

Rilanciare le città grazie all'arte: il caso di Napoli

La metropolitana del capoluogo partenopeo è un vero e proprio museo che educa cittadini e turisti e allo stesso tempo rende la città più bella ed efficiente.

Ennio Cascetta

07 GENNAIO 2019



La metropolitana di Napoli rappresenta oggi una grande opera pubblica, una delle principali infrastrutture in Italia, che sta trasformando la città rendendola più bella, consentendo a cittadini e turisti di attraversarla in maniera più comoda e semplice e riqualificando in maniera determinante molte aree sia nel centro che nella sua periferia.

E' un'opera che in primo luogo consente di mettere in collegamento gran parte dei cittadini, con una funzione sociale notevole, ci avvicina molto agli standard europei divenendo eccellenza italiana. Le due linee metropolitane (linea 1 e linea 6) si estendono per circa 20,5 km con 22 stazioni, inoltre sono in costruzione ulteriori 7,2 km e 9 stazioni (Tabella 1). Si tratta della più grande opera infrastrutturale della Campania del costo complessivo di 3,9 miliardi (di cui 270 milioni di archeologia) per la linea uno e 790 milioni per la linea sei (di cui 54 in opere relative all'archeologia).

Tabella 1: i km ed il numero di stazioni realizzati ed in fase di realizzazione della linea 1 e della linea 6

LINEA	LUNGHEZZA IN ESERCIZIO (KM)	STAZIONI IN ESERCIZIO	LUNGHEZZA IN COSTRUZIONE (KM)	STAZIONI IN COSTRUZIONE	LUNGHEZZA TOTALE KM	STAZIONI TOTALE
LINEA 1	18,2	18	4,0	5	22,2	23
LINEA 6	2,3	4	3,2	4	5,5	8
TOTALE	20,5	22	7,2	9	27,7	31
LINEA1+						
LINEA6						

La vision seguita per la realizzazione dell'opera in qualche modo rispecchia le caratteristiche indicate nel trattato "De architectura" di Vitruvio: ***Tutte le costruzioni devono avere requisiti di solidità, utilità e bellezza.*** Per garantire la "solidità", data la complessità geologica del territorio, sono state utilizzate delle tecniche avanzate per poter scavare in falda; una vera sfida per l'ingegneria. **Per scavare le gallerie, ad esempio, è stata utilizzata la tecnica del congelamento con l'ausilio dell'azoto liquido e altre innovative tecnologie che la rendono una delle metropolitane più studiate al mondo.**

Per quanto riguarda la bellezza, **la metropolitana di Napoli è anche definita come la metropolitana delle tre "A" (architettura, arte e archeologia).** Le stazioni della metropolitana sono state costruite con elevati standard architettonici e sono arricchite di opere d'arte al punto da vincere numerosi riconoscimenti in tutto il mondo e di essere diventate in alcuni casi set cinematografici importanti. **Tra la Linea 1 e la Linea 6 della metropolitana sono esposte 160 opere d'arte di circa 102 artisti un vero e proprio 'museo obbligatorio' ricco di alcune grandi star dell'arte contemporanea come Sol Lewit, Umberto Manzo, Perino & Vele, Luigi Ontani, Mario Merz, Michelangelo Pistoletto, Bob Wilson, William Kentridge, Oliviero Toscani e Francesco Clemente** con la consulenza artistica di critici prestigiosi come Achille Bonito Oliva (curatore dell'Enciclopedia delle arti contemporanee volume 2010 e 2013). Il "museo obbligatorio" della Metropolitana di Napoli è l'unico grande attrattore moderno in una città che deve tutto il suo turismo a monumenti o musei di epoca borbonica o precedente. **Il ventesimo secolo sarà ricordato in futuro a Napoli proprio per la sua metropolitana.**

Inoltre la realizzazione delle stazioni è stata progettata insieme alle riqualificazione di alcune importanti aree della città di Napoli anche in zone più «popolari». Esempi significativi sono la riqualificazione di Piazza Dante a Napoli, una delle piazze simbolo della città, che prima della riqualificazione urbana (Figura 1), era utilizzata come parcheggio, o via Salvator Rosa che nel 1956 presentava sul suolo dell'attuale stazione una discarica a cielo aperto (Figura 2), e che dopo la riqualificazione, a cura degli architetti Francesco e Alessandro Mendini, è diventata il simbolo di integrazione del quartiere circostante, valorizzando anche i resti di un ponte romano rinvenuti in loco.



Figura 1: Piazza Dante prima e dopo gli interventi di riqualificazione urbanistica



Figura 2: Salvator Rosa 1954, Salvator Rosa oggi

Oltre ad essere “bella” **la linea 1 è anche un'opera utile, infatti è utilizzata da 45 milioni di persone l'anno (dato 2017) con una crescita costante.** Ad oggi la linea 1 permette di collegare il centro con due delle tre porte di accesso alla città: “la porta dal mare”, ovvero il porto con la stazione Municipio progettata da Alvaro Siza e Edoardo Souto de Moura che sarà anche nodo di interscambio tra le linee metropolitane 1 e 6 e la grande “porta di terra”, Stazione Garibaldi, progettata da Dominique Perrault che ha un ruolo strategico nell'interscambio modale tra le linee ferroviarie locali, nazionali ed internazionali. Il progetto concluso prevedrà il collegamento anche con la terza porta di accesso alla città: “la porta del cielo” con la stazione Capodichino progettata dall'architetto Richard Rogers.

Per poter quantificare l'utilità e la convenienza economica di tale investimento è stata realizzata una analisi ex post secondo la nuova normativa vigente (Nuovo codice degli appalti Dlgs n50, 2016 e successive modifiche dlgs n.56, 2017) considerando la così detta “tratta bassa” della linea ovvero quella che collega Piazza Dante (centro storico di Napoli) con piazza Garibaldi (interscambio modale con altri treni regionali e extra regionali oltre ai treni AV). I risultati mostrano che, secondo tutti gli indicatori (Tabella2), **l'opera è economicamente vantaggiosa: infatti a fronte di un costo totale (considerando costo d'investimento, costo di manutenzione e valore residuo dell'opera) di oltre 874 mln di euro sono stati stimati benefici totali tra 1,4 ed 1,7 mld di euro.**

TABELLA 2

TASSO DI SCONTOR	3,0
VAN	0,6-1,0 MILIARDI €
B/C	1,5-1,8
SRI	5,7%-6,1%

Il valore del metrò dell'arte

Aver realizzato una metropolitana con elevati standard artistici e architettonici ha comportato sicuramente degli impatti che non è possibile trascurare. È interessante sottolineare che **alcune delle stazioni della linea 1 (Toledo e Materdei) sono state definite (dal Daily Telegraph) come le stazioni più “belle” del mondo.**

In una ricerca condotta presso il dipartimento d'Ingegneria Civile, Edile ed Ambientale dell'Università di Napoli Federico II, e citata a livello internazionale, è stato stimato il valore economico per aver realizzato una metropolitana con elevati standard artistici- architettonici. I risultati mostrano che il valore economico della “bellezza” per un pendolare è di 43 centesimi di euro per viaggio (disponibilità a pagare) che equivalgono a 7 minuti di attesa in più se fatti in una stazione con alti standard architettonici o a 10 minuti di accesso/ingresso in più se fatti per raggiungere una stazione “bella”. Inoltre è stato confrontato l'estensione del bacino d'influenza di una stazione realizzata con canoni standard, ovvero senza particolare attenzione per l'arte e l'architettura con una stazione con elevati standard artistici architettonici. **I risultati della ricerca mostrano che il bacino di influenza (ovvero la popolazione potenzialmente servita dalla linea) di una stazione con alti standard architettonici è il 99% più esteso di quello di una stazione tradizionale.** Ne consegue che il bacino di influenza della Linea 1, se fosse stata realizzata con standard tradizionali è di circa 160 mila napoletani, mentre il bacino attuale della linea 1 è di 360 mila napoletani.

Il valore della bellezza è stato tenuto esplicitamente in conto nell'analisi ex post condotta a fronte di un costo della bellezza della tratta bassa della Linea 1 di circa 50 mln di euro (considerando bellezza delle stazioni e delle aree esterne, a prezzi 2000), ovvero il 4% rispetto al costo totale della linea, i benefici della «bellezza» per gli utenti incidono per il 13% sui benefici totali. **Il Valore della Bellezza in 30 anni è stato stimato tra i 164mln € ed i 213 mln€ (a prezzi 2000).**

La bellezza ha rappresentato indubbiamente una scelta importante per le linee della Metropolitana con una incidenza economica minima che ha avuto invece un ritorno enorme, al punto che **dei circa 1,33 milioni di turisti all'anno che utilizzano la linea 1 per visitare la città, circa 176 mila visitano le stazioni proprio come luoghi della cultura** e sappiamo che sempre più sarà così, diventando uno dei musei più visitati a Napoli con numeri più vicini a quelli del Museo di Capodimonte che a quelli del Madre (più che raddoppiati). E basta girare tra le stazioni e i treni per vedere tanti turisti e tanti napoletani che fanno fotografie come in un vero e proprio museo aperto e gratuito per tutti. E questo senza avere ancora completato alcuni interventi straordinari come quelli del parco archeologico di Municipio, una nuova Pompei nel centro cittadino, o l'area archeologica della stazione Duomo dove sono stati ritrovati i resti dei Giochi Isolimpici.

Viaggiare a Napoli è e sarà sempre più un'esperienza che valorizza il binomio trasporti e turismo e un modello per il Paese. **La Metropolitana di Napoli ha una doppia valenza per la città: la prima è una valenza funzionale, ovvero di garantire alla maggior parte della popolazione partenopea un servizio metropolitano a distanza pedonale** e di rendere accessibili i principali siti turistici della città. Dal Museo archeologico all'area del centro antico con piazza Dante e via Toledo, Municipio con il teatro San Carlo a due passi cui è dedicata anche un'uscita, via Duomo la via dei musei; progetto che continuerà proseguendo sul lungomare con la Villa comunale borbonica (unico parco storico a poter vantare ben due uscite di metro) fino ad arrivare nella zona occidentale con un percorso che potrebbe raggiungere in futuro anche Bagnoli attraverso la linea 6. Già oggi si può raggiungere il Vomero da Scampia, la zona ospedaliera dal centro antico, la metro unisce la città vicereale con la periferia a Nord e quando sarà conclusa, nel giro di pochi anni consentirà in pochi minuti di raggiungere pressoché ogni punto della città dall'aeroporto, dal porto e dalla stazione ferroviaria. **La seconda valenza riguarda la metropolitana come attrattore turistico in sé. Le stazioni della metropolitana rappresentano sempre di più degli attrattori turistici;** un investimento in architettura che consente di lasciare un segno importante dando un volto nuovo, un'iconografia sempre più ricca che unisce l'antica bellezza con la nuova.