

AS. 14/2

PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ DI SALERNO



ARCHITETTI:

ALBERTO CALZA-BINI
GIORGIO CALZA-BINI

FALD. 14/2

DOC. m. 10

PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO
DELLA CITTÀ DI SALERNO

R E L A Z I O N E

PROGETTO DEGLI ARCHITETTI: ALBERTO CALZABINI
GIORGIO CALZABINI

I 9 3 6

IL PIANO REGOLATORE E DI RISANAMENTO DELLA CITTA' ESISTENTE

Condizioni attuali

Le condizioni nelle quali vive dal punto di vista edilizio, ma soprattutto dal punto di vista igienico e sociale, la città vecchia di Salerno, impongono all'Amministrazione, intelligentemente attenta a migliorare lo stato della città, un'opera di risanamento che sia insieme miglioramento considerevole del traffico interno e, per quanto possibile, sistemazione estetica di alcuni centri della città stessa.

Per illustrare le presenti condizioni di affollamento basti dire che nel popoloso quartiere delle Formelle che occupa una superficie di non più di 0,7 Ha, vivono più di 1.600 abitanti con un indice di affollamento per Ha pari a 2.300; che nel quartiere di Porta Nuova, che raggiunge appena la superficie di 0,40, gli abitanti vi sono addensati con l'indice di 2.750 per Ha; che, peggio ancora, nel quartiere di Porta di Mare, dove soltanto la vicinanza del mare ha sin qui evitato

pericoli di epidemia gravissimi, la popolazione vi raggiunge il limite di 3.000 per Ha.

Coefficienti addirittura incredibili che divengono anche più significativi e paurosi quando si visitino i tuguri fatiscienti, privi persino della luce diretta perchè aereati nell'interno di lunghi e bui androni o aperti su vicoli che non superano una sezione di m.0,80, nei quali una popolazione meritevole di miglior sorte per la sua operosità e sobrietà, conduce una vita continuamente minacciata dal male.

Criteri per il risanamento

Nel compilare il Piano di risanamento si sono tenute presenti queste condizioni, e gran parte delle demolizioni previste ha puramente lo scopo di diradare il popoloso quartiere, demolendo elementi edilizi su aree non destinate a ricostruzione, ed ottenendo così piazzette e slarghi i quali hanno il semplice scopo di dare una migliore condizione di ambiente di aria e di luce ad una considerevole parte degli attuali abitanti.

Se le condizioni finanziarie attuali del Comune lo permettessero, le demolizioni da effettuarsi per ottenere un diradamento maggiore potrebbero essere facilmente previste; poichè infatti il progettista ha creduto di limitare la demolizione per tagli e diradamenti, solo preoccupato di rendere possibile e facile al Comune l'attuazione del Piano; ed è casa per casa, via per via che egli ha eseguito il suo studio, indicando le

demolizioni strettamente necessarie, le più economiche, le più efficaci.

Naturalmente anche in successivo periodo, di volta in volta che al Comune sia possibile dichiarare inabitabile qualche edificio e procedere alla sua demolizione senza consentire ricostruzione alcuna, le condizioni di aria luce e traffico del quartiere andranno certamente migliorando.

Le operazioni di diradamento previste tendono anche a migliorare il traffico, soprattutto lungo la via dei Mercanti attualmente considerata come la principale via dell'interno della città vecchia, e sempre affollatissima di uomini e veicoli.

Diradamenti ed allargamenti

L'allargamento della via dei Mercanti è previsto sul lato nord per un certo tratto e sul lato sud per un altro, e ciò allo scopo di evitare i doppi tagli sempre costosi e di prescegliere invece i tratti di minore resistenza dal punto di vista economico, edilizio o artistico.

L'allargamento della stessa via dei Mercanti, in prosecuzione dell'attuale Corso Vittorio Emanuele, che resta quasi del tutto inalterato, permetterà la diretta comunicazione tra la stazione e il centro della città vecchia, senza passare sulla via Litoranea.

Un eguale criterio è stato seguito per l'allargamento della via Duomo che, nel senso trasversale, permetterà l'accesso

dall'importantissima piazza del Duomo e del Vescovado sino al
la Litoranea. In misura minore, ma sempre seguendo il medesim
mo criterio, si è previsto l'allargamento della via dei Canali
che congiunge la zona propria del palazzo Comunale con l'antica
via Tasso, la più importante tra quelle della città alta.

Nel predisporre questi tagli ci si è preoccupati di non
apportare al nucleo cittadino alcun turbamento sensibile e di
lunga durata, come sarebbe quello derivato da tagli profondi e
ampi per la ricostruzione di intieri quartieri, ordinati e so
lenni; ciò che spesso si vuole raggiungere nella compilazione
di piani regolatori, per questo appunto, destinati al falliment
to.

Seguendo invece il Piano predisposto, il Comune potrà ,
grado a grado che i mezzi glielo consentano, demolire e proce
dere negli allargamenti senza interrompere il traffico e senza
condannare alla inattività rispettabili interessi commerciali;
permettendo anzi alla proprietà edilizia di trasformarsi spontan
neamente, per meglio utilizzare le migliorate condizioni di am
biente.

Sistemazione edilizia delle zone centrali

Tuttavia nel Piano presentato appaiono quattro zone nel
le quali risulta evidente la completa demolizione di tutti i
fabbricati onde permettere la completa ricostruzione di nuovi
fabbricati di carattere pubblico. Si tratta però di zone nel

le quali le case demolite sono delle ignobili baracche di nessunissimo valore intrinseco o commerciale, quali quelle della Fiera vecchia, dove è prevista la costruzione di un grande edificio scolastico per le Scuole medie; oppure nella zona del Cetrangolo, la più affollata ed infetta del quartiere di San Giovagnello dove la posizione di raccordo tra il Corso Vittorio Emanuele e l'allargata via dei Mercanti, determina una zona di alto valore commerciale; il quale compenserà largamente le spese incontrate per l'abbattimento dei vecchi abituri e costituirà la zona dove potranno sorgere la sede del Banco di Napoli e il Palazzo degli Uffici pubblici governativi.

La terza zona, dove le demolizioni sono previste di una certa importanza, è quella perfettamente di fronte al palazzo di Città, zona destinata alla sede dell'Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale, il quale, creando in quel punto un suo centro di attività, non solo aggiungerà decoro alla importante arteria cittadina, ma permetterà il risanamento del così detto quartiere di Porta di Mare, dove le vie attuali sono di larghezza talvolta inferiore ai due metri e dove, in prosimità del Palazzo del Governo, si affolla oggi una popolazione tra le più indigenti.

La quarta zona: dove appaiono sensibili le demolizioni è all'estremo est dell'attuale città moderna, ed ha lo scopo di procurare alla stazione uno sbocco di visuale sul mare ed un nobile accesso alla città, oltre alla logica continuazione del

magnifico Lungomare Trieste, che avrà come fondale, al posto dei brutti capannoni industriali quasi abbandonati, la Casa del Fascio con la Torre Littoria.

Finalmente un'opera di risanamento provvidenziale sarà fatta sul retro del Palazzo del Governo con la completa demolizione di un lurido e malfamato quartiere, creando in suave una piazza di sosta, dove in occasione di adunate e visite di autorità potrà aver luogo il posteggio delle automobili. Innanzi alla facciata del palazzo del Governo, al di là del Lungomare, è prevista inoltre, con l'interramento opportuno, la creazione di una vasta piazza destinata a raccogliere la folla cittadina.

Valorizzazione dei monumenti

Va considerato infine che talune delle previste demolizioni raggiungeranno anche lo scopo artistico, mettendo in valore monumenti, palazzi e scorci di pittoresco paesaggio, come quelle del Largo del Campo che scopriranno per intero il magnifico palazzo del Vanvitelli o come quelle nei pressi del Duomo, che metteranno in luce il lato del campanile medioevale; o, infine, come quelle della via Fusandola e della piazza Luciani che liberando il fianco della Chiesa e dell'ex Sede militare determineranno lo sfondo paesistico e caratteristico della via Monte.

La viabilità

Gli altri ritocchi e demolizioni in tutta la zona della città vecchia e la nuova chiuse tra il monte, il mare e il torrente Irno, riguardano la decorosa sistemazione degli edifici portuali; un miglioramento di traffico che congiunge la via dei Principati con il nuovo quartiere previsto sulla collina del Carmine; l'assestamento della via che congiunge la nazionale di Avellino con i più recenti quartieri nei pressi dello stadio; e, finalmente, la possibilità di creazione di una grande via di Circonvallazione a monte che permetterà al traffico pesante di girare al largo della città e offrirà la valorizzazione di alcune aree di ottima posizione elevata.

Nuovo quartiere residenziale

Si è già accennato alla creazione del nuovo quartiere del Carmine; quartiere che si è previsto col carattere residenziale, sfruttando la migliore posizione che gradatamente si eleva sino al culmine della collina nella quale dovrebbe sorgere una chiesa in mezzo ad un giardino attraversato da scalee e viali.

La possibilità di creazione di questo nuovo quartiere non è ostacolata da alcun fatto compiuto, ad eccezione di due casette popolari da poco costruite, le quali verrebbero ad impedire l'armoniosa distribuzione prevista per i vari edifici progetta

ti, intensivi, semintensivi o a villini.

Ove il Comune, come non è a dubitare, voglia dar subito corso alla creazione del un quartiere creandovi le strade e consentendo solo, secondo il piano prestabilito, le costruzioni previste, il nuovo quartiere del Carmine, alto sulla città e sul mare, e rapidamente collegato con i quartieri più recenti come il già accennato della via dei Principati e con la vecchia città, a mezzo di un cavalcavia previsto sopra la ferrovia nella via Arce, rappresenterà un innegabile vantaggio economico per il Comune e un largo respiro alla popolazione cittadina.

Piano di ampliamento

La sistemazione degli accessi alla stazione e l' avvenu to spostamento della linea ferrata verso l'interno consente una organica attuazione dell'ampliamento nel lato orientale della città.

La zona è delimitata dal fiume Irno dalla collina di Giovi e dal tracciato della linea ferrata che si ricongiunge al litorale presso Torre Angellara.

Partendo dall'attuale ponte sull'Irno e prevedendo la colmata di esso fino al mare onde creare un'ampia piazza di adunata avanti alla Casa del Fascio, l'ampliamento si estende, nella zona attualmente occupata dal cementificio di cui si prevede il non lontano trasferimento nella zona industriale all' uo po vincolata ai bordi della via Nazionale per Avellino, fin sot

to il lato occidentale della collina di Giovi.

Nel punto in cui si biforca il ramo ferroviario portuale si è prevista una zona a parco pubblico circondante il piccolo colle dal forte di S. Giuseppe, sì da creare una soluzione di continuità tra la vecchia città e la nuova.

Schema della rete viaria

La rete viaria si sviluppa logicamente seguendo il litorale nella caratteristica forma della nuova sede della linea ferrata.

Si ottiene perciò uno schema ortogonale a maglie retangolari formato da tre rettifili principali. Il primo, sul litorale segue l'antica sede ferroviaria e rappresenta il logico prolungamento del Lungomare Trieste della città vecchia. Tale ampia strada, di grande effetto panoramico, con zona marginale interna a parco avrà degli sbocchi di altre importanti strade e viali alberati che creeranno delle vaste piazze di respiro e che si prolungheranno con rotonde a mare. Tale ampia strada rappresenterà inoltre l'ideale linea di traffico turistico congiungente Salerno e Napoli da un lato e Pesto e la Nazionale della Calabria dall'altro.

Gli altri due principali rettifili seguiranno l'uno lo approssimativo tracciato dell'attuale Nazionale, e l'altro, parallelo ad essa, si raccorderà alla Litoranea presso il rione Mercatello.

Queste strade rappresenteranno la spina dorsale di tutto l'ampliamento.

Il traffico locale potrà svolgersi con comodità su una sufficiente sezione stradale, mentre la penetrazione nei lotti interni avverrà, come si è detto, attraverso tre ampi viali a parco e con strade normali di lottizzazione.

Stabilito perciò il criterio di logica gerarchia stradale, sarà facile ottenere una rete viaria rispondente alle necessità del traffico e alle esigenze dell'estetica, mentre è consentita dalla distribuzione delle varie sezioni stradali una economia d'impianto stabilita con rigoroso concetto economico. Le piazze e gli slarghi, i giardini interni sono distribuiti in funzione delle necessità dei vari quartieri e con logico criterio estetico; e gli edifici pubblici e notevoli sono preventivamente disposti e fissati in modo da creare fondali alle strade, fronti alle piazze, inquadramento ai giardini.

All'esterno del rilevato della nuova sede ferroviaria è prevista un'altra strada di circonvallazione che dovrà essere adibita al traffico pesante di attraversamento; partendo da Torre Angellara e rasentando le pendici del colle di Giove essa s'innesta nella Nazionale per Avellino in località Gelsi Rossi per biforcarsi a nord verso l'Irpinia e ad ovest, traversando la città dietro il campo sportivo nel quartiere Cupa Cupeti, si arrocca sulla montagna del Castello; passa per S. Eremita, Orfanotrofio, Canalone e Madonna del Monte e riscende

lievemente, per ritornare nella via De Marinis al confine del Comune di Vietri.

Zonizzazione

Il criterio di zonizzazione è impostato più che sulla intensità di costruzione, sulla classificazione a carattere sociale industriale sportivo e militare.

Saranno pertanto le zone lungomare e lungo i principali viali alberati quelle maggiormente appetibili e più ricercate in cui sarà più logica la costruzione di case e ville signorili con parchi; sarà invece la zona compresa tra le due grandi strade di traffico interno quella a carattere medio commerciale politico; sarà infine quella più verso l'interno e la ferrovia, quella a carattere più popolare, sportivo, militare, industriale.

Una zona che per la particolare posizione altimetrica e climatica si presta ad un favorevole sviluppo di ville di soggiorno, alberghi e case di cura, è quella situata sulle pendici sud orientali di monte Giovi, in località Paradisiello a cui si potrebbe accedere dalla esistente via panoramica per Giovi e da una nuova strada che, partendo da quota 100 risceⁿde dolcemente con ampia curva nel cuore della città ampliata, permettendo la lottizzazione del declivio del colle.

Fabbricazione

Nelle singole zone come sopra descritte, il criterio di costruzione sarà generalmente estensivo come rapporto tra superficie scoperta e coperta, mentre la fabbricazione sarà data dalla maggiore o minore intensità di superficie coperta e dall'altezza dei fabbricati; avremo perciò per ogni singola zona e per ogni singolo lotto stradale una particolare fabbricazione: alta, media, bassa, preventivamente disposta nei piani di massima e particolareggiati, e stabilita con rigore secondo il criterio estetico igienico ed economico, ed al quale sarà necessario attenersi per avere un complesso edilizio esteticamente disposto secondo i concetti della moderna urbanistica.

Norme edilizie per l'attuazione del Piano Regolatore

Le nuove costruzioni che verranno eseguite nella zona dell'ampliamento orientale e settentrionale, come qualsiasi costruzione o ricostruzione nei lotti scoperti della attuale città, saranno soggette a quelle norme speciali edilizie e tecniche contenute nell'allegato alla presente relazione e alle tavole di piano regolatore.

Dovranno pertanto tutte le costruzioni assoggettarsi a quei vincoli che verranno imposti dal Piano di massima e particolareggiato, riguardanti: il criterio di lottizzazione, il rapporto di superficie coperta, l'altezza di fabbricazione, il

numero dei piani, i distacchi tra i fronti dalle strade e dai confini interni, gli allineamenti e le sistemazioni interne.

Per quanto riguarda i rifacimenti di prospetti in conseguenza delle demolizioni per allargamento di strade e di sistemazioni edilizie nell'interno della città, verranno conservate le altezze dei fabbricati che vengono incisi o arretrati.

Per i fabbricati interamente demoliti e ricostruiti varranno le imposizioni di altezza, distacco e copertura stabilite nel Piano particolareggiato; e sarà necessaria comunque la preventiva speciale approvazione del progetto da parte della Commissione edilizia e di quella di Piano Regolatore.

Sarà fatto divieto di costruire negli scoperti compresi tra fabbricati esistenti negli attuali lotti edilizi, quando non vi siano rispettate le distanze stabilite nel comma 2°, 3°-b) delle norme speciali per le nuove costruzioni.

Sarà pure fatto divieto di sopraelevazione degli attuali fabbricati che superino il numero di tre piani.