

REGIONE CAMPANIA - Giunta Regionale - Seduta del 19 maggio 2006 - Deliberazione N. 637 - Area Generale di Coordinamento N. 14 - Trasporti e viabilità - **Approvazione delle linee guida per la progettazione e realizzazione delle stazioni del Sistema di Metropolitana Regionale. (con allegato).**

PREMESSO

- che la Giunta Regionale della Campania, con deliberazione n. 1282 del 5 aprile 2002, ha approvato il Programma Generale degli interventi infrastrutturali, con il quale è stato disegnato il quadro delle esigenze di mobilità del territorio regionale, le strategie generali di intervento, le azioni e gli obiettivi per ciascun settore riportato a "sistema";

- che, in coerenza con la programmazione nazionale (PGT) e comunitaria (Libro Bianco) e in conformità alle strategie generali di intervento della Misura 6.1 del P.O.R. Campania, mirate alla realizzazione del Sistema Integrato Regionale dei Trasporti, con la predetta deliberazione n.1282 del 5 aprile 2002 la Giunta Regionale ha approvato i contenuti dell'allegato B, da cui risulta che il Progetto di Sistema di Metropolitana Regionale individua nel modo ferroviario la componente strategica per conseguire uno sviluppo sostenibile dei trasporti e per l'incremento della quota modale del trasporto pubblico;

- che il progetto del Servizio Metropolitan Regionale si fonda sull'indispensabile supporto di una rete di infrastrutture ferroviarie, ricondotte a sistema secondo una strategia regionale elaborata nel quadro delle direttrici di programmazione e di pianificazione previste dal D.L.vo 422/97, dal Piano Generale dei Trasporti e nel rispetto delle indicazioni delle modalità di intervento secondo criteri ed indirizzi stabiliti nel Quadro Comunitario di Sostegno 2000/2006 e resi attuativi dallo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, costituita dalle linee della rete FS - RFI composta da direttrici di preminente interesse nazionale e da direttrici interne utilizzate in gran parte dal servizio regionale, dalla rete delle linee delle ferrovie regionali Circumvesuviana, Metrocampania Nordest, Sepsa (Cumana e Circumflegrea), dalle linee metropolitane e dai tratti terminali delle ferrovie regionali in ambito urbano che svolgono servizi di tipo metropolitano;

- che il Programma Generale di cui alla deliberazione n. 1282 del 5 aprile 2002 deve svilupparsi secondo successivi Piani Attuativi predisposti e deliberati in relazione all'avanzamento delle progettazioni, dell'iter approvativo e quindi della cantierabilità delle opere, anche al fine di coordinare in modo razionale i differenti programmi di spesa del Sistema integrato della mobilità regionale, in coerenza con il concetto di unitarietà e addizionalità di tutte le fonti disponibili;

- che nell'ambito del Programma Generale di cui alla deliberazione di G.R. n° 1282 del 05.04.2002 sono state attuate a valere sulla Misura 6.1 del POR 2000-2006 operazioni afferenti gli interventi costituenti il Primo Piano Attuativo per un importo complessivo di Meuro 193,32;

- che la Giunta Regionale con deliberazione n. 725 del 20.02.2003, ha approvato il Secondo Piano Attuativo del programma generale degli interventi infrastrutturali, da cofinanziare con le risorse rinvenienti dal P.O.R. Campania 2000-2006 costituito, tra l'altro, dagli interventi infrastrutturali relativi al Sistema della Metropolitana Regionale per Meuro 356,74;

- che con Delibera di Giunta Regionale n. 279 del 25.02.2005 la Regione Campania ha approvato il Terzo piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;

- che nel citato Terzo Piano Attuativo sono stati approvati, relativamente al Sistema di Metropolitana Regionale:

* l'elenco aggiornato degli interventi a valere sulla Misura 6.1 del POR Campania 2000-2006 per Meuro 71,449;

* l'elenco aggiornato dei progetti coerenti finanziati con fondi diversi dal POR Campania 2000-2006 la cui certificazione alla Commissione UE delle relative spese determina rinvenienze finanziarie a disposizione della Regione Campania, per Meuro 771,788;

* l'elenco aggiornato dei progetti cofinanziati con le risorse derivanti da rinvenienze finanziarie a disposizione della Regione a seguito della certificazione alla Commissione UE delle spese afferenti progetti coerenti, finanziati con fondi diversi dal POR Campania 2000-2006, per Meuro 1880,055;

PREMESSO ALTRESÌ

che la Giunta Regionale con deliberazione n. 1809 del 06.12.2005, ha adottato il "Documento di premessa

per l'elaborazione del Documento Strategico Regionale Preliminare per la politica di coesione 2007-2013;

che il Documento di cui al punto che precede ha confermato tra le linee ad alta priorità strategica della Regione Campania il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale;

che anche il Documento Strategico Preliminare Nazionale, redatto nel novembre 2005 dal Comitato di Amministrazioni centrali per la politica di coesione 2007-2013 al fine di predisporre il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, ha indicato tra le priorità indispensabili per lo sviluppo del Mezzogiorno il completamento delle reti e dei nodi logistici, con specifico riferimento al sistema ferroviario;

che la Giunta Regionale con deliberazione n. 417 del 31.03.2006 ha individuato, tra gli interventi da finanziare nel Settore delle Reti e Nodi di Servizio, n. 7 interventi per il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale, per un importo complessivo di Meuro 107,675 a valere sulle risorse FAS 2005-2008 di cui alla delibera CIPE n. 35 del 27 maggio 2005;

CONSIDERATO

che la Giunta Regionale ha più volte espresso la volontà di voler assicurare l'adeguamento dei fabbricati delle stazioni e delle fermate, degli impianti tecnologici, delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile riconducendoli ad uno standard qualitativo di elevato livello teso ad assumere la caratteristica di segno distintivo e percepibile dell'attivazione di un Servizio di Metropolitana Regionale, esteso anche alla riqualificazione urbanistica delle aree interessate dagli interventi infrastrutturali;

che la Giunta Regionale ha espresso la volontà di cui al punto che precede mediante i seguenti atti:

* DGR n. 362 del 27 febbraio 2004, con la quale la Giunta Regionale della Campania ha deciso di affidare all'artista Anish Kapoor l'ideazione artistica della Stazione di Monte S. Angelo, elaborando il criterio secondo cui è necessario adeguare le stazioni agli standard "artistici" ormai generalmente adottati nel Sistema di Metropolitana Regionale, decidendo dunque di fare dell'intera stazione un'opera d'arte, secondo il programma dell'Amministrazione Regionale di rendere le Stazioni della Metropolitana luoghi non solo destinati alla funzione del trasporto pubblico di massa, ma anche alla fruizione ed al godimento dell'arte;

* DGR n. 813 del 10 giugno 2004, con la quale la Giunta Regionale, approvando il progetto definitivo dei lavori di completamento della Stazione di Montesanto per Meuro 47,745, ha inteso attuare la politica di realizzazione di nodi intermodali per il necessario interscambio tra le linee ed i diversi servizi di trasporto pubblico, nell'ottica del miglioramento dell'accessibilità, per assicurare agli stessi nuovi standard tecnici; di riqualificazione strutturale e funzionale e per poter corrispondere alla sempre crescente domanda di mobilità e di miglioramento delle funzioni a servizio del territorio anche in termini di riqualificazione urbana;

* DGR n. 2211 del 3 dicembre 2004, con la quale si è inteso procedere all'adeguamento delle stazioni ferroviarie della tratta Piscinola - Aversa Centro agli standard architettonici già realizzati in molte stazioni della linea 1 della Metropolitana di Napoli, approvando il progetto definitivo relativo alle "Opere integrative per quanto attiene la stazione di Mugnano e la stazione di Piscinola" per un costo complessivo di Meuro 7,738;

* DGR n. 2351 del 18 dicembre 2004, con la quale la Giunta Regionale ha disposto un finanziamento di Meuro 2,649 per l'adeguamento architettonico della stazione di Trencia della ferrovia Circumflegrea agli standard qualitativi propri dei tratti urbani del Sistema di Metropolitana Regionale;

* DGR n. 2353 del 18 dicembre 2004, con la quale la Giunta Regionale ha disposto un finanziamento di Meuro 2,436 per l'adeguamento architettonico della stazione di Traiano della ferrovia Circumflegrea agli standard qualitativi propri dei tratti urbani del Sistema di Metropolitana Regionale;

* DGR n. 2434 del 28 dicembre 2004, con la quale la Giunta Regionale ha disposto, su richiesta del Comune di Napoli, un contributo di Meuro 2,000 per l'adeguamento funzionale ed il restyling delle stazioni da Piscinola a Vanvitelli della linea 1 della Metropolitana di Napoli al fine di adeguare i livelli qualitativi delle stazioni realizzate prima del 1993 a quelle realizzate successivamente dalle rispettive Amministrazioni Comunali;

* DGR n. 2438 del 28 dicembre 2004, con la quale la Giunta Regionale ha disposto, su richiesta del Comune di Napoli, un contributo di Meuro 3,000 per la realizzazione di un intervento di riqualificazione della stazione di Piscinola per consentire una migliore e sicura accessibilità alla stessa anche da parte degli abitanti del quartiere di Scampia, nelle more di un più ampio progetto di riqualificazione urbanistica della stazione in oggetto;

* DGR n. 2479 del 30 dicembre 2004, con la quale la Giunta Regionale ha disposto un finanziamento di Meuro 5,142 per l'adeguamento architettonico della stazione di Acerra della ferrovia Circumvesuviana agli

standard qualitativi propri dei tratti urbani del Sistema di Metropolitana Regionale, di modo da attuare un migliore inserimento urbanistico ed ambientale della stessa, oltre a garantire all'utenza migliori livelli qualitativi in termini di accessibilità ed attrattività del citato Sistema di Metropolitana Regionale;

* Protocollo di Intesa sottoscritto il 21 settembre 2005 tra Regione Campania, Comune di Napoli e Circumvesuviana per la realizzazione di interventi che aumentino l'accessibilità alle stazioni della ferrovia Circumvesuviana "Bartolo Longo e Madonnelle", con il quale l'Amministrazione Regionale si è impegnata a finanziare per Meuro 4,5 interventi tesi al miglioramento dell'accessibilità pedonale ed intermodale, con la previsione, in prossimità delle citate stazioni, di parcheggi, di fermate e di attestamenti di autobus, di nuovi spazi pubblici, al fine di creare un ambiente confortevole e sicuro che incrementi l'utilizzo del trasporto pubblico su ferro;

* DGR n. 333 del 4 marzo 2005, con la quale la Giunta Regionale ha ratificato il Protocollo di Intesa sottoscritto in data 07.05.2004 da Regione Campania, Provincia di Caserta, Comune di Caserta e Società Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI), per la realizzazione di un Sistema Ferroviario Metropolitano della Provincia di Caserta e della integrazione delle infrastrutture ferroviarie della conurbazione casertana, per la riqualificazione urbana, il recupero ambientale e lo sviluppo socio economico della Provincia di Caserta, per un importo di Meuro 25,000;

* DGR n. 2019 del 23 dicembre 2005, con la quale la Giunta Regionale ha disposto un finanziamento di Meuro 15,293 per la realizzazione del nodo di interscambio di Cilea tra la Ferrovia Circumflegrea e la linea 1 della metropolitana di Napoli, atteso che uno degli obiettivi primari del Sistema di Metropolitana Regionale è costituito dalla costruzione di nodi di interscambio tra le reti al fine di aumentare la funzionalità e la integrazione tra le diverse componenti del sistema;

* DGR n. 393 del 28 marzo 2006, con la quale la Giunta Regionale ha disposto un finanziamento nella misura massima di Meuro 25,000 per interventi di sistemazione esterna delle aree urbane interessate dalla tratta Piscinola - Capodichino della ferrovia Metrocampania Nordest, previste nell'intervento a farsi a seguito delle prescrizioni e delle richieste formulate dall'Amministrazione comunale di Napoli in sede di Conferenza dei Servizi, nonché per ulteriori opere per il miglioramento degli standard qualitativi delle stazioni in termini architettonici e/o artistici;

CONSIDERATO ALTRESÌ

che, in coerenza alle indicazioni fornite in merito dagli atti sopra richiamati della Giunta Regionale, per assicurare nelle progettazioni attualmente in corso e a farsi delle stazioni del Sistema di Metropolitana Regionale, i requisiti della comodità d'uso, della gradevolezza e della sicurezza, e per dare carattere di unitarietà agli interventi medesimi, si è reso necessario redigere, da parte dell'AGC Trasporti e Viabilità, un documento contenente le "Linee Guida per la progettazione e realizzazione delle stazioni della Metropolitana Regionale", con il supporto della Società EAV s.r.l.;

che l'Ente Autonomo Volturino srl, con nota prot. n. 820 del 22.03.2006 acquisita al protocollo regionale al n. 2006.0273227 del 23.03.2006, ha formulato un elenco, che individua, nell'ambito dell'intero Sistema di Metropolitana Regionale, segnala l'esigenza urgente di dare priorità ad interventi di tipo architettonico-funzionale e di riqualificazione delle aree limitrofe relativamente alle fermate/stazioni in fase di realizzazione e/o di ammodernamento;

che le Linee Guida in parola indicano, nell'ambito delle progettazioni degli interventi in argomento riguardanti il Sistema di Metropolitana Regionale, l'opportunità di ricorrere, ove possibile e necessario, all'utilizzo di opere di ingegneria naturalistica ai sensi delle disposizioni di cui alla deliberazione di Giunta Regionale n° 3417 del 12.07.2002 con la quale è stato approvato il Regolamento in materia;

RITENUTO

di dover pertanto approvare le "Linee Guida per la progettazione e realizzazione delle stazioni della Metropolitana Regionale" che, allegata alla presente deliberazione, formano parte integrante e sostanziale della stessa;

di dover stabilire che i soggetti attuatori degli interventi finanziati dalla Regione Campania connessi alla realizzazione del Sistema di Metropolitana Regionale, si attengano agli indirizzi contenuti nelle Linee Guida in argomento;

di dover disporre, sulla scorta delle indicazioni fornite in merito dall'Ente Autonomo Volturino srl, con nota prot. n. 820 del 22.03.2006 acquisita al protocollo regionale al n. 2006.0273227 del 23.03.2006, di dare priori-

tà, nell'ambito dell'intero Sistema di Metropolitana Regionale, ad interventi di tipo architettonico-funzionale e di riqualificazione delle aree limitrofe relativamente alle fermate/stazioni in fase di realizzazione e/o di ammodernamento di seguito riportate:

- FERROVIA METROCAMPANIA NORDEST

- linea Piscinola - Aversa Centro

- Giugliano: realizzazione della nuova stazione e sistemazione degli spazi esterni;
- Aversa Ippodromo: realizzazione della nuova stazione;
- Aversa Centro: realizzazione della nuova stazione;

- FERROVIA CIRCUMVESUVIANA

- linea Torre Annunziata - Castellammare di Stabia

- Madonna dei Flagelli: realizzazione della nuova stazione;
- Moregine: restyling e rifunzionalizzazione della struttura esistente;
- Villa dei Misteri: restyling e rifunzionalizzazione della struttura esistente in esercizio;
- Pioppaino: ristrutturazione e rifunzionalizzazione della struttura esistente in esercizio;
- Via Nocera : realizzazione della nuova stazione;
- Castellammare di Stabia: riqualificazione della struttura esistente in esercizio;
- Castellammare Terme: restauro e rifunzionalizzazione della stazione attualmente dismessa;

- linea Torre Annunziata - Sarno

- Boscoreale: integrazione della esistente stazione (non attiva) con l'adeguamento funzionale e sistemazione degli spazi esterni;
- Boscotrecase: integrazione della esistente stazione (non attiva) con l'adeguamento funzionale e sistemazione degli spazi esterni;
- Pompei Santuario: ristrutturazione della stazione esistente connessa ad interventi di riqualificazione urbanistica;

- di dover incaricare l'Ente Autonomo Volturno srl, della promozione e/o della partecipazione ad iniziative promozionali nel settore dell'architettura, per gli aspetti connessi alle attività dell'Ente e delle sue Società partecipate Circumvesuviana srl, Metrocampania nordest srl e Sepsa SpA;

- di dover rinviare ad un successivo atto convenzionale, da stipularsi tra la Regione Campania e la Società Ente Autonomo Volturno srl, per la definizione dei patti, delle condizioni e delle reciproche obbligazioni inerenti le attività di cui al punto che precede;

VISTI

- * la DGR n. 1282 del 5 aprile 2002;
- * la DGR n. 725 del 20 febbraio 2003;
- * la DGR n. 362 del 27 febbraio 2004;
- * il Protocollo di Intesa del 07.05.2004;
- * la DGR n. 813 del 10 giugno 2004;
- * la DGR n. 2211 del 3 dicembre 2004;
- * la DGR n. 2351 del 18 dicembre 2004;
- * la DGR n. 2353 del 18 dicembre 2004;
- * la DGR n. 2434 del 28 dicembre 2004;
- * la DGR n. 2438 del 28 dicembre 2004;
- * la DGR n. 2479 del 30 dicembre 2004;

- * la DGR n. 279 del 25 febbraio 2005;
 - * la DGR n. 333 del 4 marzo 2005;
 - * il Protocollo di Intesa del 21 settembre 2005;
 - * la DGR n. 1809 del 06.12.2005;
 - * la DGR n. 2019 del 23 dicembre 2005;
 - * la DGR n. 393 del 28 marzo 2006;
 - * la nota dell' Ente Autonomo Volturno srl prot. n. 820 del 22.03.2006;
 - * le "Linee Guida per la progettazione e realizzazione delle stazioni della Metropolitana Regionale";
- Propone e la Giunta, in conformità, a voti unanime

DELIBERA

Per le motivazioni ed i riferimenti espressi in narrativa, che qui si intendono integralmente riportati e trascritti:

- di approvare le "Linee Guida per la progettazione e realizzazione delle stazioni della Metropolitana Regionale" che, allegate alla presente deliberazione, formano parte integrante e sostanziale della stessa;

- di stabilire che i soggetti attuatori degli interventi finanziati dalla Regione Campania connessi alla realizzazione del Sistema di Metropolitana Regionale, si attengano agli indirizzi contenuti nelle Linee Guida in argomento;

- di disporre, sulla scorta delle indicazioni fornite in merito dall'Ente Autonomo Volturno srl, con nota prot. n. 820 del 22.03.2006 acquisita al protocollo regionale al n. 2006.0273227 del 23.03.2006, di dare priorità, nell'ambito dell'intero Sistema di Metropolitana Regionale, ad interventi di tipo architettonico-funzionale e di riqualificazione delle aree limitrofe relativamente alle fermate/stazioni in fase di realizzazione e/o di ammodernamento di seguito riportate:

- FERROVIA METROCAMPANIA NORDEST

- linea Piscinola - Aversa Centro

• Giugliano: realizzazione della nuova stazione, con annesso un centro commerciale, una piazza e un ampio parcheggio.

• Aversa Ippodromo: realizzazione della nuova stazione;

• Aversa Centro: realizzazione della nuova stazione;

- FERROVIA CIRCUMVESUVIANA

- linea Torre Annunziata - Castellammare di Stabia

• Madonna dei Flagelli: realizzazione della nuova stazione;

• Moregine: restyling della struttura esistente in esercizio;

• Villa dei Misteri: restyling della struttura esistente in esercizio;

• Pioppaino: ristrutturazione della struttura esistente in esercizio;

• Via Nocera : realizzazione della nuova stazione;

• Castellammare di Stabia: riqualificazione della struttura esistente in esercizio;

• Castellammare Terme: restauro e rifunionalizzazione della stazione attualmente dimessa;

- linea Torre Annunziata - Sarno

• Boscoreale: integrazione della esistente stazione (non attiva) con l'adeguamento funzionale e sistemazione degli spazi esterni;

• Boscotrecase: integrazione della esistente stazione (non attiva) con l'adeguamento funzionale e sistemazione degli spazi esterni;

• Pompei Santuario: ristrutturazione della stazione esistente connessa ad interventi di riqualificazione urbanistica;

- di incaricare l'Ente Autonomo Volturno srl, della promozione e/o della partecipazione ad iniziative promozionali nel settore dell'architettura, per gli aspetti connessi alle attività dell'Ente e delle sue Società partecipate Circumvesuviana srl, Metrocampania nordest srl e Sepsa SpA;

- di rinviare ad un successivo atto convenzionale, da stipularsi tra la Regione Campania e la Società Ente Autonomo Volturno srl, per la definizione dei patti, delle condizioni e delle reciproche obbligazioni inerenti le attività di cui al punto che precede;

- di trasmettere copia della presente deliberazione all'AGC Trasporti e Viabilità, alla Società Rete Ferroviaria Italiana SpA, all'Ente Autonomo Volturno srl, alla Società Circumvesuviana srl, alla Società Metrocampania nordest srl, alla Società Sepsa SpA e al BURC per la pubblicazione.

Il Segretario
Di Lello

Il Presidente
Bassolino



Regione Campania

Assessorato ai Trasporti e Viabilità

**PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE
STAZIONI DELLA
METROPOLITANA REGIONALE**

LINEE GUIDA



SISTEMA DI METROPOLITANA REGIONALE



MAGGIO 2006



Regione Campania



Area Generale di Coordinamento Trasporti e Viabilità

Settore Autolinee e Vie di Comunicazione

Servizio 03

LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE STAZIONI DELLA METROPOLITANA REGIONALE

Questo documento contiene le indicazioni relative alla “Progettazione e realizzazione delle stazioni della Metropolitana Regionale” redatto in linea con gli indirizzi individuati dall’Assessorato ai Trasporti e Viabilità.

Hanno partecipato alla composizione e alla sua stesura, con il supporto dell’E.A.V. s.r.l., i funzionari dell’A.G.C. Trasporti e Viabilità - Settore Autolinee e vie di Comunicazione - Servizio 03.



INDICE

1. Premessa.....	4
2. Linee Guida - Obiettivi -	5
3. Le Stazioni nel Sistema della Metropolitana Regionale - Progettazioni -	7
3.a. Inserimento urbanistico o dell'Accessibilità.....	7
<i>Il Progetto - Contenuti e apparenze</i>	8
3.b. Struttura o dell'Unitarietà	8
<i>I Materiali</i>	10
3.c. La luce (illuminazione naturale e/o artificiale) o dell'Integrazione	10
3.d. La Stazione come spazio dell'arte o dell'Attrazione	10



1. Premessa

Il progetto di Sistema di Metropolitana Regionale della Campania è un progetto complesso che prevede la realizzazione di un "sistema" di servizi unitario per l'intera Regione, attraverso l'integrazione di tutte i sistemi ferroviari oggi presenti (MetroCampania NordEst s.r.l., Circumvesuviana s.r.l., S.E.P.S.A. s.p.a., Metronapoli s.p.a. e R.F.I. s.p.a.), che, nel passato, sono stati realizzati e, spesso, operano ancora, ciascuno secondo propri schemi di offerta, con disomogeneità di mezzi e sistemi di accesso.

Pertanto la logica degli interventi infrastrutturali, previsti dal Progetto di Metropolitana Regionale, è quella di portare "a sistema", prioritariamente correggendone le discontinuità, le opere già avviate a realizzazione e, successivamente, sulla base di un sistema così consolidato, procedere alle opzioni di sviluppo.

Secondo tale logica il programma degli interventi infrastrutturali è stato impostato su due scenari:

Scenario delle invariati costituito da: completamento di interventi in corso o parzialmente finanziati, interventi per la correzione delle discontinuità, interventi per migliorare l'accessibilità;

Scenario delle opzioni costituito dagli interventi di sviluppo successivo.

Il futuro assetto del sistema ferroviario regionale campano, pertanto, sarà costituito da:

- 170 km di nuove linee (14% in più rispetto ad oggi)
- 46,8 km di raddoppi di binari;
- 14,5 km di triplicamenti di binari;
- 59,6 km di elettrificazioni;
- 83 impianti comprendenti nuove stazioni, parcheggi per interscambio autotreno e bus-treno (24% in più rispetto ad oggi).

Il quadro sopra esposto dovrà, inoltre, essere sviluppato nel suo complesso, in uno al Sistema Integrato Regionale dei Trasporti, su ferro su gomma e via mare, dovendo rappresentare per l'utenza un'effettiva alternativa al trasporto privato.

Quindi, mediante una ben mirata strategia del trasporto pubblico, fondata sul criterio dell'intermodalità, bisogna favorire il parcheggio delle autovetture in spazi adeguatamente attrezzati nei pressi delle stazioni del Metrò Regionale, al di fuori dal perimetro delle grandi città, per consentire a tutti gli utenti di raggiungere agevolmente con mezzi pubblici Napoli ed ogni altro centro urbano collegato dalla rete del trasporto su ferro, riducendo così notevolmente il fenomeno degli ingorghi automobilistici, con tutti i collaterali effetti negativi di inquinamento atmosferico ed acustico.

In tale contesto, una prioritaria attenzione viene posta per l'adeguamento dei fabbricati delle stazioni e delle fermate, degli impianti tecnologici, delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile riportandoli a nuovi e più elevati livelli prestazionali con particolare attenzione alle aree annesse agli interventi infrastrutturali.

La Giunta Regionale ha, quindi, già avviato una serie di interventi per il raggiungimento degli obiettivi sopra esposti che hanno concretizzato le scelte di fondo del Sistema di Metropolitana Regionale e che individuano nel "sistema stazione", come di seguito definito:

il nodo intermodale per il necessario interscambio tra le linee ed i diversi servizi di trasporto pubblico, al fine di aumentare la funzionalità e la integrazione tra le diverse componenti del sistema ed assicurare agli stessi nuovi standard tecnici di tipo strutturale e funzionale;



il complesso degli interventi finalizzati alla integrazione delle infrastrutture ferroviarie nel tessuto urbano, di modo da attuare un migliore inserimento urbanistico ed ambientale delle stesse, garantire all'utenza un migliore livello qualitativo in termini di accessibilità del Sistema di Metropolitana e, infine, conseguire uno sviluppo socio economico dell'area;

l'insieme degli interventi di nuova progettazione e/o di adeguamento architettonico agli standard qualitativi propri dei tratti urbani del Sistema di Metropolitana Regionale;

il luogo non solo destinato alla funzione del trasporto pubblico di massa, ma anche alla fruizione ed al godimento dell'arte.

In coerenza alle indicazioni sopra richiamate, per assicurare alle progettazioni attualmente in corso e a farsi delle stazioni del Sistema di Metropolitana Regionale, i requisiti della comodità d'uso, della gradevolezza e della sicurezza, e per dare carattere di continuità e di unitarietà agli interventi medesimi, si è reso opportuno definire una serie di indirizzi strategici che sono alla base delle presenti Linee Guida.

2. Linee Guida - Obiettivi -

Le Linee Guida definiscono un quadro dei principi, criteri e metodi alla base della redazione delle progettazioni riguardanti le stazioni della Metropolitana Regionale.

Considerati gli obiettivi che ispirano la strategia di fondo del Sistema della Metropolitana Regionale (**unitario** per l'intera regione; **integrato** nelle sue componenti funzionali; **attraente** per qualità e livello di servizio; **accessibile** al territorio, quindi competitivo con il mezzo di trasporto individuale), i criteri di massima posti alla base della metodologia di approccio alla progettazione delle infrastrutture ferroviarie possono essere come di seguito sintetizzati:

la comodità d'uso (funzionalità)

che deve essere garantita con la facile accessibilità a tutte le fasce d'utenza, con l'aumento delle aree di utilizzo per una comoda raggiungibilità al sistema, percepibile dal territorio tramite sistemi di orientamento e di informazione al pubblico. È opportuno predisporre un sistema di orientamento e informazione al pubblico del tipo "friendly" che investa tutti i tipi di comunicazione, visiva, sonora e personalizzata (info point) e che, presente in tutti i nodi e nel loro intorno urbano, raffiguri il carattere unitario del sistema.

la gradevolezza, intesa come qualità e comfort ambientale

che è assicurata da elevati livelli di qualità architettonica delle stazioni e delle fermate, unitamente alla riqualificazione urbanistica delle aree di contorno, da sistemi di opere di finitura che garantiscano qualità, pulizia e comfort ambientale; per quest'ultimo si richiede un elevato standard raggiungibile attraverso accurate scelte di sistemi di finiture che creino ambienti architettonicamente di qualità, eleganza, solidità e pulizia in spazi confortevoli e moderni che invogliano l'utenza a comportamenti corretti.

la sicurezza del sistema dei trasporti

che deve essere assicurata al massimo livello; deve essere garantita innanzi tutto la sicurezza degli utenti e del personale addetto, deve essere garantita la sicurezza degli impianti, dei luoghi e la protezione da incendi ed altre calamità. A tal fine occorre intervenire, con rimedi di prevenzione e protezione sugli eventi legati alle aggressioni e sugli eventi di incendio.

A tal fine sarebbe opportuno redigere un vero e proprio Piano della sicurezza organizzato in maniera tale da:



- evidenziare la presenza di sistemi di monitoraggio e controllo delle aree e segnalazione dei percorsi da seguire;
- assicurare di un livello di illuminazione ottimale anche in caso di emergenza (mancanza della fonte principale di energia elettrica);
- assicurare l'operatività in tutta la stazione dei telefoni cellulari (predisposizione di sistemi di copertura di rete anche per stazioni in sotterraneo);
- predisporre sistemi di monitoraggio visivo delle aree aperte al pubblico (sbarco/imbarco percorsi meccanizzati, punti a rischio aggressione lungo i percorsi), di sistemi di avviso da parte degli utenti in caso di aggressione e di sistemi di controllo degli accessi in stazione (per le aree aperte al pubblico e per il personale tecnico);
- predisporre sistemi di monitoraggio/allarme per individuare il trasporto illecito di armi (da taglio o fuoco) in corrispondenza degli ingressi e la presenza di oggetti estranei sospetti nell'ambiente stazione.

Tali criteri dovranno essere attuati attraverso la realizzazione di progettazioni che innalzano gli standards qualitativi e prestazionali dei materiali, dei componenti strutturali, delle rifiniture e di tutto quanto altro concorre alla realizzazione delle opere, al fine di assicurare un elevato contenuto architettonico alle stazioni nel loro complesso e tale da assumere la caratteristica di segno distintivo e percepibile dell'attivazione di un Servizio di Metropolitana Regionale, esteso anche alla riqualificazione urbanistica delle aree interessate dagli interventi infrastrutturali;

Le Linee Guida proponendosi di fornire una visione di insieme degli indirizzi strategici su cui predisporre la documentazione di progetto, si presentano come un documento sintetico che punta a porre l'accento sull'importanza della partecipazione dei soggetti coinvolti nello sviluppo della pianificazione e della costruzione del progetto quale fondamento per una corretta definizione dei processi che accompagnano le fasi della progettazione architettonica rimandando, ai livelli di definizione di dettaglio individuati secondo la normativa vigente in materia di lavori pubblici (progetto preliminare, definitivo ed esecutivo), al relativo regolamento di attuazione e alla normativa disciplinare di settore, la definizione, alla scala del dettaglio, delle componenti delle singole opere oggetto del presente studio.

In particolare si evidenzia che, nell'ambito delle progettazioni degli interventi in argomento riguardanti il Sistema di Metropolitana Regionale, è opportuno, ove possibile e necessario, ricorrere all'utilizzo di opere di ingegneria naturalistica ai sensi delle disposizioni di cui alla deliberazione di Giunta Regionale n° 3417 del 12.07.2002 con la quale è stato approvato il Regolamento in materia;

Le progettazioni, redatte in linea con i criteri di cui alle Linee Guida in argomento, e, conformi al disposto normativo vigente, dovranno prevedere, oltre al quadro economico generale, anche uno schema delle opzioni che, tenuto conto del finanziamento disposto per la realizzazione del corrispondente intervento, individuino le priorità di esecuzione delle opere. Ovvero, laddove il finanziamento disposto non fosse sufficiente a garantire l'esecuzione di tutte le opere così come progettate, il Soggetto Attuatore dovrà indicare, nel citato schema delle priorità, quali sono le opere che si dovranno realizzare, avendo riguardo di assicurare, necessariamente, la fruibilità in sicurezza dell'intervento, il migliore livello prestazionale degli impianti e dell'infrastruttura nel suo insieme.



Le stazioni come “forme” rinnovate della mobilità

Sembra essere maturata negli ultimi anni un'attenzione significativa rivolta alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali della mobilità che contribuiscono in maniera determinante a “disegnare e configurare” l'armatura del territorio; una prima analisi del paesaggio costruito, interessato da questa tipologia di interventi, evidenzia un comportamento più consapevole nella capacità di “mettere a punto”, nella costruzione dell'architettura del territorio, una capillare rete infrastrutturale. A questa maglia, nel sistema della pianificazione urbanistica si riconosce, perciò, un ruolo positivo nel disegno integrato degli spazi pubblici delle città, delle loro periferie e del “paesaggio” circostante comprensivo delle nuove aree di insediamento urbano del nostro territorio regionale.

Il Progetto di Metropolitana Regionale mira, in tal modo, a predisporre e coordinare tutti gli strumenti atti a realizzare un sistema di trasporto sostenibile attraverso il riequilibrio della ripartizione modale con un significativo incremento della componente di trasporto collettivo su ferro e mediante la massima valorizzazione della rete infrastrutturale esistente rinnovata, ammodernata, potenziata e integrata; si tratta di un complesso di azioni volte, soprattutto nelle aree urbane e suburbane più degradate, al miglioramento della qualità della vita di quei luoghi senza mai ridurle a questioni di ordine esclusivamente funzionale.

3. Le Stazioni nel Sistema della Metropolitana Regionale - Progettazioni -

Le presenti linee di indirizzo metodologico rivolgono la loro attenzione, principalmente, alla progettazione delle stazioni viste nel loro aspetto più ampio sia che si tratti di nuove stazioni (ambito urbano o suburbano) sia che riguardino ipotesi di riqualificazione di quelle esistenti; sia anche di stazioni che si configurano come elementi puntuali o come veri e propri nodi di interscambio di “rete” nella messa a sistema della Metropolitana Regionale.

Contestualmente alla definizione del contenuto che si dovrà dare alla progettazione, ipotizzando di estendere le categorie concettuali di unitario, integrato, attrattivo ed accessibile, esposte in precedenza, anche a quelle inerenti la progettazione delle stazioni nel Sistema della Metropolitana Regionale, si crede opportuno analizzare, preliminarmente, i seguenti aspetti:

- a) inserimento urbanistico o dell'accessibilità;
- b) struttura o dell'unitarietà;
- c) la luce (illuminazione naturale e/o artificiale) o dell'integrazione;
- d) la stazione come spazio dell'arte o dell'attrazione;

3.a. Inserimento urbanistico o dell'Accessibilità

L'accessibilità è rivolta alla qualità delle relazioni di tipo funzionale, morfologico e percettivo che le stazioni intrattengono con il contesto, ponendole come “nodi strutturali” che, nella costituzione della maglia infrastrutturale della mobilità regionale, non solo rappresentano l'elemento tecnico che assicura l'accesso e il passaggio verso l'esterno ma assumono, di conseguenza, la valenza di “cerniera spaziale” in cui si compie il processo di connessione con il tessuto urbano circostante.

Si tratta di caratterizzare il “luogo stazione”, anche e soprattutto, laddove si inserisce in ambiti di per se anonimi e degradati, vere e proprie “lacune” urbane, dove per la sua collocazione strategica si trasforma in elemento propulsivo, ragion d'essere per il recupero di un “pezzo di città”, capace di restituire a un luogo lo status di “spazio urbano”, puntando su “immagini” forti contraddistinte da specifiche valenze semantiche.



In questo modo la pianificazione urbanistica nel farsi carico di questo senso dell'accessibilità al sistema stazione, rafforzato dalla logica dell'intermodalità, interviene nei luoghi delle interconnessione attraverso operazioni di minuziosa e attenta "ricucitura" con le aree circostanti definendo in esse le funzioni e regolando i rapporti tra *spazio aperto* e *spazio costruito*. Così attraverso la qualificazione dei punti di accesso, costituiti dalle aree interessate dalle stazioni (con il disegno di nuovi percorsi pedonali, di marciapiedi, elementi di illuminazione, attrezzature urbane e così via) e dai nodi di interscambio alla rete del trasporto collettivo nell'ambito regionale, si assurge a una rigenerata "dignità e riconoscibilità" sociale riportando questi luoghi a simboli della "memoria collettiva" dei cittadini.

Il Progetto - Contenuti e apparenze

La strategia progettuale si presenta come la risposta alla natura del sito in cui il progetto si misura innanzitutto con la qualità del luogo (*genius loci*) e che si traduce in una lettura sensibile del sito. La metropolitana è una macchina dove ogni forma deve avere una sua ragion d'essere e la qualità del progetto architettonico si definisce soprattutto laddove sono presenti forti vincoli sia sotto il piano economico che sotto quello funzionale riuscendo ad aderire ad ogni circostanza con misura e rispetto per il luogo cogliendone i caratteri più nascosti. Il compito del progetto e il modo di affrontarlo sono strettamente legati; essi nascono dalla conoscenza del luogo ma, al tempo stesso, si pongono come obiettivo il processo di ridefinizione di quel luogo.

L'attenzione, in questo senso, è rivolta ad evitare, principalmente, l'uso di modelli impropri calati dall'alto sottomettendo questi spazi alle idee dei progettisti e degli artisti.

Una particolare considerazione si pone, inoltre, per la scala di dettaglio del disegno architettonico dove si realizza il controllo puntuale del progetto e si adottano le soluzioni in merito ai vincoli interni (la struttura nel suo complesso) e a quelli esterni (le condizioni ambientali) che influenzano ogni singolo elemento del manufatto architettonico in vista della sua fattibilità esecutiva riducendo al minimo le problematiche che possono emergere in sede di cantiere con notevole risparmio sui tempi della progettazione.

Si considera, pertanto, fondamentale che tutti gli interventi sulle stazioni siano sviluppati sì in autonomia, ma all'interno di un **sistema normato**, al fine di garantire l'unitarietà dell'immagine complessiva (ed anche per contenere i costi, mantenendo al contempo il controllo qualitativo dell'opera).

La Comunicazione

La comunicazione negli spazi dell'edificio dovrà dare grande importanza alla segnaletica, che sarà chiara ed ordinata, tale da consentire al fruitore di potersi muovere autonomamente all'interno di esso, permettendo anche ad un pubblico affrettato l'immediato orientamento planimetrico ed utilizzando in maniera ottimale tutti i servizi che la struttura offre.

Analoga attenzione dovrà porsi per il materiale "informativo" delle "teche" esposte attraverso un "preciso progetto" che integri dinamicamente segnaletica dei percorsi, opere d'arte e spazio architettonico.

3.b. Struttura o dell'Unitarietà

Le stazioni in genere sono strutturate secondo una logica comune; esse presentano tre corpi funzionali costituiti dal mezzanino, dalla banchina e dai locali tecnici. L'articolazione tra queste parti varia a seconda della tipologia della stazione che può essere in sopraelevato, "a raso" o sotterranea.



Lo spazio di questi “contenitori” nasce e si definisce con la presenza della struttura e la scelta dei materiali né esprimerà il carattere; la struttura punta alla qualificazione della forma mentre lo spazio rappresenta la finalità dell’architettura e la sua qualità (dello spazio) dipende dall’impiego dei materiali.

Una rappresentazione dello spazio delle funzioni che si carichi di valori simbolici si esplicita attraverso una lettura di contesto che consideri:

- l’individuazione esatta della natura delle funzioni;
- le funzioni identificate dalle strutture che formano lo spazio non sono solo in termini costruttivi e statici ma anche nei termini necessari a renderne percettivamente il carattere;
- l’uso espressivo delle strutture per “raccontare” lo spazio che si va a rappresentare e che si valorizza attraverso la scelta consapevole dei materiali dove la loro capacità significativa si esprime attraverso la lavorazione, il colore, la grana, la tessitura, ecc.

Pertanto l’obiettivo del progetto architettonico è quello di prefigurare una struttura in vista di un uso che giustifichi i significati dell’esistenza stessa del progetto.

Quando si parla dei caratteri oggettivi che sono a fondamento della strategia progettuale il riferimento è:

- al luogo, inteso come l’insieme degli elementi che costituiscono i “dati” del progetto e strettamente interrelato alla necessità cui esso è destinato;
- alle funzioni secondo cui lo spazio si struttura nelle sue componenti quantitative e qualitative.

Gli aspetti qui sono più complessi poiché riguardano l’interazione tra il fruitore e le condizioni materiali al contorno; occorre valutare seriamente il ruolo dell’attore in rapporto al luogo di fruizione, ossia al rapporto tra luogo materialmente determinato per esigenze funzionali e luogo materialmente determinato per esigenze simboliche. Infatti la preminenza a parlare per lo più dei caratteri oggettivi del progetto ovvero dei fenomeni legati al suo funzionamento porta, spesso, ad escludere o trascurare il rapporto dello spettatore con l’oggetto architettonico e con le sue possibili interazioni.

Una metodologia, quindi, che consideri la struttura come elemento indispensabile per la definizione, l’articolazione e l’integrazione “organica” delle funzioni dello spazio interno a fondamento dell’immagine complessiva dell’oggetto architettonico (che è in stretto rapporto con la qualità della materia che lo conforma) può svilupparsi attraverso il controllo di tre aspetti:

- la percezione dello spazio;
- la fruizione dello spazio;
- il percorso come connettivo e pattern generale nella costruzione del progetto.

L’uso, infine, di un sistema modulare può dar luogo, oltre che ad una migliore organizzazione dei processi di lavoro sia a livello esecutivo che di progetto, anche ad un netto contenimento dei costi dovuto alla ottimizzazione dei tempi di produzione.

Nella progettazione, dunque, si renderà opportuno porre particolare cura alla razionalizzazione ed economia delle scelte di modo che le stazioni siano analizzate nelle loro singole funzioni ed elementi, per arrivare alla definizione di un “**catalogo**” di tutti i componenti articolati in famiglie (collegamenti verticali, copertura, illuminazione, pulizia, ecc.).



I Materiali

L'analisi nella distribuzione delle funzioni e dei percorsi rivela l'importanza che riveste "la spazialità prodotta dalla struttura" e definisce "determinante" la qualità del materiale, la sua struttura per spiegare la tipologia ed i suoi contenuti. La scelta dei materiali risponderà a criteri legati alla durata e alla manutenzione, nonché a esigenze di costo chiaramente espresse dalla Committenza. L'uso del materiale, la grana, il colore denunciano le diverse funzioni dell'edificio riguardo alla loro valenza semantica; risulta preminente, in tal senso, la possibilità di individuare, già in fase di progettazione, materiali della tradizione locale che rendano immediatamente riconoscibile e percepibile, in particolare modo agli abitanti del luogo, l'architettura dell'opera suo complesso.

Le finiture, la tessitura come struttura superficiale di ogni manufatto, le decorazioni, le scritte definiscono "plasticamente e cromaticamente" il carattere espressivo degli spazi interni della stazione (le banchine, i collegamenti e i mezzanini) e, analogamente, parteciperanno alla rappresentazione delle aree attrezzate esterne volte, nel loro insieme, a determinare l'univocità dell'immagine dell'opera.

3.c. La luce (illuminazione naturale e/o artificiale) o dell'Integrazione

La luce rappresenta uno strumento che può essere manipolato per dare espressività plastica alle singole funzioni. La luce naturale ha bisogno della espressione plastica della struttura il cui contenuto non viene messo in discussione; il carattere specificatamente significativo del ruolo che la luce assume nella impostazione del progetto rappresenta un arricchimento interno visto come un "di più o integrazione" rispetto al minimo necessario per soddisfare le sole necessità funzionali.

L'uso controllato della luce avrà, inoltre, delle ricadute positive nella "organizzazione" degli spazi e dei percorsi all'interno delle stazioni, riuscendo ad assicurare, come abbiamo già sottolineato, un facile orientamento del pubblico attraverso la chiarezza e la riconoscibilità delle strutture e la linearità dei percorsi.

La copertura delle stazioni deve permettere, inoltre, di dosare la luce naturale, (con l'uso per esempio di filtri regolatori), integrata con proiettori di luce artificiale attraverso l'ausilio di una progettazione sistematica che, attraverso il controllo di questi due fattori (luce naturale / artificiale), permetta di garantire insieme il comfort del visitatore e la naturale percezione degli spazi della stazione.

Oltre al contributo specifico offerto nella lettura delle "opere d'arte" da esporre la luce, infine, dovrebbe raccontare l'incalzare degli "eventi" che si succedono in questo "contenitore" mettendo in gioco tutte le valenze psicologiche ed emotive che lo spazio attraverso la struttura "racconta".

3.d. La Stazione come spazio dell'arte o dell'Attrazione

Lo scopo di fondo del "gesto artistico" è quello di trasformare concettualmente gli spazi da luoghi di passaggio in luoghi di contemplazione; l'arte, destinata al pubblico, si pone come obiettivo il miglioramento della qualità della vita, non solo fisica ma anche morale e intellettuale del cittadino che non è solo un utente dei mezzi di trasporto.

Il ritrovamento, per esempio, dei reperti archeologici durante gli scavi della Metropolitana di Napoli a piazza Municipio e a piazza della Borsa, diventa occasione per far sì che l'arte, intesa come linguaggio della comunicazione, sia portatrice di un plusvalore che contribuisce ad arricchire il progetto della stazione di nuovi contenuti imprevisi.

In questo modo la stazione che si trasforma in "museo aperto" svolge anche un compito educativo, stimolando gli utenti, nel "trasporto" da un luogo all'altro, ad una maggiore



consapevolezza sulla “memoria storica” di quei luoghi e di conseguenza ad una più approfondita capacità critica sulle “trasformazioni” in atto nel nostro tempo.

Il rapporto arte/architettura coinvolge, quindi, molteplici forme di comunicazione ed espressione, dei singoli come della collettività. Se lo scopo di un progetto di architettura (delle stazioni) è contemplare come suo compito fondamentale l’avvio di processi di trasformazione dell’ambiente fisico capaci di contribuire al miglioramento della condizione umana, sembra necessario che, per la sua riuscita, si affermi la definizione di una **partnership** di cui siano parte integrante anche gli “artisti”; ossia di persone tese a suscitare emozioni soprattutto attraverso elementi privi di funzioni codificate, liberi da ottiche settoriali, aperti alla molteplicità dei punti di vista e al confronto con altre professionalità.

Le stazioni della Metropolitana si presentano come “meccanismi” complicati che, specie nel loro sviluppo altimetrico (vedi le stazioni di tipo sotterraneo) dal piano di accesso al piano agli spazi orizzontali intermedi annessi e a quelli della banchina si estendono per diverse decine di metri.

In questo senso, l’apporto dell’artista, al fine di arricchire di nuovi contenuti l’involucro architettonico della stazione, risiede proprio nella capacità di tradurre il “tempo del transito e del percorso” in “materiale” su cui progettare un “itinerario strutturato”(luci, arredi, teche espositive, materiale informativo dell’opera) che sublimi tale concetto nella “dimensione” della *sosta* e della *contemplazione* delle opere d’arte esposte.

Il “tempo del viaggio” normalmente inteso come coordinata orizzontale lungo la linea su ferro si trasforma e si qualifica anche come “tempo del viaggio” lungo la coordinata verticale (da un sopra a un sotto, da un di fuori a un di dentro) scandendo gli intervalli che accompagnano lo spettatore a diventare l’attore principale all’interno di questa “macchina spaziale” che è la stazione.

Infine, si vuole concludere questo documento, sottolineando il desiderio e l’impegno di questa Amministrazione Regionale, con il contributo delle amministrazioni locali, nel “dare un senso” pieno e condiviso, soprattutto dai cittadini, alle finalità che questi interventi si propongono nell’accelerare le politiche di riqualificazione urbana ed a migliorare la vita di coloro che quegli spazi abitano e quei luoghi fruiscono, con sviluppi positivi nei processi di partecipazione della vita pubblica.