



Napoli 2011

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio TeMA - Territorio Mobilità Ambiente
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, P.le Tecchio, 80
Università degli Studi di Napoli Federico II
Tel.: +39 081 7682319; Fax: +39 081 7682309
e-mail: cerrone@unina.it

La linea 6 della Metropolitana di Napoli è una realtà

Il 22 settembre è stata inaugurata dal presidente della Repubblica la nuova stazione di Mergellina della linea 6.

Il completamento dei lavori della stazione ha migliorato le condizioni di accessibilità all'area di Mergellina che dal febbraio 2007 è collegata direttamente, in quattro minuti, con il quartiere di Fuorigrotta attraverso la linea 6 della Metropolitana di Napoli.

Il proseguimento della linea 6 fino a piazza Municipio, il cui completamento è previsto per il 2012, consentirà di collegare l'area occidentale ed il centro storico e servirà, con una tratta di 5.8 km e 8 stazioni, i maggiori poli attrattori occidentali (la Mostra d'Oltremare, lo zoo, lo stadio San Paolo, il Politecnico) con l'area di Chiaia e con l'area di piazza Municipio.

La linea 6 sarà inoltre connessa al sistema metropolitano regionale grazie anche agli interscambi con la Linea 7 a piazzale Tecchio (stazione Mostra), e con la Linea 2 nella stazione Fs di Fuorigrotta (stazione Campi Flegrei).

Per l'area occidentale un grande salto di qualità del servizio di trasporto pubblico ma anche una grande occasione che partendo da un'opera in gran parte già realizzata ma abbandonata per più di otto anni, ha portato alla riqualificazione di ampie aree del quartiere di Fuorigrotta.

La linea 6 nasce infatti, dal progetto della vecchia LTR (Linea Tranviaria Rapida) prevista per i mondiali del '90 ma mai ultimata.

L'originaria idea prevedeva però una tratta abbastanza complicata con tratti in galleria, come quello da Fuorigrotta a Mergellina, un tratto su viadotto e una tratta a raso lungo la villa comunale. Interrotti i lavori nel 1992 a seguito di gravi illeciti, arresti e processi, nel 1999 grazie all'approvazione



TeMA
00.07

TeMA Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità
Ambiente <http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 85-88

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

Osservatori

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia
correttamente citata la fonte.

La linea 6 della Metropolitana di Napoli è una realtà

Il CIPE approva la tratta Mergellina-Municipio della Linea 6

Il Piano delle 100 Stazioni e la rete metropolitana di Napoli

Il CIPE approva la tratta Megellina-Municipio della Linea 6

Nella seduta del 30 agosto 2007 il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha approvato il progetto definitivo della tratta Mergellina-San Pasquale-Municipio della linea 6 della Metropolitana di Napoli della quale a febbraio 2007 si è inaugurata la prima tratta da piazzale Tecchio a Mergellina.

Il Progetto, approvato dal Comune di Napoli nel 2004, rappresenta una rilevante innovazione rispetto a quello originario, in quanto prevede sostanziali differenze sia per quanto concerne il miglioramento dell'impatto dell'infrastruttura sul territorio durante la fase di realizzazione sia per quanto concerne la riduzione dei tempi di costruzione dell'opera. Dal punto di vista urbanistico le principali novità del progetto sono:

- la realizzazione di una seconda uscita della stazione Mergellina nell'area di piazza Sannazaro per migliorare l'accessibilità verso via Partenope e verso l'imbarco degli alicafci;
- la sostituzione della stazione Martiri con una nuova stazione, Chiaia-Monte di Dio, che rispetto alla precedente presenta una uscita su via Chiaja, in corrispondenza del ponte di via Nicotera, una seconda su Piazza S. Maria degli Angeli e la terza su Piazza S. Caterina nelle immediate vicinanze di piazza dei Martiri;
- la riconfigurazione del nodo di interscambio con la linea 1 in piazza Municipio i cui lavori in corso di realizzazione cambieranno completamente il ruolo dell'immensa piazza.

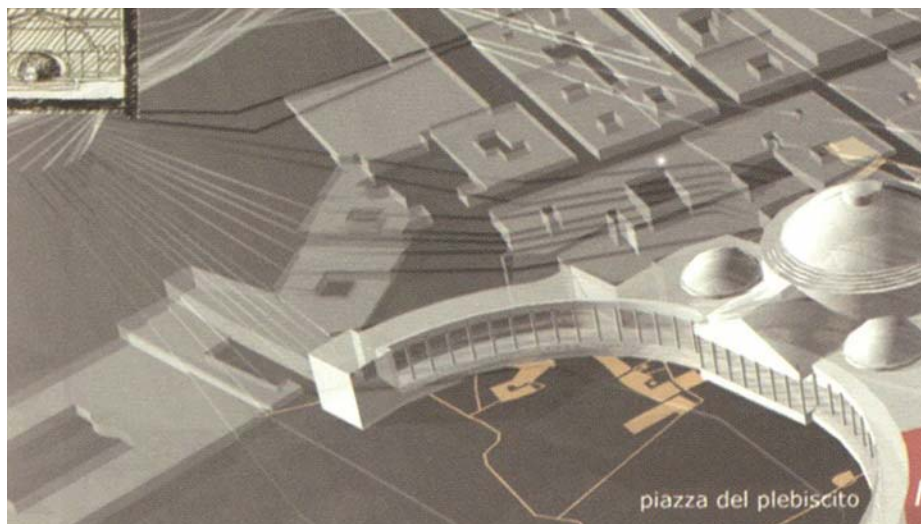
L'approvazione del CIPE è avvenuta però con prescrizione in riferimento all'ipotesi di realizzare un Deposito Officina nell'area dismessa dell'Arsenale Militare di via Campagna ancora di proprietà del Ministero della Difesa e quindi non nell'immediata disponibilità dell'Amministrazione.

Il finanziamento dà nuovo slancio all'intervento in corso che, sulla scorta dell'esperienza innovativa rappresentata dalla realizzazione delle stazioni dell'arte della linea 1 e della prima tratta della linea 6, continua il processo di riqualificazione di ampie parti urbane.

Il progetto infatti, prevedendo che la realizzazione dell'infrastruttura determinerà notevoli impatti sugli spazi di superficie modificando le modalità e l'intensità con le quali gli spazi urbani vengono utilizzati, ripensa gli spazi pubblici prossimi alle stazioni come occasione di riqualificazione del sistema urbano. In tal senso pone attenzione nel garantire accessibilità e visibilità alle attrezzature collettive di trasporto ma anche e soprattutto nel prevedere interventi in grado di innescare fenomeni diffusi di riqualificazione della città.



Incremento dell'offerta di trasporto pubblico su ferro ma anche notevole qualità architettonica degli edifici di stazione e riqualificazione delle aree in superficie i risultati dell'intervento. Sono state completamente ridisegnate e riqualificate molte piazze. La progettazione architettonica e l'inserimento di opere d'arte sono state finalizzate alla riqualificazione degli spazi pubblici in aree di elevata qualità.



Il Piano delle 100 Stazioni e la rete metropolitana di Napoli

Il Piano delle 100 stazioni, redatto dall'Amministrazione Comunale di Napoli nel 2003 e solo nel 2006 approvato in Consiglio Comunale afferisce alla categoria degli strumenti di programmazione della mobilità non richiesti normativamente e viene segnalato per il suo apporto in termini di approccio integrato alla pianificazione del sistema trasporti-territorio.

La redazione del Piano viene a valle dell'approvazione del Piano Comunale dei Trasporti (1997) che ha definito l'assetto della rete infrastrutturale su ferro a Napoli e del piano della Rete Stradale Primaria (2002), contestualmente invece, alla definizione prima della Variante Occidentale (1998) e poi del nuovo Piano Regolatore Generale di Napoli adottato dal Consiglio Comunale di Napoli nel 2001 e approvato definitivamente nel 2004.

La contestuale definizione degli strumenti di pianificazione urbanistica e del sistema dei trasporti è stata per Napoli una occasione favorevole per indirizzare la pianificazione generale e quella di settore verso un obiettivo comune teso a "trasferire molti spostamenti dal traffico privato a quello collettivo" con lo scopo di ottenere "il decentramento di funzioni pregiate", in particolare utilizzando "le reti infrastrutturali del trasporto come strumenti di organizzazione del territorio intorno alle stazioni, ai nodi dell'interconnessione e ai luoghi dello spazio fisico da essi intercettati" (Comune di Napoli, 2003).

Con riferimento a questa strategia, comune ai due strumenti, se il Piano Comunale dei Trasporti definisce la riorganizzazione delle infrastrutture tesa ad incrementare l'accessibilità ai luoghi e alle attività distribuite, il Piano delle 100 stazioni definisce i luoghi di connessione tra la rete di trasporto e il territorio come potenziali "nuclei di centralità urbana intorno ai quali riqualificare e organizzare la città". Nell'analisi dei livelli di accessibilità alla rete di trasporto,

Ad architetti di fama internazionale è stato affidato il compito di ripensare la realizzazione delle stazioni della linea 6 come attuazione di un progetto che intende restituire carattere unitario all'architettura degli spazi aperti del sistema urbano di Napoli. In particolare, il progetto del nodo di interscambio tra la linea 1 e la linea 6 a piazza Municipio è affidato ad Alvaro Siza Vieira, la stazione Arco Mirelli al progettista Hanz Kollhoff, quella di San Pasquale a Boris Podrecca, quelle di Chiaia e Santa Maria degli Angeli a Uberto Siola.

presente nel Piano delle 100 stazioni, si presta molta attenzione alla definizione del concetto stesso di accessibilità. Il concetto assunto alla base del Piano, diventa concreto osservando le più recenti realizzazioni della rete metropolitana di Napoli, che per la notevole qualità degli ambienti e delle aree di superficie, l'estensione degli interventi di riqualificazione legati alla realizzazione delle nuove stazioni, il ricorso a professionisti di chiara fama internazionale per la progettazione di tali aree, hanno reso famosa l'esperienza napoletana in campo internazionale.

Nel Piano, alla definizione del livello di accessibilità della stazione contribuisce, infatti, non solo l'essere più o meno facilmente raggiungibile, ma anche il livello di qualità degli ambienti, il livello di relazione tra stazione e spazio urbano, l'organizzazione delle aree di contatto tra infrastruttura di trasporto e città. La mancanza di qualità, di relazione, la scarsa riconoscibilità e rappresentatività della stazione vengono individuate come fattori che possono influire sul grado di accessibilità alla stessa.

Scopo del Piano è la ricerca di soluzioni qualitative tese ad incrementare i livelli di accessibilità alle stazioni esistenti e definire livelli di qualità urbana da opporre al degrado che spesso caratterizza invece le aree prossime alle infrastrutture di trasporto.



La riconoscibilità e la rappresentatività dell'edificio stazione, in aree con caratteri urbani meno consolidati quali le periferie, vengono individuate addirittura come caratteristiche in grado di contribuire, in maniera significativa, alla definizione di nuove centralità se intese come tasselli di interventi orientati a rafforzare le relazioni tra edifici rappresentativi e spazi pubblici e tesi a contribuire all'innescare di più ampi processi di riqualificazione urbana.

Mentre il Piano Comunale dei Trasporti, quindi, individuava nell'accessibilità ai diversi luoghi urbani una delle principali condizioni per il recupero della qualità urbana e per lo sviluppo economico della città, il Piano delle 100 stazioni conduce una attenta analisi a partire dalla valutazione degli elementi di tipo funzionale, morfologico e percettivo che concorrono a determinare i livelli di accessibilità alla infrastruttura di trasporto per individuare le criticità cui prestare attenzione nella fase di intervento.

Il Piano, riconoscendo che "il modo di essere della stazione ha non poche relazioni con la questione dell'accessibilità", analizza i livelli di accessibilità in ragione di alcuni elementi.

In primo luogo, la posizione della stazione in relazione alle aree esterne (strade, piazze, aree libere) prestando attenzione non solo al concetto trasportistico di accessibilità ma anche alla problematica del degrado che spesso investe le aree limitrofe alle stazioni e individuando nella realizzazione di una nuova stazione la possibilità di contribuire a definire o a ridefinire la qualità degli spazi urbani nelle quali vanno ad insediarsi.

Altro elemento valutato per la definizione del livello di accessibilità è la minore o maggiore permeabilità dei tessuti edilizi circostanti le stazioni e la definizione di interventi tesi



La decisione degli utenti di utilizzare una infrastruttura di trasporto collettiva non è esclusivamente funzione della possibilità di accedervi. Tale decisione è invece funzione della qualità dei percorsi, pedonali e non, che collegano la stazione alla sua area di influenza; della qualità degli spazi di pertinenza; della riconoscibilità dell'edificio di stazione; della qualità degli ambienti; della segnaletica informativa.

ad incrementare, compatibilmente con le caratteristiche dei diversi tessuti edilizi, la permeabilità (capacità ad essere attraversato) intervenendo sulla riqualificazione di determinati percorsi. Le tipologie di intervento inerenti gli edifici di stazione sono infine finalizzate a migliorare il grado di connessione della infrastruttura alla rete metropolitana, al territorio da servire e a migliorare le prestazioni funzionali dell'attrezzatura.

Il miglioramento dell'accessibilità avviene infatti, anche in ragione della tipologia delle stazioni e dei nodi di interscambio. È proprio nell'approfondimento delle relazioni reciproche tra territorio e infrastrutture di trasporto, analizzate a livello di edificio di stazione, di aree di connessione tra trasporto su ferro e città ed infine a scala urbana che va riconosciuto il portato innovativo del Piano delle 100 stazioni. In particolare, nell'aver tentato un'analisi integrata tra livelli di accessibilità ai nodi di trasporto collettivo e contestualmente nell'aver proposto nuove forme organizzative delle aree in superficie e nuovi parametri di qualità nel loro rapporto con la città.

