

LA NUOVA STAZIONE DI NAPOLI AFRAGOLA

Napoli, 6 giugno 2017

La nuova stazione Napoli Afragola sarà a servizio delle province a Nord di Napoli e dei territori di Caserta, Avellino e Benevento, garantendo collegamenti diretti verso Roma e, attraverso la cosiddetta bretella Nord/Sud, verso Salerno e Reggio Calabria.

Nel 2022, con l'attivazione della nuova linea Napoli – Canello – Frasso Telesino, saranno attivati collegamenti diretti anche con Bari e Foggia. A regime, grazie anche all'interconnessione con la Circumvesuviana, l'*hub* servirà un bacino urbano di circa 3 milioni di abitanti dell'area metropolitana di Napoli.

La stazione è un punto strategico del sistema di trasporti regionale e nazionale e una splendida opera da ammirare nella sua bellezza architettonica, oltre che una decisiva occasione per integrare territorio urbano e mondo dei trasporti, ridisegnare la città e riqualificare interi quartieri.

La struttura sinuosa che riconduce, astrattamente, all'immagine di un moderno treno in corsa, è stata disegnata dall'architetta britannica di origine irachena Zaha Hadid, vincitrice del Concorso internazionale indetto da Ferrovie dello Stato Italiane. Grazie al quale è stata rilanciata, dopo oltre 50 anni, la grande architettura in ambito ferroviario, considerata da sempre parte fondamentale nella struttura delle città.

Napoli Afragola è stata realizzata da Rete Ferroviaria Italiana mentre Italferr, società di ingegneria del Gruppo FS Italiane, ha curato la direzione lavori.

L'OPERA

Il corpo centrale del fabbricato di stazione è una maestosa struttura lunga 400 metri che scavalca i binari come un grande ponte, collegando le aree attraversate dalla linea ferroviaria e dando così continuità al paesaggio e alla rete viaria. Napoli Afragola è costituita da grandi vetrate sostenute da pareti d'acciaio e calcestruzzo, "a filo" con il rivestimento in corian, materiale composito formato da idrossido di alluminio e resina acrilica. Viene creato così un effetto di continuità tra le pareti opache e quelle trasparenti.

La struttura si sviluppa per oltre 30mila metri quadrati su 4 livelli:

- primo livello, piano del ferro: dedicato alla circolazione dei treni, che nella prima fase avranno a disposizione quattro binari, due adibiti agli arrivi/partenze dei treni e due per i treni che non fermeranno ad Afragola. Successivamente, saranno attivati altri due binari per i servizi regionali sulla linea Napoli – Canello – Frasso Telesino verso Bari e il prolungamento della Circumvesuviana;
- secondo livello: ospiterà le biglietterie e i servizi per i viaggiatori, come le sale di accoglienza delle imprese ferroviarie di trasporto che faranno servizio nella nuova stazione;
- terzo e quarto livello: ospiteranno i servizi commerciali, che saranno aperti progressivamente.



L'intera struttura si alza fino a circa 8 metri dal piano del ferro, per poi inclinarsi alle estremità. La copertura della stazione è composta da una vetrata di oltre 6mila metri quadrati e dalla restante superficie rivestita in corian.

Il progetto prevede inoltre una superficie esterna di circa 150mila metri quadrati caratterizzati da aree verdi, un parcheggio per circa 500 auto (12 per le persone a ridotta mobilità e con disabilità), a opera ultimata saranno circa 1.400, e 53 posti dedicati a taxi e *kiss&ride* che beneficiano anche di una corsia dedicata. Sono previsti 8 stalli, che saranno ampliati fino a 15, per la sosta degli autobus urbani ed extraurbani.

Per quanto riguarda il parcheggio, gestito da Metropark (Gruppo FS Italiane), il sistema tariffario prevede 0,80 € per ogni ora di sosta e 4,00 € per l'intera giornata. È possibile abbonarsi al servizio di sosta al costo di 40,00 € mensili ed è prevista la sosta gratuita fino a venti minuti. L'apertura del parcheggio, al momento con l'ingresso da via Arena, favorisce lo scambio tra diverse modalità di trasporto e l'integrazione della rete ferroviaria con i sistemi di mobilità urbana ed extraurbana.

Il completamento della seconda fase e delle opere funzionali per i servizi commerciali avverrà progressivamente negli anni successivi. Le attività proseguiranno anche nei prossimi mesi per consentire l'ultimazione di importanti opere complementari.

IDEA PROGETTUALE E MATERIALI UTILIZZATI

Napoli Afragola nasce dalla necessità di avere un altro *hub*, oltre a Napoli Centrale, a servizio del Capoluogo campano e dell'intera regione, migliorando l'efficienza e la regolarità dei servizi e creando allo stesso tempo le basi per lo sviluppo del territorio circostante. L'opera permette di arrivare alle porte di Napoli ed è complementare alla principale stazione campana, diventando così parte integrante del sistema dei trasporti regionale, soprattutto dal 2022, quando diventerà un polo di interscambio modale fra traffico a lunga percorrenza, regionale e metropolitano.

Il progetto di Zaha Hadid per la nuova stazione Napoli Afragola risponde alle esigenze ingegneristiche e architettoniche di FS Italiane, offrendo un'interpretazione totalmente innovativa: creare un'opera infrastrutturale da far diventare elemento catalizzatore e segno rappresentativo della riqualificazione di un territorio fortemente urbanizzato, come quello a nord di Napoli.

La costruzione che scavalca i binari permette ai treni fermate più veloci e garantisce, da un punto di vista architettonico, un miglior utilizzo dello spazio e un punto di riferimento per l'intero territorio. Queste caratteristiche fanno di Afragola l'esempio concreto di un nuovo concetto di stazione, che non è più solo punto di arrivo e partenza del viaggio, ma diventa parte dell'esperienza di mobilità del cittadino e dunque strettamente radicata nel tessuto civile e urbano che la circonda.

Sono stati utilizzati degli involucri speciali per consentire la realizzazione delle forme volute dall'architetta Zaha Hadid e l'effetto faccia a vista dei manti in calcestruzzo. Il materiale impiegato è stato il corian per gran parte della copertura, delle facciate e degli interni più pregiati.



TECNOLOGIA

Per aumentare il comfort ambientale, la diffusione della luce naturale dall'alto e favorire la visibilità degli spazi e l'orientamento del viaggiatore, le pareti interne sono realizzate prevalentemente in vetro e l'illuminazione artificiale è garantita per la maggior parte da tecnologia LED, ad elevata efficienza luminosa. Ciò garantisce una notevole riduzione delle emissioni di CO₂ e un notevole risparmio per la manutenzione dell'intero impianto di illuminazione.

L'alimentazione della stazione è assicurata da trasformatori a basse perdite, con una riduzione annua di circa 50.000 kWh, corrispondenti ad una riduzione di inquinamento atmosferico pari a circa 25 tonnellate di CO₂ all'anno.

Inoltre, un sistema solare termico dedicato alla produzione di acqua sanitaria e al riscaldamento invernale è stato installato nella fase di realizzazione della stazione, oltre a gruppi frigoriferi per il raffreddamento.

I NUMERI

Investimento economico appalto	60 milioni di euro
Tempo di realizzazione	25 mesi
Maestranze impegnate	550 (media)
Appaltatori/subappaltatori/fornitori	120
Superficie totale	30.000 mq
Livelli	4
Marciaipiedi	2
Scale e tappeti mobili	2 + 4
Ascensori	3
Informazione audio/video	Pannelli arrivi/partenze (10 righe): 2 Fasce arrivi/partenze: 2 Totem: 2 Monitor: 4 Tele indicatori di binario: 6
Locali commerciali	1.000 mq (10.000 nella seconda fase) e 700 mq per biglietterie e sale di attesa
Aree esterne	70.000 mq (150.000 in seconda fase)
Posti auto	circa 500 nella prima fase (1.400 a opere ultimate), di cui 12 (22 a pieno regime) per persone a ridotta mobilità e con disabilità
Stalli autobus	8 (15 in seconda fase)
Viaggiatori/giorno previsti	32.700 (con completa funzionalità della stazione)
Rivestimento in corian	20.000 mq
Vetrare	6.000 mq
Numeri cantiere	30.000 mq di calcestruzzo 4.500.000 kg di acciaio 5.600.000 kg carpenterie metalliche 20.000 mq di pannelli di copertura a supporto del rivestimento