

3.4. L'area tematica 5. Il quartiere direzionale.

L'area tematica 5, compresa nei confini dell'area oggetto d'intervento del piano urbanistico esecutivo di Coroglio, coincide sostanzialmente con l'intero parco ferroviario di Campi Flegrei. Tuttavia, le aree che sono state indicate dalla direzione delle FS come effettivamente disponibili risultano essere: l'area che si estende tra via Diocleziano e il fascio dei binari, attualmente utilizzata in parte come parcheggio; l'area libera, adiacente alla stazione Leopardi, sottoposta rispetto a via Giulio Cesare e compresa tra quest'ultima e il fascio dei binari; infine, l'area che si attesta, grosso modo, lungo la via Campegna, al piede della collina di Posillipo, corrispondente all'incirca all'attuale scalo merci, che pertanto verrà dismesso. Su quest'area prospettano caseggiati di edilizia pubblica, condomini di più recente realizzazione, oltre che qualche edificio residenziale di ex dipendenti dell'FS: un frammento di periferia come tanti, ma con a pochi metri in linea d'aria, strutture di livello urbano e territoriale come il politecnico, la Mostra d'Oltremare, il CNR, eccetera. L'ipotesi di riscattare questa zona dalla marginalità e dall'isolamento in cui si trova, rimettendola in gioco nella più complessiva riorganizzazione dell'ambito di Coroglio, verte essenzialmente sulle scelte della mobilità che strutturano il processo di riqualificazione urbanistica dell'area: il nuovo tracciato della Cumana, lo scavalco e il sottopasso viario della ferrovia.

Il nuovo tracciato della Cumana, dopo aver attraversato in sotterranea la piana di Coroglio, prima d'immettersi nel nodo ferroviario di Campi Flegrei per proseguire sul percorso dell'FS verso il centro città, prevede una nuova stazione in corrispondenza di via Campegna.

Il disegno complessivo dell'area risulta concentrato intorno al nodo costituito da questa nuova stazione, dalla piazza, dal centro commerciale e direzionale. Questo complesso si trova collocato in asse alla stazione di Campi Flegrei, e costituisce una sorta di prosecuzione, al di là dei binari, dello spazio di piazzale Tecchio, delimitato e definito su lati opposti dal politecnico e dalla Mostra d'Oltremare, ma privo di una vera e propria conclusione urbanistica ed edilizia in direzione della stazione Campi Flegrei. Questo sconfinamento oltre la ferrovia viene tradotto nel piano in un ideale prolungamento del piazzale, al di là del fascio dei binari, che si conclude prospetticamente con il versante collinare di Posillipo, compreso tra le quinte degli edifici direzionali che delimitano la nuova piazza.

La nuova stazione della cumana, collegata a quella dei Campi Flegrei mediante sottopassaggi pedonali, è il fulcro di un polo a carattere prevalentemente direzionale organizzato intorno ad una piazza-patio che si apre all'interno di un centro commerciale. Quest'ultima, impostata ad una quota ribassata, intercetta i flussi pedonali del nodo di interscambio tra i sottopassi FS e la nuova stazione Campegna, che ha una sua uscita allo stesso livello della piazza e del centro commerciale. La copertura del centro commerciale corrisponde, grosso modo alla quota dell'attuale piano binari. A questo stesso livello ritroviamo i blocchi degli edifici per il terziario, disposti parallelamente ai lati corti della piazza, le torri delle residenze, la viabilità di collegamento. La viabilità è l'altro intervento infrastrutturale che consente di collegare la zona con il contesto urbano più immediato, in particolare con le altre aree oggetto del piano urbanistico esecutivo, e con il resto della città. L'attuale asse via Cattolica-via Campegna, ristrutturato, collegherà direttamente la costa, il parco, l'area tematica 3, il quartiere di Cavalleggeri, con Fuorigrotta e con la tangenziale. Per il collegamento con Fuorigrotta il piano prevede lo scavalco dei binari con un breve tratto di viadotto all'altezza della stazione Leopardi, dove il parco ferroviario si restringe per proseguire in galleria con due soli binari; mentre per il collegamento con la tangenziale il piano prevede la prosecuzione al di sotto dei binari e della stazione

Campi Flegrei, di un ramo della galleria, proveniente dall'uscita della tangenziale a via Cinthia, che attualmente sbuca a Piazzale Tecchio.

In prospettiva l'area si candida quindi a diventare la porta nord orientale di Coroglio. Il collegamento ferroviario, da e per il centro, il collegamento viabilistico con i quartieri vicini e con l'autostrada, consentiranno di migliorare sensibilmente anche l'attuale condizione del quartiere Cavalleggeri che, circondato a nord-est dal parco ferroviario e dall'arsenale militare, ha oggi una sola e inadeguata porta di accesso da via Cavalleggeri.

Prendiamo ora in considerazione l'area su via Diocleziano.

Il piano qui prevede un impianto generato dalla scansione di 6 edifici disposti ortogonalmente alla strada per preservare al massimo l'apertura visuale sulla collina di Posillipo. Corpi più bassi a tre livelli configurano l'aggregazione in due corti aperte di quattro degli edifici previsti. Delle due corti, leggermente rialzate rispetto al piano stradale, una si apre sulla via Diocleziano inquadrando la facciata della chiesa seicentesca di S. Maria dei Sette Dolori che si trova sul lato opposto della strada. L'altra, identica alla prima, volge il lato aperto verso la ferrovia. In entrambi i casi le due corti sono spazi privati di uso pubblico, legati alle attività commerciali e direzionali cui sono destinati gli edifici per i primi tre piani. Al di sopra di questo "basamento" di tre livelli, sono "appoggiati" i due corpi di residenze di quattro piani ciascuno ortogonali alla strada.

Per la corte aperta sulla strada, la chiusura è ovviamente sul fondo, ma ciò non impedisce la vista della collina, perché si tratta di un corpo di tre piani, compreso il piano terra, che si trova arretrato di 45 metri rispetto alla strada. Per la corte aperta sul retro, la chiusura a filo della strada presenta una zona porticata che consente di accedere alla corte, da cui si può riscoprire la vista della collina. Gli intervalli corrispondenti alle strade laterali, con i posti auto e il verde di pertinenza, non hanno elementi di chiusura sul fondo che sbarrano la vista verso il confine con la ferrovia; si realizzano così dei corridoi prospettici che dalla strada consentono di guardare al di là degli edifici.

Aprono e chiudono l'insediamento due edifici a piastra destinati ad attività produttive.

Complessivamente l'intervento si prefigge di valorizzare al massimo il fronte dell'area sulla viabilità principale, senza tuttavia rinunciare a conservare almeno in parte l'attuale prospettiva della collina di Posillipo, visibile dalla strada e dalle residenze che si trovano sul fronte opposto. Gli intervalli di spazio previsti tra blocchi edificati consentono infatti la visione della collina anche se con modalità differenti a seconda del punto in cui ci si trova rispetto agli edifici.

Infine la terza area disponibile compresa tra la via Giulio Cesare e il fascio dei binari.

Essa è di dimensioni contenute rispetto alle altre due, e tuttavia svolge nell'economia del piano un ruolo strategico; è da qui infatti che, con lo scavalco dei binari, si accede dal quartiere Fuorigrotta all'area di via Campegna.

Inoltre l'area, individuata nel piano urbano parcheggi, è destinata ad ospitare un parcheggio di relazione a cinque piani, posti al di sotto del livello stradale. Tale previsione viene recepita nel piano urbanistico esecutivo, e integrata con l'ipotesi di un centro commerciale da realizzarsi al di sopra del livello di copertura del parcheggio e dislocato in modo da lasciare come luogo contiguo alla strada, liberamente usufruibile una piazza-terrazza visualmente aperta verso il parco binari.