasporto* in "Storia economica di Cambridge", Einaudi, Torino 1974.

“Gli americani capirono subito che soltanto la ferrovia poteva consentire loro di organizzare il continente”.<sup>5</sup>

Dunque, un vero e proprio strumento di pianificazione e governo del territorio.

La ferrovia riduce i tempi di percorrenza in un viaggio ovvero, il che è lo stesso, a parità di tempo impiegato aumenta lo spazio percorso. E' come se lo spazio si dilatasse: nuovi territori inclusi, località acquisite dapprima alla civilizzazione, e poi allo scambio, alle prospettive di sviluppo.<sup>6</sup>

Naturalmente, perchè questo accada, che terre e uomini entrino in relazione e si parlino, vuol dire che le condizioni storiche sono mature, che una “società ha raggiunto il grado voluto di ricettività”.<sup>7</sup>

Come scrisse Henri Pirenne: “L'America [raggiunta dai vichinghi] perduta non appena scoperta, perchè l'Europa non ne aveva ancora bisogno”.

Lo stesso può dirsi per la macchina a vapore, inventata già nel 1769 da Watt e Boulton, ma in anticipo sui tempi della rivoluzione industriale.

Quando la forza vapore e le rotaie diedero vita alla ferrovia, i tempi furono maturi per una nuova avventura nella storia dell'umanità: ridurre i tempi, dilatare gli spazi.

2. E' sempre un giorno d'ottobre, il 3 del 1839, che una locomotiva percorre la distanza tra Napoli e il Granatello di Portici, alla velocità di otto chilometri l'ora, primo tratto del percorso che dalla capitale doveva portare a Nocera dei Pagani e a Castellammare di Stabia, opera progettata dall'ingegnere francese Armando Bayard de la Vingtrie.

Fu la prima ferrovia realizzata in Italia, per volere di Ferdinando II° di Borbone.

Anche in questo caso non mancarono scettici ed oppositori alle novità introdotte dall'evento della macchina a vapore e quindi della locomotiva.

Singolare è la presa di posizione del consigliere privato del re, Francesco Domenico d'Aragón, che commenta: “Parole, parole! Quel fumo nero e denso ammalerà i nostri polmoni indifesi. Il fegato, la bile, tutto l'apparato digerente saranno danneggiati dal continuo traballio dei vagoni. La

---

<sup>5</sup> L. Girard, op.cit.

<sup>6</sup> In verità, almeno all'inizio della storia delle ferrovie, l'impressione fu piuttosto che lo spazio, per effetto dell'aumentata velocità, si contraesse. “Una data distanza viene dunque percorsa in un terzo del tempo abituale, essa viene cioè ridotta *temporalmente* a un terzo. In testi dell'inizio del XIX secolo, la riduzione temporale viene presentata di regola come contrazione dello spazio. “Wolfgang Schivelbusch, nella sua stimolante *Storia dei viaggi in ferrovia* (Einaudi, Torino 1988), riferisce inoltre delle teorie, sul tema dell'economista francese Costantin Pacqueur proposito di una nuova geografia condensata, frutto del progresso tecnologico legato all'introduzione delle reti ferroviarie. Lo spazio del traffico, ridotto temporaneamente, produce una nuova geografia in scala ridotta, ciò nonostante il contrarsi delle distanze lascia immutati nella loro vecchia dimensione gli spazi collegati da questo stesso traffico. Ma per Schivelbusch “il *topos* secondo il quale la ferrovia annullerebbe lo spazio e il tempo non si riferisce all'ampliamento dello spazio ottenuto inserendo sempre nuove aree nel traffico. Ad essere sentita come annullata è la continuità spazio-tempo tradizionale, segnata dalla vecchia tecnica dei trasporti che era organicamente legata alla natura. Il suo rapporto mimetico con lo spazio percorso fa sì che la coscienza percepisca quest'ultimo come unità viva. Per dirla con Bergson, la *durée del percorso da un luogo all'altro, non è una grandezza matematica oggettiva, ma dipende dalla tecnica del traffico così come, secondo Durkheim, la percezione di spazio e tempo da parte di una società è una funzione del suo ritmo sociale e del suo territorio*”.

<sup>7</sup> Fernand Braudel, *Capitalismo e civiltà materiale*, Einaudi, Torino 1977.

vista ne soffrirà per il rapido susseguirsi delle immagini sulla retina a causa della velocità del treno. Le donne gravide rischieranno la maternità”.<sup>8</sup>

Per nostra fortuna, le preoccupazioni del d’Aragon non furono fatte proprie da Ferdinando II° che, ascoltato invece il suo ministro degli Interni Santangelo, il 19 giugno del 1836 decreta di accettare l’offerta di Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie di “eseguire a sue spese, rischi e pericoli una strada di ferro da Napoli a Nocera con un ramo per Castellammare”.<sup>9</sup>

Di quel primato, non il solo per la verità a caratterizzare insieme a tanti guasti e ritardi la dinastia dei Borbone sulla strada del tramonto e nel passaggio al regno unitario, resta a testimonianza lo splendido museo ferroviario di Pietrarsa, non lontano dal Granatello di Portici.

La struttura regionale campana, a cavallo dell’unificazione nazionale, presenta quel carattere “duale”, che conserverà per gran parte della storia successiva del Mezzogiorno d’Italia. Forte è infatti la contraddizione tra l’economia e la società campana ed il resto delle regioni meridionali, meno dotate in ordine ad infrastrutture, centri urbani, insediamenti industriali, classi professionali. Ma alto è anche il divario tra le diverse aree all’interno delle province campane, a cominciare da Napoli e dai suoi territori limitrofi.

Nel 1818, anche escludendo la capitale, sono otto i comuni appartenenti alla Campania tra i venti più popolosi dell’intero Sud d’Italia: Caserta, Piano di Sorrento, Aversa, Castellammare di Stabia, Sessa Aurunca, Ottaviano, Avellino, Afragola.

Una concentrazione demografica che disegna una topografia insediativa, che sul finire del secolo (1881) è già profondamente mutata: scompaiono molti centri interni e della stessa Terra di Lavoro, per far posto a città costiere, sedi di nascenti nuclei industriali, quali Torre del Greco e Torre Annunziata, o ancora Salerno.

Anche in termini di dotazione di più adeguate infrastrutture, la Campania risulta la regione meglio attrezzata per l’appuntamento con il nuovo ordine politico ed amministrativo post-unitario. Si calcola che nel 1833 su di un’estensione della viabilità principale nell’intero Sud di circa 2935 Km. la rete esistente in Campania fosse pari a 1196 Km, vale a dire il 41% dell’intera estensione.<sup>10</sup>

E sempre in Campania sono localizzati gli unici tronchi ferroviari dell’Italia meridionale con la linea tra Napoli e Nocera, da Napoli a Capua, da Napoli a Nola e Sarno.

Infatti, alla già famosa ferrovia costiera, realizzata su concessione dall’ingegnere Bayard, si è aggiunta, negli anni a cavallo tra il 1842 ed il 1846, la Regia strada di ferro Napoli – Capua, che via Cannello collegava la capitale alla reggia di Caserta per proseguire appunto in direzione Capua e, con una diramazione da Cannello, verso Nola.

---

<sup>8</sup> La notizia è riportata in Francesco Ogliari, *Terra di primati – Storia dei trasporti italiani*, vol. 21°, Cavallotti Editore, Milano, 1975.

<sup>9</sup> Idem.

<sup>10</sup> La stima è attribuita a Carlo Afan De Rivera da Giovanni Aliberti nel suo saggio “Struttura industriale e organizzazione del territorio nell’Ottocento”, in *Storia della Campania*, Gecce, Napoli 1987.

In questo caso la realizzazione dell'opera è affidata all'esercito, e progettista ne è l'ing. Clemente Fonseca, capitano dello stato maggiore di Ferdinando II°.

Nel 1856 la linea è prolungata di altri 15 km. raggiungendo Sarno.

Veri e propri distretti industriali in nuce erano presenti nel comprensorio napoletano, nell'alto e medio bacino del Liri e dell'Irno, nel basso bacino del Sarno.

La presenza di tutti questi fattori non fu sufficiente a definire un quadro di pre-condizioni favorevoli ad un'evoluzione in direzione di un'economia matura e moderna. Al contrario, le particolari condizioni protezionistiche che sino ad allora avevano consentito a limitate aree di assumere connotati di apparente, ma debole sviluppo, non appena entrate in contatto con mercati e dimensioni più ampie, quali quelle introdotte con l'avvento dei governanti piemontesi, si diffusero delle grandi linee di comunicazione ferroviaria, l'estendersi della rete viaria, la liberalizzazione degli scambi, scomparvero modificando profondamente l'assetto e gli equilibri regionali.

Ad inizio del XX secolo il quadro regionale è caratterizzato da una sempre crescente concentrazione costiera di centri abitati, insediamenti produttivi, dotazioni infrastrutturali.

Al declino di molti distretti industriali delle aree interne, fa da contrappunto lo sviluppo dei nuovi nuclei di Pozzuoli, Bagnoli, Napoli, S. Giovanni a Teduccio oltre i già ricordati centri di Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia.

Fenomeno accentuato con la legge speciale per Napoli del 1904, con le scelte localizzative di nuovi stabilimenti industriali nell'area costiera napoletana.

In questo periodo si pongono le basi per il futuro assetto regionale con la scelta delle classi dirigenti di rinunciare a cogliere "il nesso che legava l'eventuale crescita dell'industria urbana alla trasformazione economica del retroterra regionale mediante l'ammodernamento dell'impresa agraria e il rinnovamento della vita sociale nelle campagne..... In realtà questa debole vocazione industriale maturata in Campania nel corso dell'Ottocento, senza che si verificasse alcun moderno processo di industrializzazione, da un lato non valse a promuovere il decollo economico della regione e, dall'altro lato, accentuò il divario esistente tra l'area napoletana e la rimanente parte del territorio regionale".<sup>11</sup>

Già a partire dall'Ottocento, e ancora più nel secolo successivo, si consolidò intorno all'ex capitale un'estesa area dai preminenti caratteri industriali, che andava da Pozzuoli sino a Castellammare di Stabia, determinando in tal modo un'accentuata contrapposizione tra sviluppo della costa ed arretratezza delle zone interne.

In poco oltre un quarto di secolo, negli anni a cavallo la fine del settimo decennio dell'Ottocento, ed i primi anni del '900, si realizza l'ossatura dell'intero sistema ferroviario campano, localizzato in quell'epoca per la quasi totalità in provincia di Napoli.

---

<sup>11</sup> G. Aliberti, op.cit.

Alle ferrovie in esercizio allo Stato, che al momento dell'unità sono la Napoli – Capua per 45 km. e la Cancello – Sarno di 27 km., si affiancano le tratte realizzate e gestite da società private su concessione. Sono capitali belgi, in primo luogo ad affluire nell'ex capitale borbonica, ma anche inglesi, svizzeri e francesi. Solo in minima parte contribuiscono a costruire questa particolare storia dell'industria e del capitalismo nella penisola imprenditori italiani o locali.

Nel 1891, su 143 Km. di ferrovie che coprono la provincia di Napoli, ben 58 appartengono alla cosiddetta rete complementare.<sup>12</sup>

Nell'83 è fondata la Società per le ferrovie napoletane, con il programma di realizzare un collegamento tra Napoli, Pozzuoli e Cuma. La Cumana entrerà in funzione il 1° luglio 1889, ed esattamente un anno dopo sarà raggiunta Torregaveta.

Sempre al 1883 risalgono i lavori per la ferrovia tra Napoli, Nola e Baiano.

Nel 1891 si inaugura la linea Napoli - Ottaviano – S. Giuseppe Vesuviano. Dieci anni più tardi la società che la gestisce si trasforma in Società anonima per le strade ferrate secondarie meridionali, la futura Circumvesuviana.

La linea si estende fino a Poggiomarino e Sarno, un'altra viene in breve tempo realizzata sulla costa vesuviana, fino a Pompei, per ricongiungersi di qui a Poggiomarino. Gli iniziali 23 Km. della linea originaria diventano presto i 72 del 1904. Nel 1935 la Circumvesuviana assorbirà anche la ferrovia Napoli, Nola Baiano.

La rete su ferro che serve Napoli e la collega ai principali centri della provincia, si arricchisce ancora a metà degli anni venti dall'apertura della direttissima Napoli – Roma con il tratto urbano tra il capoluogo e Pozzuoli.

In secondo luogo si completa un'estesissima rete cittadina e provinciale di tram per la quasi totalità realizzata da capitali e società di gestione provenienti dal Belgio. Agli inizi del secolo sono ben 43 i km. di linea urbana e provinciale, in esercizio da parte della Società anonima dei Tramways napoletani; altri 34 da parte dei Tramways provinciali, in direzione di Giugliano, Caivano, Aversa, S. Antimo.

Ancora 14 km. sono attivi, con collegamenti tra il Museo, Capodimonte e S. Rocco, con Marano, Villaricca e Giugliano per iniziativa della Società anonima belga dei Tramways.

Altre linee esistono tra Castellammare di Stabia e Sorrento (soppressa nel 1948, quando la Circumvesuviana inaugura sullo stesso tratto il prolungamento della ferrovia Napoli – Pompei), oppure, mediante impianti a fune, per raggiungere il Vesuvio, o più semplicemente il Vomero da Chiaia e Montesanto.

Per la più grande città del Mezzogiorno si conferma una scelta, fatta in quell'epoca anche dalle altre città più importanti del regno, Roma Milano e Torino in testa, di rinunciare a realizzare una

---

<sup>12</sup> Queste notizie, come quelle che seguono, su ferrovie e treni nella provincia di Napoli, sino ai primi anni del Novecento, sono tratte da *Napoli, un destino industriale*, a cura di Augusto Vitale, Cuen, Napoli 1992. In particolare, sull'argomento confrontare i capitoli *Manifatture e fabbrica* di Silvio De Majo, *Le grandi trasformazioni del territorio industriale* di Francesco Cassese, *L'area industriale orientale del secolo scorso: origini dei luoghi e interventi fino all'unità* di Alfredo Buccaro e *Progetti e Trasformazioni urbanistiche dopo il 1860* di Pasquale Rossi.

moderna rete ferroviaria metropolitana sull'esempio di quanto avviene contemporaneamente nelle grandi capitali europee. Semmai, Napoli, più che a Parigi e Londra guarda, anche in nome di una condizione orografica simile, a Lisbona ed alla sua estesa ed efficiente rete tramviaria. Questo non vuol dire che manchino, in quegli anni, progetti o più semplicemente proposte per modernizzare l'ex capitale del regno borbonico. Tra le tante spicca la figura dell'ingegnere Lamont Young autore del famoso progetto di un rione Venezia e Campi Flegrei e di un originale sistema di collegamenti tramite canali navigabili, ma anche redattore di altri progetti di infrastrutture cittadine. Nel 1884 propone una "Bonifica del basso Napoli in relazione con il progetto della ferrovia metropolitana", una linea sotterranea che doveva mettere in comunicazione Piazza Municipio con il piazzale della Ferrovia, con due stazioni in coincidenza del porto e di via Duomo.<sup>13</sup>

Sullo stesso tema, ritorna Lamont Yuong, quattro anni più tardi con un progetto di ferrovia metropolitana, questa volta in superficie, elevata lungo la via marina per un percorso di m. 7409.<sup>14</sup> Numerosi sono gli autori, in quegli anni, di progetti che riguardano sistemi di funicolari, ma anche ascensori, tra via Toledo, il Corso, il Vomero (Emilio Romano – Autuoro, Stanislao Sorrentino, Adolfo Avena, ecc.)<sup>15</sup>. Interessante inoltre la proposta – anche se improbabile nel suo tracciato – di un "allacciamento della ferrovia Cumana alla stazione Centrale", formulata nel 1887 da Antonio Liotta e Alessandro Galasso: con quasi un secolo di anticipo, i due progettisti individuano la necessità di interconnettere i sistemi di trasporto nell'ambito dell'area metropolitana.<sup>16</sup>

Non se ne farà nulla, di queste come di altre proposte, e Napoli erediterà, nel nuovo secolo, la sola linea metropolitana, parzialmente sotterranea, derivante dalla direttissima Napoli – Roma.

In compenso, un'estesa e significativa rete ferroviaria, pubblica e privata, collega il capoluogo con il suo hinterland, a occidente, a nord, a oriente. In particolare in quest'area si concentrano investimenti e realizzazioni, che accompagnano i nuovi insediamenti abitativi e i nascenti nuclei industriali con moderne dotazioni infrastrutturali, in primo luogo ferroviarie.

Il via, all'individuazione dell'area orientale napoletana come nuova espansione urbana, lo aveva già dato, nel 1839, Ferdinando II di Borbone con le *Appuntazioni per lo abbellimento di Napoli*.

Da quel momento, il tema di un programma urbanistico incentrato sull'area orientale come nuova direzionalità nello sviluppo della città, ed in particolare delle sue attività produttive, sarà argomento ricorrente, oggetto di un confronto acceso, di elaborazioni e progetti, tra i quali si segnala il piano approvato dal Consiglio Comunale nel 1887 e mai attuato.<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> *Infrastrutture a Napoli. Progetti dal 1860 al 1898*, a cura dell'A.N.I.A.I., Napoli 1978.

<sup>14</sup> *Idem*.

<sup>15</sup> *Idem*.

<sup>16</sup> *Idem*.

<sup>17</sup> Alfredo Buccaro. *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Electa, Napoli, 1992. Sul tema confrontare anche Lidia Savarese, *Un'alternativa urbana per Napoli. L'area orientale*, Napoli 1983 e G. Alisio, *L'Industria dell'Ottocento nella periferia orientale napoletana*. Bollettino dell'Associazione per l'Archeologia Industriale, numero 2 – 3, Napoli 1982.

3. Il Progetto di Sistema Metropolitano Regionale si pone l'obiettivo, come chiaramente è denunciato nella stessa definizione dello studio, di mettere a sistema ciò che oggi tale non è. Cioè di riportare ad una visione unitaria un insieme di infrastrutture e di servizi, attualmente operanti in una logica di autonomia, spesso di indifferenza se non di concorrenzialità, per ottimizzare la rete di trasporti, e quindi l'offerta di mobilità ai cittadini residenti nel territorio regionale.

La visione sistemica, alla base dell'ipotesi di razionalizzazione dell'esistente e di programmazione delle nuove opere e interventi, è – sotto questo profilo, e non solo in un senso astrattamente epistemologico – assimilabile a quella propria dello strutturalismo: si è in presenza di una struttura quando il tutto è maggiore della somma delle parti. Vi è il riconoscimento, in altre parole, di un "valore aggiunto" determinato dall'immissione di qualcosa – una struttura, una logica di sistema, appunto – che consente il pieno dispiegamento e la valorizzazione di ciò che già esiste ma solo in queste nuove condizioni è in grado di esprimere fino in fondo.

Una scelta, quella del sistema, che opera dunque su due piani, differenti ma concorrenti per lo stesso risultato. Da un lato la razionalizzazione di reti e servizi esistenti, dall'altro la programmazione di nuovi interventi volti a completare il disegno unitario e strategico proprio del SMR.

Sempre, alla base di ogni considerazione, resta la scelta prioritaria dell'aumento dell'offerta di mobilità attraverso l'incremento della rete ferroviaria e, quindi, dei sistemi di trasporto pubblico su ferro.

Anche la variabile, costituita dall'integrazione di servizi bus, nelle tratte non servite da ferrovia, va intesa non come contraddizione dell'opzione strategica a favore del treno ma conferma di quest'ultima, nelle sue necessarie eccezioni.

Un'ulteriore considerazione, neppure tanto marginale, può essere sviluppata sul concetto implicito nella scelta di valorizzare il patrimonio di infrastrutture di trasporto, in campo ferroviario, esistente in Campania.

Con tutti i limiti riscontrati nella storia delle ferrovie campane, nei modi in cui le reti ferroviarie si sono localizzate, sviluppate, modernizzate, la Regione Campania ha in buona sostanza ereditato un patrimonio importante di infrastrutture di trasporto, frutto soprattutto di una storia remota di investimenti, sfide, modernizzazioni. Semmai, è negli ultimi decenni che si è assistito ad un progressivo impoverimento delle dotazioni di reti e servizi, non più al passo con le trasformazioni territoriali ed i processi insediativi, assistendo spesso alla chiusura o dismissione di tratte ferroviarie, e comunque alla absolescenza di impianti, materiale rotabile, ecc., (tra il 1966 e il 1994 in Italia le reti tramviarie sono passate da 643 a 365 km.).

Il Sistema Metropolitano Regionale rappresenta un'inversione di tendenza, ponendo al centro di una politica delle mobilità, ma più in generale di una visione dell'assetto del territorio regionale – in raccordo con le ipotesi che su questo terreno la stessa istituzione regionale va predisponendo<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> *Linee guida per il PTR*, a cura dell'Assessorato Regionale all'Urbanistica.

- una moderna, efficiente ed estesa rete ferroviaria, che consenta di produrre significative ricadute sia in termini di pianificazione territoriale che di riqualificazione ambientale e urbana.

Le linee di sviluppo che hanno caratterizzato nel tempo forme dell'insediamento, distribuzione della popolazione, qualità dei sistemi urbani regionali sono del tutto note.

E' intorno a Napoli che ha ruotato per gran parte la storia della Campania, pre e post-unitaria, ed è ancora oggi che intorno al capoluogo, nell'ambito della sua area metropolitana, si concentrano popolazioni, densità, attività produttive ed addetti, quindi spostamenti e traffici. In secondo luogo, la fascia costiera, ancora una volta con la maggiore concentrazione nell'area napoletana; ed ancora l'asse di penetrazione verso Caserta e l'area metropolitana salernitana.

Lungo queste direttrici, in parte in epoche differenti, si è manifestato il maggior dinamismo economico-sociale, nonché territoriale con gli inevitabili corollari in termini di mobilità. La storia dei trasporti e dell'infrastrutturazione del territorio regionale ha "accompagnato" questa lettura della crescita dello spazio regionale, a volte sottolineando, in altre circostanze determinando, i modelli insediativi. Sullo sfondo, il problema irrisolto e dualistico, della lontananza, non solo fisica, ma anche dagli indicatori di crescita economica e di sviluppo sociale, delle zone interne.

Ancora oggi, tutti i dati disponibili confermano il forte squilibrio che si determina tra la città capoluogo e gli altri centri regionali.

La provincia di Napoli possiede<sup>19</sup> il 53,8% della popolazione di tutta la regione, a fronte di una superficie pari all'8,7%. Qui è inoltre concentrato il 58% degli addetti e di questi l'80% è localizzato nella sola città di Napoli, con il risultato che pure la capacità di generazione/attrazione del traffico vale il 58% a livello provinciale ed il 43% cittadino, rispetto al totale regionale.

Negli ultimi vent'anni si è come assistito all'accentuarsi di una forbice tra la capacità del sistema ferroviario di determinare la direzionalità dello sviluppo e i reali processi insediativi. Diversamente dal passato, cioè, la crescita e l'espansione urbana non hanno seguito le linee tracciate dalla localizzazione delle reti ferroviarie e delle stazioni – che dovunque definiscono condizioni favorevoli all'insediamento abitativo e di attività economiche – preferendo assecondare processi spontanei, eterodiretti, legati in buona sostanza allo sviluppo della rete stradale e dell'accessibilità ai luoghi in funzione dell'automobile.

Il dato è riassunto nello scarto di crescita di popolazione registrato nel periodo 1981-96 tra i comuni serviti da ferrovia e tra quelli che ne sono privi: l'1,50% nel primo caso, il 19,50% nel secondo<sup>20</sup>.

E' a partire da questo quadro che il progetto di SMR prende le mosse, definisce il suo valore strategico nelle ricadute territoriali.

La scelta privilegiata in favore del vettore ferroviario può significare il ritorno ad una capacità dell'istituzione pubblica (la regione, non a caso depositaria di ogni competenza in ordine alla

---

<sup>19</sup> Cfr capitolo....., TAB.....

<sup>20</sup> Cfr capitolo....., TAB.....

programmazione, sviluppo e assetto del territorio regionale) di governare i processi di trasformazione territoriale.

Gli scenari disegnati nell'ambito del SMR assegnano un ruolo decisivo al potenziamento delle linee metropolitane napoletana – ma questa volta estesa all'intera area metropolitana – e a quella salernitana in via di costituzione, nonché ai servizi metropolitani di Caserta e Benevento per finire con un servizio innovativo urbano per Avellino. Nel caso di Napoli, il progetto recepisce gli indirizzi posti a base del Piano Comunale dei Trasporti, approvato dal Comune di Napoli nel 1997.

Nello scenario disegnato al 2011 sono previste otto linee di ferrovie con caratteristiche di metropolitana per complessivi 86 km., un totale di 96 stazioni (di cui ben 51 nuove), 25 km. di linee tramviarie, sei funicolari.

Interventi sono previsti inoltre sulle reti Alifana, Circumvesuviana, Sepsa con il miglioramento dei servizi sia nelle aree di grande concentrazione, come quella costiera, sia lungo le direttrici di penetrazione interna, sia di interscambio tra reti o nodi di intermodalità con nuove stazioni – fermate e impianti di parcheggio.

Articolate anche le opzioni nello scenario previsto per il 2010: tra i tanti interventi presi in considerazione la riqualificazione della linea costiera Napoli-Salerno, la trasformazione in un sistema urbano leggero della tratta Torre Annunziata-Castellammare-Gragnano, il collegamento tra Villa Literno e il nuovo aeroporto di Grazzanise oppure tra il Polo Universitario di Fisciano e la linea Salerno – M. S. Severino, ecc.

Si prevedono 83 nuove stazioni da realizzare: attraverso di esse, e i servizi attivabili, si calcola che la popolazione che potrà accedere al sistema metropolitano regionale crescerà di circa il 36% rispetto a quella attuale, vale a dire oltre 2.000.000 di cittadini campani avrà accesso ad opportunità e condizioni di vita decisamente migliori di quelle esistenti.

Come già si diceva, riduzione di tempi, “dilatazione di spazi”, incremento di luoghi ed abitanti che entrano, attraverso un'organizzazione spaziale e infrastrutturale adeguata, in un mondo più moderno.

E' in una dimensione ambientale, e non soltanto genericamente urbanistica, che le ricadute positive di una scelta fortemente orientata in favore della rete ferroviaria dispiegano fino in fondo portata e significato di tale opzione.

E, per altro verso, segnatamente in campo paesaggistico che lo sviluppo della ferrovia impatta criticamente luoghi ed equilibri, causando, in più di una circostanza, problemi di compatibilità o suscitando reazioni negative.

Procediamo in ordine. I vantaggi rappresentati dal trasferimento di quote consistenti di spostamenti dalla modalità della gomma (pubblica o privata che sia) al ferro non sono certo in discussione: minore inquinamento acustico dell'aria, spostamenti più veloci, minori diseconomie e sprechi, minori disagi da stress e psicologici. Strade liberate dal traffico veicolare vuol dire

riqualificazione ambientale, recupero di centri abitati ad una migliore vivibilità, ad una riscoperta di spazi, memorie, qualità architettoniche spesso oscurate dai veicoli in sosta o in fila nel traffico.

In definitiva minore consumo di suolo, spreco energetico, di perdita di vite umane dovute ad incidenti stradali (6.500 morti all'anno e 260.000 feriti sulle strade).

L'ambiente, inteso significativamente come risultato del rapporto tra luoghi e comunità di uomini che quei luoghi "abitano", reclama nuove e più avvertite strategie insediative ma soprattutto modalità d'uso dello spazio e delle risorse.

Occorre contrastare le logiche dissennate quali quelle che continuano a privilegiare gli spostamenti, spesso individuali, su gomma a scapito di quelli pubblici su ferro: in Italia la mobilità di persone è aumentata nel corso di 35 anni (1954-1994) di circa il 600%, passando da 115 ad 807 miliardi di passeggeri – Km; nel 1960 il 47,5% degli spostamenti veniva effettuato con l'auto privata, 35 anni dopo la percentuale è salita all'82%<sup>21</sup>.

Ancora oggi la rete metropolitana italiana è la Cenerentola d'Europa: circa 129 km a fronte dei 330 della Francia, 531 della Gran Bretagna, 717 della Germania<sup>22</sup>.

Il SMR si pone come risposta adeguata ai bisogni di mobilità ed alle esigenze di modernizzazione della regione, nel quadro di un riequilibrio territoriale e dentro una dimensione di sviluppo sostenibile.

Il progetto di SMR, sotto questo profilo, è del tutto coerente con le linee guida predisposte per il Piano Territoriale Regionale, in corso di redazione.

In particolare, nel documento di pianificazione territoriale sono richiamati alcuni temi fondamentali, che rinviano ad "immagini strategiche", fortemente connessi con obiettivi e strumenti propri del SMR: tra gli altri l'*interconnessione* e la difesa della *biodiversità*.

"Per migliorare la competitività complessiva del sistema regione – è scritto negli *Indirizzi Strategici*<sup>23</sup> - si pone prioritaria l'esigenza di promuovere l'interconnessione tra i Sistemi Territoriali Locali contigui nella doppia direzione interno – costa e sud – nord. Il miglioramento di tale connessione va inteso sia in senso fisico che funzionale, che relazionale delle prestazioni e della dotazione delle reti infrastrutturali.....".

Su di un altro piano, il PTR afferma la conservazione e il recupero delle diversità territoriali come azione strategica. La costruzione di una Rete Ecologica Territoriale è quindi indirizzata a "coniugare gli obiettivi di tutela e conservazione delle risorse naturali ed antropiche del territorio campano con quelli di sviluppo sostenibile, attraverso una programmazione integrata che individui le aree di intervento e i programmi di azioni in grado di attivare modelli di sviluppo locale diffuso e sostenibile"<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> I dati sono dell'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, pubblicati nell'ambito della Prima Conferenza Nazionale dei Trasporti, gennaio 1998.

<sup>22</sup> Rapporto Ecosistema Urbano 2001, a cura di Legambiente.

<sup>23</sup> *Linee Guida per il PTR*, a cura dell'Assessorato Regionale all'Urbanistica

<sup>24</sup> idem

Per la costruzione della RER, si segnalano le azioni relative alla valorizzazione e sviluppo di territori marginali, la riqualificazione della costa, la valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio, il recupero delle aree dismesse e in via di dismissione, la riqualificazione ecologica delle infrastrutture.

Più complesso il tema del rapporto tra la ferrovia e le modificazioni del paesaggio.

Sin dal suo primo apparire, il treno ha introdotto modificazioni profonde alla struttura del paesaggio, alla natura dei luoghi, al sistema di percezione dello spazio da parte dell'uomo, più in generale al rapporto tra uomo e territorio.

All'inizio è sembrato che a essere messo in discussione dalla novità legata all'introduzione della ferrovia, fosse il concetto di viaggio, la sua durata e la sua modalità di effettuazione. Poi è apparso più chiaro che il progresso tecnologico determinava una trasformazione nel rapporto tra viaggiatore e spazio percorso tale da significare un passaggio epocale – per dirla con Erwin Straus<sup>25</sup>- dalla concezione di *spazio paesaggistico* a *spazio geografico*, quello spazio chiuso, sistematizzato, dove contano il punto di partenza e quello di arrivo, e dove lo spazio intermedio è come se si annullasse<sup>26</sup>.

Da quel momento in poi la diffusione e l'evoluzione della macchina è stata tutt'uno con la percezione che l'uomo ha avuto del ruolo della macchina nella vita quotidiana, di questa nell'immaginario collettivo. Progressivamente si è assistito ad un processo di antropomorfizzazione della ferrovia che ha significato, ad esempio, lo sforzo di gran parte della letteratura europea di "familiarizzare, addomesticare, sublimare un'esperienza lacerante della modernità."<sup>27</sup>

Il treno che avanza nel paesaggio, come un animale di ferro e fuoco, ma anche un proiettile che a gran velocità sfreccia nello spazio.

Col tempo l'uomo ha familiarizzato con la nuova immagine, la stessa forma del paesaggio ha introiettato binari, stazioni e locomotive in una nuova e più evoluta forma di "paesaggio umano". In alcuni casi l'alterazione dei preesistenti equilibri è stata riassorbita dai luoghi, restituendo una nuova dimensione di *genius loci* risultato di una trasformazione dello spazio per mezzo dell'architettura dell'uomo. In altri casi, la lacerazione è stata tale che ancora oggi la presenza della strada ferrata, della "via magica", è sentita come una ferita all'integrità ed identità dei luoghi, un segno dissonante con le vocazioni ambientali, spesso anche in ostacolo allo svolgimento delle attività umane in quella parte di territorio. Così in molti casi, è oggi vissuta la presenza della linea

---

<sup>25</sup> Citato in Wolfgang Schivelbusch, op. cit.

<sup>26</sup> Legato alla nuova modalità di effettuazione del viaggio per mezzo della ferrovia, è il concetto di "perdita di un'esperienza" appunto l'esperienza del viaggio, la contemplazione del paesaggio che diversamente carrozze, cavalli o escursioni a piedi consentivano.

"Forse, nel nostro pervicace attaccamento all'automobile non c'è solo la voglia di correre, ma anche l'impressione, illusoria, di poter ancora essere padroni del nostro viaggio, con tutte le eco metaforiche che questo implica.

Di qui, anche, la difficoltà a convincerci che, invece, quando saliamo in automobile, e partiamo, il più delle volte ci immettiamo in un convoglio che avanza, non sempre velocemente" (C. Simoni, *L'immaginario della tecnica: l'influenza delle macchine sul pensiero e sull'immaginario collettivo*, sito?)

<sup>27</sup> La definizione è di Remo Cesarani, *Treni di carta*.

ferroviaria insediata sulla linea di costa delle nostre regioni, determinando fratture nella continuità spaziale e funzionale di estese porzioni di territorio, limitandone il recupero e la riqualificazione.

Ritornando alla percezione del paesaggio, a seguito dell'introduzione della ferrovia, c'è da dire che la stessa è relativa, e differente, a seconda del punto di osservazione: se cioè il paesaggio lo si osserva dal di fuori (da *outsider*, secondo la distinzione di D. Cosgrove) ovvero lo si guarda da dentro, (*insider*), come per chi abita i luoghi, vi ci vive. In assoluto, sempre, la lettura di un paesaggio è un'operazione culturale. "La lettura del paesaggio diventa un atto ricco di significati, e non è un caso che i paesaggi più vissuti e meglio difesi nella loro specificità sono quelli degli uomini che meglio sanno dare un significato non solamente funzionale, ma anche simbolico e referenziale al loro agire".<sup>28</sup>

Per definire il nuovo modo di percepire lo spazio che è proprio del viaggio in treno, Wolfgang Schivelbush conia l'espressione di "visione panoramica", capace di cogliere "l'insieme e non la serie rapidamente cangiante degli oggetti".

Ma se questa è, in parte, la visuale propria dell'*outsider*, altro è il modo di percepire lo spazio, così come modificato dalla presenza della rete ferroviaria, dell'*insider*.

Oggi la coscienza dell'importanza delle tematiche ambientali è molto più sviluppata e l'attenzione sulle alterazioni del paesaggio più alta, la trasformazione dei luoghi indotta dalla presenza della ferrovia è sottoposta, di norma, a verifica preventiva. VIA e VAS si pongono, in quest'ottica, come strumenti preventivi di verifica di compatibilità ambientale e di sostenibilità dei progetti elaborati. Ciò non di meno, occorrerà sempre più che il tema della qualità delle soluzioni previste, nello specifico rapporto con il contesto, l'identità dei luoghi attraversati dall'infrastruttura ferroviaria, sia al centro di ogni ipotesi di nuova opera o di modifica di quelle esistenti. E questo deve valer per l'intero sistema di segni e di elementi che contraddistinguono una rete ferroviaria, per essa un Sistema Metropolitano Regionale: tracciati, opere civili, stazioni, impianti tecnologici.

Dunque, soluzioni non invasive sul territorio, qualità architettonica di viadotti, ponti gallerie, di stazioni e fermate, design di eccellenza per i treni, gli elettrodotti, gli impianti, grafica curata per la segnaletica, interior design per gli arredi, progetto ambientale per le aree verdi.

Dunque, soluzioni non invasive sul territorio, qualità architettonica, di viadotti, ponti, gallerie, di stazioni e fermate, design di eccellenza per i treni, gli elettrodotti, gli impianti, grafica creata per la segnaletica, interior design per gli arredi, progetto ambientale per le aree verdi.

E' talmente forte, ormai, l'incidenza che opere e servizi, come quelli ferroviari, finiscono con l'assumere nell'ambiente, condizionando il paesaggio, anche urbano, determinando la qualità visiva di ciò che quotidianamente percepiscono milioni di persone, che non è più sufficiente o tollerabile – se mai lo fosse stato – che il progetto che li sottende sia limitato, in un'ottica meramente ingegneresca o trasportistica, ad una dimensione funzionalistica ed efficientistica.

---

<sup>28</sup> Eugenio Turri, *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Venezia 1998.

Che sia necessaria una più alta qualità progettuale, ed un'attenzione alla contestualizzazione delle soluzioni, spingono non solo la più avvertita coscienza ambientalistica dei tempi che viviamo, ma la stessa tradizione italiana, che pure vanta precedenti significativi.

Tali furono, ad esempio, alcuni modelli di elettrotreni, progettati e prodotti in Italia, che riscosero successo e consensi, sia sul piano tecnico che formale. L'*ETR 200*, vanto dell'Italia fascista, introdotto nel 1936, precorse molte soluzioni dei treni moderni, e alcuni vi riconoscono, nell'aerodinamicità delle linee, l'influenza di Ponti e Pagano<sup>29</sup>. Negli anni seguenti il successo dei treni italiani è rinverdito dal *Belvedere* (1949), progettato da Zanussi e dal più famoso *Settebello* (1952) e *Arlecchino* (1960) di Minoletti.

Ancora oggi, quella tradizione è resa viva con la produzione dei più moderni elettrotreni ETR 450 *Pendolino* ed ETR 500, nel campo dell'Alta Velocità, affidato a Pininfarina.

Ormai in tutto il mondo è aperta una competizione, che non riguarda solo la sfida per il treno più veloce, ma investe la qualità del servizio, la sua efficienza come l'immagine che l'accompagna.

“Dopo la prima stazione pilota di Aschaffenburg, sono già cominciati i lavori.....nella rinnovata stazione di Francoforte. Ed il progetto non si ferma qui: l'immagine grafica, la segnaletica delle stazioni, la modulistica, la pubblicità, si orientano a dare un'area di nuova, veloce ed efficiente professionalità a tutto il personale, che, nel caso di Eurostar, veste divise disegnate da Pierre Balmain!”<sup>30</sup>.

Se una strada ferrata rischia, lungo il suo percorso, di dividere territori, di separare spazi una volta continui, di creare luoghi che, da quel momento in poi, diverranno “a monte” e “a valle” del fascio di binari, è nella stazione che la ferrovia ristabilisce il suo rapporto, il suo legame con le terre che attraversa.

E' molto di più che non la semplice localizzazione di un nodo del sistema dei trasporti, un punto di scambio nella trama dei tracciati. Nelle stazioni, nelle fermate, si addensano significati, confluiscono persone e comportamenti, si determinano relazioni, l'intero mondo rappresentato dai luoghi raggiunti dalla ferrovia entra in contatto con la sola località servita dalla fermata, dalla stazione.

E' un pò quello che accade con il *ponte* come descritto dal filosofo Martin Heidegger e ripreso dall'architetto Christian Norberg-Schulz<sup>31</sup>. I luoghi, le sponde congiunte dal ponte preesistevano alla sua costruzione, non di meno acquistano un altro significato una volta messe in relazione dal ponte: “una cosa raduna un mondo”, e per Heidegger prima e Norberg-Schulz dopo il ponte fa emergere il territorio che esiste oltre la riva stessa, la distesa di paesaggio. Il ponte porta il fiume, le rive e la terra ad una vicinanza reciproca: raduna la terra come paesaggio intorno al fiume.

Così è per una stazione ferroviaria, che finisce con il catalizzare, il concentrare persone, spostamenti, economie, aspettative di una porzione di territorio molto più grande ed estesa di

---

<sup>29</sup> Silvia Suardi, *Per una storia italiana del treno*, Domus dossier, numero 4, anno IV, giugno 1996

<sup>30</sup> Paolo A. Tumminelli, *Avanti veloce?*, Domus dossier, op. cit.

<sup>31</sup> Christian Norberg-Schulz, *Genius Loci*, Electa Milano 1979

quella attraversata dai treni. E' solo per mezzo della stazione che la ferrovia cessa di essere frattura, ostacolo per divenire infrastruttura al servizio di una comunità.

Per queste ragioni, al loro primo apparire sulla scena, le stazioni ferroviarie assunsero al ruolo di nuove, e più laiche cattedrali cittadine, architetture cariche di simboli, di magniloquenza, anche se declinata spesso nel linguaggio dell'ingegneria del ferro e del vetro, propria dell'epoca dell'avvento della tecnica e delle macchine.

Successivamente le stazioni hanno perso molto del fascino iniziale, relegata a mere attrezzature, impianti tecnologici necessarie per lo svolgimento di un servizio, luoghi sempre più spesso degradati, squallidi nel loro abbandono.

Anche questa stagione è alle nostre spalle e di nuovo per fermate e stazioni ferroviarie è ritornata un'attenzione che è rivolta alle funzioni, alla qualità del progetto, ai modi di gestione.

E' in atto un ripensamento sul ruolo di quest'importante attrezzatura che non esaurisce la sua ragione d'essere all'interno di un sistema, pure complesso e articolato, della mobilità di uomini e merci, ma ritrova nuove funzioni sia a scala urbanistica che architettonica, un luogo di nuova centralità urbana, in grado di riqualificare ambientalmente aree una volta definite periferiche. Ma anche un edificio polifunzionale dove far convivere, con le attività legate al viaggio in senso stretto, momenti dedicati alla lettura, alla ristorazione, al tempo libero, al commercio, ecc. Un grande centro di scambi, di informazioni, perchè no anche culturale, se si pensa alle tante stazioni di linee metropolitane europee ma soprattutto, alle ultime inaugurate proprio a Napoli, all'insegna dello slogan "le stazioni come musei", in virtù delle opere d'arte ospitate.

Non sono solo le vecchie, più importanti stazioni ferroviarie delle grandi città sottoposte a restyling, come nel caso di Termini a Roma. Anche le nuove che si progettano, nascono all'insegna di una più evoluta concezione del ruolo da assolvere nello spazio urbano.

Gli edifici che ospitano le linee ferroviarie rappresentano effettivamente quei *materiali* di cui parla Bernardo Secchi<sup>32</sup>.

La città, come insieme di trame, figure, e materiali, è costituita da nuovi elementi, *topos* che hanno sostituito le tradizionali architetture rappresentative dello spazio urbano (le cattedrali, il municipio, il palazzo signorile, ecc.) per divenire i luoghi della concentrazione, dello scambio, della rappresentazione (i centri commerciali, le multisale, le discoteche, ecc.). Per alcuni i *non-luoghi*<sup>33</sup> emblematici dell'epoca che viviamo.

Alle stazioni ferroviarie è legata una scommessa importante nel futuro di molte città italiane: il valore posizionale centrale, la disponibilità di aree, ormai in esubero rispetto alle esigenze del servizio, tutto concorre a far sì che, al pari di altre aree strategiche quali quelle industriali e militari, le ferroviarie rappresentino la grande occasione per il ridisegno e la rigenerazione dei tessuti urbani.

---

<sup>32</sup> Bernardo Secchi, *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino 1984.

<sup>33</sup> La definizione, è di Marc Augè, professore all'Ehess di Parigi, autore di *Nonluoghi. Introduzione ad una antropologia della surmodernità* (Elèuthera), e *Disneyland e altri nonluoghi* (Bollati Bolinghieri, 1999)

Non è un caso che su questo tema si siano cimentati, negli ultimi anni, le firme più prestigiose dell'architettura internazionale. Come sempre oltre la competizione nei risultati, è significativa la diversità di approccio al tema progettuale, dal recupero, quasi filologico, della stazione Termini di Mazzoni e Montuori al dialogo tra memoria e contemporaneità alle cui insegna è ispirato l'intervento di Nicholas Grimshaw sulla Waterloo Station di Londra, all'inserimento più attento alle ragioni del contesto, operato da Rafael Moneo a Madrid con l'Atocha, per finire con le prove, del tutto autoreferenziali, tra le tante, di Santiago Calatrava a Lione, o di Rem Koolhaas all'Euralille.

L'ipotesi, formulata nell'ambito del SMR, di creare 60 nuove stazioni e di adeguarne almeno altre 15, è tale da far pensare ad un'occasione, unica, forse irripetibile nel prossimo futuro, per riqualificare ambiti urbani e piccoli e medi centri della regione, per dotare estesi territori di moderne attrezzature, di elevare la qualità architettonica delle nostre città.

A patto di interpretare come tale il tema della realizzazione di nuove opere pubbliche, al servizio della collettività, attraverso la selezione delle proposte progettuali, l'aderenza delle soluzioni ai diversi contesti, la verifica della compatibilità architettonica ed ambientale.

Non è nè semplice, nè scontato il percorso del Sistema Metropolitano Regionale, tra studi, progetti, finanziamenti, approvazioni, realizzazione. Occorreranno tenacia, consensi, circostanze favorevoli, (sempre necessarie in casi come questo), perchè il treno regionale, e non solo metaforicamente, approdi alla sua destinazione finale.

Varrà la pena, provarci, vista la posta in gioco. Decisive saranno le scelte, come è giusto che sia nel caso di un sistema di trasporti, relative alle tratte, alle località, le interconnessioni, alle valutazioni sui fabbisogni, alle stime sugli spostamenti e sugli investimenti. Ma, per quanto si è cercato di argomentare sin'ora, importante sarà inoltre l'atteggiamento nei confronti dei tanti e concorrenti temi, che fanno sì che una ferrovia sia molto di più che una coppia di binari che congiungono, nel minor tempo possibile, due località distanti.

Tracciati non invasivi e rispettosi dei territori che attraversano, che "servono", opere di ingegneria e d'architettura di qualità, in sintonia – quale che sia il livello del dialogo stabilito – con l'identità dei luoghi, design all'altezza della tradizione italiana per treni e impianti, sensibilità grafica e attenzione nel progetto di comunicazione.

Tutto concorrerà a decretare il successo, o il fallimento in caso contrario, di un progetto tanto ambizioso quanto necessario.

Sono auspicabili, per il futuro, rapidità delle decisioni, tempi brevi di verifica, velocità di realizzazione.

Con un obiettivo, su tutti: la conquista, per questa via, anche per la Campania del "tempo della normalità". Un treno, cioè, che sappia condurre la regione, la comunità degli uomini che l'abita, verso la modernità, semplicemente dotandola di un più efficiente e veloce sistema di metropolitana regionale.

Bruno Discepolo