

Stazione di Montesanto a Napoli

Completato il nodo centrale della futura metropolitana regionale. Trasformazione della stazione in un moderno nodo intermodale e riqualificazione urbana del centro storico gli obiettivi del progetto

Silvio d'Ascia

Il progetto di riammodernamento e completamento della Stazione di Montesanto, tappa importante del Piano Regionale dei trasporti e nodo centrale della futura Metropolitana Regionale, risponde ad un duplice ed ambizioso obiettivo:

la trasformazione e la rifunzionalizzazione della Stazione storica in moderno nodo intermodale tra trasporti regionali e metropolitani rinnovando l'interpretazione dell'edificio stazione da "non luogo" a moderno Polo di Scambio polifunzionale

a scala urbana, regionale e territoriale; l'attivazione di un processo di riqualificazione urbana del centro storico circostante a partire dalla trasformazione dell'edificio antico della stazione in moderno "faro" del quartiere, testa di ponte di un potenziale dispositivo collinare di attrezzature culturali di straordinaria qualità (Trinità delle Monache, Certosa di San Martino, Castel Sant'Elmo).

Il progetto ha previsto la necessaria demolizione delle numerose e progressive superfetazioni realizzate nel corso del XX° secolo ai vari livelli della stazione ed il fedele restauro stilistico ed il consolidamento statico dell'antico corpo di fabbrica originario realizzato nel 1889: il portico centrale con loggiato superiore



con struttura in ghisa ed i due torrini laterali in muratura di tufo.

Partendo dall'analisi di immagini d'epoca e dall'archivio fotografico della Sepsa si è ritenuto opportuno effettuare la riapertura delle due ali laterali del portico di ingresso preesistente della facciata principale, come nella sua configurazione originaria, per favorire la permeabilità funzionale e visiva tra l'edificio della stazione e la rinnovata piazza Montesanto, parzialmente pedonalizzata.

Il progetto del Polo di Scambio si compone di elementi architettonici peculiari che ne rendono evidente e riconoscibile la loro identità contemporanea in continuità storica e tipo-morfologica con il modello della stazione ottocentesca, rinnovato dall'esigenze funzionali dell'intermodalità, dall'integrazione polifunzionale di servizi urbani e dalla innovazione tecnologica.

Per trasformare la stazione in moderno polo di scambio di un quartiere della città storica, è stato necessario ripensare la antica stazione ferroviaria non solo in qualità di luogo moderno di interconnessione tra le diverse modalità di trasporto urbano, metropolitano, regionale, territoriale ma anche come luogo pubblico di integrazione polifunzionale del settore dei trasporti con tutta una serie di attrezzature e servizi urbani e con la vita del quartiere e della città stessa.

Il progetto ha previsto dunque una rifunzionalizzazione intermodale attraverso l'ottimizzazione del sistema degli accessi e dei flussi interni con la creazione di uno spazio « hall » di collegamento tridimensionale e di distribuzione delle varie modalità di trasporto. La simmetria funzionale è stata scelta come principio guida della composizione a servizio della "intermodalità" per orientare i percorsi dei viaggiatori con chiarezza e semplicità.

Hall

La realizzazione di un'ampia hall vetrata al piano banchine, zona d'attesa comune, è stata ottenuta ripetendo tre volte la restaurata loggia liberty, balcone urbano

SCHEDA DELL' INTERVENTO

- **Opera:** **Stazione di Montesanto a Napoli Polo di scambio di linee di trasporti regionali, metropolitane e funicolare Potenziamento ed ammodernamento della Ferrovia Cumana SEPSA.**
- **Architettura:** **Arch. Silvio d'Ascia**
- **Engineering:** **Tecnosistem Spa**
- **Committenza:** **Commissariato Straordinario di Governo, art. 11 - Legge 887/1984
Presidente della Giunta Regionale della Campania, On. Bassolino; Assessore ai Trasporti Regionali, Professor Ingegnere E. Cascetta; S.E.P.S.A., Presidente Avv. Bianco; Direttore Ingegnere Allagrande**
- **Concessionaria:** **A.T.I. Concessionaria - Associazione temporanea di Imprese "Ferrosud 2 Scarl": Costruire SpA (Capofila, Ing. Fiore), IGC Costruzioni SpA**
- **Direzione Lavori / Progettisti:** **Ingegnere Campobasso per la Committenza S.E.P.S.A. Architetto Silvio d'Ascia con Tecnosistem Spa (Engineering)**
- **Collaboratori:** **M.Boenders, R.Camarda, A.Cossin, D.Dorell, A.Rocca (immagini), T.Raynaud (video), A. Cornuau, F.Levêque, M.Roggwiller, E.Macor Rosa, J.Edwards-Ibarra, V.Benini, A.Dubouz, E.Seif, C. de Sainte Marie Tecnosistem Spa (Ing. Rionero)**
- **Engineering / Responsabili del progetto / Consulenti:** **Ingg. G.Paone, M.Damonte ed E.Franco Ing. F.Cavuoto con Ing.Falconio (consulente speciale strutture acciaio); Prof. Ing. Nuzzolo Studi trasportistici e modellizzazione dei flussi**
- **Dati dimensionali:** **S.l.p. circa 7.000 m² su tre livelli (livv. piazza, banchine, ponte-terrazza)**
- **Localizzazione:** **Centro storico di Napoli, isolato definito da Piazza Montesanto a nord-est, Vico Montesanto a nord-ovest e Gradoni del Paradiso a sud-ovest**
- **Cronologia:** **Progettazione Preliminare (2003/03) Definitiva ed Esecutiva (2004-05)**
- **Inaugurazione:** **30 maggio 2008**
- **Fotografie:** **Barbara Jodice**

I FORNITORI

- **Vetri coperture vetrate, hall e area banchine:** **Saint Gobain Isover**
- **Struttura reticolare:** **Mero Italiana**



su piazza Montesanto, con un sistema di tre capriate longitudinali in acciaio e vetro che iterano la sagoma della struttura antica persistente differenziandosi dall'originaria per l'uso di un sistema strutturale diverso: capriate Polonceau per le nuove e ad arco per l'originaria. Il progetto ripropone quindi i temi storici dell'immagine urbana della Stazione-Porta della Città, della Halle, come spazio aperto pubblico coperto da una grande struttura vetrata, e dei binari come presenza formale qualificante lo spazio semi-interno della stazione, alla luce della necessità di interconnessione tra le diverse modalità di trasporto, della polifunzionalità necessaria ed implicita nell'idea stessa di polo di scambio, delle nuove tecnologie costruttive e dei moderni materiali.

Flussi

È stato creato un doppio sistema di accesso ai treni attraverso un sistema simmetrico di scale e scale mobili, combinate con ascensori e scale di sicurezza in adiacenza, che occupano parte dei volumi laterali dei torrioni, destinati, a loro volta, in testata al livello 0 a spazi di biglietteria e servizio ai viaggiatori su entrambe i lati.

In questo modo anche il portico di ingresso guida i flussi dei viaggiatori con una separazione possibile tra gli ingressi (ai lati dell'asse centrale) e le uscite (al centro).

L'uso della simmetria garantisce una possibile inversione dei sensi dei flussi in funzione di possibili valutazioni più approfondite e/o di un eventuale ripensamento sull'uso interno stesso della stazione.

Area banchine

La realizzazione di un copertura vetrata di circa 1000 m² in corrispondenza dell'area banchine ha permesso la creazione di un nuovo ampio spazio illuminato dalla luce zenitale da dove prendere i treni alla luce del sole.

Il tema quindi della profondità viene affrontato con un nuovo savoir-faire teso a risolvere il problema dell'architettura sotterranea, buia e sgradevole, delle stazioni delle metropolitane urbane del nostro secolo. Il problema della profondità viene infatti risolto ed interpretato come sfida della luce, utilizzando il tema della copertura vetrata della Halle come fonte di luce capace di portare il giorno fino alla quota più profonda dei percorsi

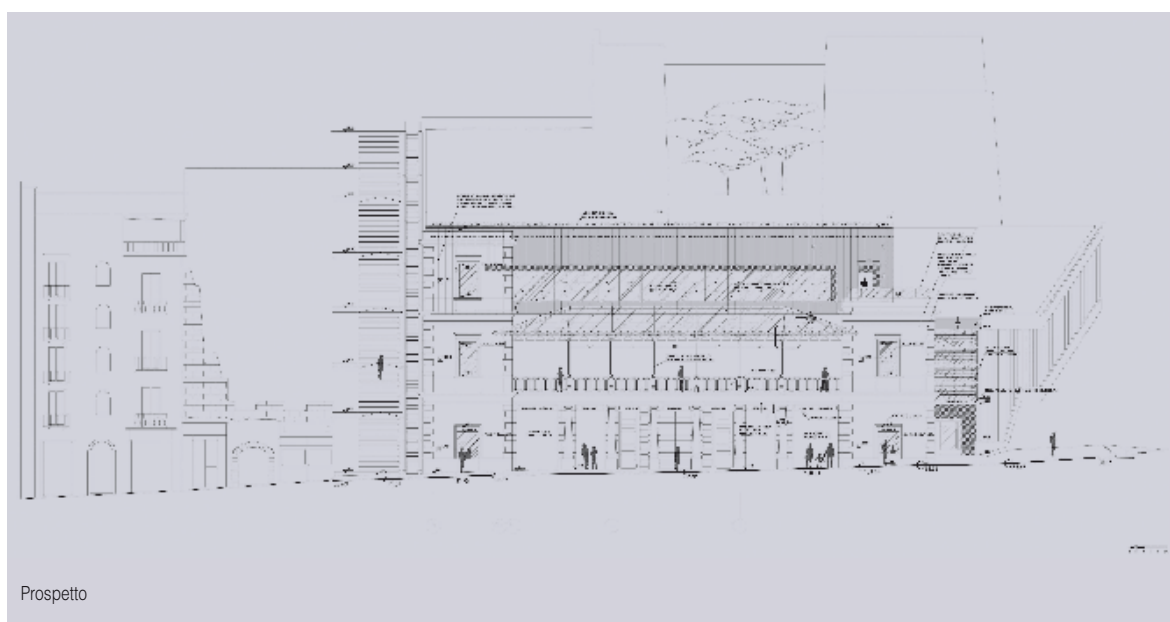
sotterranei.

Qui infatti il trinomio storico acquista la sua connotazione innovativa e contemporanea: la grande halle vetrata diviene uno spazio aperto sia in orizzontale che in verticale, al fine di consentire il passaggio della luce ai vari livelli di organizzazione e distribuzione interna del polo di scambio. I vari livelli entrano quindi nella halle come elementi di definizione immediata dell'identità del luogo.

Con essi le modalità di trasporto, i servizi e le attrezzature annesse si affacciano direttamente sul grande spazio centrale illuminato dalla luce del giorno più o meno filtrata dal velario di copertura. Il progetto ha previsto l'installazione sulle pareti laterali di 16 splendide fotografie delle varie tappe archeologiche e paesaggistiche del mitologico percorso ferroviario della linea Cumana realizzate dal celebre fotografo napoletano Mimmo Jodice, trasformando così, grazie ad una riuscita relazione tra Arte-Architettura, lo spazio della stazione in una sorta di vetrina della splendida regione dei Campi Flegrei.

Torrino sud

All'esterno del torrino sud, in continuità con la piazza Montesanto, un sistema di



circolazioni meccanizzate lungo i preesistenti gradoni del paradiso (6 scale mobili che connettono la Piazzetta Montesanto con il Largo del Paradiso) garantisce il collegamento diretto con il complesso conventuale della Santissima Trinità delle Monache, ex-Ospedale Militare, oggetto attualmente di un progetto di trasformazione e rifunzionalizzazione.

All'interno un piranesiano sistema di circolazioni verticali all'interno del volume cavo a triplice altezza permette l'accesso ai vari livelli della stazione e porta all'ultimo piano dove sono stati predisposti una serie di servizi ed attività aperte al quartiere.

Edificio a Ponte e Terrazza

Il tema della valorizzazione commerciale degli spazi della Stazione si è tradotto nel progetto attraverso l'introduzione ai vari livelli dell'edificio di servizi ai viaggiatori ed alla città di diversa natura: bar, tabacchi, giornalaio, info-point, book-store al piano terra al di sotto dell'area banchine; spazio polivalente nell'edificio a ponte al di sopra dell'area banchine, cyber-space con internet point nel volume del torrino sud, bar-terrazza panoramica al di sopra del volume torrino nord, tutti al secondo livello della stazione. L'ampio spazio rettangolare sospeso al di sopra dei binari,



Veduta interna

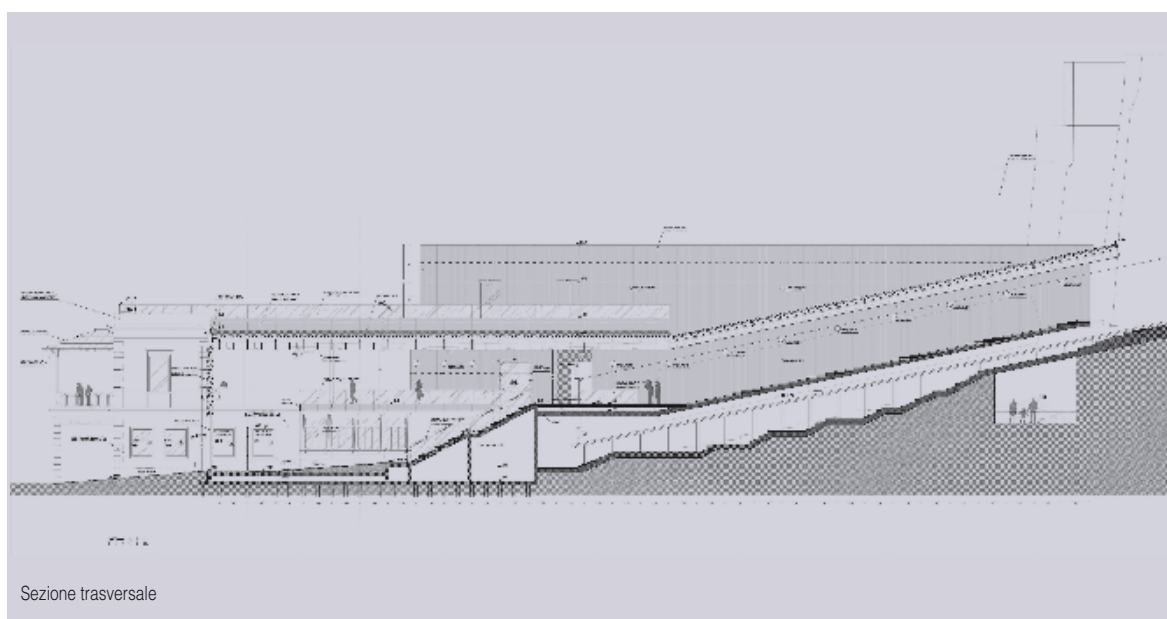
conservato oggi ad open space polivalente, risulta come una sorta di belvedere aereo aperto da un lato verso la città ed il suo centro storico, dall'altro verso i treni e l'area banchina illuminata dall'ampia copertura vetrata e proiettata attraverso le gallerie verso i campi Flegrei.

La terrazza invece è sistemata a bar panoramico con arredi fissi (tavolini, sedie, ombrelloni con corpi illuminanti integrati) come vero e proprio spazio urbano aperto al quartiere. La realizzazione testimonia la possibilità di integrazione tra antico e moderno proprio nel cuore di Napoli a servizio di una

rifunzionalizzazione efficace della stazione trasformata al contempo in moderno contenitore di nuova urbanità a servizio del quartiere ed in rinnovata vetrina turistica dei Campi Ardeni sulla scena della città storica.

Segnaletica ed arredi

Nell'ambito dei lavori della stazione si è potuto integrare l'attività di design di elementi di arredo e segnaletica con l'obiettivo della definizione e la concezione di un manuale della segnaletica dell'insieme dei trasporti pubblici delle due reti di trasporti regionali della Campania usando



Sezione trasversale

La Funicolare

Si è realizzata l'integrazione funzionale e fisica delle due stazioni esistenti - Sepsa e Funicolare ANM- fino ad ieri separate in due entità autonome - in un unicum spaziale e volumetrico, garantendo una maggiore fluidità dei percorsi ed un'intermodalità chiara ed efficace utilizzando la hall alta della loggia storica come spazio di arrivo in comune con il sistema di trasporti regionali.

Il nuovo volume esterno in struttura d'acciaio e lamelle di vetro autopulente per la Funicolare, disegnate seguendo il



ritmo orizzontale delle bugne del torrino storico sul fronte nord, si propone come nuovo elemento qualificante l'intervento a scala urbana, come nuova facciata longitudinale della stazione sagomata dalla diagonale dei flussi in uscita della Funicolare.

Il volume introduce con la sua sagoma dinamica il sistema di risalita collinare del fianco nord delle antiche murature Vicereali verso la collina del Vomero.

Montesanto come caso campione con l'elaborazione di un esempio di POG, Plan d'organisation de la Gare che diviene quindi il libro di bordo, una sorta di disegno complessivo della gestione dello spazio della stazione, concepito come organismo complesso e affascinante, luogo di incroci e di scambi molteplici. Il P.O.G si compone di due sottopiani complementari: un "plan d'intermodalité" che contiene l'impianto dei diversi elementi di arredo e di segnaletica legati ai trasporti e quindi ai percorsi interni necessari per accedervi; un "plan d'urbanisme commerciale" che regola invece la posizione dei diversi servizi e spazi commerciali determinati in funzione del "plan d'intermodalité".

Il P.O.G. contiene tutte le informazioni riguardanti sia la circolazione e la gestione dei flussi, quindi la segnaletica corrispondente, gli organigrammi funzionali e distributivi delle diverse attività della

stazione, il controllo delle diverse modalità di trasporto ed i principi guida della loro interazione ed interconnessione. Lo scopo del progetto studio è di generare una segnaletica funzionale, semplice a capirsi, omogenea e moderna, cercando prima di tutto di creare qualcosa di realizzabile ed al tempo stesso innovativo per l'insieme delle stazioni delle linee regionali.

Il Polo di Scambio

La rivoluzione del modo di intendere la stazione alla fine del secolo scorso, dovuta per lo più al recente recupero di interesse da parte della società verso il Treno, grazie all'introduzione dell'Alta Velocità, ha cominciato a trasformare il modello della stazione ferroviaria, riconsiderata allora tanto come moderno "polo di scambio" (nodo intermodale, centro multimodale..) quanto come ritrovata "porta della città" o "porta di un

quartiere della città".

Sembra possibile oggi reinterpretare il tema della stazione come luogo nel quale poter reinventare la città moderna, in quanto traccia degli sviluppi tecnologici in atto, luogo d'interazione tra gli individui e d'incrocio di tutti i trasporti meccanizzati del nostro secolo: treni, linee regionali, metropolitana, funicolare, bus, tram, automobili, taxi..... La stazione è infatti allo stesso tempo l'incrocio di infrastrutture di trasporto (intermodalità) ed un vero pezzo di città.

Stazioni, aeroporti, porti, etc....., definiti fino ad oggi "non luoghi" della nostra esperienza contemporanea, dovrebbero trasformarsi sempre di più in veri e propri spazi pubblici, "luoghi" urbani, grazie ad un loro rinnovato progetto in forma di "Polo di Scambio", luoghi di vita, nel quale devono essere presenti tutta una serie di funzioni normali ed abituali di un quartiere urbano.