

Pratiche urbanistiche

Cooperazione e Connessione tra le città collegate dall'AV

Cooperation and Links between Cities of
High Speed Network

a cura di Loredana C. Travascio

Laboratorio TeMALab - Territorio Mobilità Ambiente
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: loredana.travascio@unina.it

In questo numero

Nei paesi europei in cui è in servizio una linea ad Alta Velocità, i collegamenti ferroviari veloci determinano una riduzione dei tempi di viaggio, che oltre a estendere i confini delle aree urbane ha ricadute anche sui modi di vivere in alcune parti della città. La più rapida connessione tra le aree urbane, infatti, oltre a neutralizzare gli effetti della distanza nello svolgimento delle attività umane, determina la formazione di periodi di tempo maggiori da dedicare a passatempi culturali e ricreativi, e quindi da luogo a una maggiore domanda di *leisure*. Si pensi, ad esempio, all'opportunità offerta dal servizio ferroviario dell'Alta Velocità di raggiungere, in tempi più rapidi e certi, i luoghi ormai "vicini" alla residenza in cui assistere a rappresentazioni ed eventi mondani, seguire convegni e visitare fiere di interesse internazionale.

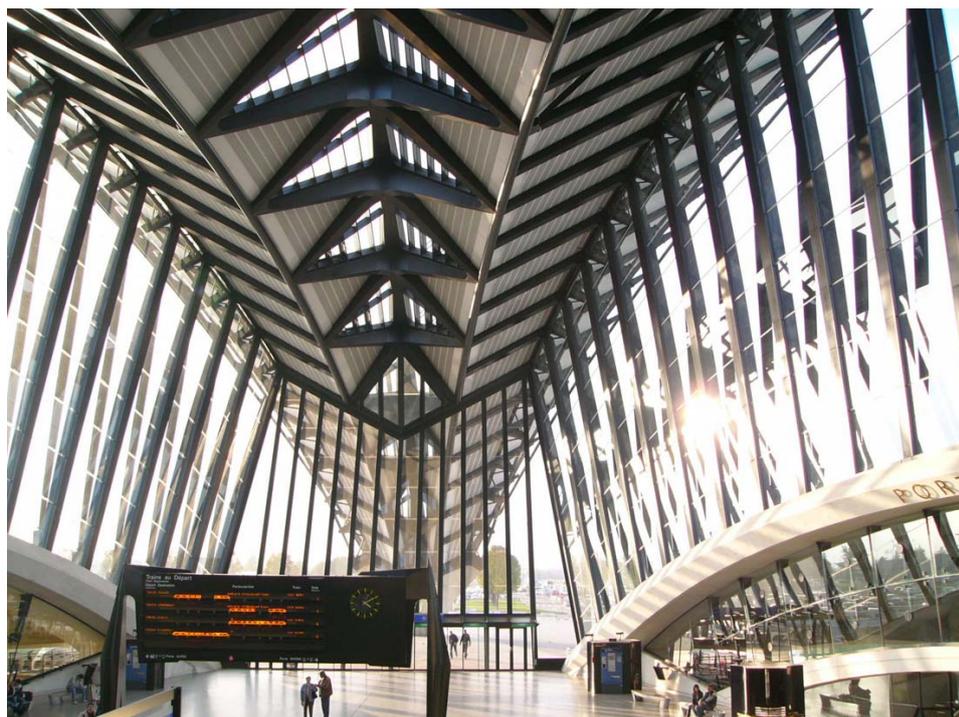
Per quanto riguarda i territori che risentono maggiormente della contrazione dei tempi di percorrenza, essi sono, innanzitutto, identificabili nelle aree che si localizzano nelle immediate vicinanze delle stazioni dell'Alta Velocità, e che insieme alle stesse stazioni possono essere oggetto di importanti operazioni di riqualificazione urbana.

Le linee ad Alta Velocità, dunque, modificano il territorio dove passano ma anche i propri terminali; del resto,

alcuni progetti relativi allo sviluppo della rete ferroviaria ad Alta Velocità sono affiancati da importanti operazioni di ristrutturazione delle stazioni ferroviarie, finalizzati ad integrarle nei tessuti urbani circostanti ed a trasformarle in poli urbani intorno ai quali "gravitano" ambiti territoriali più estesi.

A tal proposito, in questa sezione sono riportati due esempi in cui la messa in esercizio di infrastrutture ad Alta Velocità non solo ha gradualmente modificato le comunicazioni interregionali ma ha svolto anche un ruolo chiave nella promozione di interventi in grado di stimolare lo sviluppo

La stazione dell'Alta Velocità di Saint Exupéry a Lione è collegata all'aeroporto da un nastro trasportatore pedonale di 120 m.



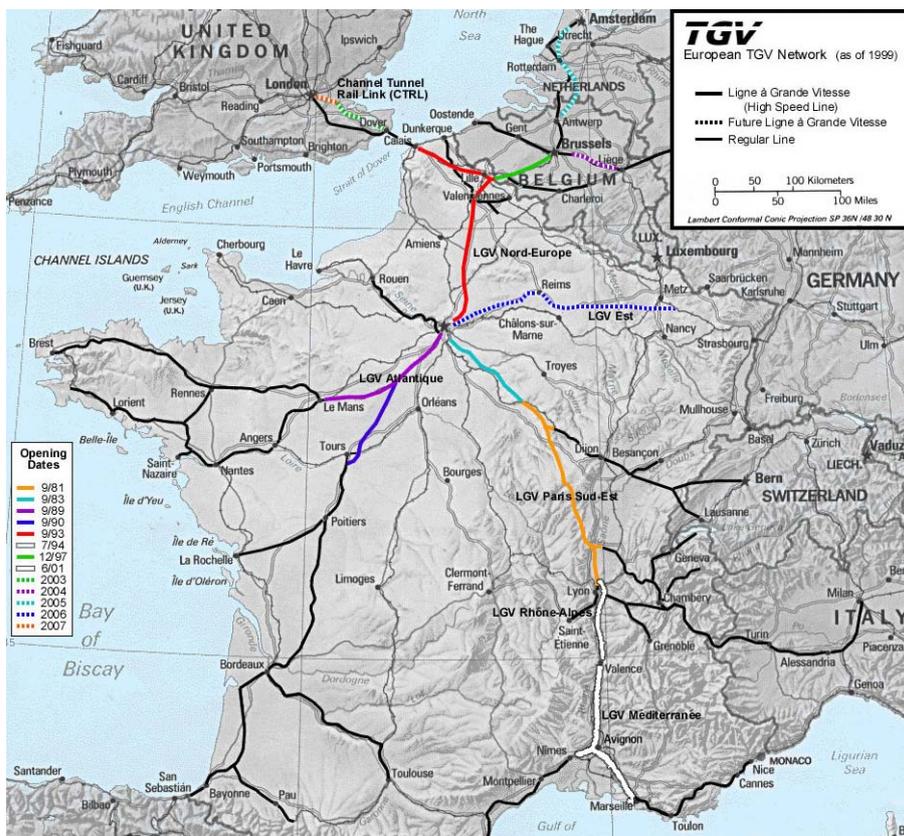
del contesto territoriale sia alla scala nazionale (Francia) sia alla scala transnazionale (Europa Nord Ovest).

La Charte de Coopération di Lione

Lione è la seconda area metropolitana della Francia ed è la capitale della Regione Rodano-Alpi. Tale regione è caratterizzata da diverse linee dell'Alta Velocità, che la collegano al nord della Francia, all'Italia, alla Germania ed alla Spagna. Le linee ferroviarie convergono sull'asse del Reno ed attraversano l'area urbana di Lione. Il processo di pianificazione per l'integrazione dell'Alta Velocità con lo sviluppo urbano di Lione è stato stimolato da una serie di interventi di trasformazione urbana, e più precisamente:

- dalla riconversione di un'area di 46 ha, che attraverso l'operazione di costruzione della nuova stazione dell'Alta Velocità *La Part Dieu*, ha determinato la realizzazione del principale quartiere degli affari della città e la decongestione della zona centrale;
- dal restauro della stazione centrale *Perrache* nell'ambito di un importante progetto di riqualificazione urbana (150 ha di superficie territoriale e 1,2 milioni di mq di superficie lorda di pavimento);
- dal recupero e dalla valorizzazione del lungo Rodano.

Inoltre, sono stati avviati interessanti progetti di innovazione, soprattutto nel settore culturale, che hanno trasformato la città di Lione in una tappa fondamentale per i turisti in visita nel territorio francese. Tra questi, i principali sono la nuova Biennale, per la quale sono stimati circa 150 mila visitatori a edizione (di cui il 20% stranieri), ed il *Musée des Confluences*,



Le Ligne à Grande Vitesse Rhone-Alpes e Méditerranée (in bianco), in esercizio rispettivamente dal 1994 e dal giugno 2001, hanno ampliato ulteriormente la rete europea AV. Alcune tratte (in nero) sono caratterizzate da un sistema misto, in cui i treni viaggiano ad una velocità che varia tra i 160 km/h ed i 220 km/h.

dedicato alle scienze umane e sociali, la cui realizzazione sarà completata entro il 2010.

Nell'ambito di tali iniziative, il sindaco di Lione Raymond Barre ed il sindaco di Marsiglia Jean Claude Gaudin hanno firmato il 14 febbraio 1997 un accordo fondato sull'adozione di una Carta di Cooperazione, allo scopo di trarre i maggiori vantaggi possibili dal collegamento veloce che ha accorciato le distanze tra le due città. La carta ha coinvolto le due principali città francesi dopo Parigi, che hanno guardato alla realizzazione del servizio ferroviario ad Alta Velocità come all'occasione per promuovere lo sviluppo del complessivo contesto economico ed occupazionale, e per ottimizzare il sistema delle attività di servizio pubblico nei rispettivi centri urbani. La partnership tra Lione e Marsiglia costituisce un esempio significativo, in cui si intrecciano importanti relazioni tra due città che risultano essere complementari. La prima è, infatti, caratterizzata da un importante tessuto finanziario e industriale (soprattutto nei settori chimico e petrolchimico); la

I numeri della Cooperazione tra Lione e Marsiglia:

- **328** sono i chilometri di distanza che separano le due città
- **100** sono i minuti impiegati dal LGV Méditerranée per realizzare il collegamento
- **15** sono i viaggi quotidiani tra la stazione di Saint Exupéry a Lione e la stazione di Saint Charles a Marsiglia
- **300** chilometri all'ora è la velocità media dei treni che percorrono la tratta

seconda da un'evidente vocazione commerciale, determinata dalla presenza di uno dei principali scali portuali del Mediterraneo.

La collaborazione tra Lione e Marsiglia si è poi rafforzata con il progetto *Coopération des Métropoles Méditerranéennes*, approvato nell'ambito del programma della Comunità europea Interreg IIIB, e con la decisione di concedere l'accesso gratuito ai musei delle due città partner alla popolazione ivi residente. L'obiettivo di tale iniziativa è accrescere, ulteriormente, negli abitanti la consapevolezza della conseguita vicinanza tra i due centri e della nuova comunanza di interessi e destini. A tale scopo, la *Société Nationale des Chémins de Fer* ha previsto un programma di esercizio del servizio ferroviario in grado di consentire al pubblico di ciascuna delle due città di presenziare agli spettacoli che sono offerti nel centro gemello.

Il progetto *High Speed Train Connect* nell'Europa nord-occidentale

Il progetto è stato inizialmente denominato *True*, ed è stato approvato nell'ambito del programma europeo Interreg IIIB nell'ottobre del 2003. Dopo aver apportato diverse modifiche ed integrazioni, il progetto è stato rinominato *HST Connect* e presentato nell'aprile del 2004, allo scopo di favorire la cooperazione tra i paesi appartenenti all'Europa nord-occidentale attraverso lo sviluppo delle linee ad Alta Velocità ed il miglioramento del servizio ferroviario esistente. Il progetto, ormai nella fase finale, è stato guidato dall'Agenzia di Sviluppo dell'area sud-orientale dell'Inghilterra (South East England Development Agency, SEEDA) in

I numeri della *Connessione* tra i paesi dell'Europa nord-occidentale:

- 5 sono i paesi coinvolti (Inghilterra, Francia, Belgio, Paesi Bassi e Germania)
- 15 sono gli enti pubblici e privati che hanno partecipato agli investimenti
- 19,1 milioni di euro è il costo totale del progetto
- 7.888.828 euro è la quota finanziata dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale dell'Unione europea

collaborazione con altri quattordici enti pubblici e privati, provenienti da cinque paesi dell'Europa Nord-Ovest. In particolare, si tratta di sei partners inglesi (Reading Borough Council, Seaspaces Ltd, Kent County Council, Government Office for the South East, South East England Regional Assembly, Strategic Rail Authority), di due partners francesi (Region Nord-Pas de Calais, Lille Métropole Communauté), di tre enti belga (Leiedal Intercommunale voor Streek Ontwikkeling, Provincie West-Vlaanderen, la Ville de Liège), di due enti olandesi (Gemeente Maastricht, Gemeente Eindhoven) e della città tedesca di Aachen.

I paesi e le città a cui appartengono questi enti sono, attualmente, localizzati in posizione strategica nella rete europea dell'Alta Velocità, essendo riusciti a realizzare nel tempo un collegamento ottimale alla rete.

Basato su un approccio integrato tra mobilità, riqualificazione urbana e sviluppo socio-economico regionale, due sono gli obiettivi principali del progetto.

Il primo obiettivo è creare una più stretta connessione tra il servizio ferroviario regionale secondario e quello transeuropeo dell'Alta Velocità. Alcune ricerche sui sistemi

di trasporto intermodale hanno mostrato, infatti, che i vantaggi determinati dall'utilizzazione dell'Alta Velocità si riducono non appena si passa dalla modalità veloce ad un altro modo di trasporto.

Il secondo obiettivo è migliorare la qualità ambientale e la funzionalità dei nodi di trasporto, delle autostazioni e dei punti di arrivo e di partenza degli "utenti ferroviari" sia per garantire le stesse condizioni di comfort che si hanno durante il viaggio sui treni



La parte nord-occidentale della rete europea AV è costituita da quattro linee: la linea dei *Virgin Trains* da Liverpool a Londra, la linea *Eurostar* da Londra a Bruxelles/Parigi, la linea *Thalys* da Parigi ad Amsterdam/Colonia, ed infine la linea *ICE* da Francoforte ad Amsterdam/Bruxelles.

ad Alta Velocità sia per trasformare tali aree in luoghi dove concentrare importanti attività urbane.

In altri termini, il progetto aspira non solo a migliorare la connettività tra le reti secondarie di trasporto regionale e la rete primaria ad Alta Velocità, ma mira anche a stimolare l'integrazione tra le stazioni ferroviarie ed il tessuto circostante, supportando la riqualificazione e lo sviluppo delle aree contermini ai terminali della rete dell'Alta Velocità, spesso trascurate ed abbandonate. In tale contesto, le stazioni e le zone circostanti sono considerate un crocevia spaziale, sociale ed economico dell'area urbana.

Per attuare i suddetti obiettivi è stato, quindi, realizzato un partenariato transnazionale coinvolgendo, innanzitutto, i paesi in cui il servizio dell'Alta Velocità era già esistente e poi quelli in cui lo sviluppo della rete ferroviaria veloce era tra le priorità delle politiche di governo.

Nella costruzione del partenariato particolare attenzione è stata posta alla scelta dei suoi membri; infatti, è stato ritenuto opportuno che i paesi e le città partner presentassero problemi analoghi e, nel progettare, finanziare e pianificare le soluzioni, adottassero un approccio

transnazionale. Inoltre, per migliorare le conoscenze dei partner e per raggiungere un pubblico più vasto, il progetto ha previsto un ampio programma di visite ai cantieri, di scambi di buone pratiche, di studi, workshop e seminari nelle stesse aree di allestimento delle stazioni.

Come afferma uno dei membri del SEEDA e coordinatore del progetto, Gösta Weber, il progetto consente di sperimentare formule di investimento destinate ad ottimizzare il contributo delle stazioni dell'Alta Velocità alla coesione interna, allo sviluppo esterno ed alla competitività dell'Europa nord-occidentale, e promuove l'attuazione di infrastrutture di trasporto coerenti e complementari che rafforzino lo sviluppo policentrico di quest'area del continente.

Le nuove stazioni, in particolare, devono svolgere un ruolo chiave nella riqualificazione delle zone urbane in situazione di degrado, preservando allo stesso tempo un ambiente di qualità, in armonia con il quartiere in cui sono localizzate.

L'idea alla base del progetto è che attraverso il miglioramento dell'accessibilità nei paesi appartenenti alla Comunità europea sia possibile creare condizione propizie al loro sviluppo e, quindi, sia possibile ridurre l'emarginazione sociale contribuendo all'integrazione non solo economica ma anche culturale tra le diverse città.

Dal 2007 i treni del servizio ferroviario Eurostar che collega Londra a Bruxelles ed a Parigi partono dalla stazione di St. Pancras, nuovo terminal londinese dell'Alta Velocità.

