

- [»Corriere del Mezzogiorno >](#)
- [napoli >](#)
- [Economia >](#)
- *Metrò, lo «spread estetico» vale fino a 9 milioni |Il confronto*

LA RIVISTA STATUNITENSE «ATLANTIC» RILANCIA UNA RICERCA DI CASCETTA E CARTENI'

Metrò, lo «spread estetico» vale fino a 9 milioni |Il confronto

**«Pendolari disposti a pagare altri 43 cent
per un servizio più bello e confortevole»**



NAPOLI - La «bellezza» delle stazioni ferroviarie può diventare un fattore economico? Evidentemente sì, se è vero «che per la linea 1 della metropolitana di Napoli è stato quantificato uno spread estetico: 43 centesimi per ogni viaggio». Parola dei prof Ennio Cascetta (docente al Mit di Boston ed ex assessore ai Trasporti della giunta regionale guidata da Antonio Bassolino) e Armando Carteni. I due ingegneri della Federico II hanno affrontato il rapporto tra bellezza e attrattività del trasporto in uno studio ripreso e rilanciato dalla prestigiosa rivista online Atlantic, fra le più influenti d'America (e non solo), con un bagaglio di 14 milioni e passa di contatti.

Station Renaissance «A partire dal 1980 in Europa prima e negli Stati Uniti poi — è spiegato nella ricerca — si diffonde un movimento volto alla valorizzazione estetica ed architettonica delle stazioni ferroviarie». Fino a quel momento, infatti, «queste strutture avevano avuto come unica funzione quella di accogliere i treni; erano, citando il sociologo Mark Auge, dei “non luoghi”, ovvero dei posti privi di identità nei quali il passeggero non ha la percezione di essere in un luogo». I principi di questa Station Renaissance inizialmente vengono rivolti esclusivamente alla riqualificazione delle strutture dismesse, ma ben presto si estendono anche alla progettazione delle nuove stazioni oltre che alla pianificazione urbanistica. «Una vera e propria rivoluzione che ha avuto la Campania e Napoli tra i suoi epicentri».

Il confronto Ma, tornando alla domanda di partenza: quanto è disponibile a pagare un utente per usufruire di un servizio più “bello” e confortevole? E quali sono gli effetti dell'estetica sulle scelte di mobilità dei viaggiatori? Per rispondere i due prof hanno fatto realizzare specifiche interviste prendendo come campione centinaia di pendolari napoletani. «Era necessario, ovviamente, ricercare un caso di studio in cui potessero coesistere sia servizi ferroviari caratterizzati da stazioni con alti standard estetici, sia servizi con stazioni di tipo tradizionale. Bisognava ricercare, insomma, un contesto in cui due servizi ferroviari generassero alternative di percorso differenziate solo per gli standard estetici e non per altre variabili reali al livello di servizio (per esempio il tempo a bordo, la regolarità, la distanza delle stazioni dalle origini e/o destinazioni)». Dunque, quale migliore occasione di quella offerta dal sistema metropolitano regionale, visto «che dal 2009 è stata aperta al pubblico la nuova linea “Arcobaleno”, caratterizzata da cinque stazioni dell'arte, lunga 11 Km, che collega il comune di Aversa con il centro di Napoli? Il bacino di utenza di questo servizio è, a oggi, di oltre 65mila residenti direttamente serviti e circa 9mila pendolari al giorno». Proprio all'interno

«del bacino Aversa-Napoli, infatti, un utente ha a disposizione due servizi ferroviari in perfetta competizione (vedere tabella in pagina) e per i quali, dunque, le uniche differenze sono proprio nella bellezza delle stazioni: linea Arcobaleno + linea 1 metropolitana di Napoli (stazioni dell'arte, appunto) e linea Trenitalia + linea 2 metropolitana di Napoli (stazioni tradizionali)». Risultato? «Su circa mille spostamenti di andata al giorno, l'80% degli utenti preferisce utilizzare l'alternativa con alti standard estetici ed architettonici, confermando l'idea che la bellezza delle stazioni ha un effetto non trascurabile sulle scelte di viaggio». Questo vuol dire, in più, «che un pendolare è disposto a pagare per l'utilizzo di un servizio caratterizzato da stazioni con elevati standard estetici ed architettonici 43 centesimi di euro in più per il viaggio (cifra che vien fuori incrociando e dando un valore economico ai tempi di accesso alle strutture, di attesa nelle stesse, di permanenza a bordo dei convogli etc.). Ed è disposto anche ad aspettare fino a 6 minuti in più, o a camminare sino a 9 minuti in più per raggiungere una stazione “bella”».

Più «arte», più soldi Lo studio, infine, valuta gli effetti prodotti da eventuali «conversioni di una stazione tradizionale della città di Napoli in una struttura ad alto standard estetico»: iniziative di questo genere «ripagherebbero sino a oltre 9 milioni di euro in 20 anni». E lo spread aumenta.

06 febbraio 2014

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paolo Grassi