



Infrastrutture per la mobilità e qualità urbana. Napoli una best practice

Infrastructures for Mobility and Urban Quality. Naples a Best Practice

Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
email: cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Città e infrastrutture per la mobilità

Soprattutto in Italia ma in modo significativo in gran parte dell'Europa, le politiche messe in campo per la realizzazione di infrastrutture di trasporto non sono riuscite a soddisfare la crescente domanda di mobilità o, quanto meno, si sono indirizzate, per molti decenni, verso l'incremento dell'offerta di infrastrutture (strade) che hanno evidenziato i loro limiti ma soprattutto la loro inefficienza in termini di costi ed impatti negativi. Nonostante tale consapevolezza, ancora oggi le infrastrutture di trasporto e le risorse destinate alla loro realizzazione o al loro potenziamento sono ancora fortemente sbilanciate verso il trasporto privato su strada. Non essendoci state reali alternative, nel tempo, si sono consolidati anche atteggiamenti, stili di vita, che hanno fatto del trasporto su strada il trasporto preferito e di conseguenza hanno favorito, sempre di più, gli investimenti nel settore distraendoli da infrastrutture di trasporto pubblico che nel medio lungo termine risultano più efficienti e soprattutto sostenibili soprattutto alla scala urbana.

L'assenza di politiche finalizzate alla realizzazione di offerte valide ed alternative al trasporto privato e la velocità con cui si è ampliata l'esigenza di mobilità ha portato al limite del collasso molte città. Problemi di congestione, inquinamento, degrado urbano sono i fenomeni che hanno accompagnato questo processo con notevoli conseguenze ambientali ma anche economiche e sociali.

Contestualmente, le politiche di trasformazione urbana e quelle per la realizzazione di infrastrutture di trasporto pubblico hanno viaggiato su "binari" spesso separati. In molte aree urbane, si sono realizzati pezzi di città completamente sprovvisti di infrastrutture per il trasporto pubblico per non parlare di scelte localizzative che non hanno favorito la riduzione degli spostamenti necessari al soddisfacimento delle esigenze primarie dei cittadini ma li hanno notevolmente

Mainly in Italy but more considerably in many European countries, the policies targeted to build transport infrastructures did not succeed in meeting the growing demand for mobility, At least, have been addressed, for many decades, to increase the infrastructure supply (roads) that showed their limits but mostly their inefficiency as regards costs and negative impacts.

The lack of policies addressed to make valid alternatives to private transport and the speed with which the need for mobility has increased have led many cities almost to collapse.

Problems of congestion, pollution, urban decay are the elements associated with this process, with heavy environmental as well as economic and social consequences.

In order to make up for this consolidated situation, policies targeted to improve rail public transport are being implemented as alternative to private transport.

The interventions are usually very complex and often unpopular, also for the need to make interventions in already consolidated contexts with consequent problems linked to the fragility of the territory, the difficulty in organizing the building site for the works, with a further traffic increase near the usually long-lasting building sites.

The analysis of the most important experiences points out, however, that where the interventions for transport infrastructures have been associated with urban transformations targeted to build, around the stations or inside the stations themselves, functional poles or at least opportunities of urban requalification there have been numerous results and a mitigation of negative impacts.

The case of the Line 6 Mostra-Mergellina route of the Naples subway is very interesting because, although no surface stations have been realized but only simple accesses to the infrastructure, its realization has produced an important process of requalification, affecting an important area of the Forigrotta district, one of the largest and most populated district of Naples.

The interventions for the realization of the Line 6 have offered a rail public transport, in line with the European security and comfort standards, to the Furoigrotta district and to the whole city but, besides that, they have allowed other important surface interventions considered as the elements of an integrated program of actions that have produced important opportunities of urban requalification for the city.



Escludendo le stazioni "storiche" in cui si legge un impegno architettonico che doveva rispecchiare l'impresa tecnica per la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto, la realizzazione della maggior parte delle stazioni ha seguito logiche esclusivamente tecniche.

amplificati. Si fa riferimento alla specializzazione di alcuni settori urbani in quartieri a destinazione prevalente se non addirittura monofunzionale con la conseguente crescita dei flussi da una zona ad un'altra: quartieri dormitori, dirigenziali, commerciali. Da qualche decennio all'estero e da molto meno in Italia, si sta cercando, con grandi sforzi e non sempre grandi risultati, di porre rimedio alla situazione attraverso l'incentivazione del trasporto pubblico in particolare investendo nella realizzazione di linee metropolitane.

Al fine di porre rimedio alla difficile situazione che si è andata consolidando, si stanno mettendo in campo politiche finalizzate ad incrementare il trasporto pubblico su ferro come alternativa a quello privato. Gli interventi sono in genere molto complessi e non sempre ben visti anche per la necessità di intervenire in contesti urbani oramai consolidati con i conseguenti problemi legati alla fragilità del territorio, alle difficoltà di cantierizzazione delle opere e con ulteriore aggravio del traffico in prossimità delle aree di cantiere i cui tempi di permanenza, soprattutto in Italia, sono molto lunghi. L'analisi delle principali esperienze evidenzia però che lì dove agli interventi per la realizzazione di infrastrutture di trasporto

si sono accompagnate trasformazioni urbane finalizzate a creare intorno alle stazioni e nelle stazioni stesse dei nuovi poli funzionali o almeno delle occasioni di riqualificazione urbana si sono riscontrati molteplici risultati oltre che una attenuazione degli impatti negativi.

Escludendo le stazioni "storiche", risalenti alla fine del '800 e ai primi anni del '900, in cui si legge un impegno architettonico che doveva rispecchiare l'impresa tecnica per la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto, la realizzazione della maggior parte delle stazioni ha seguito logiche esclusivamente tecniche.

L'infrastruttura doveva consentire l'accessibilità a determinate aree; la stazione era il luogo attraverso il quale dalla città si poteva accedere all'infrastruttura. Non aveva altro scopo se non quello di consentire l'utilizzo dell'infrastruttura di trasporto.

Per molto tempo e spesso ancora oggi, le stazioni, pur trovandosi in aree molto centrali, rappresentano luoghi di degrado intorno alle quali hanno trovato spazio attività poco qualificanti. Questo succede sia per le grandi infrastrutture di accesso alla città che per i punti di contatto tra le infrastrutture metropolitane e la città. Il risultato sono aree degradate in cui trovano sede attività di scarso valore e dove le attività storiche qualificanti stentano a sopravvivere. Si pensi ad esempio alle principali stazioni delle grandi città che con il passare dei decenni da marginali al contesto urbano si sono ritrovate inglobate nel tessuto urbano.

Le città negli anni si sono ampliate fino ad incorporare i nuclei periferici. Da aree tangenti alla città, le stazioni si sono ritrovate all'interno del nucleo urbano. Nonostante questo processo, le condizioni di degrado invece che attenuarsi sono andate amplificandosi coinvolgendo i quartieri limitrofi e, dal punto di vista funzionale, allontanando determinate attività a vantaggio di altre molto meno rilevanti sia dal punto di vista economico che sociale.

L'infrastruttura, invece di connotarsi come qualificante l'area in cui inserita (in quanto funzionale ad innalzare i livelli di accessibilità), è stata percepita come elemento determinante l'innalzamento dei livelli di degrado fisico e sociale.

Alcuni fattori, non ultimo il cambiamento culturale che sta spingendo a riconsiderare e mettere in discussione scelte che per decenni hanno condizionato le politiche di intervento sulla città, hanno portato a riconsiderare tali aree da elementi problematici da gestire a potenziali fattori di sviluppo.

La necessità di provvedere alla realizzazione di un'offerta competitiva al trasporto privato ha portato a considerare necessari interventi a partire da quelli di riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture esistenti. Per avvicinare una sempre maggiore utenza al trasporto pubblico si è reso necessario innalzare la percezione dei livelli di qualità, efficienza e sicurezza. A tal fine si interviene sulle aree e gli edifici di stazione.

La posizione centrale di molte di queste aree e degli edifici di stazione, ad esempio, ha spinto a riconsiderare questi elementi come fondamentali nelle politiche di riqualificazione e trasformazione di ampie aree urbane intravedendo nell'intervento di riqualificazione la possibilità di recuperare aree e plessi da destinare ad attività pregiate.

Molti interventi si sono spinti nella direzione di realizzare nell'edificio di stazione nuovi poli funzionali in cui possono trovare spazio attività importanti e qualificanti. Molti i casi in Europa orientati in questa direzione¹.

Più recente ancora è invece, l'attenzione verso forme integrate d'intervento finalizzate ad affrontare le problematiche relative alla costruzione di infrastrutture per la mobilità e alla realizzazione di trasformazioni e riqualificazioni urbane. Si sta affermando un nuovo orientamento finalizzato ad integrare in un approccio unitario la ricerca di soluzioni agli impatti negativi conseguenti alla separazione tra metodi, strumenti e tecniche che hanno per decenni condizionato le scelte localizzative delle attività sul territorio e le scelte relative alla realizzazione delle infrastrutture per la mobilità.

Ancora, a segnare il cambiamento culturale che finalmente sta investendo anche il nostro Paese, è l'attenzione che viene posta alla riqualificazione dei terminali di trasporto e alle aree urbane in cui sono inseriti.

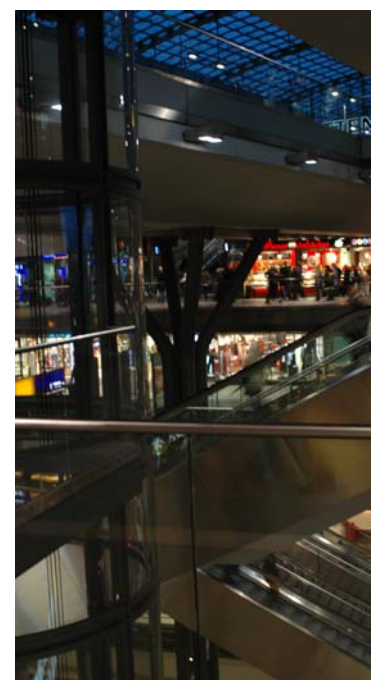
Le infrastrutture per la mobilità e i punti di accesso (stazioni e collegamenti) diventano parte integrante, in termini fisici e funzionali, delle aree urbane in cui sono inseriti.

L'integrazione tra politiche dei trasporti e urbanistica a Napoli

A Napoli, il processo di predisposizione degli strumenti di pianificazione dei trasporti e della mobilità è proceduto parallelamente a quello della pianificazione urbanistica il che ha comportato una convergenza di strategie ed obiettivi che non sempre si riscontra nei documenti di pianificazione di settori diversi. Ancora oggi, in molti casi, gli strumenti per la mobilità fanno riferimento a metodi, tecniche e strumenti spesso non in sintonia con quelli utilizzati per la redazione degli strumenti di pianificazione urbanistica. Nel caso di Napoli invece gli strumenti, redatti anche nello stesso periodo temporale, condividono l'impostazione, le strategie di fondo e gli obiettivi principali. In particolare, tra i principali obiettivi individuati per lo sviluppo urbano si evidenziano la riduzione dei livelli di congestione, il contestuale incremento della qualità urbana attraverso interventi di riqualificazione, la realizzazione di nuovi poli funzionali direttamente serviti dalla rete di trasporto pubblico.

Elemento strategico comune alle politiche delineate dagli strumenti di governo del territorio predisposti dall'Amministrazione Comunale di Napoli tra i quali il Piano Comunale dei Trasporti, il Piano della rete stradale primaria e il nuovo Piano Regolatore Generale, è la ricerca di soluzioni urbanistiche e trasportistiche finalizzate ad innalzare i livelli di accessibilità alle diverse parti del territorio attraverso una rete integrata di trasporti che fanno leva soprattutto sul

Berlin Hauptbahnhof, inaugurata nel maggio 2006, è la stazione centrale di Berlino e la più grande d'Europa. Una nuova, moderna stazione d'intersezione su più livelli. La stazione rappresenta, oltre che un'importante infrastruttura di trasporto, il risultato di un processo avviato nei primi anni '90 e teso a definire un nuovo assetto dei trasporti della città.

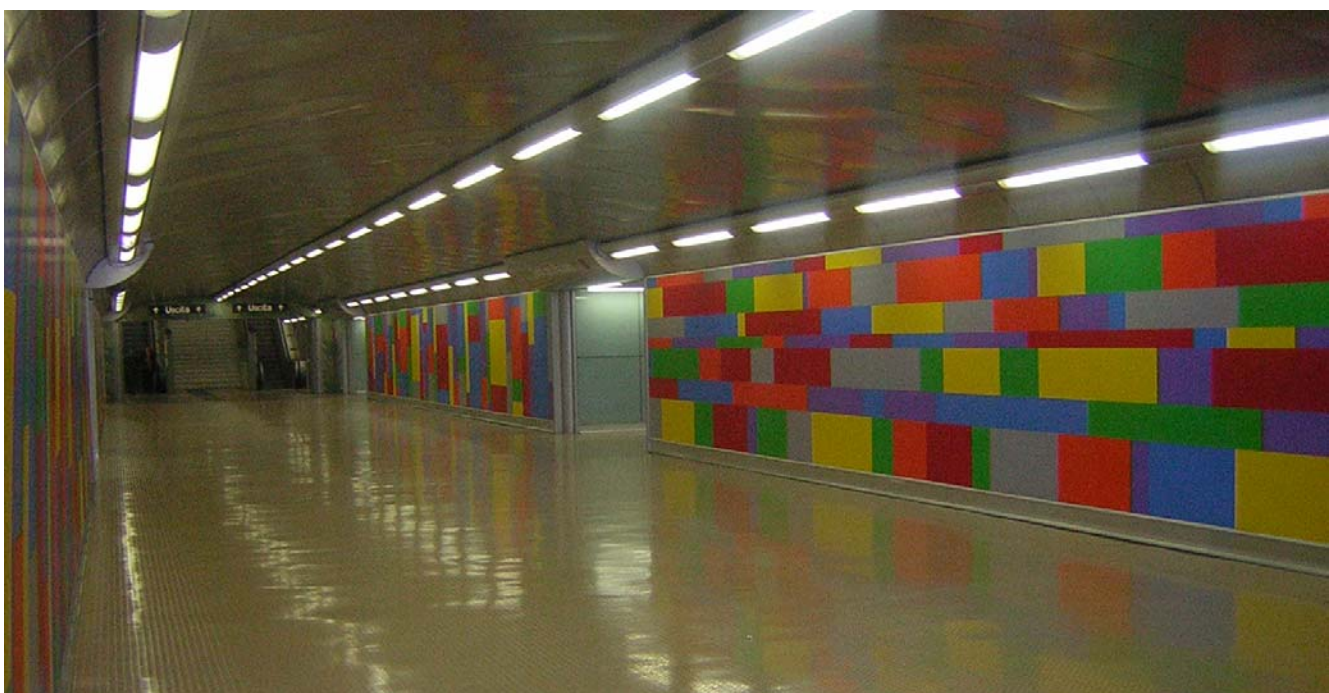


trasporto su ferro. Una rete di infrastrutture pubbliche da realizzare attraverso il potenziamento delle infrastrutture esistenti, la realizzazione di nuove linee tecnologicamente avanzate, la predisposizione di nuovi nodi di interscambio modale. L'accessibilità viene intesa, già di per sé, come potenziale fattore di profonda riqualificazione urbana consentendo la connessione alle molteplici attività, sia pubbliche che private, distribuite sul territorio o spesso concentrate in determinate aree della città e viene ricercata attraverso il potenziamento di una già ricca rete esistente ma scarsamente connessa. Attraverso quindi la realizzazione di connessioni tra le linee già in esercizio, la realizzazione di nuove linee tecnologicamente avanzate e la predisposizione di nodi di interscambio tra le diverse modalità di trasporto. Obiettivo è la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico a rete, fortemente connesso con il sistema stradale e con le reti regionali e nazionali, inteso come tessuto connettivo per lo sviluppo della città. La strategia di riqualificazione permea gli stessi interventi per la realizzazione dell'infrastruttura per la mobilità. Nell'esperienza napoletana molta attenzione viene, infatti, posta alla realizzazione di interventi caratterizzati da elevati standard qualitativi sia dal punto di vista tecnico (la rete metropolitana di Napoli è tra le più recenti e si sta realizzando con i più elevati standard progettuali) che urbanistico-architettonico. Fin dalle primissime fasi progettuali vengono coinvolti oltre che trasportisti, anche urbanisti ed architetti di fama internazionale con il duplice scopo di massimizzare i benefici

in termini urbanistici e sfruttare la realizzazione dell'infrastruttura come occasione di profonda riqualificazione urbana ed architettonica delle piazze, degli slarghi, dei percorsi di accesso all'infrastruttura.

Obiettivo è creare livelli di qualità e sicurezza tali da riuscire a cambiare la percezione dei livelli di efficienza del trasporto pubblico su ferro e riuscire a spostare una considerevole percentuale di utenti dal trasporto privato su strada al trasporto pubblico. Attraverso gli interventi per il potenziamento e la realizzazione delle nuove linee metropolitane si interviene anche sui tessuti urbani con interventi di riqualificazione delle piazze e dei percorsi per il raggiungimento dell'infrastruttura. Gli interventi realizzati si estendono ben oltre le aree di stazione incrementando i punti di accesso all'infrastruttura, ripensando, riarticolando e riqualificando i percorsi di accesso all'infrastruttura, prestando molta attenzione ai contesti in cui sono inseriti i terminali di trasporto. Negli interventi già realizzati, ad esempio, si è intervenuto spesso anche su edifici privati che affacciano sulle aree pubbliche, si sono predisposti percorsi meccanizzati (ascensori, scale mobili) per collegare aree che pur prossime all'infrastruttura, non erano direttamente ad essa collegate. Per la riqualificazione delle stazioni esistenti e per la progettazione delle nuove, sono coinvolti artisti a cui viene dato il compito di trasformare le stazioni, da semplici punti di accesso all'infrastruttura, in poli di qualità. Nascono le stazioni dell'arte. Convinzione alla base di tale scelta è che la qualità dei contesti possa generare

Per la realizzazione delle stazioni della rete metropolitana di Napoli, sono stati coinvolti architetti ed artisti di fama internazionale cui è stato affidato il compito di trasformare le stazioni, da semplici punti di accesso all'infrastruttura, in poli di qualità.





Gli interventi realizzati si estendono ben oltre le aree di stazione incrementando, ripensando, riarticlando e riqualificando i punti e i percorsi di accesso all'infrastruttura, prestando molta attenzione ai contesti in cui sono inseriti i terminali di trasporto. Negli interventi già realizzati, ad esempio, si è intervenuto spesso anche su edifici privati che affacciano sulle aree pubbliche, si sono predisposti percorsi meccanizzati (ascensori, scale mobili) per collegare aree che pur prossime all'infrastruttura, non erano direttamente ad essa collegate.

comportamenti virtuosi e che dalla riqualificazione fisica possano innescarsi processi di riqualificazione economica e sociale. A tal fine il "mandato" è ripensare anche le aree, più o meno estese, che circondano la stazione, intervenendo sulla riarticolazione del sistema stradale, il ridisegno delle aree libere (piazze, slarghi, percorsi, aree verdi) e prevedendo il ricorso ad elementi di arredo urbano e di illuminazione di elevata qualità. La riqualificazione o realizzazione di ogni stazione diventa occasione per l'ideazione di una vera e propria opera d'arte oltre che un'occasione di intervenire sulla qualità dell'infrastruttura.

La tratta Mostra-Mergellina della linea 6 e la riqualificazione dell'asse di viale Augusto nel quartiere Fuorigrotta

Il caso della tratta Mostra-Mergellina della linea 6 della metropolitana di Napoli è un caso particolarmente interessante in quanto pur non essendo state realizzate stazioni superficiali ma semplici accessi all'infrastruttura, con la realizzazione della tratta metropolitana si è dato avvio ad

un significativo processo di riqualificazione che ha interessato un'importante area del quartiere di Fuorigrotta.

Il progetto della linea 6 prevede la realizzazione di una moderna linea metropolitana che collega direttamente l'area occidentale della città con il centro storico di Napoli servendo i maggiori poli attrattori occidentali –il nuovo insediamento di Bagnoli, la Mostra d'Oltremare, lo stadio San Paolo ed il Politecnico– con l'area di Chiaia e con quella, ancora più centrale, di piazza Municipio centro nevralgico della città da dove si accede anche al porto di Napoli.

Nel 2007 è entrata in esercizio la tratta Mostra-Mergellina, che si estende per 2 km ed è dotata di 4 stazioni (Mostra, Augusto, Lala e Mergellina dove la linea 6 si interscambia con la linea 2). Sono attualmente in corso, e dovrebbero ultimarsi entro il 2011, i lavori per il completamento della linea verso oriente fino a piazza Municipio dove si sta realizzando anche il nodo di interscambio con la linea 1. È in fase avanzata di progettazione invece la tratta che dalla stazione Mostra si svilupperà, ancora più ad occidente, fino a servire il nuovo insediamento di Bagnoli.

La tratta Mostra-Mergellina è entrata in esercizio nel 2007 dopo importanti interventi di ammodernamento che hanno

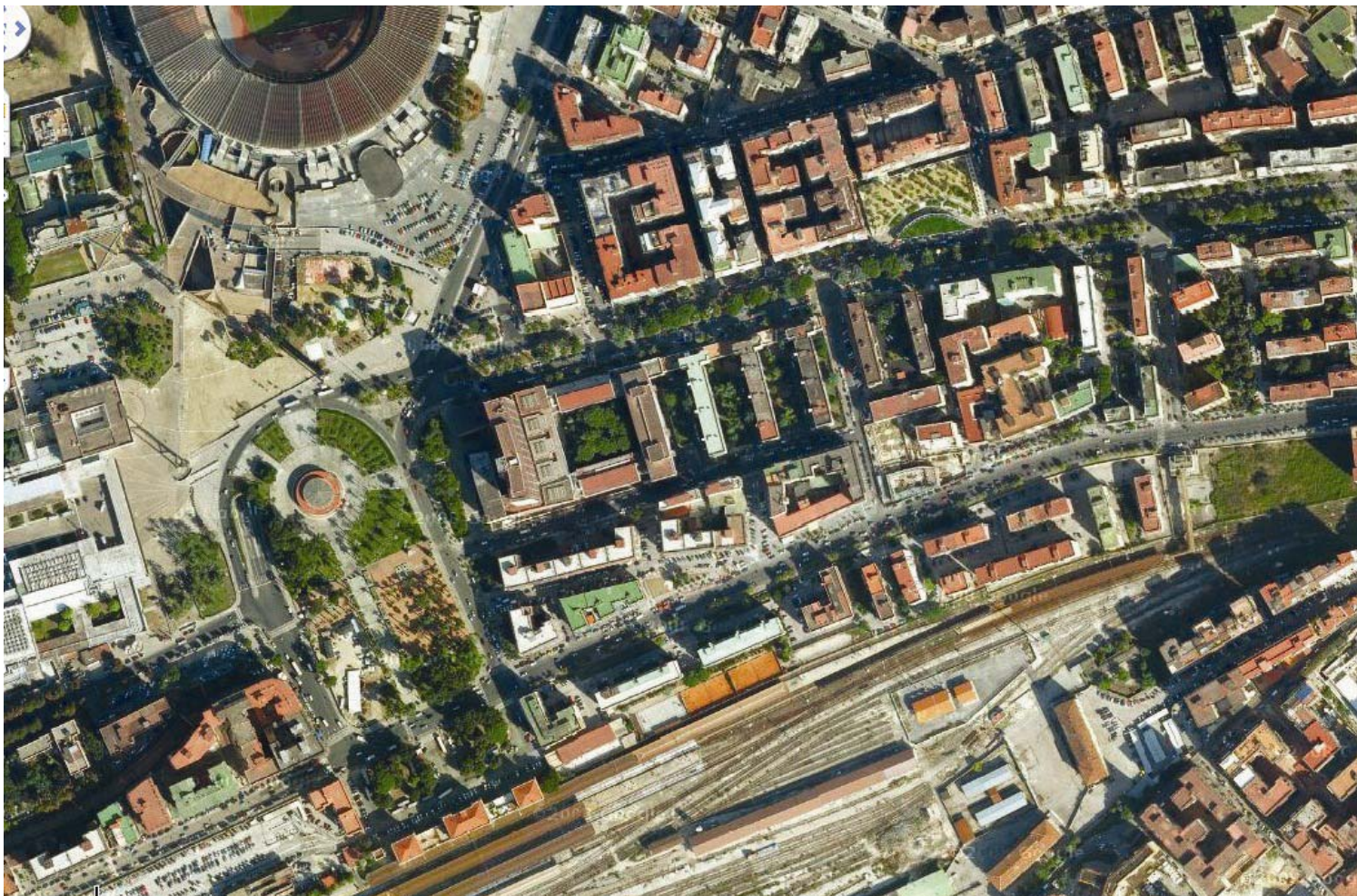
consentito di recuperare parte delle opere già realizzate, ma mai ultimate, dell'originale progetto della LTR (Linea Tranviaria Rapida) predisposto per dotare il quartiere Fuorigrotta di una nuova linea metropolitana in occasione dei mondiali del '90. La realizzazione della tratta Mostra-Mergellina è stata però soprattutto un'occasione per riqualificare un'ampia area del quartiere Fuorigrotta. L'intervento in superficie ha, infatti, interessato un'area estremamente ampia che da piazzale Tecchio si è estesa fino a piazza Italia. L'intervento si è configurato come attuazione di un progetto urbano che ha inteso restituire carattere unitario all'architettura degli spazi aperti del sistema urbano di Viale Augusto. Gli interventi per la realizzazione della linea 6 hanno consentito al quartiere Fuorigrotta e alla città di dotarsi di un sistema di trasporto pubblico su ferro in linea con gli standard di sicurezza e di confort europei, ma oltre alla realizzazione di un efficiente sistema di trasporto pubblico, hanno consentito anche importanti interventi in superficie che si sono configurati come tasselli di un

programma integrato di azioni che hanno generato notevoli occasioni di riqualificazione urbana per la città.

Piazza Italia, ad esempio, prima area in ordine cronologico restituita alla città, rappresenta un importante esempio di un sistema di spazi pubblici che la realizzazione della Linea 6 ha consentito di ripensare, riprogettare e riqualificare. Il disegno degli spazi ha dato vita, infatti, ad un nuovo polo del viale Augusto, opposto a quello di piazzale Tecchio, definito da molti una sorta di *porta dei Campi Flegrei*, che ha consentito anche la definizione di un *continuum* pedonale tra Largo Lala e via Giulio Cesare. L'intervento, che ha comportato la riconfigurazione dell'area di piazza Italia e largo Lala in un unico spazio di qualità, ha interessato una superficie complessiva di circa 12.000 mq.

Sono stati realizzati percorsi pedonali per una superficie di 7.000 mq e verde attrezzato per 3.000 mq. Nelle aree a verde sono stati piantumati oltre 1.500 essenze arbustive e 85 alberi. Per la nuova pavimentazione è stato impiegato il porfido e il basalto. In particolare, la parte centrale della

La realizzazione della tratta Mostra-Mergellina ha consentito la riqualificazione in superficie di un'ampia area del quartiere Fuorigrotta. Piazzale Tecchio, il viale Augusto, le diverse piazze che su di esso si affacciano (largo Veniero, piazza San Vitale e aree minori), piazza Italia sono state completamente ridisegnate.



piazza è stata pavimentata con cubetti di porfido racchiusi da cordoni di basalto, mentre il disegno geometrico dei vialetti, disposti a raggiera tra le aree verdi, è realizzato con riquadri di mattoncini di porfido. Sono stati inoltre predisposti, a delimitazione della piazza su via G. Cesare, due spazi attrezzati per bambini di circa 400 mq. A completamento dell'arredo urbano sono state installate circa 50 panchine in materiale lapideo che definiscono anche i percorsi interni trasversali. Il sistema d'illuminazione principale è costituito da un "faro" alto 30 metri che definisce il centro della piazza. È stata inoltre predisposta un'illuminazione scenografica realizzata con proiettori ad incasso, a parete e a pavimento, e da pali di diversa altezza per garantire differenti livelli di illuminazione nelle varie parti in cui è articolato lo spazio.

A questo primo intervento hanno fatto seguito la riqualificazione dell'intera area che va da piazza Italia a piazzale Tecchio: l'intero asse di viale Augusto (circa 1 km) e le aree libere presenti lungo l'asse.

In particolare: piazza San Vitale, largo Veniero dove è stata realizzata la stazione Augusto, e piazzale Tecchio. In tutti i casi gli interventi hanno comportato un ridisegno del sistema della mobilità con l'incremento delle aree pedonali e delle aree a verde.



Come per piazza Italia molta attenzione è stata posta all'uso dei materiali ed alla qualità degli arredi urbani e degli impianti di illuminazione.

L'intervento a piazzale Tecchio ha interessato un'area che si estende su più di 40.000 mq e ha comportato, pur non essendo stata realizzata alcuna stazione in superficie (all'infrastruttura si accede, infatti, attraverso la stazione Mostra della Cumana con cui la linea 6 si interscambia ed attraverso una rampa di accesso posizionata in prossimità della facoltà di Ingegneria), il ridisegno delle aree libere (piazze, slarghi, percorsi, aree verdi) e la riarticolazione dell'intero sistema stradale. L'intervento ha anche consentito di ripristinare l'asse prospettico del viale Augusto sull'ingresso della Mostra d'Oltremare compromesso dalla realizzazione delle opere di Italia '90 intorno allo Stadio. Anche in questo caso, la riarticolazione degli spazi con la creazione di assi prospettici, la riconfigurazione dei percorsi pedonali di collegamento tra le molteplici funzioni presenti nella piazza (stazione Mostra di accesso alla Linea 6 ed alla Cumana, stazione Campi Flegrei della linea 2, facoltà di Ingegneria, stadio San Paolo, Mostra d'Oltremare), l'uso attento di materiali differenziati anche in ragione del possibile utilizzo delle aree (pedonale, misto, carrabile) e l'uso sapiente di elementi di arredo urbano e di illuminazione hanno consentito la realizzazione di un'area urbana di elevata qualità. Anche in questo caso molta attenzione è stata posta alle aree a verde. Le aree di cantiere sono state organizzate per salvaguardare le essenze preesistenti e limitare al minimo le interferenze. Complessivamente si è ottenuto un incremento di circa 2.000 mq (pari a circa il 10%) delle aree a verde e si è provveduto all'impianto di circa 130 nuove essenze tra palme, pini, querci, ligustri e arbusti di palme che ha incrementato del 92% le essenze arboree dell'area. Con la nuova sistemazione di piazzale Tecchio ma anche di piazza Italia, è stato ridisegnato il sistema delle interferenze tra gli assi stradali con la eliminazione di molti punti di conflitto e il risultato di un sensibile miglioramento dei flussi automobilistici.

Contestualmente, agli interventi descritti, direttamente eseguiti dal concessionario che si sta occupando della realizzazione della linea metropolitana (la Società Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari), l'Amministrazione Comunale ha messo in campo altri interventi sinergici e finalizzati ad ampliare l'intervento di riqualificazione. In particolare, si è intervenuto su un'ampia area compresa tra il piazzale della Mostra d'Oltremare, lo stadio San Paolo e l'Istituto Motori del CNR, chiusa per molti anni a causa delle pessime condizioni della pavimentazione realizzata con gli interventi di Italia '90 e costituita da vecchie traversine ferroviarie recuperate da un intervento di ammodernamento della linea Cumana (attuale linea 8 del sistema metropolitano). Sono state inoltre riqualificate le aree carrabili e pedonali dell'intero asse di via Giulio Cesare che da piazzale Tecchio raggiunge la galleria Posillipo (1,3 km) e tutti gli slarghi e le piazze (piazza Pilastrì, piazza San Vitale ad esempio) che su di esso si affacciano.

Le opere in corso per il prolungamento della Linea 6 fino a piazza Municipio

Sono attualmente in corso gli interventi per la realizzazione del prolungamento della linea 6 da Mergellina a Municipio. 4 km circa di infrastruttura e 4 nuove stazioni (Arco Mirelli, San Pasquale, Chiaia e Municipio). Anche per gli interventi in corso si è utilizzata la realizzazione dell'infrastruttura per ripensare gli spazi in superficie. Ad architetti di fama internazionale è stato chiesto di progettare stazioni di elevata qualità sia dal punto di vista funzionale che architettonico. Si è chiesto inoltre di ripensare le sistemazioni esterne con molta attenzione ai contesti circostanti spesso di elevata qualità oltre che di estrema complessità. La progettazione della stazione Arco Mirelli è stata affidata al progettista Hanz Kollhoff, quella di San Pasquale a Boris Podrecca, quella di Chiaia a Uberto Siola mentre il nodo di interscambio tra la Linea 1 e la Linea 6, a piazza Municipio, è affidato ad Alvaro Siza Vieira.

Il progetto per la stazione Arco Mirelli interviene in un'area particolarmente delicata quale quella di piazza della Repubblica, nel quartiere Chiaia, all'estremità occidentale della Villa Comunale. Il progetto riconfigura completamente il terminale della villa prevedendo l'eliminazione del viale Anton Dohrn che attualmente la divide in due aree. Intervenedo con una rimodulazione altimetrica dei piani, il progetto consente di creare un naturale accesso alla stazione direttamente dalla villa e la contestuale realizzazione di una grande piazza semiellittica sollevata su un colonnato a 6 metri di altezza che affaccia direttamente sull'ingresso alla stazione e sulla quale verranno realizzati due piccoli volumi, due padiglioni trasparenti che riprendono quelli previsti nel progetto originario della villa.

Tra gli interventi in corso, quello maggiormente incisivo dal punto di vista urbanistico ed architettonico anche per la qualità, la ricchezza e complessità funzionale del contesto,



è sicuramente quello connesso alla realizzazione del nodo di interscambio tra la linea 6 e la linea 1 in piazza Municipio. La stazione Municipio costituisce un interscambio fondamentale per il sistema della rete metropolitana di Napoli. Nel nodo confluiscono, come detto, la Linea 1 e la Linea 6 la prima delle quali, già consente il collegamento con l'area collinare e la periferia nord della città e, a lavori

Anche il progetto relativo alla stazione Arco Mirelli, pur intervenendo in una area estremamente particolare quale quella della Villa Comunale, riconfigura completamente il terminale della villa prevedendo l'eliminazione del viale Anton Dohrn che attualmente la divide in due aree.





Dal punto di vista urbanistico ed architettonico anche per la qualità, la ricchezza e complessità funzionale del contesto, l'intervento maggiormente incisivo è sicuramente quello connesso alla realizzazione del nodo di interscambio tra la linea 6 e la linea 1 in piazza Municipio. Obiettivo prioritario dell'intervento di piazza Municipio è la riqualificazione dell'intera area che va da Palazzo San Giacomo al Porto, dal Castel Nuovo alla cortina di edifici che a questo si contrappongono. Uno spazio immenso che verrà profondamente riqualificato attraverso la valorizzazione dell'identità e della vocazione di questa piazza, nodo nevralgico di interscambio, ricco di vivacità e movimento, a cui verrà data nuova vita risolvendo contestualmente gli aspetti più problematici che oggi la contraddistinguono legati in primo luogo alla congestione dei flussi veicolari e all'estrema frammentarietà dell'uso degli spazi da parte dei pedoni.

ultimati, con l'area orientale, il centro direzionale e l'aeroporto; la Linea 6 con l'area occidentale. Il completamento dell'opera consentirà quindi di connettere periferia e centro, area occidentale ed area orientale, porto, aeroporto e stazione centrale.

Sull'area monumentale di piazza Municipio sono presenti notevoli emergenze storiche ed architettoniche quali il Castel Nuovo, l'Hotel de Lontre, il teatro Mercadante e molti altri edifici di particolare pregio. A poca distanza ci sono il teatro San Carlo, la galleria Umberto e una delle aree commerciali più importanti della città, quella lungo via Toledo. Sono inoltre presenti le sedi comunali di Palazzo San Giacomo e via Verdi, una ricca presenza di uffici, banche, alberghi, ristoranti, locali e attività commerciali. La piazza è costantemente interessata da intensi flussi, pedonali ed automobilistici, molti dei quali turistici. A delimitare la piazza

verso il mare c'è infine il porto dove attraccano le navi da crociera, le linee per le isole e la costiera Sorrentina.

La progettazione, oltre che confrontarsi con tale complessità fisico-funzionale, ha dovuto modificarsi nel tempo anche in ragione delle emergenze archeologiche venute alla luce nel corso degli scavi per la realizzazione del pozzo di stazione. L'intervento, sia nella progettazione della stazione che nella rilettura dello spazio urbano circostante, attribuisce grande importanza ai ritrovamenti archeologici effettuati nell'ambito dei lavori di scavo per la realizzazione della stazione. In particolare, il progetto prevede l'inglobamento, all'interno della stazione, di parte della murazione e dei bastioni che, in epoca vicereale, furono realizzati a protezione di Castel Nuovo. Il progetto, affidato all'architetto Alvaro Siza, non si limita però all'edificio di stazione, ma si estende all'intera piazza. Contestualmente alla necessaria attenzione che si

sta prestando perché la stazione Municipio diventi il nodo di interscambio tra la linea 1 e la linea 6 si è lavorato perché gli interventi per la realizzazione della stazione diventassero occasione di riqualificazione delle aree in superficie.

Obiettivo prioritario dell'intervento di piazza Municipio è infatti la riqualificazione dell'intera area che va da Palazzo San Giacomo al Porto, dal Castel Nuovo alla cortina di edifici che a questo si contrappongono. Uno spazio immenso che verrà profondamente riqualificato attraverso la valorizzazione dell'identità e della vocazione di questa piazza, nodo nevralgico di interscambio, ricco di vivacità e movimento, a cui verrà data nuova vita risolvendo contestualmente gli aspetti più problematici che oggi la contraddistinguono legati in primo luogo alla congestione dei flussi veicolari e all'estrema frammentarietà dell'uso degli spazi da parte dei pedoni.

In superficie, il progetto si pone l'obiettivo di riconnettere funzioni e luoghi molto importanti che intorno all'area hanno sede. L'area viene risolta con la sovrapposizione di due piani, quello della piazza superiore, fortemente pedonalizzata, e quello sottostante, al livello del fossato, dove si affaccia il Castel Nuovo.

A tale livello, verso il castello, dove si trovano la maggior parte dei reperti archeologici, il fossato, attualmente sede di un parcheggio, viene ripensato come un parco archeologico a fruizione pubblica che consente l'accesso alla stazione ed anche il collegamento diretto con il porto costituendo un passaggio al di sotto dell'arteria di via Marina, caratterizzata da intensi flussi veicolari.

La galleria sotterranea prevede spazi pieni di luce filtrata dall'alto grazie ad alcuni tagli previsti nella piazza superiore che consentono di illuminare gli spazi e le preesistenze archeologiche nelle quali la galleria si inserisce.

Come anticipato, i principali ingressi sono localizzati nel porto e nel fossato del Castel Nuovo. Altri accessi sono previsti sul lato orientale della piazza in corrispondenza dell'Hotel de Lontre, sul lato nord in corrispondenza di palazzo San Giacomo, sul lato occidentale sugli attuali giardini di Castel Nuovo in corrispondenza della garitta di ingresso.

Conclusioni

La realizzazione della linea 6 della rete metropolitana di Napoli ha rappresentato per il quartiere Fuorigrotta e per la città in generale, l'occasione per attuare un profondo cambiamento in termini qualitativi e funzionali andando ad incidere spesso anche sulla struttura dei luoghi interessati dagli interventi.

Non era scontato che fosse così. La rete di trasporto metropolitano è un'infrastruttura interamente sotterranea che emerge in superficie esclusivamente nei punti di accesso ad essa: le stazioni. A Napoli, l'attenzione non si è concentrata esclusivamente sulla progettazione e realizzazione di stazioni

di elevata qualità ma ha determinato notevoli impatti, in termini di riqualificazione urbana, sugli spazi di superficie a partire dalle stazioni, ma come abbiamo visto estendendosi ad aree anche molto ampie.

Alle stazioni, i punti dove si verifica l'interscambio tra la rete sotterranea dei trasporti e la città che vive in superficie, è stata prestata la massima attenzione in termini funzionali ma anche architettonici ed artistici (a Napoli in molte stazioni sono state installate opere d'arte) trasformando un'opera ingegneristica in un'opera d'arte. Ciò che però ha creato il "modello Napoli", apprezzato anche a livello internazionale, è l'utilizzo della realizzazione dell'infrastruttura per il ripensamento di importanti aree in superficie con la consapevolezza che per la presenza della nuova infrastruttura e l'incremento dei livelli di accessibilità si modificano le modalità e l'intensità con le quali gli spazi urbani vengono utilizzati spesso con effetti non sempre positivi.

A Napoli, invece, si è posta molta attenzione al ripensamento degli spazi pubblici prossimi alle stazioni non solo per incrementare l'accessibilità e la visibilità degli ingressi alle infrastrutture di trasporto su ferro, ma per innescare diffusi fenomeni di riqualificazione e massimizzare gli effetti dell'intervento non esclusivamente in termini trasportistici ma anche urbani e quindi in termini economici e sociali. La realizzazione degli interventi in superficie ha consentito la realizzazione e la promozione di una rete della qualità, costituita da "poli" e "corridoi" in grado di innescare il superamento delle condizioni di degrado fisico, funzionale, sociale, economico, che contraddistingueva molte aree prima dell'intervento e restituendo qualità urbana alla città nel suo complesso.

Note

- ¹ Per maggiori approfondimenti, si rimanda ad un interessante studio dal titolo "Trasporti e qualità urbana. Il rinnovo delle stazioni come occasione di riqualificazione urbana" (OIKOS, 2003) promosso dalla Regione Emilia Romagna.

Referenze immagini

Le immagini a pag. 33, 34, 36 e 37 sono dell'archivio Di.Pi.S.T.; le immagini a pag. 35 sono dell'autore; l'immagine a pag. 38-39 è tratta da google maps; le immagini a pag. 40 e 41 sono state concesse da M.N. - Metropolitana di Napoli S.p.A.