

RELAZIONE STORICA

VIC Ex Scalo Merci Corso Lucci – Compendio FS Sistemi Urbani

Stazione di Napoli Centrale

Durante la prima metà del XIX secolo la città di Napoli, come Capitale del Regno delle Due Sicilie, fu interessata da un notevole sviluppo in campo artistico, industriale e urbano. La rivoluzione industriale aveva permesso di raggiungere importanti progressi tecnologici che permisero l'applicazione delle recenti scoperte al servizio dello sviluppo urbanistico ed infrastrutturale del territorio urbano ed extra urbano. Al fine quindi di dare efficace risposta alle nuove esigenze del territorio, si individuò nella ferrovia un eccezionale strumento per regolare ed innovare le infrastrutture e il tessuto urbano cittadino.

Nel 1839, regnando Ferdinando II di Borbone, fu inaugurata la prima ferrovia del Regno - e di Italia - la linea Napoli-Portici, che si attestava al capolinea della stazione della Società Bayard in via dei Fossi (l'attuale Corso Garibaldi). Accanto alla stazione Bayard, sempre in via dei Fossi, nel 1843 viene inaugurata la seconda stazione della città, da cui partiva la linea Napoli-Caserta (l'attuale stazione di Porta Nolana).



Fig.1 - Salvatore Fergola, Inaugurazione della ferrovia Napoli-Caserta (1845)



Nel 1861, all'Unità d'Italia, la città di Napoli contava, quindi, due stazioni ferroviarie attive e distinte, che però ben presto si rivelarono insufficienti a soddisfare le esigenze di traffico e trasporto. Così fu stabilita la costruzione di un'unica stazione centrale, anch'essa di testa, al fine di razionalizzare e regolamentare il traffico ferroviario. Già nel 1860 si individuò come sito per l'edificazione della nuova stazione di Napoli Centrale l'attuale Piazza Garibaldi, previa bonifica della zona paludosa.



Figura 2 – La stazione di Napoli Centrale e Piazza Garibaldi (1920 ca)

La stazione di Napoli Centrale viene inaugurata nel 1867, rappresentando un chiaro esempio di architettura post-unitaria: l'impianto planimetrico generale dei fabbricati della stazione, inclusi gli Scali Merci a Nord e Sud del fascio binari, andava a disegnare e riconfigurare un'intera parte di città.

Infatti, il fabbricato viaggiatori, mantenendo un impianto ad U come capolinea, si inserisce in maniera coerente nel filone tipologico dell'architettura ferroviaria dell'epoca, che vedeva negli esempi delle stazioni inglesi e francesi dei chiari riferimenti morfologici. Inoltre, la collocazione e la configurazione planimetrica degli Scali Merci in posizione arretrata e parallela rispetto all'attestamento delle linee consentiva una razionalizzazione del traffico ferroviario più funzionale rispetto alle esigenze di logistica.

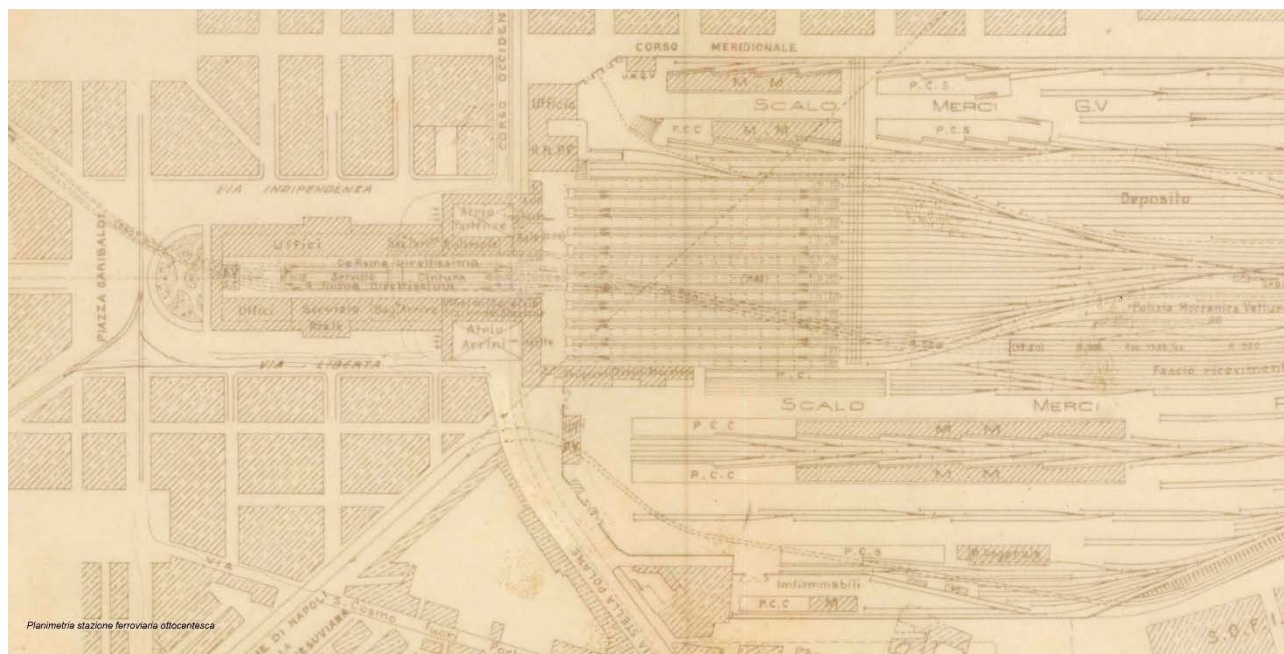


Figura 3 – Planimetria della stazione di Napoli Centrale e Scali Merci (1867 ca)



Figura 4 – La stazione di Napoli Centrale e Piazza Garibaldi (1928 ca)



Agli inizi del '900 i binari destinati al servizio viaggiatori e trasporto merci si rivelarono insufficienti a soddisfare il fabbisogno dei flussi di trasporto: nel 1905 fu approvato un piano generale di ristrutturazione della stazione di Napoli Centrale che riguardò anche lo Scalo Merci a Sud, allora munito di tre fasci binari, magazzini e piani caricatori. Il piano di ristrutturazione prevedeva un aumento del numero di binari, per il trasporto passeggeri e merci, con conseguente miglioramento del traffico ferroviario, oltre che delle modifiche al fabbricato viaggiatori, tese a razionalizzarne la distribuzione interna e dei flussi di ingresso-uscita. Inoltre, a partire dal 1925, il fabbricato viaggiatori ottocentesco fu destinato ad ospitare i binari della metropolitana cittadina, mentre venne spostata più a Est l'attestazione delle linee a lunga percorrenza, al fine di ottenere così un piazzale interno più ampio.

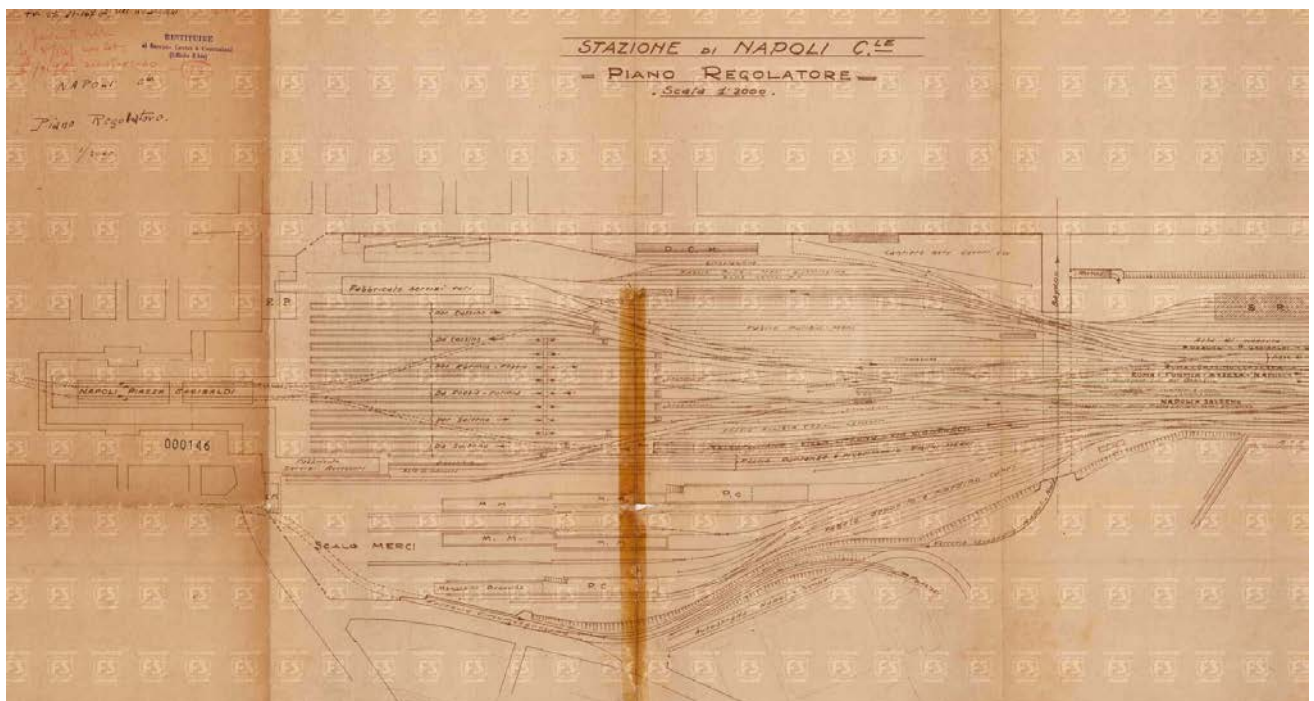


Figura 5 – Planimetria della stazione di Napoli Centrale e Scali Merci (1941 ca)



Le modifiche riguardanti tutto il complesso della stazione di Napoli Centrale videro delle battute d'arresto a causa dello scoppio del primo conflitto mondiale prima, che fu causa dello smantellamento e riuso della grande copertura in ferro della galleria del fabbricato viaggiatori, e del secondo conflitto mondiale poi, durante il quale la città di Napoli fu vittima di numerosi bombardamenti aerei tra il 1940 e il 1944.

Infatti, l'intera area della stazione di Napoli Centrale segnatamente fu bersaglio dei bombardamenti alleati del 1943, evento che ne causò diversi e ingenti danni, sia agli edifici che alla rete infrastrutturale. Nello specifico, l'area dello Scalo Merci di Corsi Lucci fu oggetto di bombardamenti che causarono il danneggiamento e la parziale distruzione dei fabbricati ad uso ferroviario-logistico presenti sul sito.



Figura 6 – Bombardamenti su Napoli Centrale e Scalo Merci (1943)



Figura 7 – Foto aerea IGM su Napoli Centrale e Scalo Merci (1943)

Nel secondo dopoguerra, in pieno clima di ricostruzione, si decise di rinnovare e riqualificare complessivamente l'area della stazione di Napoli Centrale, prevedendo l'abbattimento del vecchio fabbricato viaggiatori ottocentesco e costruendo il nuovo corpo architettonico di stazione in una posizione arretrata di circa 250 metri ad Est, andando a creare così la configurazione dello spazio dell'attuale Piazza Garibaldi, contestualmente alla ricostruzione e risistemazione dello Scalo Merci di Corso Lucci. A questa decisione, in un clima di generale condivisione del progetto urbanistico, condussero un insieme di fattori: i danni inferti dal conflitto mondiale al tessuto edilizio della città, ed in particolare al complesso della stazione, il progressivo degrado e frammentazione delle aree a Est della stazione, l'esigenza di soddisfare il nuovo fabbisogno di traffico ferroviario e di implementare l'infrastruttura esistente.

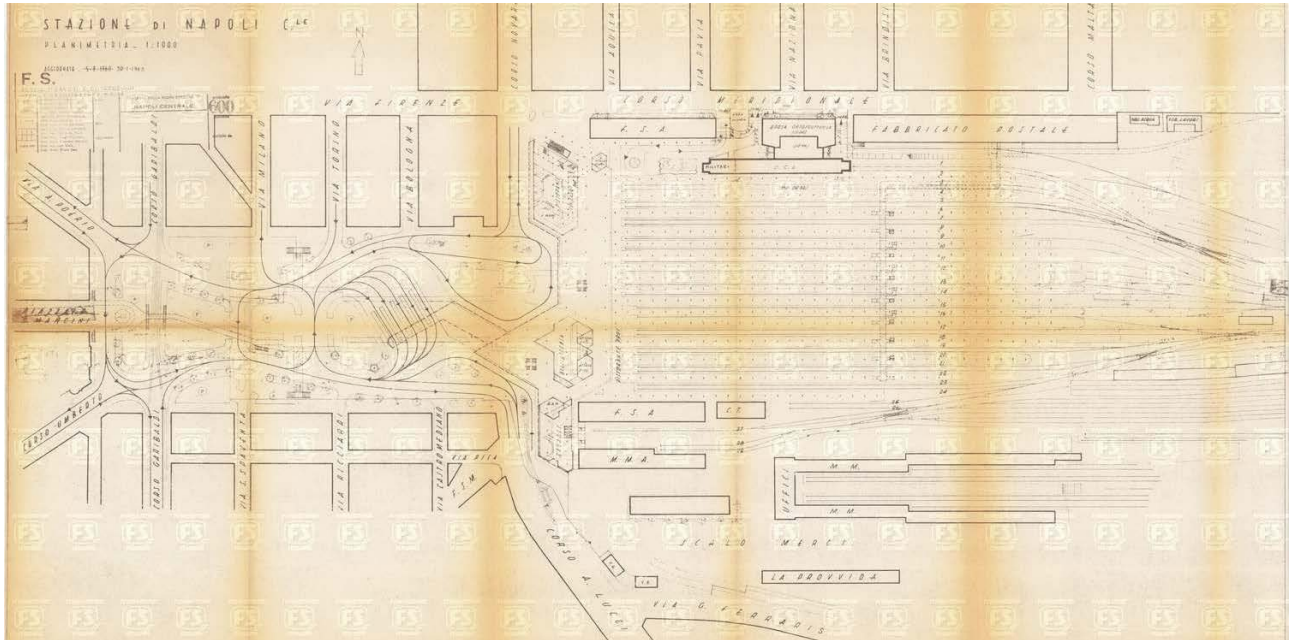


Figura 8 – Planimetria di Napoli Centrale e Scalo Merci (1955)

Nel 1960 fu portata a termine l'edificazione del nuovo fabbricato viaggiatori di Napoli Centrale, assieme alla conclusione dell'abbattimento delle ultime superstiti strutture dei fabbricati ottocenteschi. La nuova stazione viene realizzata sulla base del progetto definitivo redatto nel 1955, in seguito al concorso bandito nel 1954 per la progettazione del complesso, che ha visto partecipanti numerosi progettisti dell'epoca e come vincitori il raggruppamento composta da: Carlo Cocchia, Bruno Barinci, Giulio De Luca, Bruno Zevi, Pier Luigi Nervi, Giuseppe Vaccaro, Mario Campanella. Dopo il 1960 fu completata la costruzione del grattacielo su Corso Novara, c.d. Palazzo Alto. Tra il 2013 e il 2016 l'intervento dell'architetto Dominique Perrault va a ridisegnare complessivamente lo spazio di Piazza Garibaldi, andando a configurare l'immagine attuale di questa parte di città.



Figura 9 – Costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori di Napoli Centrale (1958)



Figura 10 – Demolizione del fabbricato viaggiatori ottocentesco (1960)

L'area dello Scalo Merci di Corso Lucci già a partire dal 1956 si configura sostanzialmente con l'impianto planimetrico giunto al giorno d'oggi: risultano edificati i fabbricati c.d. Ex TVM, Ex Omnia, Ex Dogana, gli uffici e la mensa di RFI. Tali fabbricati, edificati presumibilmente nei primi anni '50, presentano rimaneggiamenti e radicali modifiche, rispetto al loro impianto originario, dovuti in larga parte al processo di ricostruzione post-bellico, oltre che alle esigenze legate alla logistica e all'esercizio ferroviario dello scalo. Durante gli anni '60 nell'area dello Scalo Merci viene edificato il piano terra del fabbricato c.d. Ex Aiule (oggi per gran parte sede degli uffici del Gruppo FS) successivamente sopraelevato; tra gli anni '70-'80 vengono edificati il fabbricato ad uso attuale bar e la guardiania di accesso all'area ad uso attuale parcheggio.

Tra il 2000 e il 2006 viene costruita la c.d. Palazzina DOTE, sede degli impianti funzionali all'esercizio ferroviario di RFI, così da andare a definire l'attuale configurazione complessiva dei fabbricati insistenti sull'area.



Figura 11 – Foto aerea IGM su Napoli Centrale e Scalo Mercè (1956)

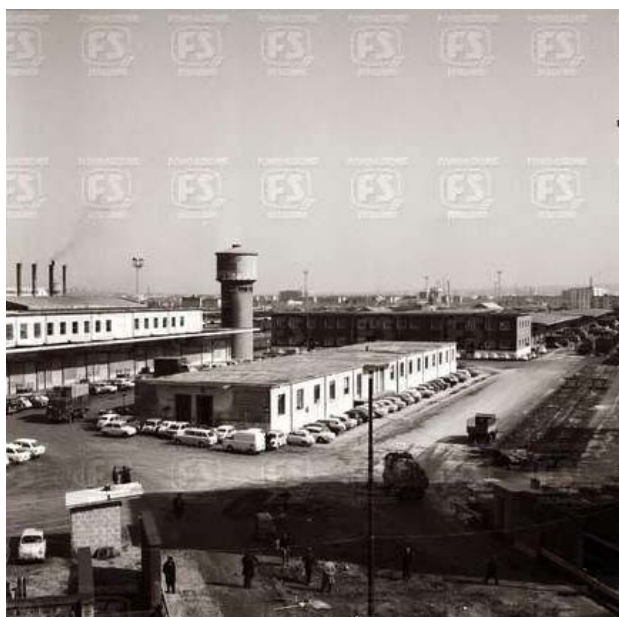


Figura 12 – Lo Scalo Mercè di Corso Lucci (1969)



Figura 13 – Lo Scalo Mercè di Corso Lucci (1984)



Ad oggi l'intero compendio dell'Ex Scalo Merci di Corso Lucci si presenta come il frutto dei diversi e molteplici rimaneggiamenti che hanno interessato l'area nel corso del tempo. Persa la funzione prettamente ferroviaria-logistica, attualmente l'area, con gli edifici che vi insistono, nel suo complesso ha diverse destinazioni d'uso legate alle attività condotte dai vari locatari: uffici, piccole attività commerciali, scuole di formazione, attività di piccola logistica e deposito merci.

Inoltre, nello specifico, si evidenzia che gli edifici oggetto della presente VIC, localizzati approssimativamente sull'impronta degli anni '40, presentano caratteristiche morfologiche e strutturali che denotano sostanziali modifiche e rifacimenti apportati presumibilmente nel corso degli anni '60-'70, sulla base delle soluzioni strutturali e costruttive di quel periodo, quali ad esempio le strutture a telaio in calcestruzzo armato e le pensiline sugli ex piani caricatori.

In conclusione, dalla documentazione reperita, emerge come l'area dell'Ex Scalo Merci di Corso Lucci, assieme al complesso di Napoli Centrale e di Piazza Garibaldi, si configuri oggi ad esito di notevoli ed impattanti modifiche infrastrutturali e morfologiche dei fabbricati e delle aree in esame, connesse ai processi industriali del Gruppo FS ed ai processi di trasformazione del tessuto urbano-edilizio cittadino.

Roma, 22.06.2022