

PROGETTO/INFRASTRUTTURE



# La nuova Urbanità

**Concept progettuali innovativi per le nuove fermate della metropolitana campana. Migliorare la qualità della vita e “ricucire” il territorio sono gli obiettivi di questo imponente progetto**

Rosa De Simone \*



Una vera e propria “città metropolitana”, abitata da 300mila residenti e attraversata ogni giorno da più di 50mila pendolari, fra lavoratori, studenti e turisti.

È la Conurbazione Casertana: l'area che si estende da Capua a Maddaloni, passando per S. Maria Capua Vetere e Caserta. Un'area dalla notevole potenzialità turistica, per la presenza di attrattori culturali quali la Reggia di Caserta, il Belvedere di San Leucio, il Museo Campano di Capua, il Borgo di Caserta Vecchia, gli acquedotti vanvitelliani. Un distretto industriale e commerciale tra i più importanti del Sud, valorizzato dall'insediamento delle Facoltà della Seconda Università di Napoli – Medicina a Caserta, Giurisprudenza a S. Maria Capua Vetere, Economia a Capua, e Architettura ad Aversa – andate ad aggiungersi al Tribunale di S. Maria Capua Vetere, all'Interporto di Marcianise ed all'Aeroporto di Grazzanise. Eppure ancora oggi un'area servita dalle sole tratte ferroviarie Capua-Maddaloni della linea RFI Roma-Caserta e Aversa-Caserta – oltre che da un servizio pubblico su gomma – assolutamente inadeguati rispetto alla massiccia utenza di pendolari dei vari distretti agricoli e industriali e di studenti, costretti per la stragrande maggioranza a servirsi del trasporto privato, con le conseguenti diseconomie in termini di congestione, incidentalità, e danni ambientali. È in questo scenario che si inserisce il progetto – elaborato per la Regione Campania dall'Ente Autonomo

Volturmo, holding regionale dei trasporti – di "Attraversamento ferroviario della Conurbazione Casertana", per l'istituzione di un servizio ferroviario di tipo metropolitano nell'area che comprende i Comuni di Capua, S.Tammaro, S. Maria Capua Vetere, Curti, Macerata Campana, Casapulla, Capodrise, Recale, Casagiove, Caserta, Maddaloni.

Il gruppo di lavoro dell'Ente Autonomo Volturmo è costituito dagli ing. Fiorentino Borrello (project manager), Mario D'Avino (Coordinatore tecnico OO.CC. e Accessibilità) e Alessandra Lione (Coordinatrice OO.TT.). A supporto del gruppo, oltre a Rete Ferroviaria Italiana, la supervisione del prof. arch. Benedetto Gravagnuolo, Preside della Facoltà di Architettura dell'Università Federico II di Napoli, il Gruppo Suburbia (Architettura), Techne Srl (OO.TT. e lay-out), e l'ing. Armando Allagrande (Calcoli strutturali). L'opera prevede l'istituzione di 5 nuove fermate intermedie sulla tratta Capua-Maddaloni della linea ferroviaria Roma-Caserta (via Cassino) già esistente e in esercizio: S. Tammaro-Capua Est, Curti, Casapulla, Casagiove, Caserta Est ed una sesta fermata, Musicile, sulla linea ferroviaria Caserta-Napoli (via Aversa), che interessa i Comuni di Recale e Capodrise. Le 6 fermate andranno ad aggiungersi alle già esistenti Capua, S. Maria Capua Vetere, Caserta e Maddaloni, e per esse il progetto prevede la viabilità di accesso, la realizzazione dei fabbricati viaggiatori e l'individuazione di aree limitrofe da destinare a parcheggio di interscambio, a supporto del Sistema Metropolitano della Campania. La scelta strategica della Regione è stata quella di sviluppare l'infrastruttura attraverso la costituzione di un complesso e articolato sistema di reti ferroviarie – regionali ed urbane – in corso di ammodernamento, potenziamento e raddoppio, interconnesse tra loro mediante nodi di servizio e di interscambio. Il progetto, infatti, prevede lavori sulle linee già esistenti (Circumvesuviana, MetroCampania NordEst, Circumflegrea e Cumana) e su nuove linee (Linea I della Metropolitana

di Napoli, Metropolitana di Salerno, Sistema di Trasporto Urbano su ferro di Avellino, Servizi Metropolitan per il Casertano e Benevento), per 9 miliardi di investimento complessivo - tra fondi europei, nazionali e di enti locali - di cui 2,8 miliardi già spesi per aprire al pubblico 43 km di linee e 34 fermate e stazioni, tra nuove e riqualificate. La finalità è, quindi, quella di mettere a frutto la ricca dotazione infrastrutturale esistente, per offrire all'utenza un servizio di trasporto potenziato, integrato, nonché efficiente e regolare: ognuno dei cinque capoluoghi di provincia, infatti, avrà un efficiente servizio di trasporto metropolitano e potrà contare su corse frequenti, collegamenti agevolati tra le linee, treni confortevoli, numero elevato di fermate e parcheggi, informazioni dettagliate all'utenza e sistema di biglietti integrati, tra l'altro già in vigore dal 2003 grazie al sistema di ticket Unicompania. Il progetto delle fermate e degli spazi di pertinenza destinati a verde, a parcheggio e a commercio, della Metropolitana della Conurbazione Casertana, in particolare, è il progetto di un sistema di relazioni, in cui il fabbricato viaggiatori, vera e propria galleria coperta, è stazione ma diviene passage – strada – attraversamento urbano – luogo di una nuova urbanità. Nel suo insieme il progetto esprime un'idea di microubanistica che ha come obiettivo prioritario la creazione di nuove centralità in un territorio dal carattere disgregato, di spazi di relazione che ricuciono luoghi separati dalla linea ferroviaria ormai da anni. Una scelta progettuale che deriva dall'assunto per il quale l'introduzione di un mix funzionale, unito all'utilizzo di verde attrezzato, migliora le condizioni di vita delle zone limitrofe, mediante la creazione di nuovi spazi di relazione e quindi di nuove centralità. In un territorio disgregato, infatti, l'introduzione di nuove centralità caratterizzate dalla presenza di molteplici standard di vita qualitativamente elevati, sembra l'unico intervento capace di generare un incremento di benessere: da questo assunto deriva un progetto integrato costituito

#### SCHEDA DELL'INTERVENTO

- *Committente:*  
**Regione Campania**
- *Progettista:*  
**E.A.V.  
Ente Autonomo Volturmo:  
ing. Fiorentino Borrello  
(Project Manager);  
ing. Mario D'Avino  
(Coordinatore tecnico OO.  
CC. e Accessibilità);  
ing. Alessandra Lione  
(Coordinatore OO.TT.)**
- *Supporto gruppo di progettazione:*  
**Rete Ferroviaria Italiana  
arch. Benedetto Gravagnuolo**
- *Supporto alla progettazione  
architettonica:*  
**Gruppo Suburbia:  
arch. Mauro Smith,  
arch. Paolo Sacco,  
arch. Michele Moffa,  
arch. Sila Barracco,  
arch. Antonella Mazzotti**
- *Supporto alla progettazione strutturale:*  
**ing. Armando Allagrande, con  
la consulenza dell'ing. Ugo  
Brancaccio (B5 srl)**
- *Supporto alla progettazione  
impiantistica:*  
**Techne Studio Tecnico  
Associato s.r.l.,  
arch. Felice Coppola**

dalla fermata – elemento centrale della composizione – e dai suoi spazi commerciali, da parcheggi immersi nel verde attrezzato per il tempo libero, da piccoli edifici per il commercio, da parterre per il gioco dei bambini e di supporto per l'attesa. E dunque i temi affrontati nell'individuazione del concept progettuale sono la copertura, elemento lessicale di riconoscibilità di un edificio civico nel suo

#### IL PROGETTO DEL SISTEMA METROPOLITANO REGIONALE IN CIFRE

- **43 km di linee**
- **34 nuove stazioni**
- **2.8 miliardi di spesa**
- **60 cantieri aperti in tutta la regione**
- **2015 data completamento lavori**

contesto urbano che nella storia delle stazioni ferroviarie ha assunto ruolo simbolico e funzione di copertura ai flussi pedonali e ai bus; la trasparenza, che liberando la grande copertura assicura la percezione visiva dall'esterno verso l'interno, così da mantenere in sicurezza il fabbricato viaggiatori; il verde, la cui presenza negli spazi di pertinenza destinati ai parcheggi e ai bus, ma allo stesso tempo al commercio, garantisce la qualità agli spazi aperti e la possibilità di creazione di spazi di relazione complessi, in luoghi che necessitano aree rivitalizzate. Il progetto ha come tema il paradosso della stazione, che consiste nella sua duplice natura di luogo della città e di luogo del viaggio: la fermata progettata è strada urbana aperta ma coperta, permeabile in entrambe le direzioni e dotata di attrezzature per il tempo libero e per il commercio che conferiscono a questi spazi complessi una vita pubblica quotidiana calcolata in circa 14 ore. L'idea di sviluppare in un unico programma il rapporto complesso che intercorre tra la presenza dei poli di scambio – fermate, parcheggi, sosta bus – e gli spazi urbani e suburbani in cui essi si trovano, costituisce l'unico strumento in grado di definire nuove identità urbane ai piccoli centri della Conurbazione casertana: la soluzione alla frammentazione di questa porzione di territorio è l'introduzione di un mix funzionale in grado di attrarre e allo stesso tempo capace di scambiare i flussi convergenti, il tutto innestato lungo

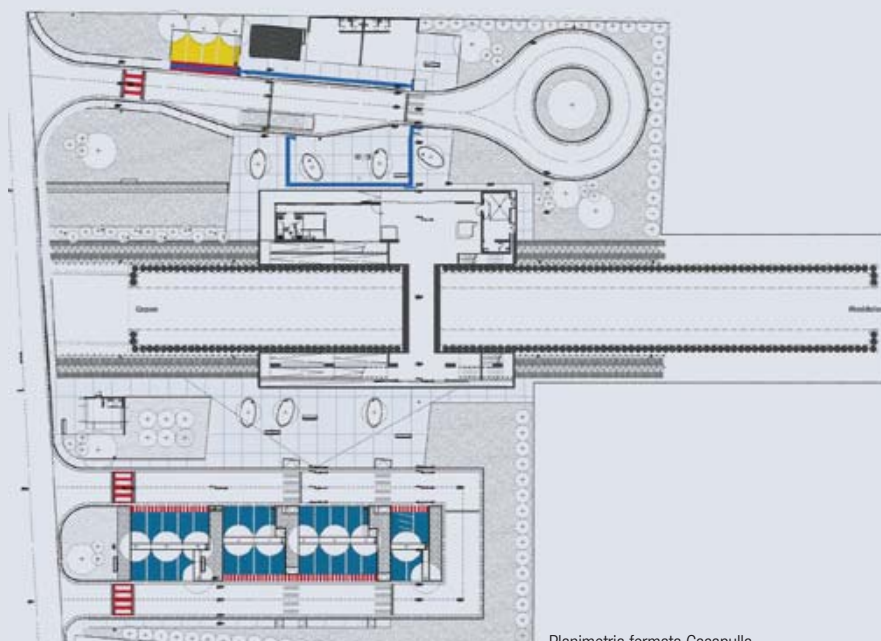
la penetrante al ferro – il passage – e su uno spazio a verde densamente disegnato. "Il progetto è stato condotto tenendo conto delle linee guida regionali in materia di standard architettonici per il Sistema di Metropolitana Regionale - spiega il project manager del progetto, ing. Fiorentino Borrello – questi standard integrano le esigenze del comfort degli utenti, della sicurezza e dell'accessibilità, sia veicolare sia pedonale. E così gli edifici delle stazioni, concepiti come spazi funzionali e sicuri, comprendono punti di ristoro, mentre le aree esterne sono pensate per favorire l'aggregazione sociale, grazie alla presenza di spazi commerciali e aree a verde." L'utilizzo del verde negli spazi destinati ai parcheggi, al commercio, ai flussi esterni al fabbricato viaggiatori, infatti, ha molteplici ragioni: ottenere spazi di qualità anche nella quota destinata ai parcheggi per la presenza di essenze arboree locali e di sedute; introdurre spazi di relazione piacevoli per l'attesa e il gioco dei bambini, dotando allo stesso tempo aree disagiate di una quota di verde urbano attrezzato; importare i primi elementi di una progettazione urbana sostenibile per l'impiego contenuto di asfalto e superfici pavimentate in favore di verde a bassa manutenzione, che garantisce ai suoli permeabilità, contenimento delle temperature e qualità ambientale. Nell'ambito delle fermate già esistenti lungo la tratta ferroviaria Capua-Maddaloni (Capua, S. Maria Capua Vetere, Caserta e Maddaloni), ai fini della

funzionalità del servizio metropolitano, si è inteso porre particolare attenzione ai nodi di Capua (in qualità di stazione di testata del sistema ferroviario di tipo metropolitano, con la riqualificazione dell'area antistante il FV) e di Maddaloni (con la previsione di un parcheggio in area RFI). Le restanti fermate, non oggetto del progetto in questione, rientrano in altri programmi di investimento: S. Maria Capua Vetere, dove è previsto l'interscambio con la ferrovia MetroCampania NordEst, linea Napoli/Piscinola/Mugnano/Aversa/Teverola/S. Maria Capua Vetere/Piedimonte Matese, e l'inserimento nel circuito della linea I della Metropolitana di Napoli; Caserta, oggetto di intervento per l'interscambio con la Napoli-Roma via Cassino e la Caserta-Benevento-Foggia destinata a divenire un pezzo della futura linea AV/AC Napoli-Bari. Il riassetto dei servizi ferroviari è in ogni caso connesso anche ai servizi di trasporto pubblico su gomma dell'area interessata, riprogettati allo scopo di ottenere un unico sistema di trasporto pubblico plurimodale (ferro + gomma), in cui la rete su ferro rappresenta l'asse portante del trasporto collettivo, mentre il trasporto pubblico su gomma assume il ruolo complementare di adduzione e distribuzione della rete su ferro, oltre ad essere integrativo in quelle zone non direttamente servite dalla rete ferroviaria. In conclusione, possiamo dire che nell'ambito del Sistema Metropolitano Regionale, dal 2000 ad oggi sono stati

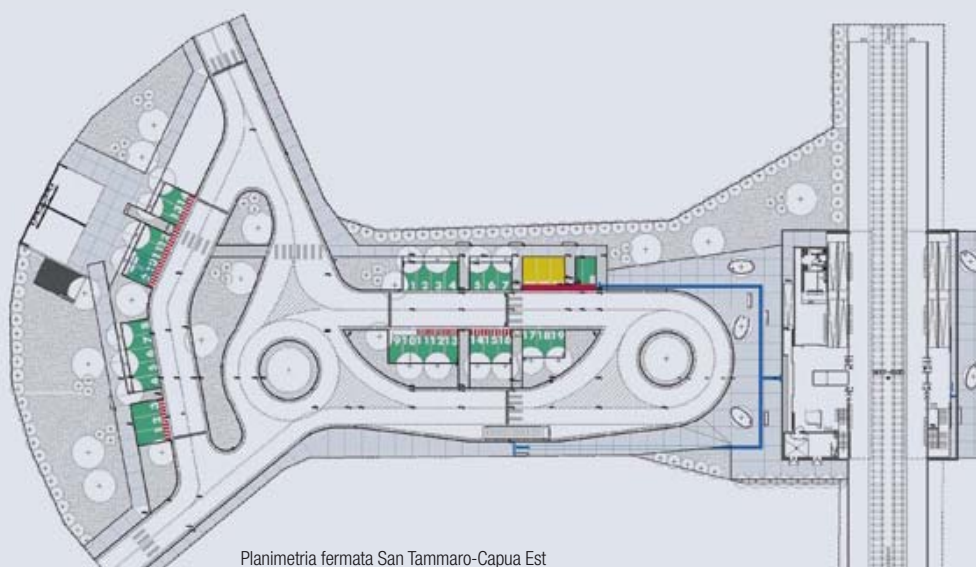
## Le stazioni

La copertura è un elemento lessicale di riconoscibilità di un edificio civico nel suo contesto urbano e nella storia delle stazioni ferroviarie ha assunto un ruolo simbolico. L'utilizzo di materiali trasparenti assicura la percezione visiva dall'esterno verso l'interno, così da mantenere in sicurezza il fabbricato viaggiatori. La presenza di piante negli spazi di pertinenza destinati ai parcheggi e ai bus, garantisce la qualità agli spazi aperti e la possibilità di creazione di spazi di relazione complessi, in luoghi che necessitano di aree rivitalizzate.





Planimetria fermata Casapulla



Planimetria fermata San Tammaro-Capua Est

L'opera prevede l'istituzione di 5 nuove fermate intermedie sulla tratta Capua-Maddaloni della linea ferroviaria Roma-Caserta (via Cassino) già esistente e in esercizio: S. Tammaro-Capua Est, Curti, Casapulla, Casagiove, Caserta Est ed una sesta fermata, Musicile, sulla linea ferroviaria Caserta-Napoli (via Aversa), che interessa i Comuni di Recale e Capodrise. Il Sistema di Metropolitana Regionale rappresenta la più grande opera pubblica in corso in Italia dopo l'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria. Un progetto caratterizzato dalla costruzione di un processo integrato di infrastrutture, finalizzate alla messa a sistema della rete ferroviaria della Campania.

realizzati 43 nuovi km di linee e sono state aperte 34 nuove stazioni e fermate su tutto il territorio regionale per 2,8 miliardi di spesa, con oltre 60 cantieri aperti in tutta la regione, nei quali lavorano centinaia di addetti di decine di aziende.

A completamento del progetto, nel 2015, la Campania avrà 1400 km di linee

ferroviarie, che rispetto al 2000 rappresentano 170 km in più, 432 stazioni (127 in più), 28 parcheggi destinati al park and ride, e 21 nodi di interscambio treno-bus. Un progetto di proporzioni notevoli, dunque, mirato ad accrescere l'accessibilità diffusa del territorio – soprattutto tramite l'introduzione di

connessioni dirette tra aree periferiche e principali poli di domanda della regione – mediante la riduzione del tempo di viaggio e l'aumento delle condizioni di comfort.

\* Ufficio Stampa e Comunicazione EAV  
(Ente Autonomo Voltumo)