

Campania ferroviaria felix?

A fine maggio, il governatore della Regione Campania Antonio Bassolino, l'assessore regionale ai Trasporti Ennio Cascetta e il sindaco di Ercolano Nino Daniele hanno comunicato i vincitori del concorso internazionale per la progettazione preliminare della nuova ferrovia del Vesuvio. Tra i sei studi partecipanti si è classificato al primo posto l'ATI composta da Ricci & Spaini (con 3Ti Progetti Italia, Igeam, Studio Eu Gbr), vincitrice di 100.000 euro e affidataria dell'incarico di progettazione definitiva. Al secondo posto l'ATI guidata da Gomes Da Silva e al terzo quella guidata da Sintagma. Il progetto vincitore ha l'obiettivo di recuperare il tracciato della vecchia ferrovia chiusa nel 1955 non solo come infrastruttura al servizio del Parco del Vesuvio, ma come mezzo di collegamento tra la fascia costiera e il territorio interno. «Il nuovo treno rosso del Vesuvio», raccontano i progettisti, «scenderà dal monte come un lapillo di lava incandescente per esplorare i significati del Parco». Le stazioni previste all'interno della ferrovia sono in totale cinque, e saranno caratterizzate da strutture architettoniche essenziali, aperte e protette solo da pensiline in vetro rosso, con strisce di silicio amorfo integrate con cellule fotovoltaiche che di notte si illumineranno restituendo l'energia accumulata durante il giorno e rivelando con il bagliore la linea della nuova ferrovia. L'importo lavori è di 35 milioni (metà fondi regionali, metà capitali privati), ed entro il 2010 sarà bandita la gara per la scelta del concessionario, mentre i cantieri dovrebbero concludersi nel 2014. A poche settimane di distanza è stato aggiudicato un altro importante concorso: la stazione di Vesuvio Est, che consentirà di collegare direttamente all'Alta capacità l'area dell'Agro nocerino-sarnese a oriente del vulcano con la penisola sorrentina. Si eviterà così di passare per il nodo di Napoli, con un notevole risparmio di tempo (da Sarno a Roma, grazie alla nuova stazione e alla linea a monte del Vesuvio, ci vorranno appena 65 minuti,

e da Pompei alla capitale circa 90). La giuria, nominata da Ferrovie dello Stato e presieduta da Mario Botta, ha premiato il progetto «Leggero forte e chiaro» del belga Philippe Samyn (con Bargone Associati, Redesco srl, Zelda De Ruvo, Seti Ingegneria srl, Carlo Cecconi, Enrico Auletta), cui è andato il premio di 100.000 euro e l'affidamento dell'opera. Mentre i capigruppo degli altri finalisti (rimborso spese di 25.000 euro) sono stati Odile Decq & Benoît Cornette, 5+1 AA, Grimshaw Architects, Foreign Office Architects, Eduardo Souto de Moura, GMP Architekten, Nio Architecten, Corvino+Multari, Erregi. Lo scalo prefigurato dal progetto vincitore è caratterizzato dall'atrio coperto da una parabola a sezione costante che permette flessibilità nella determinazione dell'estensione della stazione secondo le diverse fasi. «La prima scelta», raccontano i progettisti «è stata quella di realizzare un progetto compatto per ridurre al minimo l'occupazione del suolo e l'area d'intervento». Gli ultimi due concorsi di architettura campani dimostrano che il settore dei trasporti pubblici regionali è l'unico che, oltre a espletare il proprio servizio, riesce a guidare processi complessi come le gare di architettura, il cui fine è quello di ridisegnare il territorio. Peccato che già molti – tra i rari – concorsi napoletani recentemente banditi non abbiano avuto alcun esito concreto (a causa di pareri non favorevoli della Soprintendenza, di ricorsi al Tar degli altri concorrenti, di opposizioni politiche), confermando le difficoltà della città partenopea di guardare al proprio futuro. Speriamo che non accada la stessa cosa con questi ultimi due.

About Author



diego_lama

See author's posts

+ Condividi