



P A R T E I^

ILLUSTRAZIONE GENERALE ED ANALITICA DELLO STATO ATTUALE.
INDIVIDUAZIONE DEI PROBLEMI DEL PIANO REGOLATORE ED INDICA-
ZIONE DEI FABBISOGNI FUTURI -

=o=o=o=o=o=o=o=

1 - Ambiente fisico - Cenni sulla geologia, geografia, clima-
tologia del sito.

Le alture circostanti Salerno ← compresi i monti Lattari ed i rilievi di Sorrento e Capri → sono di origine sedimentaria antica: le montagne interne sono del Cretaceo, rivestito di argille oceaniche in gran parte poi dilavate a valle.

La Situazione Geografica è stata fin dalle epoche più remote favorevole agli insediamenti residenziali ed a quelli di carattere commerciale ed industriale, giacchè la città si trova sulla grande direttrice di collegamento tra il Nord ed il Sud d'Italia, percorsa ora dalla statale n.18, in corrispondenza all'incrocio di questa con la statale 88, la quale attraverso la valle dell'Irno, collega Salerno con Avellino e Benevento, con tutta la zona interna della Regione campana e più a nord con la Puglia e col Molise. La presenza dell'ampio Golfo Salernitano col suo porto accentua favorevolmente i vantaggi di tale giacitura. Per contro reca sensibile ostacolo agli sviluppi urbani lo scarso spazio disponibile tra il mare e la cerchia delle imminenti alture, ond'essi risultano singolarmente costretti.

Il clima è temperato: la temperatura media annua è di 17,5° la media minima è di 16,8 in gennaio e la media massima è 25,6 in luglio. (V. tabella allegata che fornisce le medie di un decennio).

La piovosità media è di 1332 mm. nell'anno, con 88,6 gior-



ni di pioggia: la piovosità minima è nel luglio con 15 mm. e 1,6 giorni; quella massima è nel novembre con 217 mm. e 12,0 giorni. (V. tabella allegata che fornisce pure medie decennali).

Il territorio comunale ha l'estensione di Ha 5845 : l'aggregato urbano principale coi quartieri periferici ivi comprese le zone ancora libere, ecc., misura Ha 401; delle quali soltanto 36, sono pertinenti al nucleo di antica origine. D

2 - Origini e sviluppo dell'abitato: cenni sulla sua formazione storica.

Salerno appare per la prima volta nella storia nel 197 a.c. quando i Romani vi stabilirono una colonia cittadina. Che nella circostante regione esistessero peraltro insediamenti umani da età estremamente remote è provato dal reperimento di amigdaloidi negli strati del Paleolitico a Capri, di tombe ed altri resti del Neolitico a Pesto ed a Salerno, di palafitte e di oggetti diversi delle età del bronzo e del ferro.

E' stata accertata la presenza di uno strato etnico osco (necropoli pre-ellenica di Cuma), a cui nell'VIII secolo a.c. si sovrappose la colonizzazione greca, turbata a sua volta dall'espansione etrusca: finchè nel V sec. a.c. stirpe sannitiche provenienti dalla montagna, soggiogarono i centri creati dall'una e dell'altra civiltà.

A S. Antonio di Fratte furono scoperte ed esplorate nel 1927 circa 50 tombe di una necropoli del VI - V sec. a.c. con vasi di carattere attico influenzato dalla sovrapposizione etrusca. Ciò prova che fin d'allora esisteva in sito un insediamento, da alcuni identificato colla città Irnthis, che Plinio asserisce essere etrusca di origine. Il Castrum Salerni anteriore alla fondazione della colonia Cittadina, fu probabilmente una fortezza, distinta dall'abitato preromano, destinata a tenere a freno i Picentini, trapiantativi dagli stessi romani. In ogni caso la città, il cui decumano maggiore corrispondeva all'attuale via Tasso ed il Cardo Massimo all'attuale via Porta



di Mare, non sembra aver avuto sensibile importanza prima dell'apoca longobarda.

Durante la decadenza dell' Impero, Salerno soffrì le invasioni di Alarico e Genserico (456), fu contesa fra Greci e Goti; nella guerra gotica fu in mano a Belisario dal 536 al 539 e cadde in potere di Totila nel 541. Dal 552 in poi fu sotto il dominio di Bisanzio, finchè, nel 646, dopo lunga lotta tra Greci e Longobardi, venne in potere di questi ultimi come parte del Ducato di Benevento, che era stato da essi costituito fin dal 570. Il periodo della dominazione longobarda durò dal 646 al 1077. Nel 774 Salerno fu sede di un Gastaldato sempre alle dipendenze del Principato di Benevento; ma, intollerante di sudditanza, se ne staccò nell'846, facendosi centro di un principato indipendente, che estese il suo potere su contrade limitrofe (fra cui Capua), e fu l'ultima rocca della dominazione Longobarda: la quale, per discordie intestine, si era frattanto frazionata in Signorie autonome a Gaeta, ad Amalfi, a Capua, a Napoli, a Benevento ed a Salerno, in continua rivalità e guerra tra loro.

Approfittando di tale situazione i Normanni, inizialmente soldati di ventura calati in Italia alla spicciolata al soldo di vari padroni, li tradirono successivamente, impadronendosi man mano dei singoli loro feudi e cementandosi in unità politica e militare. Essi costituirono la loro prima contea ad Aversa (1030) e successivamente conquistarono uno per uno tutti i ducati e principati longobardi della Campania. Salerno cadde in potere di Roberto il Guiscardo nel 1077, Napoli in potere di Ruggero II nel 1139.

L'insediamento Longobardo sovrapposti a quello romano, occupava il settore orientale della città attuale fino all'altezza dell'attuale via Bicolli; la successiva espansione Normanna si estese ad occidente di tale limite fino circa all'altezza dell'attuale via Velia.

Salerno fu messa dal Guiscardo a capo di vasti domini normanni ed attinse in virtù del forte impulso offertole, un grande periodo di floridezza, per cui il secolo XI può considerarsi il suo perio-



do aureo (Opulenta Salerno).

La famosa scuola di medicina, già da secoli attiva (essendosi in essa accentrato fin dalla decadenza greca e romana, tutto il sapere ereditato dalla scienza medica della più remota antichità e di tutti i popoli, compresi gli orientali e gli arabi) attinse in tale secolo fama ancora maggiore; fiorì la poesia (arcivescovo Alfano) e l'architettura specialmente con la costruzione del Duomo illustre, dove nel 1084 venne accolto Gregorio VII.

Nel 1127 Salerno perdè il suo primato pel ricongiugimento politico dell'Italia Meridionale con la Sicilia; ma i re normanni, pur risiedendo a Palermo, continuarono a considerare Salerno la più importante città della terraferma e si succedettero periodi di vita feconda e illuminata da grandi ingegni (Romualdo Guarna, storico; Pietro da Eboli, poeta; Matteo d'Ajello, politico, ecc.). Nel 1194 Enrico VI, saccheggiò e distrusse in parte Salerno per punirla d'aver tenuto prigioniera la moglie Costanza; a tali danni pose riparo, sotto Re Manfredi, Giovanni da Procida, che nel 1250, costruì il porto.

Coll'avvento degli Svevi, Salerno entrò in decadenza, man mano soppiantata da Napoli, dove nel 1224 Federico II aveva creato la prima università di stato, con grave danno per la Scuola Salernitana di Medicina. La proclamazione di Napoli capitale fu ritenuta dai salernitani una vera offesa loro recata da Carlo I d'Angiò. Dal 1268 in poi la città ebbe vita travagliata essendo stata data in feudo a vari principi (Carlo lo zoppo, Carlo Martello, ecc.), fino a quando, nel 1419, essa fu ceduta per danaro a Giordano Colonna.

Dai Colonna passò agli Orsini e poi ai Sanseverino: sotto la qual Signoria Salerno, capoluogo di territori assai ricchi, ebbe vita florida ed allietata da notevoli ingegni (Masuccio novelliere; Bernardo Tasso, ecc.) e vide rifiorire anche la scuola medica. Caduto Ferrante Sanseverino, la città voleva restare nel demanio regio; ma nel 1578 il re la infeudò ancora a Nicola Grimaldi, dal quale essa si riscattò, nel 1590 con una somma altissima.

Nel 1647 Salerno operò una rivoluzione contro gli Spagnoli; nel 1799 essa aderì spontaneamente alla repubblica. La scuola medi-



ca si sparse intorno alla metà dell'800.

Si può ritenere che lo spazio occupato dall'espansione del periodo normanno sia stato sufficiente a contenere il minimo aumento demografico delle età successive fino all'800; secolo al quale può datarsi soltanto piccola parte degli insediamenti attuali lungo la valle dell'Irno. Mentre, specialmente lungo la via delle Calabrie (SS 18) e quella per Avellino (SS 88) si erano andati formando da epoche antiche alcuni insediamenti isolati (Fratte, Pastena, Mercatello), oltre a varie ville, case e fattorie.

La restante parte delle attuali massicce espansioni lungo la valle dell'Irno e quelle ad est del fiume, sono recenti od addirittura recentissime. ^(E) La popolazione di Salerno, che contava 21.241 abitanti nel 1859, saliva a 27.759 abitanti nel 1871, con un incremento medio annuo di 540 unità. Essa passava quindi a 30.771 nel 1881, ed a 42.315 nel 1901, con incremento medio annuo nel trentennio 1871-1901 di sole 485 unità, avendo concorso a limitare tale incremento da un lato l'insalubrità degli abitati e delle piane vallive, dall'altro la forte incipiente emigrazione specialmente verso l'America del Nord. Il ritmo dell'emigrazione aumentava ancora di molto nel primo decennio del secolo XX, essendo passata la popolazione nel 1911 a 46.090 abitanti con incremento medio annuo di soli 377 abitanti: ~~decreseva poi sensibilmente fino al 1921: (ab. 53.627 - incremento medio annuo nel decennio: 753)~~ e si arrestava quasi completamente fino al 1931 (~~ab. 62.298 - incremento medio annuo nel decennio: 867~~) per effetto delle leggi restrittive emanate specialmente negli Stati Uniti d'America. Cominciava da quel momento lo sviluppo demografico massiccio della popolazione salernitana che saliva a 77.172 unità nel 1941, con un incremento medio annuo di circa 1500 unità; a 90.875 nel 1951, con un incremento medio annuo di 1.370 unità nel decennio, nonostante le sensibili perdite della guerra, (la popolazione presente era nel '51 di 92.088 cittadini).

Nel triennio dal 1951 al 1954 la popolazione residente è salita a 95.238 unità, essendosi ripristinato l'incremento medio annuo di circa 1.500 unità. L'ipotesi minima ^{posta dai soggetti} che si possa porre è quel



5a m
 la che deriva dal diagramma disegnato nella allegata tabella b), secondo il quale, ponendo la durata del piano in circa 30 anni, bisogna prospettare una capacità residenziale complessiva del piano di almeno 150.000 abitanti. Vedremo successivamente come la quantità di aree residenziali predisposta nel progetto è assai maggiore, per la necessità di attenersi ad indispensabili criteri prudenziali.

L'Amministrazione cittadina, quando nell'intervallo tra le due guerre, si rese conto che il massiccio incessante aumento della popolazione rendeva indispensabile coordinare opportunamente i correlativi insediamenti residenziali, le strutture di servizio, e le iniziative produttive, predispose alcuni studi di pianificazione, i quali peraltro non ebbero esito per l'intervenuta seconda guerra mondiale e dato che la nuova legge del 1942 aveva sostanzialmente mutati i criteri per la redazione dei piani regolatori, i quali, fra l'altro, non dovevano essere più limitati al comprensorio urbano, ma dovevano investire tutto il territorio comunale. Dopo la guerra fu redatto dall'Arch. Scalpelli un piano di ricostruzione secondo i criteri della legge che aveva istituito tali piani, da essa intesi come piani particolareggiati, limitati ai settori danneggiati dagli eventi bellici ed a poche altre zone esterne, tali da poter ospitare gli abitanti che non potevano essere rialbergati nelle zone distrutte. Tale piano ha avuto attuazione negli anni intercorsi, in settori abbastanza estesi. Notevole la formazione dei giardini del lungomare, situati a sud della città, che hanno fatto ad essa guadagnare vasto spazio per i traffici e per il passeggio. Il piano regolatore generale attualmente redatto, tiene presenti, ove possibile, i vincoli già definiti dal piano di Ricostruzione. F

3 - Morfologia urbanistica e consistenza edilizia del territorio comunale e della città di Salerno. Valori architettonici. Metodo di rappresentazione plano-altometrica.

Il nucleo longobardo di Salerno dovette ospitare copiosi monumenti databili a partire dal sec.VII: questi sono oggi rappresentati da ben poveri avanzi, specialmente Porta Rateprandi e l'Arco di



Arechi, il quale principe oltre a fabbricare il Palazzo, ampliò anche il romano Castellum, rafforzato poi dai Normanni. Nel settore Normanno assume prevalente importanza il grandioso Duomo di S. Matteo, (1076 - 1085), snaturato con vaste modifiche nel sec. XVIII, ma ora in parte ripristinato, sommo monumento di architettura, ancor dotato dell'antico arredo liturgico d'inaudita ricchezza.

Importanti anche le arcate dei vetusti acquedotti (sec. IX-XIII), sulla via Arce e varie piccole chiese medievali tra cui assumono rilievo S. Andrea col campanile del XII secolo, S. Alfonso eretta circa nel mille, S. Gregorio con portale del sec. XII; ed il Crocifisso del sec. IX - X, con sei colonne di spoglio nell'interno e la cripta.

Il tessuto vario originario è pressochè rimasto intatto ma gli edifici di tutto ^{il} nucleo antico, estremamente degradati e ricostruiti in varie epoche, si presenta oggi come una congerie di strutture fatiscenti ed incoerenti dotate di un singolare valore pittoresco ma prive di valido carattere ambientale storicamente qualificabile. Le strade sono generalmente di piccolissima sezione; ai loro lati incombono edifici più volte rialzati, fino a raggiungere talvolta i 6 piani.

Il nucleo rustico è dunque nel suo insieme estremamente e ^{decadente} malsano: in esso la densità territoriale e fondiaria giungono a limiti inammissibili: si richiederebbero diradamenti massicci, ma i problemi relativi di carattere urbanistico-architettonico, sono di assai difficile soluzione: come verrà chiarito in seguito.

Tra gli interventi edilizi operati in età successive, si debbono sottolineare alcuni edifici religiosi del '600, tra cui il "Monte dei morti" ed il Salvatore, di forma ottagonale; la chiesa barocca di S. Giorgio, alcune architetture attribuite al Vanvitelli, tra cui la chiesa dell'Annunziata.

Era importante puntualizzare esattamente la consistenza edilizia nella topografia in scala 1:2000 della parte della città sita ad ovest dell'Irno, dove si sono segnati con campitura particolare gli edifici di carattere storico, gli edifici pubblici e d'uso



speciale e gli edifici d'abitazione, questi ultimi distinti in tre categorie, in base alla consistenza strutturale ed al valore economico: fabbricati completamente fatiscenti, in ammissibili condizioni, in condizioni ottime.

Per la restante parte del territorio comunale erano in dotazione del Comune, una planimetria in scala 1:4000 ed una in scala 1:8000, prive di curve di livello, estremamente manchevoli in quanto ad aggiornamenti edilizi e nel loro insieme assai inattendibili. Si è dunque provveduto a disegnare ex-novo una planimetria in scala 1:5000 dell'intero territorio, ottenuta riducendo fotograficamente in tale scala, le mappe catastali del territorio medesimo; ingrandendo fotograficamente la carte 1:25000 dell'Istituto Geografico Militare, pure nella scala 1:5000 - e rilucidando le mappe ridotte e tra loro ricucite, sul tracciato di tale ingrandimento fotografico, dal quale sono state anche desunte le curve di livello. Si è così ottenuto un elaborato sufficientemente attendibile che fu aggiornato delle costruzioni mancanti nelle mappe e di quelli che man mano si vennero realizzando nell'intervallo della redazione del piano.

Soltanto negli ultimi mesi il Comune ottenne un fotomosaico aereo del territorio comunale in base al quale si fecero gli ultimi aggiornamenti. Il procedimento al quale ci si attiene giocoforza, in mancanza di un rilievo aerofotogrammetrico fu estremamente faticoso giacchè rese necessari continui ritocchi al piano; si sono peraltro conseguiti buoni risultati.

Le indicazioni grafiche adottate nella planimetria 1:5000 di cui sopra, sono meno minuziose di quelle adottate nel 2000, ma offrono rappresentazioni esaurienti di ogni elemento topografico ed edilizio.

4 - Indagine demografica: distribuzione della popolazione nel territorio comunale.

Si sono già offerti nel par.2), i dati relativi agli incrementi della popolazione nel più recente periodo storico ed alle induzioni circa gli incrementi ipotizzabili pel futuro.



Il censimento del 1951, denunciava una popolazione presente di 92.088 abitanti e residenti di 90.753. Di questi ultimi 78.126 abitavano nei centri (praticamente quindi nella città e nei suoi satelliti di Fratte, Pastena e Mercatello, oggi da ritenersi assorbiti nella città medesima), 4550 nei nuclei e 8.077 nelle case sparse. Si può dunque ritenere (fatte le debite proporzioni e tenuto presente il fatto che attualmente una quota parte dei nuclei e delle case sparse debbano ritenersi assorbiti nel territorio cittadino) che, dei circa 100.000 abitanti viventi nei 5841 ettari del territorio comunale, circa 87.000 siano ospitati nel concentrico e circa 13.000 distribuiti nella restante parte del territorio.

Si è detto che l'aggregato urbano principale coi quartieri periferici, ivi comprese le zone ancora libere, gli impianti ferroviari, misura complessivamente Ha. 401; di questi sono occupati da zone residenziali, di diverso tipo Ha.203, sui quali sono da ritenersi accentrati almeno 80.000 degli attuali 87.000 abitanti del concentrico, con una densità territoriale media quindi, di circa 400 abitanti per ettaro: densità assolutamente eccessiva, la quale raggiunge punte assai maggiori nella città vecchia. Tale notevolissima densità territoriale è dovuta da un lato alle sovraccitate condizioni di estremo addensamento edilizio della città vecchia, dall'altro agli altissimi indici di fabbricabilità delle zone di più recente costruzione, per le quali il vigente regolamento consente eccessive altezze e minimi distacchi fra gli edifici. Altra causa concorrente è lo alto coefficiente medio di affollamento (abitanti per vano): il censimento del 1951 denunciava la presenza di 46.447 vani di abitazione per 85.316 abitanti, onde tale coefficiente era di circa 1,8 abitanti per vano. Se si tenga presente che il censimento medesimo fu effettuato in base ad una definizione di vano d'abitazione molto larga (era da considerarsi tale infatti ogni vano dove trovavasi una finestra col risultato che nel computo dei vani risultavano compresi anche ingressi, corridoi ecc.) è da ritenere che l'effettivo coefficiente medio dovesse essere all'incirca di 2 abitanti per vano, raggiungendosi per conseguenza nel nucleo più antico, date le condizioni edilizie assai migliori del nucleo di recente costruzione, un coefficiente



te assai più alto, di 3 o 4 abitanti per vano.

Dalle anzidette considerazioni si deduce conseguenzialmente: 1°) la necessità di provvedere con opportune operazioni di diradamento edilizio e di bonifica igienica, allo sfoltimento delle abitazioni nel nucleo di antica origine; 2°) la necessità di adottare per i futuri quartieri indici di fabbricabilità minori di quelli relativi all'edilizia in atto, coll'adozione di tipi edilizi assortiti; alcuni dei quali assai radi; e di adottare, per la futura edilizia intensiva e semintensiva, altezze limitate e notevoli distacchi; 3°) di reperire, per conseguenza, per l'espansione residenziale, larghi e liberi spazi: il che non può verificarsi se non nell'unico possibile comprensorio disponibile che è la piana stendentesi a sud-est della città tra la collina ed il mare, oltre Mercatello, fino a S. Leonardo. Infatti i suoli ancora disponibili per le espansioni residenziali a sud-est del precinto storico nella valle dell'Irno fino al corso del fiume ed a nord fino alla stretta ov'è il sobborgo di Fratte (oltre il quale la valle si chiude e non consente ulteriori notevoli insediamenti) sono ormai pressochè esauriti.

5 - Indagini sul traffico e sulle comunicazioni.

a) Impianti ferroviari.

La sopracitata piana disponibile per l'espansione del nucleo urbano è malamente secata dalla linea ferroviaria Salerno-Battipaglia, il cui tracciato, quando, non molti anni or sono, fu rimosso dalla spiaggia lungo la quale correva, anzichè essere condotto a ridosso della collina, con che si sarebbe provveduto, per le successive prevedibili massicce espansioni a spazio sufficiente, fu inserito invece proprio in mezzo alla piana, talchè fin d'ora molte costruzioni sono sorte a nord di esso, pressochè avulse dai quartieri già in atto tra la ferrovia ed il mare.

La linea ferroviaria insiste su un rilevato di mediocre altezza, attraverso il quale gli scarsi sottopassaggi, con luci libere di poco più di due metri di altezza, non si prestano al transito di veicoli di una certa mole.



Urge dunque proporre lo spostamento della linea più a nord, lungo l'arco della collina, in modo da lasciare interamente libero lo spazio per la struttura organica della principale regione di espansione della città. Si vedrà successivamente come il piano propone venga attuato lo spostamento medesimo.

Altro grave inconveniente sul tema degli impianti ferroviari è costituito dal raccordo ferroviario col porto, che si attua con un binario il quale, dipartendosi dal parco vagoni della Stazione, attraversa in sottopassaggio la statale 18 e, dopo aver staccato un tronco pel servizio del cementificio, passa lungo tutto il lungomare Trieste. Si vedrà come, a tale inconveniente, il piano ponga rimedio nel quadro della nuova proposta della sistemazione del porto.

b) Grande viabilità.

Il traffico di transito si svolge attualmente a Salerno con grande difficoltà. La statale n.18 che costituisce oggi la principale comunicazione fra il Nord ed il Sud d'Italia, proveniente dalla Calabria, penetra nel territorio comunale a Pontecagnano e superata in cavalcavia la ferrovia Salerno-Battipaglia, punta diretta per corso Garibaldi verso Vietri e Napoli; ma attraversando la città per tutta la sua lunghezza soddisfa contemporaneamente alle esigenze di tutti i traffici di penetrazione al suo centro, il quale coincide col tracciato della statale medesima; il quale centro è inoltre congestionato ancor più dai traffici di comunicazione locale, dato che l'estrema angustia planimetrica ed altimetrica della città vecchia inibisce ivi ogni valido attraversamento da est ad ovest. Si aggiunga poi che lungo la stessa strada si svolge in gran parte il passeggio cittadino, tratto spesso a preferire il tumulto di essa alla tranquillità del vicino Lungomare. La situazione sotto questo aspetto del centro cittadino è dunque assolutamente critica: nè essa migliora nel settore della statale a Sud-Ovest della stazione, alla quale si innesta, dopo aver superato in sottopassaggio la ferrovia poco sotto il Ponte sull'Irno, la statale 88 da Avellino; la quale serve anch'essa, oltre al traffico interprovinciale, ^{anche} buona parte di quello locale lungo tutto il suo percorso. L'innesto ad angolo retto tra le due strade è



privo di visibilità, congestionato oltre ogni dire e pericolosissimo. Anche a Sud di esso la statale 18, di sezione talvolta minima, attraversando secondo la sua lunghezza, per Pastena e Mercatello, tutta la zona di espansione della città e recando addossati ai due lati, lungo il tortuoso percorso, i talvolta massicci sviluppi edilizi antichi e recenti, sorti fuor di ogni valida regolamentazione, è da giudicare in condizioni critiche. Non molto migliore è la condizione della statale 88 specialmente in corrispondenza dell'attraversamento della zona di Fratte.

Per quanto concerne i traffici locali è da porre l'accento sulla loro difficile condizione, recata dalle angustie del territorio, assai smosso altimetricamente, ma anche per effetto della struttura urbanistico-edilizia quale essa si è fin qui realizzata. Circa l'estrema angustia, sotto questo profilo, del precinto di origine storica, si è già parlato; ma anche la regione di costruzione più recente non è in soddisfacenti condizioni, essendo stata essa realizzata al di fuori di un'efficiente disciplina.

Si vedrà, successivamente, come l'attuale piano provveda a risolvere tali ardui problemi, con drastici provvedimenti relativi soprattutto al traffico di transito.

6 - Indagini sulle condizioni economiche del Comune e sulla attività dei cittadini.

Il censimento del 1951 ripartiva la popolazione residente del Comune di Salerno, composta di 90.753 unità nelle seguenti categorie.

- 1°) - Popolazione attiva n. 27.992 unità
- 2°) - Popolazione inattiva n. 54.165 unità, suddivisa a sua volta in due parti : inattiva perchè non suscettibile di attività (bambini fino a 10 anni) n. 9.191 unità; inattiva ma suscettibile di attività n. 44.974 (di cui 12.886 maschi ed il resto femmine).

Questo secondo settore della popolazione inattiva era a sua volta ripartito in tre porzioni: A) In attesa di prima occupazio



ne n. 3.354; B) Attendente alle cure domestiche n. 25.775; C) Altra (vecchi, studenti, disoccupati, benestanti, ecc.) n. 15.845. La popolazione attiva risultava dedita ai seguenti lavori :

Popolazione attiva (27.992 unità)	A) Addetti all'agricoltura, caccia e pesca	n. 3.322
	B) Industrie estrattive e manifatturiere	n. 6.598
	C) Costruzioni ed impianti	n. 3.173
	D) Gestione dell'energia elettrica, gas ed acqua	n. 178
	E) Trasporti e comunicazioni	n. 2.564
	F) Commercio e servizi vari	n. 5.754
	G) Credito ed assicurazioni	n. 512
	H) Pubblica Amministrazione	n. 5.891

Risultava poi dal censimento del 1951 che, mentre il totale della popolazione residente (90.753, di cui 9.191 sotto i 10 anni) era ripartita in 13.189 famiglie; di queste 1.613 (con 9.100 componenti) avevano capifamiglia addetti ai vari rami dell'agricoltura, caccia e pesca; mentre 6.728 famiglie con 32.000 componenti avevano capifamiglia addetti a tutti gli altri rami di attività complessivamente.

I prodotti agricoli consistono soprattutto in vino, frutta, olio, ortaggi, agrumi, grano, canapa e pomodori. Mentre la parte di pianura del territorio comunale è coltivata in modo eccellente ed intensivo, maggior produttività dovrà essere conferita al territorio collinoso, che beneficerà fruttuosamente delle opere intese alla regolarizzazione dei corsi d'acqua che sono in atto, predisposte in seguito alla rovinosa alluvione del 1954. E' necessario raggiungere tale potenziamento del rendimento agricolo, anche in relazione al grande incremento demografico prevedibile per Salerno a breve scadenza di tempo.

Da qualche decennio lo sviluppo industriale del territorio comunale è notevole ed il suo ritmo di incremento va crescendo. Hanno attualmente prevalenza le industrie molitorie, quelle della pa



sta e delle conserve alimentari; le tessili (filatura e tessitura del cotone); le meccaniche (costruzione di caldaie a vapore, lavorazione del ferro battuto); quella dei materiali da costruzione (laterizi, cemento, ceramiche, ecc.).

Le zone industriali di Salerno sono attualmente dislocate a casaccio, interposte fra le zone residenziali con loro notevole e talvolta gravissimo disturbo (come accade del cementificio, che ammorba, talvolta l'atmosfera di un vasto settore della città). Fra tali industrie oltre il cementificio sono notevoli specialmente le seguenti: Le cotoniere meridionali a Nord di Fratte; le Fornaci meridionali riunite; la fabbrica laterizi Salid; vari mulini e pastifici; la ceramica artistica Ernestine; alcune officine meccaniche e fonderie; la falegnameria Angrisani; la fabbrica specchi Marazzi; il sugherificio Su-me; la fabbrica conserve Florio; alcune fabbriche di mattonelle; l'industria tessile Marzotto in costruzione; ecc.-

Si rendono necessari in sede di Piano Regolatore Generale, notevoli provvedimenti circa le zone industriali: da un lato volti a incrementarne assai il numero, se si voglia offrir lavoro ai molti nuovi cittadini che si aggiungeranno agli attuali, giusta gli ipotizzabili incrementi demografici dianzi cennati; dall'altro lato volti a riorganizzare gli impianti produttivi in un'unica zona modernamente concepita, così da potervi trasferire anche le industrie attualmente disperse nella città. Si parlerà in appresso di quanto il piano prevede in proposito.

Concomitantemente al preconizzato sviluppo produttivo dovrà essere fatto ogni sforzo per alimentare gli scambi commerciali. Il commercio salernitano è attualmente alimentato dalla presenza del porto: trattasi di un bacino di circa 15 Ha., profondo 6,50/7 m. che, nell'anteguerra è stato talvolta assai attivo (nel 1934 si è avuto un movimento di circa 24.000 passeggeri e di 203.000 tonnellate di merce): esso oltre ad essere assai piccolo è purtroppo antiquato: costruito come anzicennato da Re Manfredi nel 1260, è stato ricostruito tra il 1892 ed il 1898. E' indispensabile anche per consentire il



preconizzato sviluppo industriale, che esso sia notevolmente potenziato: al che il Piano Regolatore provvede, come si vedrà successivamente, in modo adeguato.

7 - Indagine sull'ubicazione e sulla consistenza delle attrezzature sociali, culturali e tecnologiche del Comune. Zone verdi e sportive. Attuali deficienze e necessità di potenziamento.

Si è già parlato nei capitoli precedenti delle nuove installazioni necessarie per gli impianti produttivi e commerciali (zona industriale e porto).

Mentre alcuni settori riguardanti installazioni ed edifici pubblici e d'uso pubblico sono da ritenere serviti a sufficienza dagli impianti attuali e di altri già programmati (edifici pubblici, amministrativi e finanziari - Impianti militari - Attrezzature ospedaliere), in altri settori sono da riconoscere le seguenti deficienze a cui il piano deve ovviare.

a) - Impianti annonari - E' necessario spostare l'officina del gas attualmente sita lungo il corso Garibaldi, in altro terreno già acquistato allo scopo, subito a nord della ferrovia, sotto il colle del Masso della Signora. E' anche necessario spostare il Macello dall'attuale infelice ubicazione e portarlo altrove in località ove si possa anche disporre un Foro Bovario. E' fortemente sentita la mancanza di un vasto spazio per fiere ed esposizioni. Inoltre è necessario che tutte le zone esterne di espansione siano dotate di mercati e negozi così che risultino autosufficienti sotto questo rapporto.

b) - Carceri - da molti anni si sente l'esigenza di offrire agli istituti di pena, unificandoli, sede adatta, secondo i moderni criteri, che esigono la presenza di vasti spazi aperti per il lavoro agricolo e artigianale dei detenuti. La soluzione è stata trovata in sede di Piano Regolatore Generale, come si dirà in appresso.

c) Edifici scolastici - La città attuale coi ^{stanziamenti} recenti pro-



getti già eseguiti o da eseguire dal Comune, sembra sufficientemente servita di edifici scolastici dell'ordine medio ed elementare. Alla esigenza fortemente sentita della costruzione di una nuova scuola professionale, il piano assolve con la destinazione allo scopo, di due aree, una nella zona a nord della città, ed una nella zona ad est. Il piano provvede, poi, a vincolare per le scuole elementari e medie aree proporzionate in tutti i quartieri di espansione e nelle frazioni.

d) - Impianti sportivi - Sono attualmente molto deficienti, consistenti essi soltanto nello Stadio cittadino, in una zona sportiva posta subito a nord della ferrovia, presso il torrente Mercatello: e nella non ancora realizzata piscina con annessi campi da giuoco lungo la spiaggia a sud del Torrione: il tutto per meno di 6 Ha. Urge dunque una sostanziosa integrazione di tali impianti.

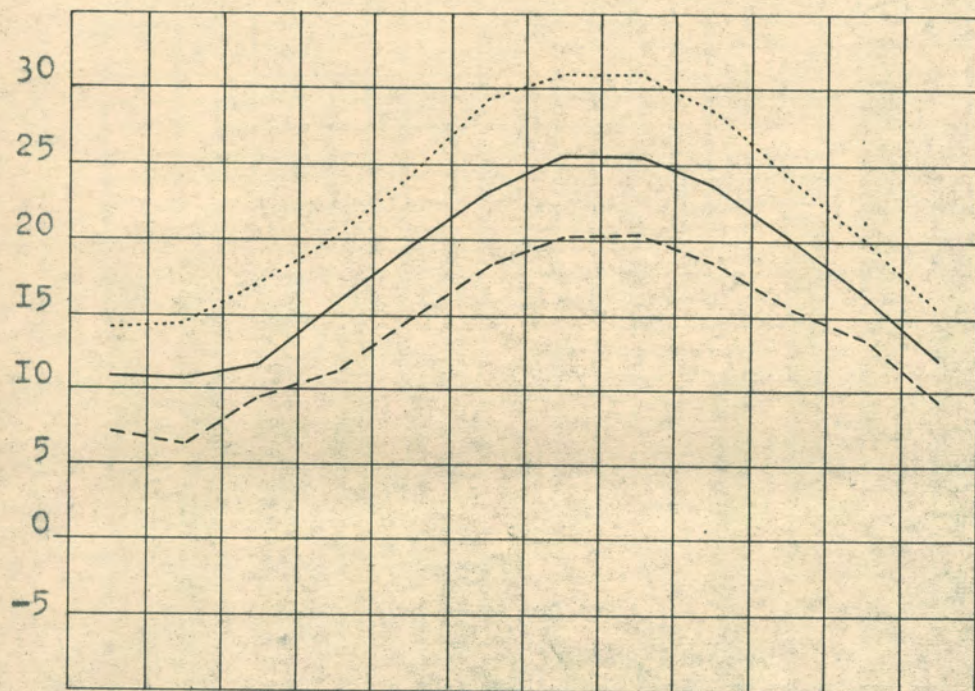
e) - Verde pubblico - Anche le installazioni di verde pubblico difettano gravemente, riducendosi esse attualmente ai giardinetti del Lungomare Trieste, al giardino di Piazza Umberto I^e e di piazza S. Francesco ed alla piccola zona del Torrione, per un totale di circa 7 Ha. E' noto, invece, che tra zone verdi e zone sportive la superficie disponibile per tutta la città non dovrebbe essere inferiore a mq.5 per abitante e quindi, allo stato attuale dovrebbe essere di circa 50 Ha. Vedremo fra poco come il piano preveda alla necessaria integrazione, proporzionata alla previsione dei futuri sviluppi.

COMUNE DI SALERNO

TAB. a

Temperatura

.....massime temp.
 _____medie "
 -----minime "



gradi

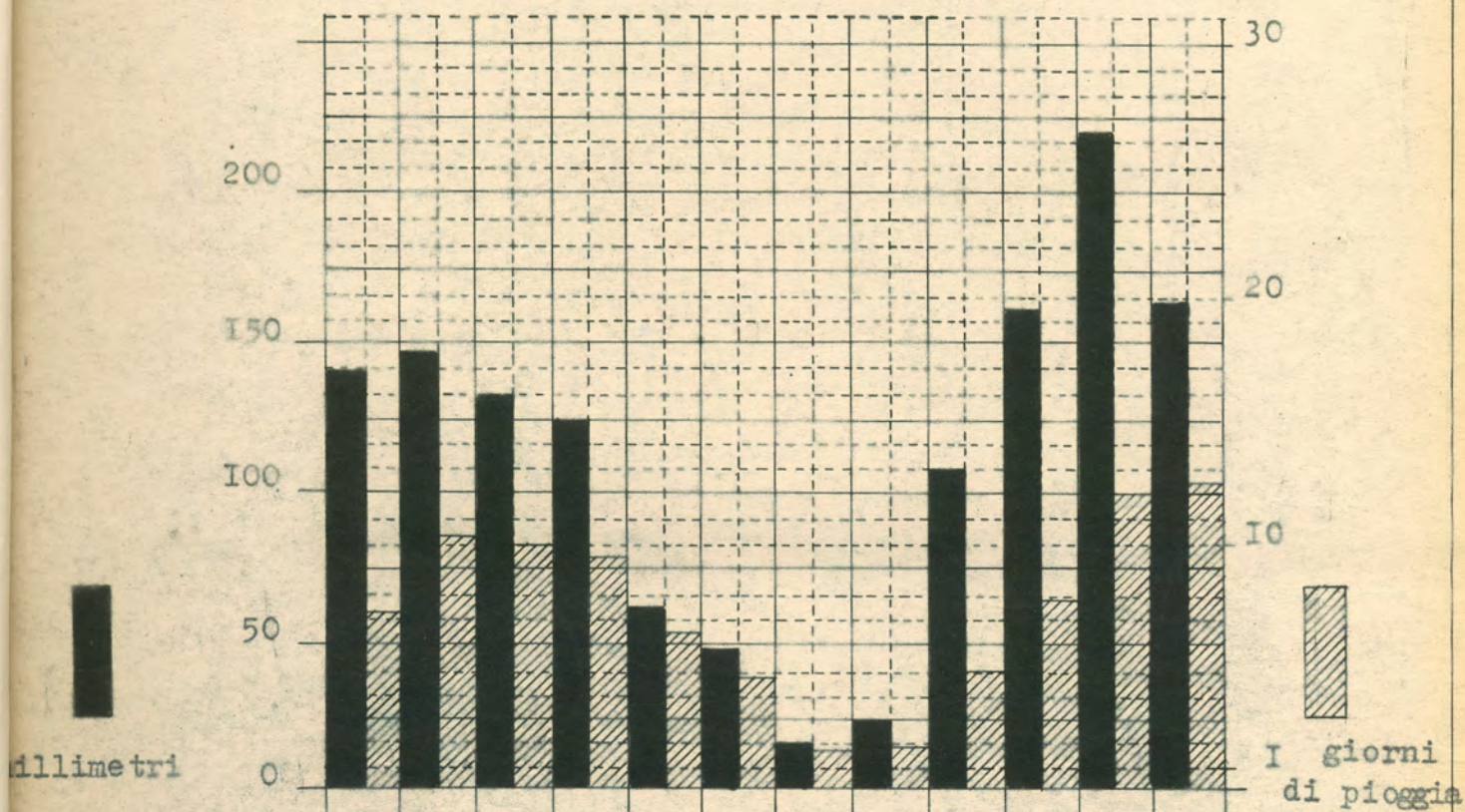
	gen.	feb.	mar.	apr.	maggio.	lug.	ago.	set.	ott.	nov.	dic.
massime	13,8	14,0	17,0	20,2	24,7	28,9	31,1	28,7	24,6	20,1	15,3
medie	10,8	10,4	13,3	15,8	19,8	23,2	25,6	23,7	20,0	16,7	12,3
minime	7,8	6,8	9,7	11,5	14,9	17,5	20,2	18,7	15,6	13,2	9,4

i valori rappresentano quelli medi mensili delle tre temperature ottenute facendo la media dei rilevamenti nel periodo 1926 - 1935. I rilevamenti sono stati effettuati dall'osservatorio meteorologico: UFFICIO CENTRALE DI METEOROLOGIA ED ECOLOGIA AGRARIA.

COMUNE DI SALERNO

TAB. 6

Precipitazioni



	gen.	feb.	mar.	apr.	mag.	giu.	lug.	ago.	set.	ott.	nov.	dic.
millimetri	141	145	132	125	61	48	15	24	106	158	217	163
giorni di pioggia	7,4	10,3	9,9	9,4	6,4	4,9	1,6	1,8	5,0	7,8	12,0	12,2

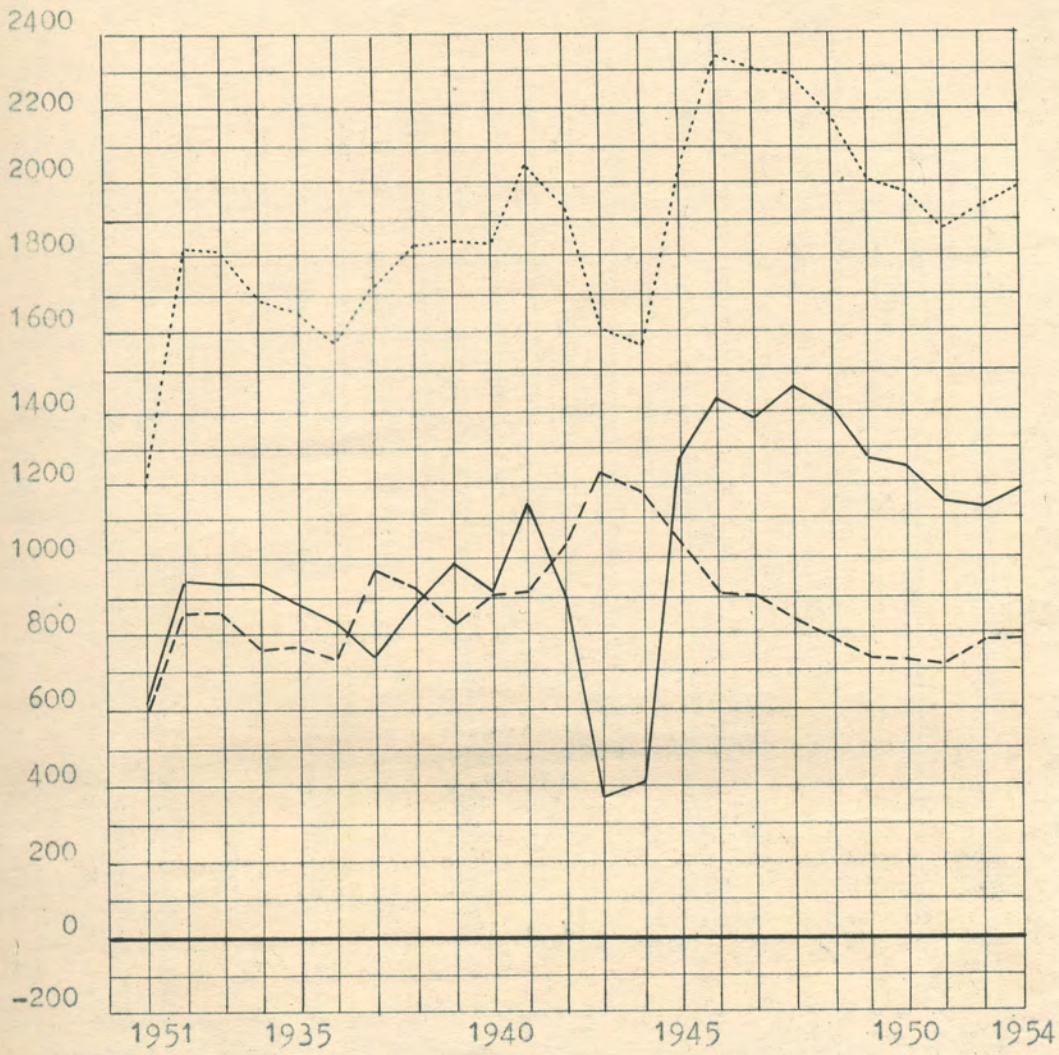
TOTALE ANNUALE

millimetri 1332
giorni di pioggia 88,6

I valori indicati rappresentano le medie mensili estese al periodo 1921 - 1930. I rilevamenti sono stati effettuati dall'osservatorio meteorologico: UFFICIO CENTRALE DI METEOROLOGIA ED ECOLOGIA AGRARIA.

Demografia incremento naturale

..... nati
 - - - - - morti
 _____ incremento naturale



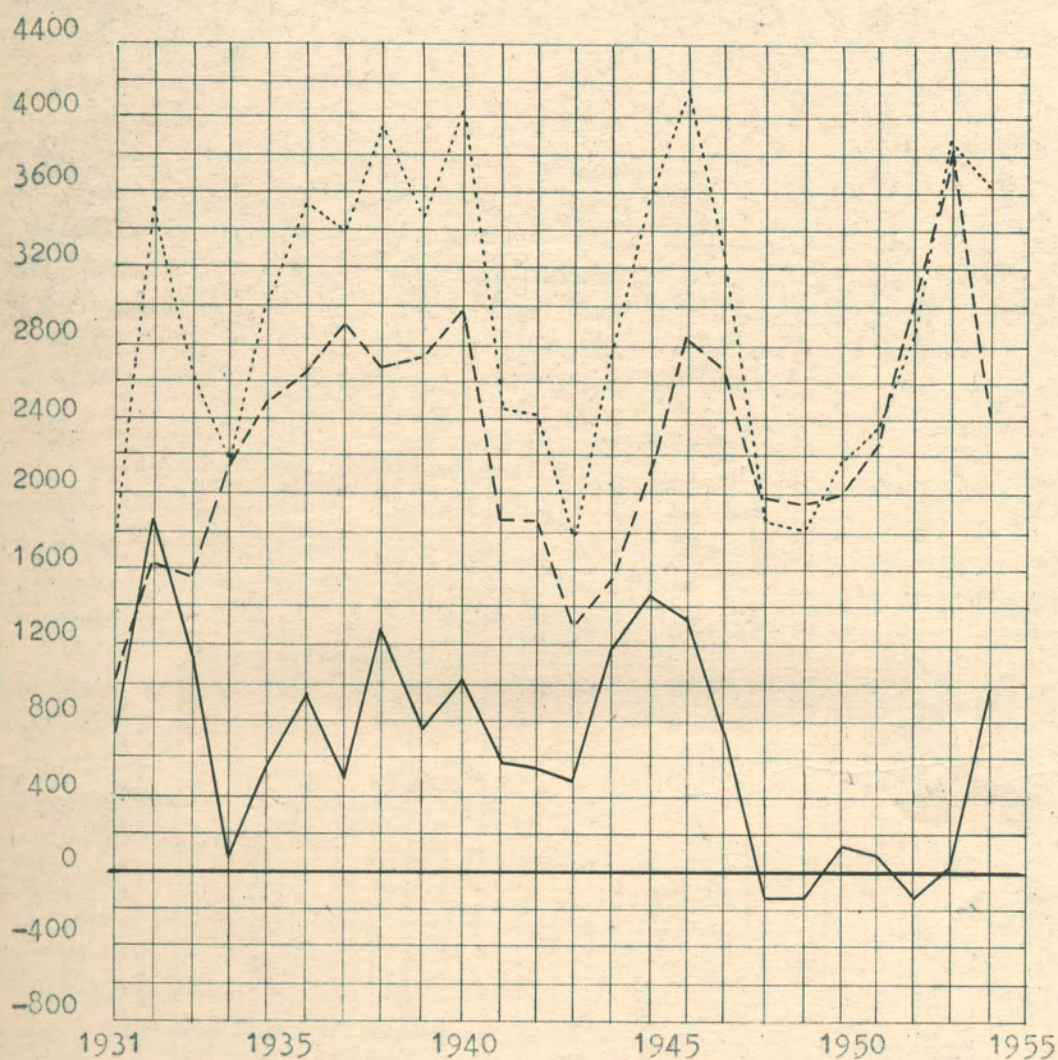
il diagramma è riferito ai valori della popolazione residente per il periodo 1931 - 1954

	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
nati	1193	1815	1808	1692	1669	1577	1717	1821	1835	1826	2055	1943	1603	1577	2039	2334	2300	2296	2196	2015	1985	1878	1930	1976
morti	588	867	868	752	777	745	982	939	838	915	915	1039	1226	1175	760	904	901	830	788	736	725	726	794	794
incremento naturale	605	948	940	940	892	832	735	882	997	913	1140	904	377	402	1279	1430	1399	1466	1408	1279	1260	1152	1136	1182

COMUNE DI SALERNO

Demografia: incremento artificiale

..... immigrati
 - - - - - emigrati
 _____ incremento



il diagramma è riferito ai valori della popolazione residente per il periodo 1931 - 1954

	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
immigrati	1731	3479	2637	2177	3032	3544	3396	3962	3445	4037	2455	2411	1798	2742	3542	4157	3275	1841	1819	2159	2345	2885	3889	3421
emigrati	1007	1621	1525	2134	2497	2649	2914	2689	2713	2999	1866	1857	1310	1549	2110	2837	2489	1985	1933	2002	2238	3005	3871	2426
incremento artificiale	724	1858	1148	43	535	995	482	1273	733	1038	589	554	488	1193	1432	1320	786	-144	-144	157	107	-120	18	995

COMUNE DI SALERNO

Demografia: variazione della popolazione

TAB. e

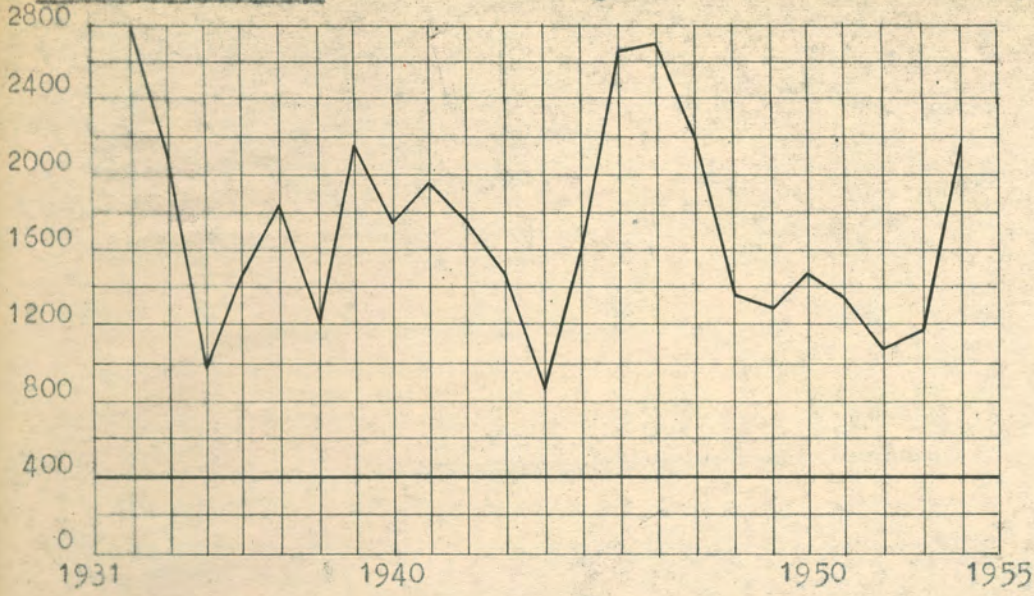
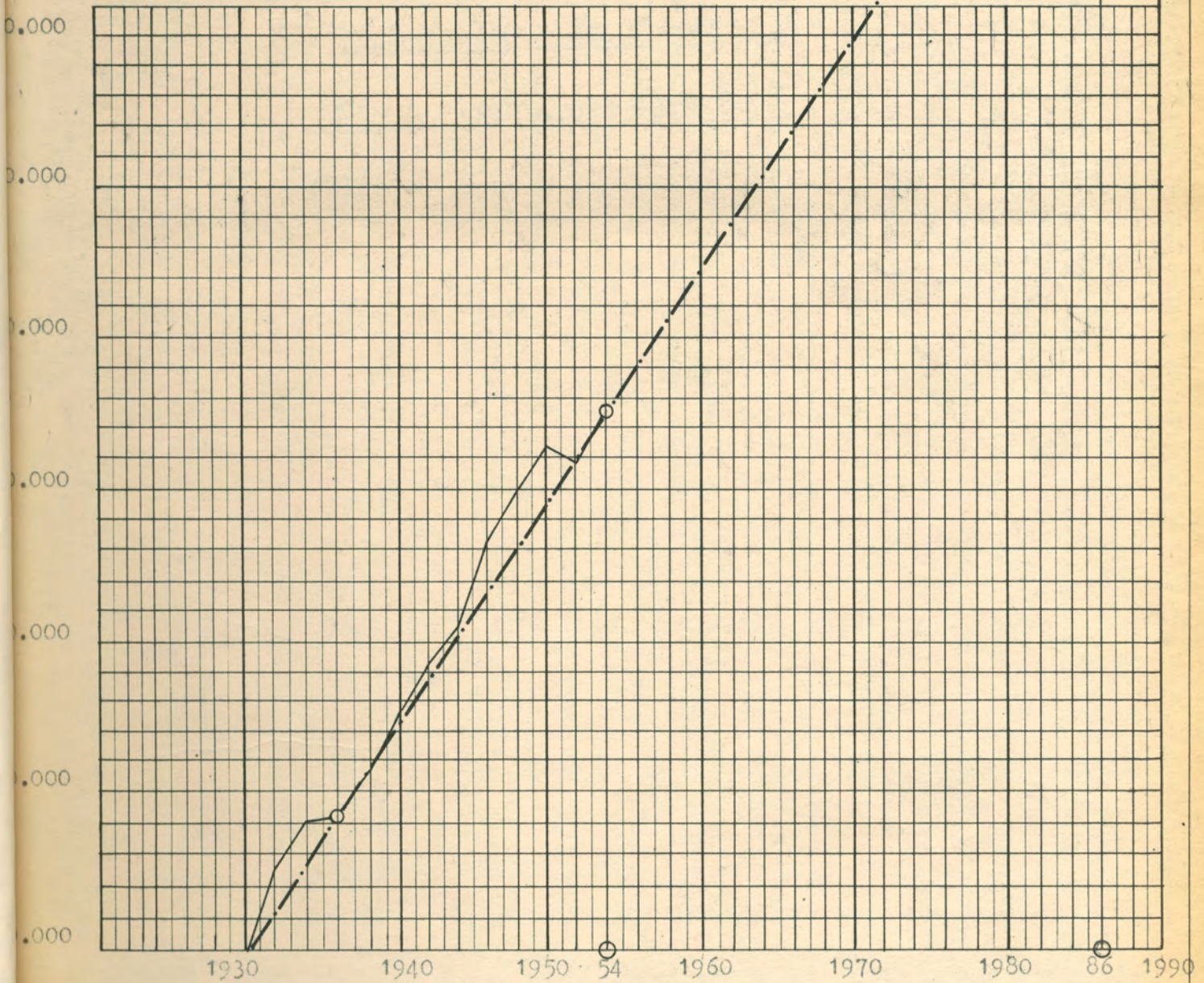


Diagramma delle variazioni della popolazione



151.000

145.000

anno	871	881	901	911	921
	27759	30771	42315	46090	53627

anno	31	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54		
	62298	65104	68175	68391	71763	75443	78630	81090	86551	90058	92788	91907	95238		



P A R T E I I ^

=====

ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO
DI PIANO REGOLATORE GENERALE

---ooOoo---



1°) - Caratteri generali del Piano - Principali deduzioni dell'indagine demografica e dislocazione offerta alle espansioni residenziali.

Al contraio di quanto avviene nel maggior numero dei casi, la scelta della direzione da offrirsi all'espansione principale delle zone residenziali cittadine, il caso di Salerno, non lascia luogo a dubbi, perchè la soluzione unica ed inevitabile, Infatti soltanto l'ampia zona pianeggiante sita tra la collina ed il mare, a syd est dell'Irno fino a Mercatello e a S. Leonardo si presta allo scopo, essendo le poche arce disponibili per edilizia densa lungo la valle dell'Irno verso Nord e quelle utilizzabili soltanto come edilizia rada, sulla collina, di gran lunga insufficienti ad ospitare i massicci insediamenti che è necessario provvedere per sopprimere ai notevolissimi prevedibili incrementi demografici della città. Si è detto nel capo 2° della prima parte della relazione che nel quadro di un piano trentennale bisogna prevedere l'aumento di almeno 50.000 abitanti oltre gli attuali. Ma per attenersi a criteri prudenziali in relazione al sensibilissimo incremento degli sviluppi edilizi in questi ultimi anni, in relazione a quanto si è detto circa la necessità di sfoltire l'attuale nucleo ed in linea generale di diminuire l'indice di affollamento nei quartieri anche di più recente formazione; ed ancora in relazione alle aleatorietà dei computi riferentisi alla capacità ricettiva dei singoli tipi edilizi prescelti ed alle eventuali possibilità che alcune delle aree destinate ad edilizia residenziale, non vengano costruite (ad esempio quella assai massiccia prevista in relazione alla costruzione del nuovo porto, quella prevista a servizio della zona industriale ecc.) conviene che le aree effettivamente pianificate a scopo residenziale siano suscettibili di ospitare una popolazione all'incirca doppia di quella minima ipotizzata e cioè circa 100.000 abitanti: ponendosi quindi per l'intera città un programma per circa 200.000 abitanti



complessivamente. Secondo tale criterio, le zone da attrezzare a scopo edilizio dei diversi tipi, sulla base di una densità residenziale media di 250 abitanti per Ha., dovrebbero essere almeno di 400 Ha. Ed infatti vedremo fra poco essere appunto circa questa la quantità di aree residenziali predisposte dal piano.

Tali aree sono dislocate per la maggior parte nella zona ^{vasta} pianeggiante tra la collina ed il mare sopracitata; parte in territori ancora esenti da fabbricazione, tra la città vecchia e l'Irno fino a Fratte; parte in un settore ad ovest della città, supponendo che ivi lo consenta l'interramento dell'attuale porto previa la sua sostituzione con altro bacino più ad est, secondo un progetto già approvato; parte sulle pendici est ed ovest del Masso della Signora. Inoltre, sufficienti settori di espansione sono previsti per le singole frazioni collinari, ove si rende sensibile l'esigenza di sviluppo. Della tipologia di tali zone e delle norme urbanistico-edilizie previste per ciascuna si parlerà in un capitolo a parte.

2°) - Arterie principali a servizio dei traffici di transito e di collegamento a vasto raggio.

In relazione a quanto detto nel paragrafo 5 della prima parte, circa le condizioni estremamente difficili del traffico in città, bisogna porre l'accento sul provvedimento che varrà, come elemento principale, a risolvere tale situazione. Trattasi dell'autostrada Napoli-Salerno già fortunatamente in avanzata costruzione; la quale, secondo il progetto del Prof. Tocchetti (con lui concordato in corso di studio) provenendo da Cava dei Tirreni, con una serie di viadotti e gallerie sottopassa la collina del Castello e perviene a quella che in un primo tempo dovrà considerarsi stazione di testa, sita in località Calcedonia. Secondo il progetto Tocchetti dovrà staccarsi da tale stazione il tronco Salerno-Battipaglia della autostrada che, detta Strada del Sole, solcherà tutta l'Italia dal Nord alla Sicilia : tale tronco secondo gli elaborati già redatti



dal Prof. Tocchetti, proseguendo sulle pendici collinari in destra dell'Irno, supera la bassa valle ed il letto del Fiume con un alto viadotto, prosegue sulle colline in sinistra del fiume, attraversa in galleria il Masso della Signora, per discendere gradualmente fino a Marchiafava e poi proseguire a monte della Statale 18, fino ad attraversare la provinciale Salerno-Giffoni, ed inoltrarsi poi nel Comune di Pontecagnano, dopo l'inserzione di un'altra stazione di imbocco in località S. Martino.

E' chiaro peraltro che l'autostrada, destinata al traffico interregionale, il cui volume sta crescendo a dismisura, non si può prestare, secondo quanto era stato erroneamente previsto in un primo tempo, a fungere anche da arteria di scorrimento per il traffico cittadino. Laonde il Piano individua anche una tale strada (parte già in costruzione a nord della città vecchia) la quale, dipartendosi dalla Statale 18 al limite del Comune di Vietri, con viadotti e con gallerie distinti da quelle dell'autostrada, perviene alla sopra citata stazione di imbocco, dove con un ramo si inserisce nell'autostrada medesima e con l'altro prosegue verso via Marino Paglia e via Paolo de Granita, utilizzandole in tutta la loro lunghezza per l'attraversamento della città. All'altezza di via Dalmazia tale tracciato risulta interrotto dal parco ferroviario. Trattative condotte col Ministero dei Trasporti hanno però consentito di prevedere la decurtazione di un minimo settore trinagolare di questo, così da ottenere un imbocco per diritto della strada di scorrimento, mercè un nuovo ponte sull'Irno, con la Statale 88. Successivamente, secondo un progetto proposto dal Compartimento dell'A.N. A.S. di Napoli, la strada prosegue salendo dolcemente attorno alle pendici del Masso della Signora; circuisce i nuovi quartieri di espansione della città, passando a monte del nuovo previsto tracciato ferroviario, per collegarsi alla statale 18 in località Mariconda. Dipartendosi da tale incrocio un altro importante tronco stradale, superando l'attuale ferrovia (quando questa non fosse rimossa) mercè



un cavalcavia, punta alla strada lungomare; la quale, secondo progetto già esistente, dovrà proseguire verso Pesto. Il potenziamento dei tronchi esistenti del lungomare medesimo, il loro collegamento con tronchi nuovi, così da costituire una capace strada continua dai limiti sud del Comune fino al lungomare Trieste e quindi fino al ri-congiungimento alla statale 18 a nord-est della città, costituisce un altro importante e risolutivo provvedimento, atto, con quelli dianzi citati dell'autostrada e dell'arteria di scorrimento, a risolvere in modo assolutamente favorevole la situazione del traffico della città. E' da sottolineare, a proposito del tracciato dell'arteria lungomare e del miglioramento delle condizioni del traffico lungo la statale 18, la quale, pur divenendo strada interna di quartiere, resterà tuttavia notevolmente carica di traffico, la struttura adottata in corrispondenza all'innesto con dette due arterie, della statale 88/ trattasi di una vasta piazza a circolazione rotatoria, che vale a spostare in corrispondenza ad essa l'innesto medesimo ed inoltre a smistare convenientemente, nei due sensi, i traffici provenienti dai due tronconi del Lungomare e dai due tronconi della Statale 18. E' infatti questo il punto cruciale, ove in uno spazio assai scarso, si produce il contatto tra la città preesistente, occupante la valle dell'Irno e le pendici del Monte del Castello e la città nuova, con la massiccia espansione sud-est.

Per quanto concerne la Statale 88, giova sottolineare che, per alleviare le condizioni in cui si trovano i notevoli traffici che essa ospita, valgano nel settore sud, il tronco di strada di scorrimento sopra citato, e nel settore nord, in corrispondenza di Frattocchie, due nuove arterie laterali a quel sobborgo, onde i traffici provenienti da Avellino e diretti in città, possano dirottare decongestionando il sobborgo medesimo.

Alla viabilità minore si accennerà successivamente.



3°) - Sistemazione ferroviaria.

Come dianzi cennato, il più rilevante provvedimento proposto nel tema, con lo scopo di togliere di mezzo l'ostacolo che si oppone ad una razionale estensione dell'espansione residenziale nel settore nord del Piano interposto tra la collina ed il mare, consiste nella deviazione del tracciato della linea Salerno-Battipaglia verso monte, per tutto il tratto che intercorre tra il cavalcavia sulla statale 88 fino a S.Leonardo: in modo tale che la maggior parte dei nuovi quartieri ivi previsti si vengano a trovare a sud del tracciato medesimo, razionalmente collegati con quelli dislocati nel restante territorio fino al mare. Mentre quartieri di espansione, siti a valle del Masso della Signora, pur trovandosi a nord del nuovo tracciato ferroviario sono tuttavia ben collegati col resto della zona, dato che l'affossamento dei binari consentito dal rilievo del terreno, permette che essi vengano agevolmente superati da alcune strade di collegamento. L'Amministrazione ferroviaria apprezzò ed approvò, in sede di conferenza dei servizi, tale provvedimento, pur avanzando ampie riserve sulla possibilità che l'espropriazione della striscia di terreno che dovrà ospitare il nuovo tracciato sia operata dall'Amministrazione medesima.

Sarà dunque necessario che, in un primo tempo, a tale espropriazione provveda il Comune. Il Piano vario di tutto questo settore è stato concepito in modo che esso possa esser valido tanto nell'ipotesi del trasferimento della sede ferroviaria quanto in quella del mantenimento dello statu quo. Quando lo spostamento verrà operato, il Piano prevede che la vecchia sede venga adibita a fascia di verde pubblico ed in qualche settore venga trasformata in un largo viale, assai utile per il traffico e pel godimento della zona.

Altri importanti provvedimenti previsti dal Piano in tema di sistemazione ferroviaria sono i seguenti »



a) - L'anzicitata soppressione del binario di raccordo col porto. Quando il nuovo porto, previsto dal piano ad est dell'attuale, secondo quando verrà più dettagliatamente detto fra poco, fosse costruito, il raccordo di esso col parco vagoni della stazione che dovrebbe attuarsi con un tronco in galleria che raccordi il porto medesimo (sottopassando la Statale 18 presso il confine del Comune di Vietri) con lo sbocco dei binari del tronco ferroviario Napoli-Salerno dall'ultima galleria verso la stazione. Dato il notevolissimo dislivello esistente tra il piano del ferro in questo punto e la banchina del nuovo porto e nell'incertezza della massima pendenza consentita, il Piano reca due possibili tracciati della galleria con notevole differenza di lunghezza: nell'intervallo fra i due tracciati l'Amministrazione ferroviaria potrà a suo tempo scegliere il tracciato più conveniente.

b) - L'anzicitata decurtazione di un piccolo triangolo di terreno a nord dell'attuale parco ferroviario, onde dar luogo allo attraversamento della strada di circunvallazione.

c) - La cessione, richiesta dalle FF.SS. in sede di conferenza dei servizi di un tratto di terreno tra l'Irno e l'attuale sottopassaggio ferroviario, onde dar luogo ad un piccolo ampliamento ed a un riordinamento organico del parco ferroviario. Ciò è stato reso necessario per il fatto che quell'Amministrazione non ha ammesso lo spostamento di detto parco a S. Leonardo, giusta quanto il piano aveva in un primo tempo proposto.

4°) - Arterie secondarie di traffico.

Il Piano prevede, oltre i principali tracciati stradali sopra descritti tutti gli altri che sono destinati al collegamento fra i quartieri ed al servizio interno dei quartieri, onde suddividerli in lotti utilmente edificabili secondo quanto è chiaramente indicato nelle planimetrie in scala 1:5000 ed 1:2000.

Della viabilità nel nucleo storico si tratterà successiva-



mente parlando della sistemazione di quel comprensorio. Della viabilità prevista per le zone industriali e per quelle sportive si cennerà descrivendo parzialmente la loro struttura.

5°) - Azzonamento del territorio comunale. Carattere delle zone.

Il Piano prevede, siccome prescritto dalla legge urbanistica del 1942 l'attribuzione di speciali vincoli di zona a tutti i terreni indistintamente. Le singole destinazioni di zona sono state precisamente qualificate nel regolamento urbanistico edilizio allegato al piano e contrassegnato con particolari segni convenzionali e colori.

Le zone si distinguono in quattro principali categorie:

A) - Zone rurali e vincolate. B) - Zone residenziali di progetto. C) - Zone residenziali attuali. D) - Zone speciali.

A) - Zone rurali e vincolate. Esse sono quelle ove l'edificazione è ridotta al minimo e limitatamente alle necessità agricole ovunque il piano non preveda diverse utilizzazioni; ovvero quelle ove l'edificazione è completamente esclusa per ragioni speciali (parchi pubblici, terreni privati vincolati per rispetto paesistico, terreni prossimi ai Cimiteri, ecc.).

Un cenno speciale meritano le zone di rispetto assoluto e relativo. A rispetto assoluto è stata destinata una vastissima porzione del Colle del Castello, assumendo un vigoroso vincolo già ivi imposto dalla Sovrintendenza; a rispetto relativo (cioè con una assai piccola utilizzazione edilizia) la parte sommitale del Masso della Signora, acciocchè rimanga pressochè integra e coltivata a verde anche questa bellissima plaga.

B) e C) - Zone residenziali di progetto e attuali. Circa le zone residenziali di progetto sono state dianzi offerti cenni circa la loro dislocazione a formazione dei nuovi quartieri i quali



saranno descritti più particolarmente in seguito. Essi comprendono tipi edilizi diversi (case, orti; casette singole, doppie ed a schiera; ville e villini; fabbricati semintensivi di due categorie; fabbricati intensivi) ciascuno definito dal regolamento con precise caratteristiche (percentuale di superficie coperta, altezze, distacchi, ecc.). Le zone residenziali attuali sono quelle che riguardano edifici da inserire nel nucleo urbano di origine storica ovvero in lotti di formazione più recente, ma già in buona parte coperti da costruzioni: esse sono di due tipi diversamente contrassegnate, a seconda che l'edilizia sia più rada e formata da edifici isolati ovvero più densa e prevalentemente marginale. Date queste speciali condizioni il regolamento urbanistico edilizio attribuisce a tali zone una disciplina a sè stante. Dal punto di vista quantitativo si è già detto essere da presumere che le zone residenziali attuali ospitino almeno 80.000 degli 87.000 abitanti attuali del concentrico, mentre gli abitanti ospitati nelle frazioni e nelle case sparse di tutto il resto del territorio comunale, è da presumere ammontino a circa 13.000. I quantitativi di zone residenziali di progetto, previsti nel piano, sono indicati nel seguente specchio nel quale è denunciata anche la densità residenziale attribuibile a ciascun tipo edilizio e correlativamente la quantità di abitanti di cui ciascun tipo è capace:

Case orti	Ha 6x	densità 50 ab/Ha=ab.	300
Casette singole doppie e a schiera.	Ha 70x	densità 150 ab/Ha=ab.	10500
Ville e villini	Ha 125 x "	100 ab/Ha=ab.	12500
Semintensivo a blocchi isolati.	Ha 80 x "	250 ab/Ha=ab.	20000
Semintensivo a formazione lineare e semiaperta.	Ha 100 x "	350 ab/Ha=ab.	35000
Intensivo.	Ha 70 x "	500 ab/Ha=ab.	35000
<u>Totale</u>	Ha 451		ab. 113300



Aggiungendo ai 113000 circa abitanti che possono essere ospitati nelle zone residenziali di progetto gli 80000 ospitati, secondo quanto dianzi cennato, nelle zone residenziali attuali, ed i 13.000 che si presumono viventi nelle frazioni e nelle case sparse, si riscontra una capacità residenziale nell'intero territorio comunale di 206000 unità, assai largamente sufficiente a contenere gli incrementi demografici prevedibili nell'ambito di un trentennio ed a consentire un sensibile decongestionamento e diradamento dell'aggregato edilizio attuale.

D) - Zone speciali. Le principali zone speciali, delle quali il regolamento urbanistico edilizio qualifica pure la struttura, hanno dislocazione e caratteristiche descritte brevemente qui di seguito:

a) Zone industriali

Si è già detto che nel quadro dei provvedimenti individuati dal piano, assume particolare rilievo la previsione di una nuova zona industriale di notevoli dimensioni onde poter ivi raggruppare le industrie che d'ora in avanti si installeranno nel Comune e trasferire anche in prosieguo di tempo, buona parte di quelle attualmente dislocate nei comprensori cittadini. Tale zona industriale fa capo ad un apposito Consorzio che, per iniziativa del Comune, è stato già costituito fra il Comune medesimo, la Camera di Commercio e la Provincia.

Per l'ubicazione di tali zone industriali è stata scelta una località, sita presso il confine del Comune verso quello di Pontecagnano per le seguenti ragioni: per trovarsi essa sottovento della Città in relazione alla direzione dei venti dominanti che è in media, di Sud-Sud-Est in estate e Nord-Est d'inverno; per il suo possibile raccordo ferroviario alla stazione di Pontecagnano; per il facile imbocco alle principali arterie di traffico e specialmente all'autostrada, alla Statale 18 e alla litoranea; per l'andamento



pianeggiante del territorio che è tale da consentire l'afflusso al mare delle acque luride.

La zona prescelta misura 165 Ha., dei quali 29 sono assegnati alle piccole industrie e all'artigianato e 136 alle medie e grandi industrie. Si è calcolato che essa è sufficiente insieme alle altre zone industriali attuali e future indicate nel Piano (40 Ha.) per dar lavoro ad una città fortemente industrializzata di almeno 200000 abitanti; previsione assai largamente sufficiente per Salerno.

La struttura individuata è molto chiara. Le lottizzazioni del settore dedicato alle medie e grandi industrie sono inserite fra una serie di tronchi stradali ed un'altra di tronchi ferroviari, tra loro alternati, sicchè ciascun lotto possa fruire di entrambi i sistemi di trasporto. Le terminazioni di ciascuno dei tronchi sono raccolte a guisa di pettine da un collettore principale stradale da una parte, e da un collettore ferroviario dall'altra: i denti del pettine hanno tra loro distanze tali da consentire tagli di lotti in superficie assortita, che possono variare da 0,25 Ha. a 10 Ha.

Le lottizzazioni del settore dedicato alle piccole industrie e all'artigianato, privi di raccordo ferroviario, sono invece inseriti in una maglia stradale che consenta razionalmente tagli di appezzamenti assai minori, variabili da 500 a 2000 metri quadrati.

La zona industriale è dotata verso est, di un'area di circa 5 Ha. da destinare ai servizi generali della zona. A sud è stato individuato un comprensorio residenziale capace di 10.000 abitanti, con i relativi servizi; previsione utile nel caso si vogliano predisporre quartieri di abitazione per gli operai.

Anche l'attuale zona industriale a Nord di Fratte è stata potenziata, con la previsione di un suo ampliamento, specialmente in vista del trasferimento in quella località del Cementificio, il quale per ragioni di vicinanza alle cave e del trasporto del materia



le, non potrebbe essere ricettato nella zona industriale principale.

b) - Zone annonarie.

Si sono già denunciate le attuali carenze della Città in questo settore e si è detto che è già in corso di attuazione lo spostamento delle Officine del Gas, subito a Nord della ferrovia, sotto il Colle del Masso della Signora. Il nuovo macello col campo boario sono stati ubicati subito ad Ovest della nuova zona industriale, ed a Sud della ferrovia in fregio al Torrente Fuorni. La Centrale del Latte lungo la litoranea, ad est dei nuovi impianti sportivi. Il vasto spazio per le fiere è sito in fregio alla statale 88, subito ad Est del nuovo quartiere di Mariconda, in posizione tale, quando fosse spostata la ferrovia, da essere ad immediato contatto con la prevista nuova zona sportiva.

c) - Zona ferroviaria e portuale.

Circa la zona ferroviaria si sono già offerte dianzi ampie indicazioni. Circa il necessario nuovo porto, più grande ed attrezzato dell'esistente, si è già detto che il Piano Regolatore accoglie la proposta della costruzione di un nuovobacino a ponente dell'attuale, accordato in galleria col parco ferroviario. Il Piano riporta testualmente il progetto già a suo tempo sottoposto ad approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici. L'attuale bacino, interrato, darebbe luogo a suoli edificabili su cui costruire un quartiere residenziale di notevole livello; con che si coprirebbero almeno in parte le spese delle nuove strutture.

d) - Zona carceraria.

E' stato vincolato, per l'insediamento di un nuovo stabilimento di pena, un suolo di circa 7 Ha. ad Est della futura autostrada, in località Aria Vecchia: tale scelta è stata sottoposta all'approvazione dei funzionari del Ministero di Grazia e Giustizia, con esito favorevole: ma l'approvazione definitiva dovrà intervenire,



a tempo opportuno, per parte di una apposita Commissione.

e) - Impianti ed edifici pubblici diversi.

Si è già detto che, per quanto concerne gli impianti ospedalieri, coi provvedimenti già assunti, le esigenze della Città risultano soddisfatte. Circa le zone militari nessun nuovo provvedimento è previsto, salvo l'utilizzazione a verde pubblico del comprensorio in fregio al lungomare, ove è oggi il campo ostacoli.

Circa le scuole si è detto nel paragrafo 7° della prima parte della relazione che le esigenze della Città attuale, per quanto concerne scuole elementari, medie e professionali, con i progetti in attuazione, la cui localizzazione è indicata nel Piano, sono da ritenere esaurite. Per le esigenze relative agli insediamenti futuri, il piano prevede nei singoli quartieri di espansione e delle frazioni, scuole elementari e medie ed asili infantili di numero e dimensioni relativi alle singole esigenze e vincola a tale scopo suoli di dimensioni sufficienti statisticamente determinate, in modo da rendere sotto questo aspetto autosufficienti i singoli quartieri e le frazioni. Apposite aree opportunamente dimensionate, sono vincolate nei quartieri e nelle frazioni, per l'ubicazione in esse degli altri necessari edifici pubblici e d'uso pubblico, quali Chiese, mercati, cinema, negozi, uffici amministrativi, ecc. in modo da raggiungere anche per tali impianti l'autosufficienza dei singoli quartieri e nuclei. Dette aree sono contrassegnate nel piano con i relativi simboli convenzionali ed addirittura con la sagoma approssimativa dell'ingombro planimetrico degli edifici.

f) - Zone di spiaggia - Attrezzature turistiche.

Sono state vincolate, con l'approvazione ed anzi con lo specifico invito della Sovrintendenza, le spiagge lungo tutto il territorio comunale, dal Lungomare Trieste a Pontecagnano: in modo da impedire la costruzione di edifici che impediscano la vista del mare dal Lungomare. Gli edifici esistenti in tale comprensorio recano



indistintamente nel Piano il vincolo di demolizione. E' invece consentita nella zona la costruzione di stabilimenti balneari, chioschi, campi da gioco e simili.

Vasti settori, siti in fregio al lungomare dalla parte interna, recano un vincolo in forza del quale è consentito in essi esclusivamente la costruzione di attrezzature turistiche, e cioè alberghi, pensioni, ristoranti, chioschi e simili.

g) -Zone sportive e zone verdi.

Si è dianzi denunciata l'assoluta carenza nella Città di impianti sportivi che occupano oggi solo 6 Ha. Il Piano provvede con la formazione di una vastissima zona sportiva, sita tra la ferrovia ed il lungomare ad oriente di Mercatello. Essa ospita un grande stadio cittadino con un vicino campo di calcio per esercitazioni; un grande ippodromo per corse al trotto ed al galoppo, ed altri impianti (tennis, bocce, ecc.) oltre a vasti spazi per gli stazionamenti di macchine, zone verdi, ecc. L'attuale stadio, all'interno della Città, resta in essere per uso di essa. Altre zone sportive sono dislocate in corrispondenza dei singoli quartieri.

Il Piano localizza come già esistenti l'impianto della piscina ed i vari giochi progettati e parte in esecuzione per parte del Comune a sud del Torrione. Tutto sommato le zone sportive della Città futura risultano della estensione di 85 Ha., largamente sufficienti. Il Piano provvede inoltre alla dislocazione, nei diversi quartieri, di zone verdi pubbliche, viali alberati, ecc., in modo da raggiungere una dotazione complessiva di verde, compresa quella attuale, di circa 40 Ha. Si raggiungerà così, insieme alle zone sportive, un quantitativo di 125 Ha., largamente sufficienti per una Città di 200000 abitanti, sulla base di una dotazione di 6 mq. per cittadino.



6) - Caratteri dei quartieri.

Trattando dell'azzoneamento, si sono offerte indicazioni sufficienti circa i tipi di edilizia residenziali adottati, circa la capacità ricettiva delle singole zone e della futura città nel suo insieme.

Data la costrizione offerta dalla forma e giacitura del territorio ove sono dislocati i quartieri di espansione è da porre in rilievo che essi sono, giocoforza, posti a stretto contatto l'uno dell'altro. Peraltro le zone verdi predisposte valgono a frazionarli sufficientemente. Si può distinguere un unico nuovo quartiere organico nella zona settentrionale della Città vecchia, sito fra il corso dell'Irno ed il tracciato occidentale della futura autostrada. Nel principale settore di espansione sud-est si possono distinguere quattro quartieri, uno di essi, di gran lunga più esteso, è sito tra la ferrovia ed il mare e risulta, giocoforza, assai incoerente in quanto ingloba i vasti e disorganici nuclei residenziali già realizzati. A nord della ferrovia sono individuati tre quartieri assai più piccoli ma più coerentemente ordinati. Si è già detto che ogni quartiere comprende un nucleo organico di edifici di uso sociale, le cui aree sono contrassegnate dai relativi simboli.

7) - Sistemazione del precinto di origine storica.

Si è cennato al paragrafo 3° della prima parte della relazione alle estreme difficoltà di conciliare l'esigenza del risanamento di tale precinto, in condizione di estremo decadimento edilizio e di assoluta deficienza di soleggiamento ed aereazione, con quella di non recare sostanziali alterazioni al tessuto urbanistico del precinto.

Tenendo tuttavia presente il fatto che l'edilizia generalmente molto degradata, manomessa dai successivi interventi di ogni epoca, anche assai recenti, non mantiene in alcun modo i caratteri



architettonici originari Longobardi e Normanni ed ha assunto un aspetto genericamente pittoresco e popolare se pur assai caratteristico, si pensa che in vasti settori si debba concedere prevalenza alla esigenza della salute pubblica e proporre notevoli interventi. E' importante, peraltro, che tali interventi siano affidati ad architetti di valore e che soprattutto si rispettino i dettami stabiliti, per questa zona della città, dalle circostanziate norme urbanistico-edilizie allegate al Piano, specialmente per quanto concerne le altezze.

Il principale provvedimento individuato consiste nella previsione, in corrispondenza della zona alta del precinto di origine storica, dell'allargamento di alcune sedi stradali e del loro mutuo, allacciamento, in modo da dar luogo ad un attraversamento longitudinale da est ad ovest. Tale tracciato è condotto attraverso le zone più fatiscenti così da risanarle specialmente in corrispondenza dei quartieri così detti di S.Giovanniello, dei Barbuti e delle Fornelle, tristemente noti per le vergognose condizioni del vivere in essi: esso si diparte dalla Piazza sedile di Portanova con un intervento già definito dal Piano di Ricostruzione e già in parte attuato; per viene a Piazza Roberto il Guiscardo, prosegue attraverso i Barbuti fino a via dei Canali, e seguita attraverso le Fornelle riuscendo infine a via Porta Catena e di quì a Piazza Matteo Luciani.

Altro intervento notevole è costituito dall'allargamento dello strettissimo tracciato, privo di carattere, che da Portanova reca a Piazza S.Agostino e di quì, per via Giudaica a via Roma.

Ulteriori meno rilevanti provvedimenti di cauto diradamento e risarcimento dell'edilizia esistente sono individuati in altri settori del nucleo storico, ma è imprescindibile che essi, e tutti gli altri sopraccennati, siano messi in atto a mezzo di piani particolareggiati, studiati nella scala di almeno 1:500, affidati



ad architetto qualificato e posti in attuazione con cura scrupolosa evitando qualsiasi deprecabile speculazione.

per I Progettisti :

Prof. Arch. Plinio MARCONI

Arch. Alfredo SCALPELLI

Ing. Antonio MARANO

Prof. Plinio Marconi

VISTO:

IL SINDACO

Scalpell



PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI SALERNO

Progettisti: arch: prof. Plinio Marconi, arch. Alfredo Scalpelli, ing. Antonio Marano

Adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 228 del 14 aprile 1958 vistato dalla G. P. A. nella seduta del 19 luglio 1958 al n. 50067.

Pubblicato all'Albo pretorio per la durata di giorni trenta, dal 9 agosto 1958 all'8 sett. 1958 e con pubblico avviso, inserito nel foglio annunci legali dell'8 agosto 1958 n. 12.

Depositato presso gli Uffici Comunali per la durata di giorni sessanta, dal 9 sett. 1958 al 7 novembre 1958.

Osservazioni pervenute: entro i termini n. 201 _____; oltre i termini n. 5.

Controdeduzioni del Comune alle osservazioni con delibere:

del 18 aprile 1959 n. 1529	vistata	dalla G. P. A.	il 9-4-1959 al	n. 33213
del 13 giugno 1959 n. 2334	"	"	il 27-8-1959 al	n. 59044
del 29 dicembre 1959 n. 4521	"	"	il 16-5-1960 al	n. 33848
del 28 marzo 1960 n. 1018	"	"	il 16-5-1960 al	n. 33847
del luglio 1960 n. 2252	"	"	il 14-10-1960 al	n. 58835