

VENERDÌ, 11 MAGGIO 2007

Pagina XII - Napoli

COM'ERA E COME SARÀ

Il nuovo quartiere che nasce sui binari

La vecchia struttura ottocentesca cambia pelle e si tuffa nel futuro

Pubblicato sulle grandi riviste, il progetto di restyling ha richiesto due anni di lavoro e trenta milioni di euro: 50 mila passeggeri al giorno

"Trasformare lo scalo in moderno polo di scambio Un dispositivo spaziale per l'integrazione al centro storico del complesso della Trinità delle Monache"

GOFFREDO LOCATELLI

Fino a qualche anno fa il treno e le stazioni ferroviarie erano in declino. Ma l'alta velocità e l'integrazione delle modalità di trasporti hanno dato il via in Europa a una rivoluzione silenziosa, che a Napoli produce il primo effetto: una vecchia stazione ottocentesca cambia pelle e si tuffa nel futuro. Nel brulicante formicaio urbano di Montesanto un nugolo di architetti, ingegneri e squadre di operai si avvia a ultimare i lavori di ammodernamento della stazione Cumana-Funicolare, che diventa un vero e proprio pezzo di quartiere urbano con tutti i servizi e le attrezzature necessarie.

Finito sulle grandi riviste di architettura, il progetto di restyling ha richiesto due anni di lavoro e trenta milioni di euro. La stazione, che con i suoi 50 mila passeggeri al giorno è tra le più trafficate d'Italia, servirà anche a dare nuova vita all'intero quartiere. Il progetto porta la firma di Silvio d'Ascia, trentasettenne architetto napoletano emigrato a Parigi. Preceduto da vasti riconoscimenti internazionali (l'ultimo dei quali in Cina), è tornato nella sua città per realizzare un'opera di ampio respiro. Vivendo in Francia da tredici anni, egli ha avuto modo di osservare come sono state rinnovate e trasformate storiche stazioni parigine (Gare du Nord, Gare de Lyon, Gare de l'Est, Gare d'Austerlitz). Dalla cosiddetta "urbanistica del movimento", termine che esprime una mobilità accessibile a tutti, d'Ascia ha ricavato le belle idee per la stazione napoletana.

«I nodi di scambio oggi vanno intesi come luoghi di una nuova urbanità», spiega il progettista. Infatti non ha attribuito alla stazione di Montesanto un uso unicamente ferroviario, ma all'interno vi ha inserito una serie di funzioni che la renderanno viva e fruibile anche dal pubblico non interessato ai trasporti.

«Il mio progetto - continua d'Ascia - risponde alla duplice esigenza di trasformare lo scalo in moderno polo di scambio e di riqualificare l'area circostante. Cioè la stazione di Montesanto diventa un dispositivo spaziale per l'integrazione al centro storico del complesso della Trinità delle Monache, nonché una rinnovata vetrina turistica dei Campi Ardentì sulla città».

L'ingresso attraverso il portico a loggiato introduce in una hall vetrata, vero e proprio cuore dello scalo, per favorire la visibilità tra la stazione e la piazza di Montesanto, trasformata in vera e propria estensione della stazione: in pratica la città entra nella stazione e diviene essa stessa città. Le due stazioni esistenti (Sepsa e funicolare Amn) saranno integrate attraverso una nuova sistemazione dei flussi viaggiatori. Altra novità: l'introduzione nell'edificio di bar, negozi, ristoranti, uffici, cyberspace, internet café in grado di animarne la vita interna indipendentemente dai flussi viaggiatori. Insomma, un vero e proprio microcosmo urbano.

L'adeguamento strutturale-tecnologico, il consolidamento statico e il restyling generale sono stati realizzati con tre soli materiali: cemento, acciaio e vetro. Col risultato di trasformare la stazione in una sorta di faro della modernità in pieno centro antico. Sei scale mobili collegheranno la piazzetta Montesanto con il Largo del Paradiso, e una copertura trasparente della zona delle banchine permetterà il collegamento diretto tra la stazione e il complesso conventuale della Santissima Trinità delle Monache.

«Abbiamo ripensato l'antica stazione - dice d'Ascia - non solo come nodo d'interconnessione tra le diverse modalità di trasporto, ma anche come luogo di vita che riesca a risanare lo stato di degrado del quartiere e faccia da catalizzatore di un possibile sviluppo». D'Ascia ha concepito la ristrutturazione della stazione come complementare e funzionale alla riqualificazione urbana di Montesanto. «L'edificio deve trasformarsi in vero e proprio prolungamento della città, estensione naturale della vita di quartiere: la hall vetrata diventa una sorta di piazza coperta dove trovano sede attività in genere sulla strada». Dunque, la stazione come luogo pubblico nel quale poter recarsi anche indipendentemente dal sistema di trasporti. Per questo il progettista ha proposto la pedonalizzazione della piazzetta e il trasferimento di varie attività (finanche del mercatino con le sue bancarelle) all'interno della stazione. Alla quota dei binari ci sarà una terrazza attrezzata a café/bar con tavolini panoramici sullo spazio esterno della piazzetta. Al livello invece più alto, corrispondente allo spazio per uffici, si prevede la realizzazione di un volume leggero in acciaio e vetro destinato a ristorante, galleria espositiva o spazio polivalente multimediale tipo internet café o cyber-space. Tra antico e moderno l'integrazione avviene attraverso la valorizzazione della preesistenza storica e l'uso

del vetro, che garantisce l'illuminazione naturale dei vari livelli della stazione. «Abbiamo proposto - spiega d'Ascia - l'introduzione della natura, la luce e la vegetazione, e l'uso dell'energia solare come fonte di energia alternativa». La presenza della luce naturale sarà infatti filtrata dalla copertura traslucida high tech e da una costante spettacolarizzazione delle circolazioni e del flusso della folla, tema dominante nel progetto della stazione contemporanea.

I diversi piani del rinnovato scalo ferroviario si articolano tutti intorno alla hall vetrata: la metropolitana al livello - 1, la città al livello 0, la funicolare e la Cumana (con gli spazi di servizio e commerciali) al livello +1, i servizi e gli uffici al livello +2. Ci sarà un doppio sistema di accesso ai treni attraverso scale e scale mobili, combinate con ascensori e scale di sicurezza, che occupano parte dei volumi laterali dei torrioni, destinati, a loro volta, a spazi di biglietteria e servizio ai viaggiatori. La dimensione verticale del polo di scambio, il suo vivere su più livelli genererà tutta una serie di percorsi e circolazioni. Si potranno raggiungere a piedi e con un bagaglio a mano i diversi mezzi di trasporto nel modo più semplice e sicuro: scale, passerelle, ascensori e scale mobili diventano quindi complementari mezzi di trasporto del fruitore della stazione.

«Il tema della profondità - dice d'Ascia - è stato affrontato con un nuovo criterio teso a risolvere il problema dell'architettura sotterranea, buia e sgradevole, delle stazioni delle metropolitane urbane. Viene infatti risolto e interpretato come sfida della luce, utilizzando la copertura vetrata come fonte di luce capace di portare il giorno fino alla quota più profonda dei percorsi sotterranei». Per la copertura della hall e del fascio dei binari si è fatto ricorso all'uso di pannelli in vetro e metallo dotati di cellule fotovoltaiche a mo' di brise-soleil. L'uso dell'energia solare come fonte alternativa risponde agli obiettivi della legge 10 sul risparmio energetico e introduce nel progetto un carattere di "edificio intelligente", in grado di captare energia solare e di trasformarla in elettricità per l'uso interno del funzionamento della stazione o per uso esterno con l'immissione in rete urbana dell'energia prodotta.

La rivoluzione del modo di intendere la stazione, concepita come organismo complesso e affascinante, luogo di incroci e di scambi, è dovuta al recente recupero di interesse verso il treno. Grazie all'Alta Velocità, si è cominciato a trasformare il modello della stazione ferroviaria, riconsiderata tanto come moderno polo di scambio quanto come ritrovata "porta della città" o "porta di un quartiere della città".

«E' possibile ripensare la stazione come luogo nel quale si reinventa la città moderna, in quanto luogo d'interazione e d'incrocio di grandi folle e di tutti i trasporti meccanizzati del nostro secolo: treni, linee regionali, metropolitana, funicolare, bus, tram, automobili, taxi». Come Polo di Scambio, d'Ascia sostiene che la stazione incarna oggi una delle espressioni più evidenti della rivoluzione urbana in atto in gran parte delle città europee. In pratica diviene un contenitore plurifunzionale che vive 24 ore su 24 e genera una vera e propria nuova urbanità. «Stazioni, aeroporti e porti - conclude d'Ascia - fino a oggi definiti non luoghi della nostra esperienza contemporanea, si trasformeranno sempre di più in veri e propri spazi pubblici, luoghi di vita nei quali saranno presenti tutta una serie di funzioni normali ed abituali di un quartiere urbano».