



Napoli 2011

La metropolitana di Napoli è un intervento di riqualificazione urbana

The Naples Underground and the Urban Redevelopment

a cura di Antonello de Risi* e Daniela Cerrone**

* M.N. - Metropolitana di Napoli S.p.A.
Direttore Tecnico per le progettazioni delle opere civili
Via Galileo Ferraris, 101 - 80142 Napoli
e-mail: a.derisi@metropolitanadinapoli.it

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

In questo numero

La realizzazione della metropolitana di Napoli è stata occasione per ripensare anche l'impianto urbanistico delle aree interessate dalle fermate della metropolitana che sono state riqualificate e riconfigurate cercando un giusto equilibrio tra rispetto del tessuto storico e nuove esigenze del vivere moderno.

Negli interventi già realizzati, in quelli in corso di realizzazione e in quelli progettati, si legge l'obiettivo di trasformare la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto pubblico in una concreta opportunità di riqualificazione architettonica ed urbanistica per la città.

L'occasione della presentazione della riqualificazione di piazza Bovio, nel centro storico della città, è lo spunto per approfondire con l'ingegnere Antonello De Risi, direttore tecnico delle opere civili di M.N. Metropolitana di Napoli S.p.A. Concessionaria dell'opera, il ruolo che ha avuto e sta avendo la realizzazione della rete metropolitana in termini di riqualificazione urbana di una città complessa quale quella di Napoli.

riqualificazione degli spazi in superficie molti dei quali estremamente importanti per la città?

L'arrivo della metropolitana in un luogo qualsiasi della città provoca una profonda trasformazione nelle abitudini dei cittadini.

La possibilità di raggiungere destinazioni importanti in tempi certi, senza l'utilizzo dell'automobile, provoca, di fatto, un nuovo flusso pedonale favorendo nuove offerte commerciali che richiedono possibilità di sosta più ampie e confortevoli.

A marzo 2011 verrà inaugurata la nuova stazione Università della linea 1 della rete metropolitana di Napoli progettata da Karim Rashid. Lo scorso dicembre sono invece terminati i lavori di sistemazione esterna di piazza Bovio.

A Napoli la realizzazione della rete metropolitana è stata occasione per attuare una profonda riconfigurazione delle aree in superficie, in particolare piazze, slarghi, aree verdi, percorsi pedonali e carrabili.

Il 22 dicembre si è restituita alla città piazza Bovio, una delle tante aree riqualificate in occasione della realizzazione della rete metropolitana. Quali sono stati gli obiettivi perseguiti fin dalla fase di predisposizione dei progetti per il ridisegno e la



Il primo obiettivo progettuale è stato quindi la creazione di nuovi spazi pedonali sottraendoli alla viabilità. Il raggiungimento di tale obiettivo è stato possibile partendo dall'analisi dei flussi automobilistici e dalla sperimentazione di sofisticati modelli trasportistici tendenti ad individuare nuove dinamiche per il trasporto di superficie ottimizzandone il funzionamento. La maggiore offerta per i pedoni si è però confrontata con la conservazione del tessuto urbano storico e con gli inserimenti delle emergenze necessarie all'utilizzo dell'infrastruttura sotterranea cercando sempre di ottenere un'occasione riqualificante in termini sia estetici che funzionali.

Come si evidenzia dall'attenzione che si è posta nel cercare soluzioni progettuali che vanno ben oltre gli aspetti tecnici che interessano in genere la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto, altrettanta cura è stata dedicata all'individuazione di professionalità di elevato profilo internazionale che potessero indicare soluzioni anche di tipo urbanistico ed architettonico. In particolare, quali

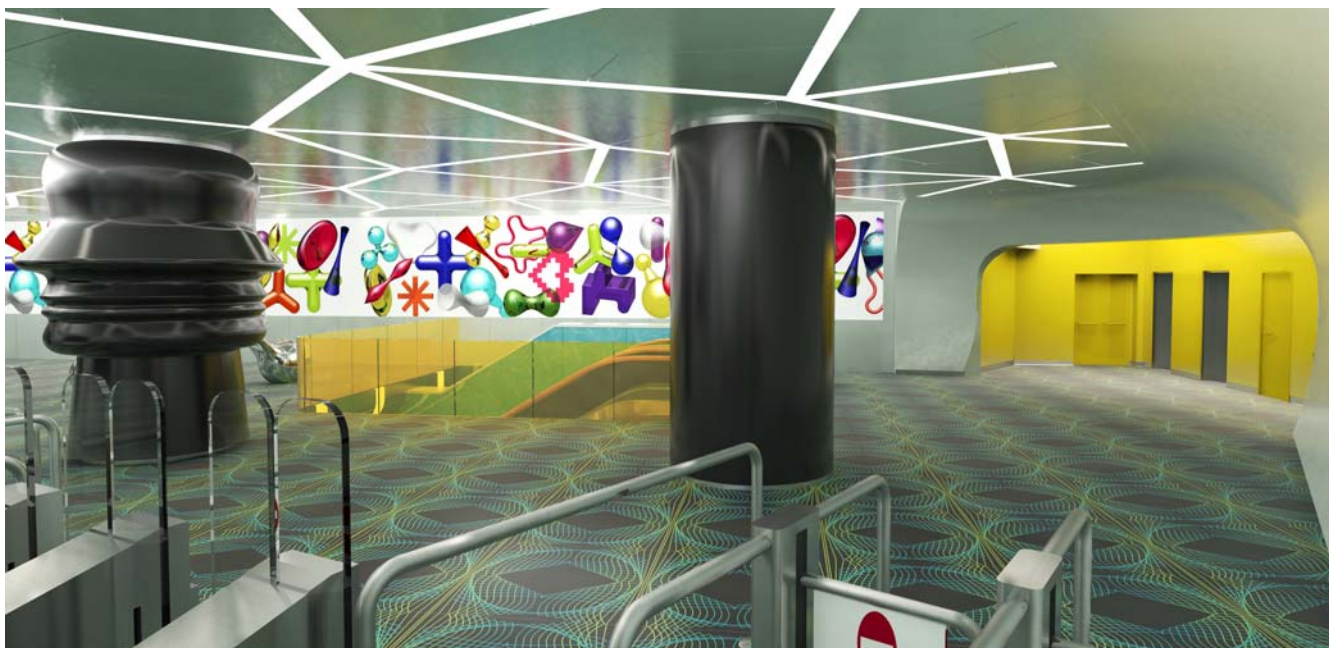
professionalità sono state coinvolte nella progettazione e nella realizzazione degli interventi e quale contributo hanno portato?

Le professionalità coinvolte nella progettazione della nostra metropolitana sono state tutte selezionate in base alle specifiche esperienze già maturate nel corso della loro vita professionale e grazie alla nostra capacità di coordinamento ed indirizzo hanno potuto collaborare al meglio anche con le Istituzioni e con l'Amministrazione della città. Con il coinvolgimento dei grandi Architetti, provenienti da varie città, oltre i confini nazionali, abbiamo voluto ridare a Napoli un nuovo slancio internazionale come gli compete per storia e tradizione. Ad ogni professionista è stato dato un tema diverso per quanto concerne l'intervento esterno di superficie in quanto ogni luogo della città ha una sua peculiarità ed una propria vocazione che deve essere affrontata con la dovuta sensibilità.

Il contributo che ogni Architetto e/o Ingegnere ha portato nella progettazione e nella realizzazione dell'opera potrà

A Napoli la realizzazione della metropolitana rappresenta un'importante occasione per riqualificare ampi spazi in superficie. Il 22 dicembre 2010 sono terminati i lavori per la riconfigurazione e riqualificazione dell'area corrispondente alla stazione Università a piazza Bovio.





Gli interventi di restyling delle stazioni esistenti e le nuove realizzazioni si sono caratterizzate per elevati livelli di qualità architettonica. Il progetto architettonico e di allestimento della stazione Università, a piazza Bovio, è stato affidato a Karim Rashid. A Napoli per la progettazione delle stazioni e per il ridisegno e la riqualificazione delle aree e dei percorsi di accesso all'infrastruttura di trasporto sono state coinvolte diverse professionalità tra le quali architetti ed artisti di fama internazionale.

essere percepito a pieno solo dopo la messa in esercizio almeno della tratta fino alla stazione Garibaldi ma sin dalla recente diffusione dei rendering e dei filmati virtuali da noi prodotti e presentati alla città si è potuto constatare quale sarà il risultato di tali contributi in termini di trasformazione urbana.

Un intervento così importante quale la realizzazione di una linea metropolitana di Napoli, con caratteristiche che potremmo definire uniche, ha sicuramente creato non pochi problemi soprattutto per l'occupazione di ampie aree in un contesto con elevati livelli di problematicità.

Nel caso di piazza Bovio ad esempio siamo in pieno centro storico, in un'area dove hanno sede molteplici attività ed interessata da intensi flussi automobilistici e pedonali.

Quali sono state le problematiche che si sono evidenziate durante la realizzazione dell'intervento e quali soluzioni sono state approntate?

La realizzazione delle stazioni e delle camere di ventilazione della tratta Dante-Garibaldi ha impegnato fino a dieci aree di cantiere in contemporanea. Per non paralizzare il traffico cittadino abbiamo preventivamente sviluppato un programma di occupazione aree progressivo che ha comportato diverse fasi della viabilità.

Ciò è stato possibile grazie al coinvolgimento di specifiche professionalità, questa volta tutte napoletane, che partendo dalle campagne di rilevazione sul campo dei flussi trasportistici di origine e destinazione hanno consentito la sperimentazione di nuovi dispositivi di traffico in stretta collaborazione con l'Assessorato ed i tecnici del Concedente Comune di Napoli.

Nel contempo abbiamo favorito a vari livelli il dialogo con le realtà commerciali e lavorative delle zone interessate nonché con le Municipalità di riferimento. Questo non senza qualche fisiologico momento di frizione pur sempre superato anche mediante interventi compensativi circa il miglioramento delle pavimentazioni stradali e/o della illuminazione per la riqualificazione delle arterie comunque funzionali alla futura accessibilità delle stazioni.

Nello specifico, in cosa è consistito l'intervento di riqualificazione di piazza Bovio e in generale delle altre aree su cui si sta intervenendo?

Il progetto di superficie di Piazza Bovio (piazza della Borsa per i Napoletani) è stato molto condizionato dalla viabilità ed in particolare dall'asse di Corso Umberto (Rettifilo) che oltre a costituire un insostituibile collegamento viario è anche un importante testimonianza storica di trasformazione urbana legata al periodo successivo all'unità d'Italia.

Il carattere ottocentesco della Piazza non poteva (anche secondo il parere della Soprintendenza) essere disatteso. Pertanto la precedente rotatoria costituita dalla fontana del Nettuno, riportata durante i lavori nella sua posizione originaria in Via Medina, è stata sostituita con un'altra di forma semiellittica.

Su indicazione dell'Amministrazione Comunale, è stato rimontato, dopo averlo restaurato, il monumento equestre a Vittorio Emanuele II, che nel frattempo era stato rimosso da Piazza Municipio.

Il monumento è stato quindi collocato in posizione baricentrica rispetto agli assi viari confluenti nella piazza, e non dell'aiuola, costituendo un punto di riferimento importante sia dal punto di vista geometrico che da quello storico essendo tra l'altro il rimontaggio coinciso temporalmente con il 150° anniversario dell'Unità di Italia. Pur condizionato da quanto suddetto il progetto ha comunque previsto ampie superfici pedonali opportunamente rifunzionalizzate intorno alle scale ed all'ascensore d'accesso alla stazione mantenendo nei materiali utilizzati il carattere dei luoghi originali ed un certo stile sobrio ed austero che contrasta volutamente con gli interni della stazione affidati all'estro ed al disegno multicolore di Karim Rashid.

Nelle fasi di progettazione e attuazione dell'intervento c'è stato qualcosa strettamente connesso alla realizzazione dell'infrastruttura che ha condizionato l'intervento di riqualificazione in superficie o viceversa?

Il progetto di una Metropolitana è sicuramente un progetto complesso sia dal punto di vista ingegneristico e realizzativo che nei confronti dell'ambiente in cui si inserisce.

Lo sviluppo progettuale deve infatti rispettare i requisiti trasportistici e quindi le distanze tra le stazioni e la loro migliore accessibilità ma nel contempo deve risolvere tutti i problemi connessi all'interazione delle opere civili con il tessuto urbano preesistente, spesso fatiscente o comunque con scarse risorse statiche rispetto a nuove possibili sollecitazioni indotte dalle lavorazioni in sotterraneo.

I condizionamenti quindi tra le opere funzionali alla realizzazione dell'infrastruttura e gli interventi di superficie sono stati e saranno ancora notevoli.

In particolare si sono poi aggiunte le difficoltà in relazione ai ritrovamenti Archeologici che hanno e continuano a modificare per esempio il progetto di Piazza Municipio dove l'Archeologia assume un ruolo fondamentale perché l'obiettivo principale è l'integrazione tra le preesistenze storiche ritrovate e le opere funzionali alla perfetta agibilità della nuova infrastruttura.

Il risultato che ci attendiamo da tale sinergica collaborazione tra gli Architetti Alvaro Siza ed Edoardo Souto de Moura

con le Soprintendenze, gli strutturisti, gli impiantisti e gli specialisti del restauro sarà sicuramente uno dei fiori all'occhiello della nostra opera.

Piazza Municipio sarà il migliore biglietto da visita della città nei confronti dei flussi turistici provenienti dalle vie del mare.

Quale indicherebbe, tra tutte le aree interessate dai lavori della Metropolitana, come emblematica del processo di riqualificazione attuato in concomitanza della realizzazione della metropolitana e per quali motivi?

Ogni intervento di superficie progettato, in fase di realizzazione o già realizzato (vedi stazione S. Rosa), in concomitanza delle opere civili della Metropolitana ha una sua storia ed una propria ragione d'essere.

Quello più emblematico però, a mio avviso, è l'intervento di riqualificazione di Piazza Garibaldi.

Già nel 2005 nell'affrontare il tema di Piazza Garibaldi con l'Arch. Dominique Perrault e con l'Amministrazione Comunale si è subito evidenziata la necessità di dover operare ad una scala urbana diversa.

L'area oggetto dell'intervento si presentava come una situazione unica ed irripetibile per poter intervenire in un intero comparto urbano sia in termini dimensionali che logistici.

In termini dimensionali poiché l'estensione della piazza risultava significativamente importante rispetto a tutte le altre piazze napoletane, ed in termini logistici in riferimento al fatto che la grande Piazza si trovava sul limite virtuale di confine tra la città storica e quella di più recente sviluppo, in corrispondenza di uno snodo nevralgico di interscambio dei principali mezzi di trasporto collettivo tra la città e le aree suburbane.

Sono cinque le stazioni ferroviarie individuabili all'interno del comparto Garibaldi: La stazione Centrale, la futura stazione dell'Alta Velocità, la stazione Circumvesuviana, e le due linee di metropolitana la 1 e la 2.

L'arch. Perrault ha quindi ribattezzato l'intera area d'intervento come "il quartiere delle 5 stazioni".

Il progetto è partito dal seguente obiettivo, quello di lavorare su una proposta capace di innescare una riqualificazione diffusa su di un comparto urbano di cospicua entità, estendendo il più possibile il campo di azione e reazione degli interventi previsti.

Si può affermare che lo sviluppo futuro del Quartiere dipenderà dal processo di potenziamento e razionalizzazione delle risorse trasportistiche, che prevederà in sintesi:

- a. l'ottimizzazione della rete dei trasporti pubblici (treno, metro, bus, taxi) mediante un miglioramento della fruibilità dei servizi da parte dell'utenza, per alleggerire il più possibile il flusso veicolare di ingresso alla città;

- b. Il miglioramento della viabilità di superficie con il varo di un nuovo dispositivo di traffico complessivo che favorisca la permeabilità veicolare nord-sud;
- c. la ristrutturazione delle stazioni esistenti e la previsione di una rete di collegamenti pedonali su vari livelli che garantiscano una forte interazione con la nuova stazione della metropolitana anche attraverso una sapiente rifunzionalizzazione degli spazi sia sotterranei che di superficie.

Una riqualificazione urbana di tale portata deve necessariamente essere accompagnata da una volontà politica molto forte e richiede nel contempo un intervento architettonico di qualità. Piazza Garibaldi rappresenta già oggi uno spazio urbano ricco di vivacità e movimento, rispecchia le esigenze e il carattere dei napoletani.

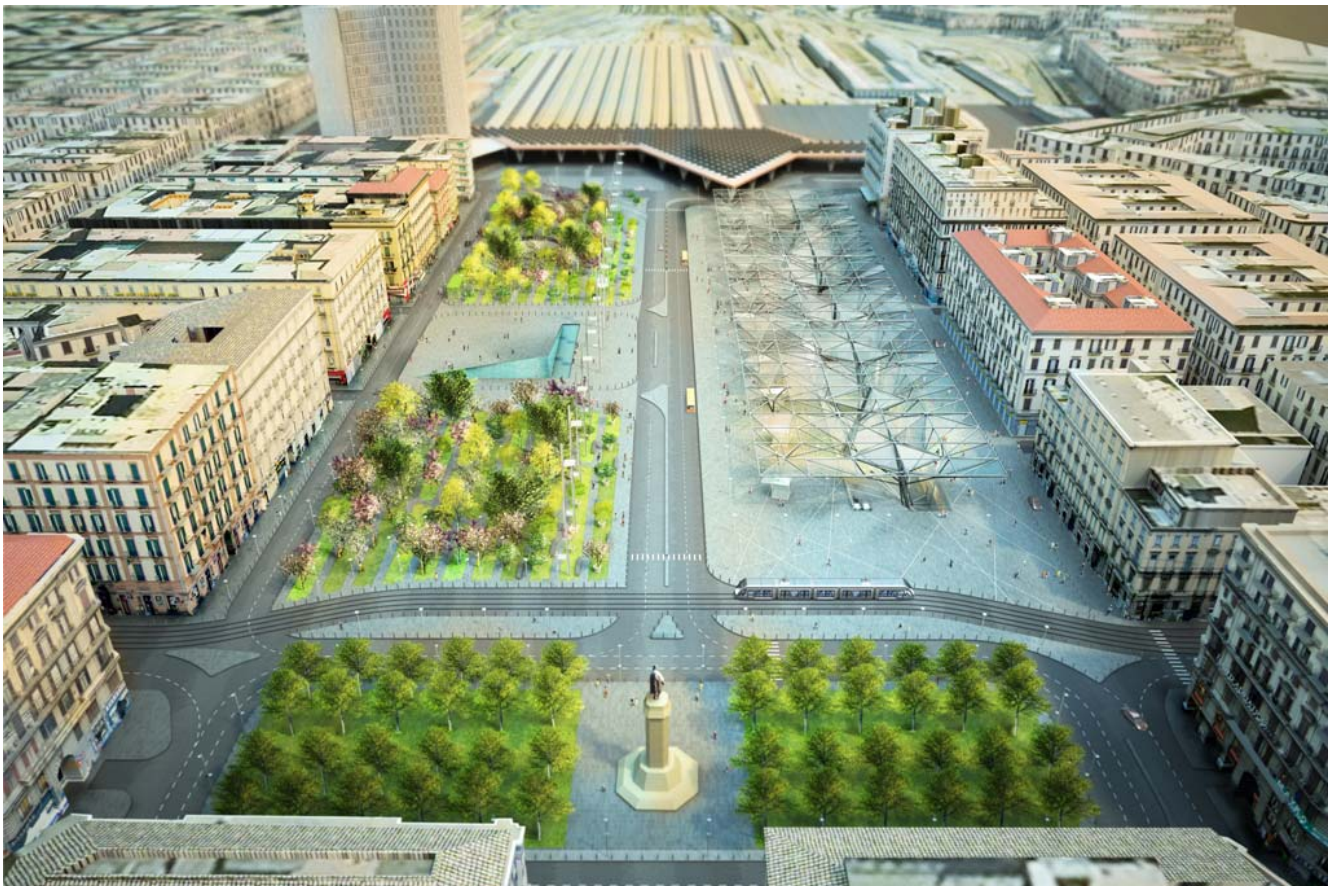
Il progetto intende conservare e valorizzare questa identità connaturata al luogo cercando allo stesso tempo di risolverne gli aspetti più problematici legati alla congestione dei flussi di traffico veicolare e alla estrema frammentarietà dell'uso degli spazi da parte dei pedoni.

Piazza Garibaldi diventerà il principale nodo di interscambio urbano. Sono cinque le stazioni ferroviarie che serviranno l'area: la stazione Centrale, la futura stazione dell'Alta Velocità, la stazione Circumvesuviana, e le due linee di metropolitana: la 1 e la 2. Piazza Garibaldi rappresenta già oggi uno spazio urbano ricco di vivacità e movimento. Il progetto intende conservare e valorizzare questa identità connaturata al luogo cercando allo stesso tempo di risolverne gli aspetti più problematici legati alla congestione dei flussi di traffico veicolare e alla estrema frammentarietà dell'uso degli spazi da parte dei pedoni.

Punto di partenza è una riduzione calibrata del traffico veicolare di attraversamento della Piazza. I veicoli in arrivo dal centro città sono convogliati lungo un percorso a doppia corsia e per senso di marcia che attraversa la Piazza dirigendosi verso la Stazione Centrale; i veicoli in arrivo dalla parte est della città proseguono lungo Corso A. Lucci passando a fianco della Stazione Centrale. Il percorso centrale ripartisce il suolo della Piazza in due versanti, nord e sud e stabilisce una circolazione a doppio anello che ingloba gli isolati contigui a ridosso dei due versanti.

Attraverso questa operazione si genera una sorta di circuito attorno all'intera zona del Quartiere delle 5 Stazioni che intensifica la dialettica tra i due versanti e può indurre un processo positivo di riattivazione e riqualificazione di alcune fasce limitrofe attualmente stagnanti.

La presenza architettonica della Stazione Centrale con la sua torre e la grande pensilina è un valore fondamentale per Piazza Garibaldi, una presenza architettonica incisiva e fortemente caratterizzante dalla quale non si può prescindere. La Stazione esistente è una referencia





Nella parte sud della piazza verrà realizzato, in continuità con la copertura esistente della stazione centrale, uno spazio protetto per il traffico pedonale di varia provenienza e destinazione. Una galleria di collegamento tra l'infrastruttura di trasporto e la città in superficie.

architettonica basilare, il progetto della grande copertura sulla parte sud della Piazza nasce quindi e si sviluppa come prosecuzione, evoluzione e trasformazione del tema di "abri", di riparo e protezione.

La nuova struttura differisce totalmente quanto a materiale e logica strutturale rispetto alla pensilina esistente, ma ne conserva quella connotazione dimensionale che istituisce il rapporto tutto speciale con il contesto.

La piazza viene quindi suddivisa con due distinte funzioni

- nella parte nord uno spazio aperto costituito dai giardini, dalle aree di gioco e di riposo, dalla Piazza della Stazione Centrale, scandito dalla presenza degli accessi alla rete di servizi nel sottosuolo garantiti nei punti più strategici;
- nella parte sud uno spazio protetto, una grande copertura che ripara dal sole una Piazza ipogea, dove il traffico pedonale mescola utenze di varia provenienza e destinazione. Questa Galleria viene intesa come un "entrata" al sottosuolo, una città parallela e allo stesso tempo saldamente integrata a quella esistente.

Il progetto di Piazza Garibaldi, una volta realizzato sarà l'emblema di come da una grande infrastruttura di trasporto si può indurre una compiuta trasformazione urbana.

Quali sono i prossimi traguardi?

I prossimi traguardi sono ancora più ambiziosi, ma per illustrarne i contenuti è opportuno fare un passo indietro. Il progetto e la realizzazione della Metropolitana di Napoli è passato attraverso varie esperienze che, mano a mano, hanno portato questa opera all'attenzione internazionale fino a farne un esempio da seguire.

Le metropolitane fino agli anni 80 erano pensate come un'opera esclusivamente ingegneristica che dovesse confrontarsi solo con i problemi geotecnici e trasportistici ed inserirsi nel contesto urbano di superficie in maniera discreta senza incidere minimamente sulla situazione preesistente.

La prima novità che ha caratterizzato il nostro intervento è stata l'introduzione nelle stazioni ed anche in superficie di opere d'arte contemporanea dando vita così alla realizzazione di quel "museo obbligatorio" che ha trasformato la nostra metropolitana nel "Metrò dell'Arte".

Il successo ottenuto da tale esperienza ci ha spinto a ricercare ulteriori obiettivi di qualificazione introducendo la grande architettura in un'opera che per l'appunto era stata esclusivo ambito dell'ingegneria.

L'architettura si è quindi dovuta confrontare con il territorio degradato in superficie nonché, nel sottosuolo, con i ritrovamenti archeologici,

che nella tratta Dante-Garibaldi si sono presentati ben più importanti e condizionanti di quanto si era potuto prevedere. Siamo quindi arrivati, dico io, alla nascita della "Metropolitana delle tre A".

Arte, Archeologia ed Architettura che hanno caratterizzato, e continuano a farlo, il progetto della tratta che attraversa il centro storico della città.

La prossima scommessa è rappresentata dalla tratta Garibaldi-Capodichino il cui progetto è già in avanzato stato di redazione.

Gli interventi previsti in superficie saranno quindi improntati ad innescare un vero e proprio sviluppo urbano trovandoci, infatti, negli ambiti sub-urbani della periferia a Nord-Est della città.

A partire dal Centro Direzionale, ancora non compiuto, l'Urbanistica dovrà affrontare il tema della trasformazione di una vastissima area post-industriale, in buona parte dimessa, da aggregare al comparto storico urbano.

Con il contributo di Architetti del calibro di Richard Rogers, Mario Botta e Benedetta Miralles-Tagliabue è stato approntato un progetto che già nella sua estensione a livello definitivo si pone come un valido strumento di indirizzo per lo sviluppo urbanistico dell'area e costituirà un importante asse di collegamento tra Napoli-Est e l'Aeroporto di Capodichino.

La stazione Capodichino, dopo le stazioni Municipio e Garibaldi rappresenterà la terza "stazione di Porta" della città.

Referenze immagini

Le immagini utilizzate nell'articolo sono state concesse da M.N. - Metropolitana di Napoli S.p.A.