



Un ponte metropolitano a Napoli - Capodichino

A Metropolitan Bridge in Naples - Capodichino

Aldo di Chio, Marina Borrelli, Eduardo Borrelli

Vulcanica architettura
Italia, 80133 Napoli, piazza Matteotti 7
email: studio@vulcanicaarchitettura.it
web: www.vulcanicaarchitettura.it

I principi del progetto

La storia di questo ponte affonda le sue radici nella leggenda metropolitana *della casa della signora che non se ne voleva andare*, la casa con vista sulle travi del ponte interrotto per troppi anni.

Il progetto negli anni cambia ripetutamente, prima un lungo ponte, poi un profondo tunnel, poi l'idea di questa infrastruttura urbana dinamica e contemporanea convince l'Amministrazione del 2005, il vicesindaco Rocco Papa con delega all'Urbanistica promuove il progetto: il ponte stradale a due rampe che si intrecciano e si intersecano con la storia e la geografia del luogo, con i flussi dell'asse di viale Comandante Umberto Maddalena, la *vecchia via del Campo*, riuscendo a conservare la continuità storica verso il corso Secondigliano, la *Regia Strada battuta da tutti coloro che da Roma vengono in Napoli*, oltre la piazza Di Vittorio, il *Campo di Marte*.

Oggi finalmente l'idea si trasforma in cantiere.

L'obiettivo del progetto è fare in modo che il completamento del ponte automobilistico esistente ai margini della piazza storica rappresenti un elemento di rigenerazione urbana di un'area fortemente degradata.

Il progetto si fonda sull'idea del dinamismo che viene esaltato dal disegno dei piloni fortemente inclinati sui quali le rampe sembrano planare.

Dunque la particolarità dell'area oggetto dell'intervento, la sua localizzazione strategica nello sviluppo del disegno urbanistico complessivo della città, le geometrie presenti nell'area, la sua regola strutturale, sono alla base del nuovo progetto: un segno urbano contemporaneo, proiettato verso il futuro, saldamente fondato nel passato.

In un raro scenario positivo di convergenza di obiettivi progettuali, amministrativi e di volontà realizzativa, che dovrebbe sempre preludere a quelle decisive trasformazioni urbane irrinunciabili per andare nell'unica direzione possibile:

The project of completing the road connecting the East Naples junction of the belt-way, the 167 of Secondigliano and the outer ring road entails to build slip ramps to connect with Viale Comandante Umberto Maddalena starting from the present interruption of the work in correspondence of the standing abutment D, and to organize the relevant outer areas.

This very important link road for city viability covers a crucial area of the city, for history and morphology, and can represent a real opportunity of its recovery, of urban and functional recovery, with positive effects on the whole district and beyond.

The aim of the suggested project consists in making the completion of the standing bridge become an element of urban quality as well as the missing piece of the metropolitan viability mosaic.

Accordingly the bridge becomes an important element of metropolitan urban landscape, its perception of an element belonging to the context, the positive environmental impact.

The project is based on the idea of dynamism enhanced by the very leaning piers on which the ramps seem to plane.

Therefore, the peculiarity of the area under intervention, its strategic localization in the general urban planning design, the geometries characterizing the area, its structural rule are the basic elements of the new project: a contemporary urban sign, projected into the future, strongly rooted in the past.

A rare positive scenario of project targets convergence of project targets, administrative aims as well as will of realization, which should always characterize those unavoidable crucial urban transformations in order to follow the only one practicable direction: the future; the project gets again possession of the decayed area to make a new piece of city rise. Every project arises from a research on the spirit of place, and in this case the urban and natural context, although decayed, is strong.

The new architecture can preserve and sustain the identity of places, which forces to think about the need for making projects inside the context without uncritically superimposing on the combination of nature and urban transformation, which has produced, in the course of time, what we call urban landscape now.

The difference lies in the knowledge, in the recognizing of places, of the signs left on territory by man and of their interrelations; it lies in appreciating the values of city and urban life, in planning urban transformations, being aware that this stratified territory represents a resource for the project.

The identity and recognisability of landscape represent, then, a basic element of the quality of places and are strictly connected with the improvement in the quality of life.



il futuro, il progetto si riappropria dell'area degradata per far nascere un nuovo brano di città.

Ogni progetto muove da una ricerca dello spirito del luogo, e qui il contesto, urbano e naturale, pur degradato, è possente.

La nuova architettura è in grado di preservare e mantenere in vita l'identità dei luoghi, ciò obbliga a riflettere sulla necessità di progettare all'interno del contesto senza sovrapporsi in modo acritico a quell'insieme di natura e trasformazione urbana che nel tempo ha prodotto quello che oggi chiamiamo paesaggio urbano.

Il discrimine sta nella conoscenza, sta nel riconoscimento dei luoghi, dei segni lasciati sul territorio dall'uomo e delle loro interrelazioni; sta nell'apprezzare i valori della città e della natura urbana, sta nel progettare delle trasformazioni urbane nella consapevolezza che questo territorio stratificato rappresenta una risorsa per il progetto.

L'identità e la riconoscibilità paesaggistica rappresentano, quindi, un elemento fondamentale della qualità dei luoghi e sono direttamente correlate all'accrescimento della qualità della vita.

Continuiamo a credere che l'architettura può davvero rappresentarci e migliorare la nostra qualità di vita.

Note storiche sull'area di progetto

Vincenzo Ruffo nel 1789 nel suo *Saggio sull'abbellimento di cui è capace la città di Napoli* presenta un progetto di ristrutturazione urbana tra cui il tracciato verso la zona di Capodichino, principale ingresso alla città da nord, da abbellire con un grande arco trionfale.

Tra i programmi e le realizzazioni urbanistiche di Giuseppe Bonaparte e Gioacchino Murat vi è l'apertura della strada da via Foria verso Capodichino dove era la spianata per le manovre e le esercitazioni delle truppe francesi, il Campo di Marte, verso il quale più rapido doveva essere lo spostamento di truppe.

L'intenzione di dotare la città di una strada di ingresso corrispondente alla sua grandezza e alla sua magnificenza era già stata di Carlo di Borbone, come si può vedere dalla veduta inserita nella mappa del Duca di Noja. La progettazione fu affidata a Giuliano De Fazio che prevedeva di concludere la via con un arco trionfale a Gioacchino. Un arco trionfale che concludeva l'ingresso più importante alla città, che era stato secolarmente quello di collegamento con le province di Terra di Lavoro. L'arco di trionfo non fu realizzato.

Il giorno 8.12.1856 il Re Ferdinando II mentre passava in rivista le truppe al Campo di Marte (attuale aeroporto di Capodichino Ugo Niutta e piazza Giuseppe Di Vittorio) fu attentato. Per ringraziamento dello scampato pericolo fece costruire la Chiesa della Concezione a Capodichino.

La Chiesa fu fondata nel 1857 Regnando il Re delle Due Sicilie Ferdinando II, compiuta dal Municipio di Napoli nel 1861. Confina con la campagna, è isolata.

Siamo dunque in presenza di una zona sensibile della città, crocevia attraversato dalla storia, lungo la Antica via Atellana, il viale Comandante Umberto Maddalena già vecchia via del Campo, il corso Secondigliano già corso Umberto 1°, la *Regia Strada battuta da tutti coloro che da Roma vengono in Napoli*.

Il Progetto

Il progetto di completamento dell'asse di collegamento tra lo svincolo Napoli-est della tangenziale, il quartiere 167 di Secondigliano e la Circumvallazione esterna prevede la costruzione delle rampe di svincolo per il collegamento con Viale Comandante Umberto Maddalena a partire dall'attuale interruzione dell'opera in corrispondenza della spalla D esistente e la sistemazione delle aree esterne pertinenziali.

Questo asse di primaria importanza per la viabilità cittadina insiste su un'area sensibile della città, per storia

e morfologia, e può rappresentare una concreta occasione di recupero di essa, recupero urbano e recupero funzionale, con effetti indotti positivi che si irradiano all'intero quartiere e oltre. L'obiettivo del progetto proposto é far si che il completamento del ponte esistente rappresenti un elemento di qualità urbana, oltre che la tessera mancante di un importante mosaico di viabilità metropolitana.

In questo senso il ponte può diventare un prezioso elemento del paesaggio urbano metropolitano, la sua percezione di un elemento proprio del contesto, l'impatto ambientale positivo.



A tal fine è stato utile studiare soluzioni analoghe realizzate altrove, laddove le infrastrutture urbane, attraverso innovativi interventi di lifting architettonico, sono diventate felice sintesi del tessuto urbano: the High Line New York's Future Park, il primo tratto riqualificato della vecchia linea ferroviaria newyorkese, ora trasformata in un parco urbano sopraelevato, è forse l'intervento più significativo di una tale sperimentazione, racchiude in sé un ciclo intero di vita, di forma e di significato di una infrastruttura di mobilità urbana. Allo stesso modo è stato necessario analizzare con cura l'area di intervento, la sua



storia e la sua conformazione attuale, per rintracciare vocazioni, suggestioni e geometrie presenti nell'area, ma anche la sua possibile evoluzione attraverso gli altri progetti per l'area. Nel capitolo contemporaneo dell'evoluzione storica della città l'area, pur fortemente degradata nelle forme e negli usi, si conferma sensibile, concentrandosi su di essa nuovi grandi progetti di mobilità urbana quali la linea 1 della Metropolitana-Alifana, la stazione Capodichino-Di Vittorio in corso di progettazione con le uscite disposte lungo i bordi della piazza Di Vittorio, la hall sotterranea in corrispondenza del centro della piazza e l'accesso principale nell'edificio neoclassico esistente di fronte alla bella Chiesa della Concezione a Capodichino; la auspicata riqualificazione del corso Secondigliano a grande asse commerciale urbano; le stesse aree aeroportuali civili e militari contermini di enormi potenzialità; e infine l'asse stradale oggetto del progetto che può rappresentare un frammento importante di questo complesso sistema di interventi che ha nella dinamicità urbana il denominatore comune capace di dare carattere e nuova linfa vitale all'intera area.

La rigenerazione urbana

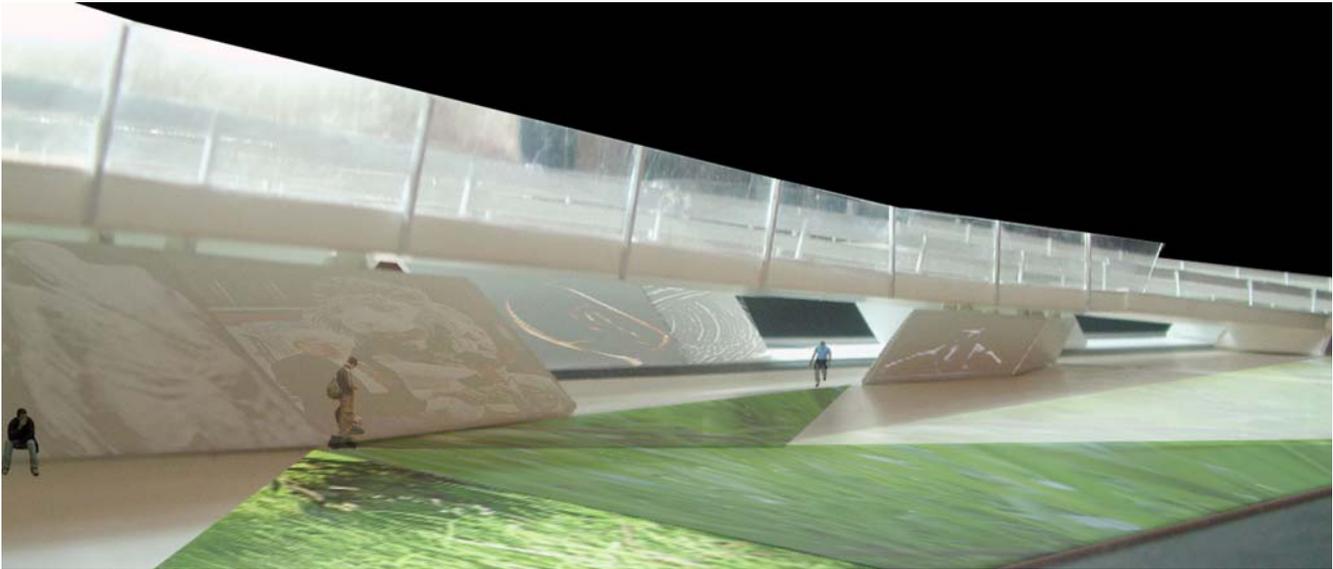
E' un concetto di riqualificazione urbana che concentra l'attenzione sui grandi segni piuttosto che su elementi singoli di arredo urbano che non riuscirebbero in questo caso, in tale possente contesto, a dare qualità complementare all'area. E' il ponte stesso il principale elemento di arredo urbano della piazza e con esso gli obelischi esistenti disposti su nuovi terminali dei lunghi marciapiedi che abbracciano la piazza Di Vittorio conformando il sistema di aree pedonali attorno ad essa, e inoltre il sagrato della chiesa, la piazza della futura stazione, i piloni d'acciaio del ponte esistente, i prismi di calcestruzzo che sorreggono le nuove rampe in salita e in discesa, così come i filari di alberi che da una parte indicano la direzione privilegiata dell'antico asse stradale e dall'altra provengono e segnano la giacitura del vecchio percorso della ferrovia Alifana che può essere recuperato a passeggiata pedonale e ciclabile vero e proprio parco urbano lineare.

Le rampe di svincolo per il collegamento con Viale Comandante Umberto Maddalena

Il progetto prevede che la cosiddetta "soprelevata di Capodichino" oggi interrotta in corrispondenza della spalla D, termini con due rampe separate, una da percorrere in salita, l'altra in discesa, che s'intrecciano e si intersecano con i flussi viari dell'asse di viale Comandante Umberto Maddalena riuscendo a conservare quella preziosa continuità storica verso il corso Secondigliano, oltre la piazza Di Vittorio. La rampa di ascesa supera a ponte il viale Comandante Umberto Maddalena, innestandosi fra le due carreggiate in piano, l'una proveniente dalla piazza Di Vittorio, l'altra diretta alla piazza e a via De Pinedo; la rampa in discesa si colloca a fianco dell'asse principale esistente e lambisce la nuova area pedonale che è stata progettata al di sotto del ponte.

Il dinamismo della velocità automobilistica viene esaltato dal disegno dei piloni delle rampe che appaiono come monoliti romboidali con forti inclinazioni dei lati paralleli, orientati nella direzione viale Comandante Maddalena - piazza Di Vittorio - corso Secondigliano che il progetto vuole fortemente esaltare. L'immagine è scultorea, la struttura dei piloni è in c.a. a faccia vista, l'impalcato delle rampe è in travi di acciaio bianco, i piloni, il tracciato, le geometrie e le curvature delle rampe sono rese compatibili con quelle provenienti dal disegno dell'asse stradale esistente, la pendenza media è pari al 4% la pendenza massima non superiore al 5%; in corrispondenza dello scavalco su viale Maddalena si ottiene un'altezza libera pari ad oltre 5,00 mt. tale da rispettare la norma, da consentire l'attraversamento della linea tranviaria, che prevede il passaggio dei cavi a 4,80 mt e tale da non comportare sostanziali modifiche dell'assetto stradale sottostante.





Le sistemazioni esterne

Il progetto prevede un'ipotesi di sistemazione delle aree esterne che comprendono le aree pertinenti dell'opera stradale. L'intenzione progettuale è di rafforzare la centralità della piazza fondata sulla forza degli obelischi esistenti, il più grande, centrale, costruito in travertino laddove si ergeva "la rotonda" poi demolita segna, oggi, il fulcro attorno al quale si distribuiscono i flussi veicolari, la rotonda stradale; gli obelischi in pietra lavica posti al contorno della piazza, come elementi scultorei, quinte scenografiche sui fondali rappresentati dall'edificio neoclassico che ospiterà la stazione Capodichino-Di Vittorio in corso di progettazione, dalla bella Chiesa della Concezione a Capodichino di fronte, dal muro in tufo che cinge l'aeroporto militare, dalla porzione del ponte stesso che prospetta, convesso, sulla piazza.

Dunque una forza centripeta regola la piazza. Sotto il ponte, invece, una sistemazione della superficie corrugata, ottenuta giustapponendo lievi piani inclinati a conformare ampi spazi pedonali che si dilatano seguendo giaciture dinamiche che rimandano all'intorno, alle strade, al quartiere e oltre.

Dunque una forza centrifuga domina le sistemazioni esterne sotto il ponte. Ulteriori sistemazioni sono previste per migliorare la viabilità nell'area e adeguarla alla nuova circolazione indotta dal completamento dell'asse stradale in oggetto.

I materiali di rifinitura

La strada è una soletta continua in calcestruzzo, le travi curve che la sorreggono sono realizzate in acciaio, i piloni su cui si appoggiano le travi sono in cemento "gettato in opera" rifinito con resine epossidiche, le fondazioni sono su pali profondi oltre venti metri, la protezione all'impatto

e al rumore prevista sui bordi esterni delle rampe è in materiale trasparente fonoisolante, linee di luce segnano i bordi laterali e illuminano l'intradosso della struttura per un piacevole effetto ambientale notturno.

Il riflesso dei materiali traslucidi, la tecnologia scultorea del cemento in opera e l'uso della resina esalta la concezione moderna del ponte che assorbe al suo interno il grande flusso automobilistico portando con sé in alto i rumori e l'inquinamento e liberando l'area al di sotto del ponte, dedicata al traffico di quartiere e all'uso pedonale. Un asse pedonale, parallelo alla via Comandante Maddalena, accompagnato da un filare alberi, collega la piazza alla prossima stazione dell'Alifana passando tra le forme romboidali dei sostegni, il piano della passeggiata è plasmato da linee che corrono vicine al ponte automobilistico, sono piccoli dislivelli, sedute, rampe, aree per il tempo libero e lo sport, il pattinaggio, lo skateboard, le biciclette.

Completa l'arredo urbano, inteso nell'accezione descritta, il sistema di illuminazione pubblica, delle rampe e delle strade sottostanti.

Riferimenti bibliografici

- C. De Seta, *Le città nella storia d'Italia*, Napoli, Laterza 1981.
- S. Loffredo, *Secondigliano da documenti inediti*, Aldo Fiory Editore, Napoli 1972.

Referenze immagini

Le immagini sono degli autori.