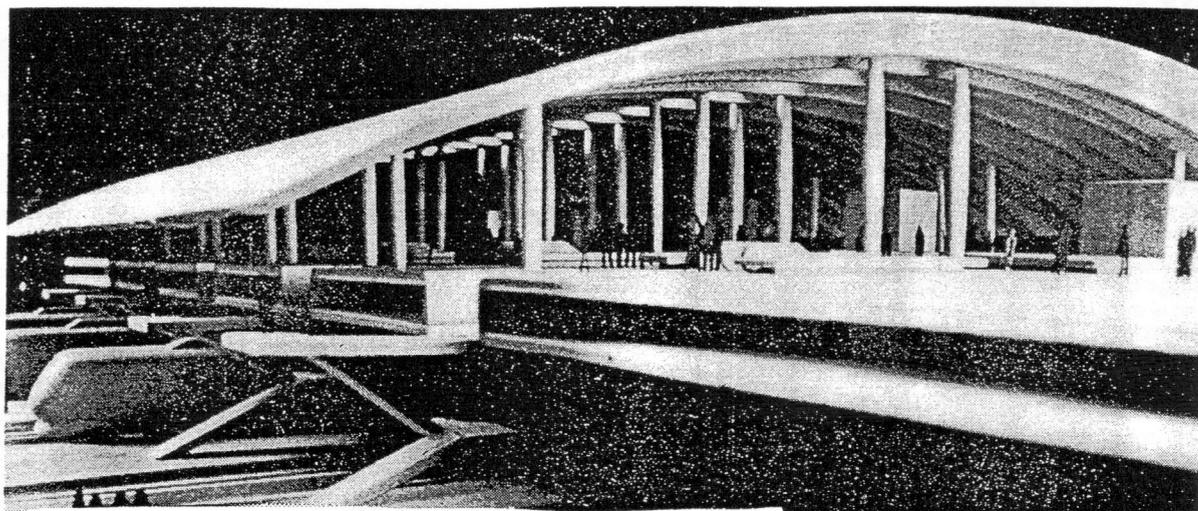


L'INTERVISTA. Parla Lorenzo Necci, amministratore delegato Fs: pronti 13.500 miliardi



Studio di una stazione delle F.S. A lato Lorenzo Necci, amministratore delegato F.S.

«Stazioni rivoluzionate È la nuova sfida delle Fs»

Parte dalle stazioni la nuova «sfida» delle Ferrovie dello Stato. Le Fs, infatti, si apprestano a lanciare un maxi-piano di ammodernamento delle principali stazioni ferroviarie del paese che verranno completamente rivoluzionate. Altissimo l'investimento previsto: 13.500 miliardi di lire. «Diventeranno le nuove piazze della città moderna – dice l'amministratore delegato delle Fs, Lorenzo Necci – le piazze della comunicazione. Il ruolo dell'alta velocità.

GILDO CAMPESATO

■ ROMA. Sogna Lille, con i suoi convogli metropolitani d'avanguardia. Immagina Parigi e la Gare de Lyon con il suo «Train Bleu», un ristorante al quale alza il cappello persino una guida sofisticata come Gault&Millau. Ma poi apre gli occhi e si trova a fare i conti con il degrado di Termini o la confusione della «Centrale» di Milano. Per Lorenzo Necci, amministratore delegato delle Ferrovie, le stazioni sono diventate un incubo. O meglio, la grande sfida per portare i suoi treni dal XIX secolo dritti dritti nell'era del XXI centenario. Perché, purtroppo, per le ferrovie italiane il XX secolo è passato quasi del tutto invano. «Saranno 70 anni che non si progetta una nuova stazione in Italia – commenta sconsolato Necci – Termini è stata completata nel dopoguerra, ma era stata concepita parecchio prima, durante il fascismo». E allora, ecco la nuova frontiera della Fs: le stazioni.

El'alta velocità?

Certo. È decisiva, anche per consentire i collegamenti tra Italia ed Europa. Ormai siamo prossimi alla fase realizzativa. Ma i treni veloci, oltre che correre, devono anche partire ed arrivare. Nello stato in cui sono ridotte le nostre stazioni, non si va da nessuna parte. Treni moderni ma anche carrozze



più tradizionali sarebbero condannati all'inefficienza.

Dopo i treni, le stazioni?

Sì, ma il processo di ammodernamento va condotto in contemporanea.

Ammodernare costa.

Certamente, tant'è vero che abbiamo messo in cantiere 13.500 miliardi proprio per intervenire nei principali nodi ferroviari del Paese.

È un impegno notevole.

Ma necessario. Cambiare una stazione di un grande centro come Roma, Firenze o Bologna costa almeno 500 miliardi.

Insomma, dai muri scrostati ai marmi e lustrini.

No, non è così. Non penso ad imbellettamenti, ma a cambiare la natura stessa delle stazioni. Oggi sono dei semplici punti di transito degradati. Io, invece, le immagino come luoghi di incontro, di scambio, di dialogo. Le nuove piazze della città moderna, le piazze della comunicazione.

Piazze?

Sì, luoghi vivi, posti dove ci si va volentieri, non solo per prendere un treno. Le città stanno tornando ad essere il centro della storia, i luoghi dove pulsa l'economia. Ma non sono più aree isolate, spazi chiusi, definiti come li abbiamo

conosciuti nel Rinascimento. Oggi il ruolo della città è di essere veicolo di comunicazione, di incontro. New York, Parigi, Londra o Barcellona sono il crogiolo incandescente della crescita economica, della cultura, della finanza. Ma anche della conservazione e dell'identità della propria storia. Lo stesso si può dire dei centri minori. Pensiamo, per stare in Italia, al significato aggregante di una Prato o delle cittadine attorno a cui si sono coagulati i distretti industriali. Eppure, non ce ne curiamo.

In che senso?

Nel senso che da noi tende a pre-

valere la percezione della città come un onere, piuttosto che come una risorsa che può generare altre risorse, un capitale investito, programmato per alimentare plusvalori destinati alla comunità dei cittadini.

Saranno anche delle risorse potenziali, ma il valore delle stazioni è tutto da verificare.

Le stazioni sono una parte integrante del discorso che vado facendo. Oggi gli scali ferroviari sono un peso per le città, un costo improduttivo, una fonte di problemi sociali e di distorsioni urbanistiche, un moltiplicatore di traffico e confusione.

E lo rimarranno a lungo.

Se si continua con la vecchia logica, sì. Non si può pensare di affrontare il degrado attuale con qualche poliziotto in più o con una squadra di pulizia rafforzata. Ma se si cambia la logica degli interventi, se si considerano la città ed i suoi luoghi come soggetti creatori di ricchezza, allora la «rivoluzione» può avvenire in tempi tutto sommato rapidi.

Non mi dica che fa tutto questo discorso solo per vendere le aree che le Fs possiedono nei centri storici italiani.

No, questa era la vecchia logica delle Fs. Ci si indebitava, tanto si avevano le aree da dare in pegno. E magari se ne vendeva qualcuna se lo Stato proprio non ce la faceva a sanare il deficit.

E allora?

E allora noi puntiamo a valorizzare le stazioni, non a cederle. Una stazione moderna può essere tante cose insieme: drugstore, ristoranti, parcheggi, musei, cinema, centri congressuali, alberghi, terminale di treni ma anche di altre

modalità di traffico come autobus, metro, automobili.

Invece che venderle, speculerete sulle aree?

No, penso a valorizzarle. Ma non saranno solo le Fs a trarne vantaggio. Le stazioni sono nei centri storici. La loro riqualificazione può essere la grande occasione per ridisegnare i tessuti urbani, per vivificarli, per ridare senso economico al tessuto urbano. Non dimentichiamo che le Olimpiadi hanno rilanciato Barcellona proprio perché gli interventi sono stati organizzati pensando al futuro, o che a Lille si è partiti dal sistema dei trasporti per riscoprire un ruolo europeo di quella città.

Non mi vorrà far credere che è generosità disinteressata?

No, non abbiamo la missione dei benefattori. Vogliamo valorizzare le aree che abbiamo e far rendere gli investimenti programmati. Il nostro business non può fermarsi al binario. Tuttavia, non abbiamo nessuna intenzione di fare gli immobiliari. Lo lasciamo fare agli altri. Noi lanciamo una proposta

che è anche nell'interesse più generale: sta al governo per quel che gli compete e soprattutto ai comuni cogliere l'occasione, capire che oggi la città non è un soggetto di pura residenzialità, ma può essere un soggetto creatore di ricchezza. Ed anche di occupazione. Abbiamo calcolato che gli investimenti sui nodi ferroviari occuperanno 40.000 persone per 5 anni. Senza considerare, poi, l'occupazione definitiva e l'indotto.

Lei propone drugstore, ma poi bisogna pur spostarsi.

Non rinunciamo alla nostra missione principale che è il trasporto.

Riorganizzare le stazioni, farne di nuove, riqualificare i nodi urbani e contemporaneamente raddoppiare la rete esistente significa liberare 2.600 chilometri di ferrovia «tradizionale». È la grande prospettiva per il trasporto delle persone nelle aree metropolitane. Per capire cosa vuol dire, basti pensare che oggi in Italia ci sono appena 60 chilometri di metrò. Abbiamo calcolato che utilizzeranno questi nuovi collegamenti oltre un milione di passeggeri al giorno. Come vede, tra un drugstore ed un treno non c'è poi una gran differenza.