



Napoli 2011

L'AV Roma-Napoli come luogo di connessione e riqualificazione

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Piazzale V. Tecchio, 80
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it

L'Alta Velocità in Italia

In linea con i piani comunitari di sviluppo, tesi alla realizzazione di una rete europea di trasporto ad Alta Velocità, anche l'Italia, attraverso il Gruppo Ferrovie dello Stato, sta realizzando nuove linee ferroviarie che si caratterizzano per livelli tecnologici tali da consentire velocità di gran lunga superiori a quelle associate al trasporto ferroviario tradizionale.

Obiettivi generali del progetto sono da un lato, dotare il paese di una rete di trasporto su ferro in grado di migliorare le comunicazioni alla scala nazionale a partire dalle direttrici più congestionate, dall'altro, creare nuove connessioni a livello europeo realizzando le condizioni per un "avvicinamento" alle principali realtà urbane ed economiche dell'Europa.

A tal fine, in Italia il sistema Alta Velocità/Alta Capacità si sta sviluppando per circa 1.250 km di binari lungo gli assi ferroviari più congestionati del nostro Paese, in particolare, lungo la Torino-Venezia e la dorsale Milano-Napoli.

Per altri 1.580 km invece, lungo i collegamenti con il Nord Europa e con il Sud Italia (con i collegamenti tra Napoli e Bari, Reggio Calabria e Palermo).

La creazione di un sistema di trasporto ad Alta Velocità fortemente interconnesso alla rete esistente e ai principali centri di interscambio (porti, aeroporti ed interporti) va letta infatti in primo luogo, come una occasione –visti i nuovi tempi di collegamento tra le diverse realtà urbane e le caratteristiche in termini di comfort di viaggio– di riequilibrio modale tra le diverse opportunità di trasporto oggi fortemente sbilanciato a favore della strada (più 92% contro meno del 6% del trasporto su ferro).

Il potenziamento della dotazione infrastrutturale su ferro grazie al completamento della rete ad Alta Velocità potrà però favorire anche lo spostamento di una percentuale considerevole dell'utenza dalla rete su ferro tradizionale

TeMA
01.08

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 125-128

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Rome-Naples High Speed Train as an occasion of Urban Renewal and Re-connection

verso quella ad Alta Velocità e il conseguente alleggerimento della prima che potrà essere quindi dedicata al trasporto metropolitano e regionale con lo scopo di migliorare la mobilità nelle aree metropolitane. Ulteriore elemento indotto dalla costruzione della rete è la realizzazione di nuove stazioni dedicate o la riqualificazione e riconfigurazione di quelle esistenti che dovranno accogliere anche il servizio ferroviario ad Alta Velocità. L'elevata qualità architettonica dei nuovi edifici di stazione e il migliore inserimento di queste opere nell'ambiente urbano –requisiti richiesti nei concorsi di progettazione– potranno rappresentare concrete occasioni di riqualificazione urbana.

Questi nodi si candidano infatti a diventare nuove centralità urbane in grado di incidere sui processi di riqualificazione delle aree in cui sono inseriti, quindi sulla "forma" dei tessuti ma soprattutto sulla distribuzione e mixité funzionale.

I nodi della rete diventano infatti, non solo luogo di interscambio modale e di accesso alla città ma essi stessi città in quanto luogo di incontro completi di servizi, gallerie commerciali, caffè, ristoranti e strutture per il tempo libero.

A tali aspetti sono dedicate le tre schede di questo numero dell'Osservatorio Napoli 2011.

In particolare, la prima è dedicata al ruolo della linea Roma-Napoli –prima tratta AV entrata in esercizio– in termini di nuovi flussi tra nord e sud, versante tirrenico e quello adriatico della penisola.

All'azione di potenziale riqualificazione dell'hinterland napoletano e del centro sono invece dedicati gli approfondimenti relativi alla realizzazione del nuovo nodo di Afragola e alla riconfigurazione di piazza Garibaldi e della stazione Napoli Centrale.

La Roma-Napoli

Entrata in esercizio nel dicembre 2005, la linea AV Roma-Napoli, prima in Italia ad utilizzare linee e convogli dedicati esclusivamente all'Alta Velocità, si sviluppa complessivamente per 204,6 km attraversando il territorio di 61 comuni, garantendo il collegamento tra le due città in meno di un'ora e 20 minuti (spesso i treni arrivano in anticipo rispetto ai tempi segnalati da Trenitalia).

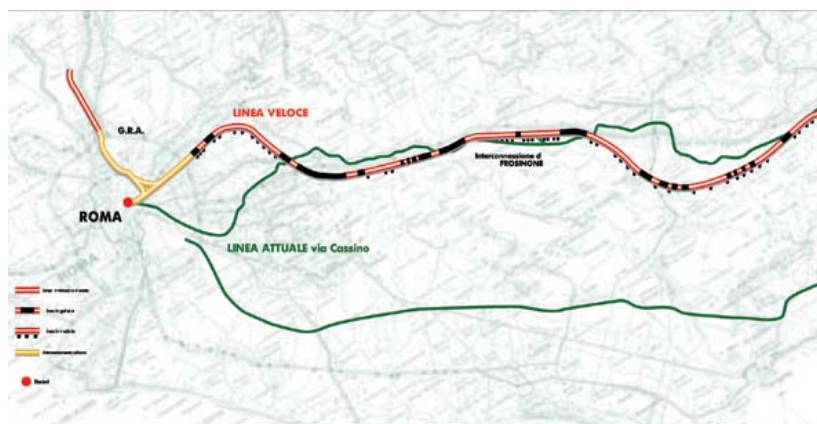
Attualmente, la linea veloce, partendo dal nodo di interscambio Roma Tiburtina percorre circa 186 km verso Napoli su rete ad Alta Velocità per poi deviare (18 chilometri prima di arrivare a Napoli) sul nuovo collegamento realizzato a Gricignano ed immettersi sulla preesistente linea che da Formia giunge a Napoli Centrale.

Il completamento dei lavori in corso relativi alla variante della linea esistente Cancellone-Napoli, sulla quale è in fase di ultimazione anche la stazione Afragola e il prolungamento della Circumvesuviana da Napoli fino alla stazione Afragola, consentiranno il collegamento delle due città completamente ad Alta Velocità.

Nell'area metropolitana di Napoli, saranno infatti due le stazioni dell'Alta Velocità, la Napoli Afragola –in fase di ultimazione– posta a circa 3 chilometri a nord-est dal centro urbano di Napoli e la stazione Napoli Centrale nel cuore della città, già di interscambio con la rete metropolitana ed urbana ed attualmente oggetto di un intervento di riqualificazione. Oltre al collegamento diretto tra le due città, il completamento della linea ed in particolare della variante Cancellone-Napoli e della stazione di Afragola consentirà il transito anche di quei treni che fermeranno ad Afragola per poi proseguire verso sud. La Stazione di Afragola funzionerà infatti come nodo di interscambio dei treni veloci diretti verso la direttrice Battipaglia-Reggio Calabria, verso Napoli e verso i servizi ferroviari regionali e della Circumvesuviana.

I passeggeri che dovranno raggiungere Napoli avranno quindi a disposizione un servizio diretto per Napoli Centrale; quelli destinati a Salerno, Reggio Calabria o all'hinterland napoletano si fermeranno ad Afragola.

Considerando quindi i collegamenti in corso di realizzazione, la nuova linea AV/AC Roma-Napoli si collegherà verso sud



con la direttrice Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria grazie alla linea Monte Vesuvio in avanzata fase di realizzazione (apertura al pubblico prevista per il 2008). Considerando invece gli interventi in corso di progettazione, la Roma-Napoli si collegherà anche alla direttrice tirrenica e adriatica, da Napoli fino a Foggia e Bari.

I NUMERI DELLA LINEA AV ROMA-NAPOLI

204,6 km

165,6 km

39 km

4 interconnessioni

70 km

175 ettari

49

lunghezza totale

lunghezza allo scoperto

lunghezza in gallerie naturali e artificiali

Frosinone nord, Cassino sud, Caserta nord e Gricignano d'Aversa

di barriere antirumore

di interventi a verde

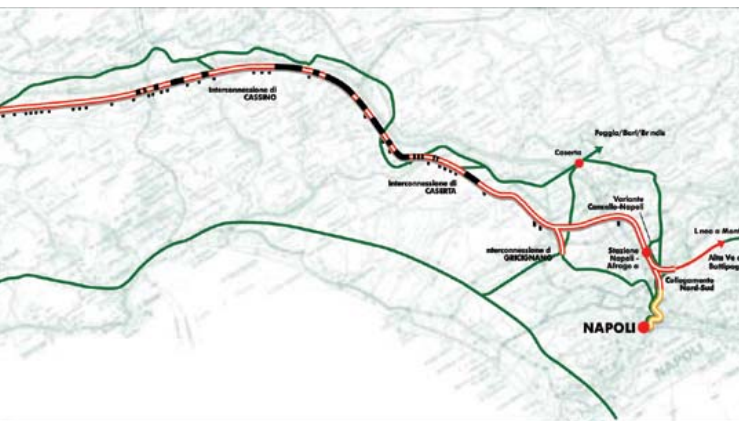
interventi archeologici

La stazione Napoli Afragola

Come anticipato, la nuova stazione AV Napoli Afragola, la cui entrata in esercizio è prevista per il 2008, rappresenterà un importante nodo di interscambio con le linee veloci verso Battipaglia, Reggio Calabria, verso Napoli e con i servizi ferroviari regionali del sistema Metrocampania.

Consentendo l'interscambio tra la linea veloce e le linee a servizio dell'area metropolitana e della regione, la stazione Napoli Afragola consentirà quindi l'integrazione con il trasporto ferroviario locale.

Nell'ambito del nuovo assetto dei trasporti della Campania diventerà infatti un fondamentale snodo di collegamento in quanto fortemente integrato con le principali direttrici stradali (la stazione sarà infatti collegata direttamente all'asse mediano e un anello viario distribuirà il traffico locale) e con le linee ferroviarie regionali che, al fine di migliorare la mobilità all'interno dell'area metropolitana, saranno potenziate e dotate, soprattutto nei tratti urbani, di nuove fermate.

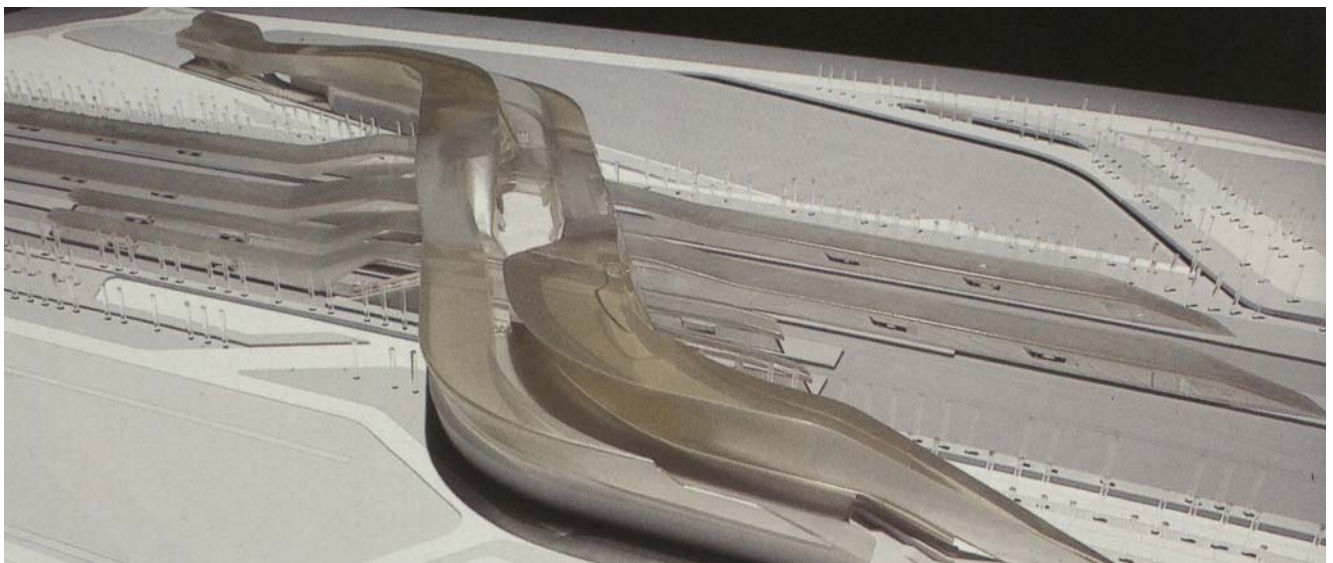


La stazione, oltre che come nodo di interscambio, è stata pensata e progettata per costituire anche un'occasione di riqualificazione territoriale dell'hinterland napoletano (in particolare dei comuni di Acerra, Afragola, Volla, Casalnuovo di Napoli, Casoria e Caivano) caratterizzato da una bassa qualità urbanistica ed architettonica.

L'intervento connesso alla stazione, definita la "porta partenopea" dell'Alta Velocità, interesserà una superficie minima di 20.000 mq e prevede la realizzazione di un parco naturalistico-tecnologico.

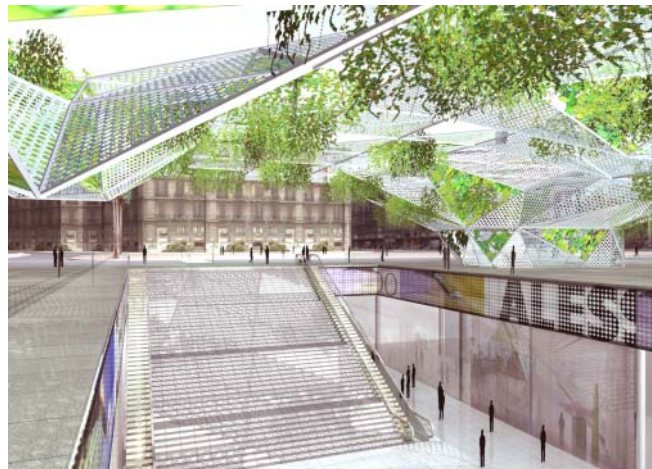
L'intervento, progettato dall'architetto iracheno Zaha Hadid, è stato pensato infatti per rappresentare un elemento architettonico di forte identità per il territorio circostante ma anche come occasione di riqualificazione in chiave naturalistica di un'area che altrimenti sarebbe stata ulteriormente penalizzata dalla cesura dei binari dell'AV. A tal fine, la stazione, che si trova al centro del parco, è stata disegnata come un ponte che, scavalcando la ferrovia, assicura la connessione del tessuto urbano esistente e del parco in costruzione sulle aree separate dal fascio di binari. Gli accessi alla stazione, sistemati alle estremità del ponte, consentono l'accesso alle aree commerciali situate lungo il percorso, alla biglietteria e alle sale d'aspetto situate invece nel nodo centrale. La sala principale è pensata come una hall con grandi vetrate che consentono una visione totale delle piattaforme e del paesaggio che circonda la stazione. Da questa sala si può poi accedere al piano superiore dove continua la galleria commerciale con i caffè e i ristoranti, o verso il basso, alle banchine di imbarco ai treni.

La Linea AV Roma-Napoli prevede nell'area metropolitana di Napoli due stazioni: la Napoli Afragola localizzata a 3 km dalla città e di interscambio per i convogli diretti a Battipaglia e Reggio Calabria e la Napoli Centrale nel cuore di Napoli.



La stazione Napoli Centrale

I treni dell'AV diretti a Napoli arrivano nel nodo ferroviario della Stazione Centrale di piazza Garibaldi che si articola attualmente, in una stazione di superficie e in una stazione interrata con binari destinati al servizio metropolitano e alla rete FS. Sotto corso A. Lucci si trova inoltre la stazione della linea Circumvesuviana. La stazione Napoli Centrale accoglie quindi i passeggeri del servizio AV, quelli delle FS, quelli della linea 2 della Metropolitana di Napoli e quelli della Circumvesuviana. Sotto piazza Garibaldi sono inoltre in corso i lavori per il completamento della stazione della linea 1 della Metropolitana. Per trovare soluzione ai complessi problemi di congestione dell'area dovuti ai forti flussi pedonali e veicolari oltre che alla presenza, nella piazza, dei capolinea dei maggiori sistemi di trasporto regionale su gomma, sono in corso una serie di interventi. Tali interventi afferiscono da un lato, alla riqualificazione e riconfigurazione della stazione esistente ad opera di Grandi Stazioni e dall'altro, al progetto –a firma dell'architetto Dominique Perrault– di completamento della stazione della linea 1 e di riconfigurazione dell'intera piazza. L'intervento ad opera di Grandi Stazioni interessa l'insieme delle stazioni Napoli Centrale e Napoli Garibaldi che si sviluppano su due livelli per una superficie complessiva di circa 156.000 mq. I lavori in corso prevedono come obiettivo principale la riconfigurazione delle percorrenze orizzontali e verticali per migliorare la mobilità interna al nodo e garantire una maggiore connessione tra le diverse stazioni e tra i diversi servizi ferroviari presenti nel nodo. Il piano terra è in particolare interessato dall'eliminazione delle superfetazioni e degli ambienti di servizio che, localizzati sul perimetro, impediscono attualmente la permeabilità fisica e visiva verso la piazza e dalla ricollocazione della biglietteria al fine di massimizzarne l'accessibilità. La realizzazione di nuove strutture e la predisposizione di differenti modalità di connessione sono finalizzate a riorganizzare i notevoli flussi di passaggio diretti alle linee ferroviarie e metropolitane interrate. Ulteriore obiettivo dell'intervento è la creazione di un asse pedonale finalizzato a collegare direttamente, sia al livello interrato che al piano terra, la zona di corso Lucci, dove ha sede la stazione Circumvesuviana, con il Corso Meridionale. Obiettivo prioritario del progetto dell'architetto Dominique Perrault è invece la riqualificazione di piazza Garibaldi –principale porta di accesso alla città– e delle aree circostanti attraverso la valorizzazione dell'identità e della vocazione di questo spazio (nodo nevralgico di interscambio, ricco di vivacità e movimento) e a partire dalla soluzione degli aspetti più problematici legati alla congestione dei flussi veicolari e all'estrema frammentarietà dell'uso degli spazi da parte dei pedoni. Piazza Garibaldi è attualmente contraddistinta da elevati livelli di degrado ambientale e sociale e da fenomeni di forte congestione veicolare anche dovuta ad un impianto caotico della circolazione stradale e del sistema degli accessi. Il progetto, ha come finalità principale quella di trasformare l'area della piazza da area di



congestione e degrado in un polo di attrazione per la città in grado di avviare e velocizzare un processo di risanamento e crescita economica delle aree circostanti. A partire da una riorganizzazione del sistema di flussi generati dalle 5 Stazioni che hanno sede nell'area (la Stazione Centrale FS, la Stazione Alta Velocità, la Stazione Circumvesuviana e le due stazioni metropolitane di linea 1 e 2) il progetto prevede la ripartizione della piazza in due zone e la conseguente riorganizzazione della mobilità, pedonale e veicolare, pubblica e privata, attraverso interventi mirati ad una sostanziale riduzione del traffico veicolare di attraversamento. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una imponente copertura della piazza, una superficie prismatica cangiante alla luce in base alle ore del giorno, illuminata di notte e rivestita con tessuti di maglia metallica di differente densità, permeabili all'acqua e alla luce che coprirà gran parte della piazza e si svilupperà in prosecuzione, della pensilina della stazione FS oggi esistente.

All'attuazione di questi interventi di riqualificazione della stazione esistente, di completamento di quella della linea 1 e di riconfigurazione della piazza è affidato il compito di rinnovare l'immagine e la qualità ambientale della Piazza.