



PROGETTO DEL PIANO REGOLATORE DELLA CITTA' DI SALERNO=====

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE =====

h-2

On. Sig. Podestà

di

SALERNO

MUNICIPIO DI SALERNO
22084
24 NOV 1934

La S.V. On. a seguito del completamento di un primo studio di piano Regolatore della Città da parte dello Ufficio Tecnico Comunale, onorandosi di Sua fiducia, volle che la Commissione all'uopo formata, esprimesse un suo voto, acciocchè lo studio della importante opera, iniziato dallo stesso Organo dipendente, procedesse con maggiore sicurezza al suo fine ~~ultimo~~; confortata dai suggerimenti di cittadini che per la loro professione ed il loro attaccamento ai problemi cittadini potessero meglio indicare le soluzioni più adatte all'importantissimo problema.

Riteniamo infatti che tale problema, sia il più arduo che si possa imporre la mente di un uomo, in quanto non si tratta semplicemente dello scegliere un andamento stradale, anzionè un altro: ma di prevedere lo sviluppo avvenire della città, ed in dipendenza di ciò studiare strade, agglomerati abitati, visuali, giardini, mezzi di trasporto ecc.

Con passione ci siamo dedicati all'incarico affidatoci e in varie riunioni abbiamo consigliato all'Ufficio Progettista numerose varianti che certamente meglio si confanno al futuro sviluppo cittadino.

Dobbiamo però far^è presente alla S.V. On. che è bene che tale studio iniziato dall'Ufficio Tecnico Comunale, non si fermi allo stato attuale; poichè se è vero che i piani^è re^ègolatori delle Città sono opere che non si completano che in vari decenni, è anche vero che le disposizioni dettate da essi devono arrivare quando ancora le costruzioni nelle zone di ampliamento non sono ancora incominciate, per impedire la privata speculazione sui terreni a danno dell'Amministrazione che costruisce le strade ed amplia i trasporti; e per rendere meno costose le necessarie esproprieazioni.

Dall'Ufficio progettista ci sono state presentate, due planimetrie della Città, una comprendente la zona ad est del Fiume Irno che costituisce un piano di ampliamento più propriamente detto e l'altra la zona ad occidente dell'Irno, riguardante la vecchia Città, ivi compresa anche la zona del vecchio Piano regolatore, dagli ingg. Donzelli e Cavacini; e che più propriamente si può riguardare come un piano di sistemazione e risanamento della parte vecchia dell'abitato.

Tali planimetrie danno solo una idea del tracciato planimetrico delle arterie studiate; ma non danno alcun dato altimetrico sullo andamento delle stesse.

Il Direttore dell'Ufficio tecnico Ing. Guerra a voce ha illustrati i concetti che lo hanno guidato nello studio preliminare presentato.

Trattandosi di concetti del tutto differenti si è proceduto per-
prima allo esame del planimetria della zona orientale della cit-
tà riflettente il piano di ampliamento che, come si è detto si
estende dal Fiume Irno alla contrada Mercatello.

Tale piano tiene conto dello spostamento della linea ferroviaria
Salerno-Battipaglia alle falde della collina a nord e su tale
necessaria modifica di tracciato, basa lo studio della viabilità
della Zona.

Infatti la prima osservazione che spontaneamente è sorta, è quel-
la che lo strozzamento attuale che si verifica al ponte sul Fiu-
me Irno della strada Salerno-Pastena, con il nuovo tracciato stu-
diato verrebbe a trasferirsi alla contrada Mercatello; con l'ag-
gravante che la linea ferroviaria rappresenta una barriera verso
monte, allo sviluppo di una vasta zona pianeggiante che non è op-
portuno trascurare perchè molte prossima all'abitato, e nella qua-
le numerose costruzioni già sono sorte lungo la esistente stra-
da nazionale.

Pertanto la Commissione ha proposto che il tracciato attuale stu-
diato dalla Ferrovia si sposti il più possibile a monte sia allo
inizio verso oriente che per tutta la restante parte fino alla
attuale Stazione Ferroviaria.

In quanto poi allo "zoning" studiato, la Commissione ha ritenuto
che sia più opportuno sistemare la zona industriale il più ad-
attante che sia possibile e quindi verso la frazione di Mercatel-
lo; riservando la parte tra la strada nazionale ed il mare per
zona a villini, e quella tra la nazionale ed il tracciato ferrovia-
rio per costruzione intensiva.

In quanto poi ai tracciati stradali studiati si è proposto:

1° che la Piazza C venga spostata più a Sud, in modo che la futura eventuale stazione Ferroviaria resti a valle del tracciato ferroviario avendo a sud la nuova piazza.

2° Che venga di minuita la importanza della strada a valle della linea ferroviaria, creando invece una arteria importante a monte dello stesso tracciato, il quale dovrebbe essere attraversato in sottopassaggio, fino a raggiungere la zona industriale; congiungendola poi con il ^{ponte} detto Guazzariello per avere più facile comunicazione con le contrade di Giovi.

Questa strada dovrà essere importante perchè dovrà rappresentare la circumpollazione a monte di tutto il nuovo abitato, e si dovrà ricongiungere sia alla Strada Nazionale per Avellino che all'abitato di Salerno nei pressi della località Calcedonia.

Tale unione dovrà avvenire con il prolungamento della stessa strada a mezza costa al piede della collina di Giovi e sempre a monte del futuro tracciato ferroviario.

In tal guisa e con la esecuzione anche del tratto a monte dello attuale abitato della strada di circumpollazione, tutta la città potrà essere liberata dell'intenso traffico regionale

che si svolge attualmente per le sue strade principali con tutti gli inconvenienti di igiene e di sicurezza per i cittadini che tale importantissimo momento di veicoli, di ogni specie ~~che non~~ importa.

3° che venga assolutamente proibita qualsiasi costruzione a valle della nuova via lungomare che si svilupperà al posto della attuale sede ferroviaria, la quale dovrà essere

considerata come la via panoramica della città.

4° = Creazione di una intensa zona a verde nell'area presso la polveriera e nei pressi della frazione Mercatello in modo da formare a poca distanza dai nuovi centri abitati delle zone di riposo e di aria pura per il respiro della nuova città.

Dallo esame poi della planimetria della parte occidentale della Città la Commissione per necessario collegamento, per quanto su detto, fa notare la necessità imprescindibile di creare un'arteria importante per eliminare il traffico provinciale e regionale dallo interno della città.

A tale necessità non soddisfa la prevista sistemazione del tratto di strada esistente che passa al disotto dell'Orfanotrofio, partendo da S. Eremita, la quale ha tutte le caratteristiche delle strade di montagna, inadatta quindi al traffico intenso e pesante e che con i nuovi mezzi di trasporto si rende sempre più importante.

Sarebbe pertanto opportuno lo studio di questa arteria a valle della detta strada, passando a monte della Caserma S. Domenico, al disotto del Largo Scuola Salernitana, per raggiungere la strada Nazionale De Marinis con larghezza, pendenze e curve atte al grosso traffico, in modo che possa così essere decongestionato quello sulle strade litoranee della Città.

In quanto poi alle zone periferiche, relativamente a questa parte occidentale della Città, ad evitare che esse restino prive dei benefici derivanti dalla oculata attuazione delle disposizioni del Piano Regolatore è opportuno che esso venga studiato per una zona più ampia di quanto dall'Ufficio non sia stato fatto.

Infatti attualmente già nel Rione Carmine le costruzioni pullulano, seguendo criteri disparati e non sempre concorrenti con quelli della cittadinanza, e ciò appunto per la mancanza di qualsiasi norma in materia, la quale d'altra parte non può essere dettata per il singolo caso; ma deve essere studiata nella complessità di vedute che il problema impone. Non è opportuno pertanto lasciare da parte le zone finite all'attuale abitato ed è perciò opportuno che lo studio del piano Regolatore si estenda anche alle zone latitanti alla strada del Carmine che porta alla frazione Fratte, nonché all'altra zona ad oriente della via Gelsi Rossi fin sotto la collina di Giovi, ed il restante tratto della Via Nazionale per Avellino sempre fino a Ponte Fratte.

In quanto poi al piano di sistemazione e risanamento dell'attuale abitato cittadino è evidente che non si può per l'agglomeramento dei fabbricati creare arterie ampie e rettilinee, per non incorrere nello inconveniente capitato ad altre città, di una spesa eccessiva con il risultato che tali arterie rettilinee hanno condotto al semplice mascheramento, dietro una fila di belle facciate, delle brutture restate nei vicoli e nelle piazzette rimaste come erano.

E' prevalso perciò il più giusto concetto che il risanamento debba avvenire con opportuni diradamenti, tagli e incisioni, i quali hanno dato anche il risultato di man

tenere immutato il volto della città formatosi nel corso de
gli anni e che conserva il ricorso delle memorie cittadine.
Ciò è più specialmente a dirsi per la strada interna Corso
Umberto & I°; poichè il suo ampliamento e la sua rettifica
zione avrebbe appunto gli inconvenienti citati e non risol
verebbe la purificazione dei vari quartieri malsani da boni
ficare, che si svolgono alle sue spalle?

Anche il traffico intenso che ora in essa si svolge verreb
be con il suo ampliamento ad essere aggravato perchè i veico
li che attualmente si dirigono per altre strade alla par
te alta della città usufruirebbero domani dello stesso Corso
Umberto.

E' sembrato invece molto più opportuno alla Commissione di
procedere nel Corso Umberto ad opportuni diradamenti ed in
cisioni, in modo da avere un ingrandimento economico della
stessa strada, e di creare invece più a nord di essa una
strada principale, la quale partendo dalla Piazza Principe Ame
deo, attraversi il cuore dei Rioni maggiormente bisognosi di
bonifica: Getrangolo; San Giovanniello; Arcivescovado, Cassa Vec
chia, Barbuti, Dogana Vecchia, e Fornelle per raggiungere la
Piazza Matteo Luciani.

La Commissione ha poi rilevato che alcune strade tra
sversali studiate avrebbero in alcuni punti eccessiva ac
clività e quindi consiglia che queste rampe trasversali
siano studiate in modo che abbiano minori pendenze sicchè
siano perfettamente carrozzabili e possano così comodamen
te collegare la parte bassa con la parte alta della Città.
Ha consigliato ancora la Commissione come ultima osservaz

zione di riservare altre zone a pubblici giardini in
questa parte della Città dove più è densa la popolazione
e dove maggiormente oggi si sente la necessità di un po'
di verde.

Salerno, 30 Luglio 1934-A-XII°

PER LA COMMISSIONE

IL PRESIDENTE

ing. Starnani

DOTT. ING. ANTONIO MARANO

VIA ROMA 7 - SALERNO

Telef. 27-72

Componenti:

Ing. Antonio Marano

~ Luigi Greco

~ Giovanni Russo

~ Agostino Marano

~ Luigi Antonio

~ Michele Montanelli

~ Giuseppe Orsini

~ Michele Di Angelo

Dr. Eugenio Greco

M. Michele Russo

