

*Alto*  
*Sup. Cav. Prof. Giovanni Cuomo*  
*assessore comunale*

COMUNE DI SALERNO

*Salerno*

# PIANO REGOLATORE

DEL NUOVO QUARTIERE ORIENTALE

PROGETTO

degli Ingegneri Ernesto Donzelli e Nicola Cavaccini

RELAZIONE

NAPOLI

TIPOGRAFIA GENNARO AVALLONE

S. Biagio dei Librai 14

1915



COMUNE DI SALERNO

---

# PIANO REGOLATORE

DEL NUOVO QUARTIERE ORIENTALE

---

PROGETTO

degli Ingegneri Ernesto Donzelli e Nicola Cavaccini

---

RELAZIONE

---



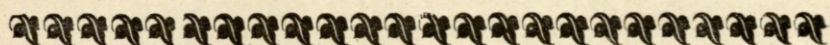
NAPOLI

TIPOGRAFIA GENNARO AVALLONE

S. Biagio dei Librai 14

1915





Illustrissimo signor Sindaco e  
signori Consiglieri del Comune di

*SALERNO*

Il tema proposto per l'ampliamento di codesta nobile città e per lo studio del piano regolatore della zona orientale, oltre che per la singolare sua difficoltà, ci ha vivamente interessato sia per la profonda nostra conoscenza della località, di cui abbiamo avuto l'onore di redigere il piano quotato a seguito di lusinghiera designazione a scelta da parte dell'On. Amministrazione, sia per lo studio esauriente da noi fatto, in occasione del rilevamento del piano quotato dell'intera città, circa le esigenze tecniche, ed edilizie di Salerno, destinata ad un rigoglioso sviluppo, sol che sieno vivificate le iniziative da una fede gagliarda e da un lavoro tenace ed assiduo guidato da una chiara visione dell'avvenire della Città.

Già Salerno ha iniziato la sua trasformazione edilizia con la nuova via litoranea e con il relativo piano regolatore testè approvato; con lo studio del piano regolatore della zona orientale traccia ora il programma edilizio dell'avvenire, col nuovo acque-

dotto ha già risolto uno dei principali problemi igienici della vita di un grande centro, con lo studio della nuova fognatura darà il più vigoroso impulso alla soluzione dei problemi sanitari più importanti della città, mentre lo studio del piano regolatore del rimanente della vecchia città sarà degno coronamento di opera tanto poderosa, capace di assorbire l'attività di un decennio amministrativo e forse più, e di onorare le nobili energie dedicate a tale compito del plauso e della gratitudine della cittadinanza.

\*  
\* \*

Circa lo studio del piano regolatore della zona orientale, prima ancora di prospettare le esigenze tecniche, edilizie e di viabilità del nuovo rione, è opportuno definire se esso debba essere un rione aristocratico, o popolare o industriale. Or se si considera che il nuovo rione è prevalentemente in collina, degradante dalle zone alte di via Orto Agrario, con un andamento planimetrico a ventaglio, verso le zone basse, ad oriente verso il fiume Irno, ed a mezzodì verso il piazzale ferroviario ed il Corso Vittorio Emanuele, si vedrà subito che il nuovo rione non è in condizioni altimetriche favorevoli per uno sviluppo edilizio industriale, non solo, ma non lo è nemmeno per condizioni topografiche, giacchè un rione industriale, che non abbia facili ed immediati accessi alla Stazione ferroviaria, non è in condizioni favorevoli ad un prospero sviluppodelle industrie; e nel caso la Stazione ed i suoi accessi sono assolutamente eccentrici al nuovo rione, per cui non è a parlare di rione industriale. Per altro la naturale orientazione del nuovo rione industriale di Salerno è venuta affermandosi per automatica designazione topografica ed altimetrica, e tutti oramai a Salerno sono edotti e concordi che il nuovo rione industriale — anche

per le eventuali esigenze di isolamento di una sperabile zona franca — non può che sorgere nei pressi del cementificio, dal piazzale ferroviario verso oriente, lungo la provinciale delle Calabrie, e preferibilmente di là dal fiume Irno, ove ampie distese di terreno si prestano ottimamente allo scopo.

In effetti gli opificii industriali oggi esistenti sono ubicati in prossimità della Stazione, su vie piane e di facile accesso, come nella zona del Corso Garibaldi, più immediata alla Stazione.

Adunque il nuovo rione non può avere un carattere industriale, soprattutto per la zona di là dalla linea ferroviaria. Solo alcuni suoli con la fronte sul Corso Vittorio Emanuele potrebbero essere destinati — se mai — ad industrie non rumorose e non dannose alla pubblica igiene, mentre è sempre preferibile che il Corso Vittorio Emanuele sia riservato allo sviluppo edilizio urbano, essendo l'unica grande arteria di collegamento, tra la stazione ed il centro cittadino, libera da opificii, laddove l'altra del Corso Garibaldi già è arricchita da stabilimenti industriali per un lungo primo tratto.

Salerno non è Manchester, essa ha una posizione incantevole ad anfiteatro sul golfo, ed attinge dalla sua posizione artistica la sua bellezza; non bisogna, quindi, menomar questa con l'invadere di fumaiuoli e di edifici industriali tutte e due le principali arterie di accesso alla città (Corso Garibaldi e Corso Vittorio Emanuele) essendo bastevole aver riservato la prima all'industria, nel suo tratto iniziale fuori il centro urbano, mentre la seconda deve avere fisionomia di vita cittadina, criterio che, per altro, la logica dei fatti ha già sanzionato con lo sviluppo edilizio odierno ed esistente per i due Corsi cennati, che riteniamo debbano conservare la loro attuale fisionomia edilizia, con gli opportuni miglioramenti.

Il nuovo rione, d'altra parte, non può avere

un carattere prevalentemente aristocratico nè uno esclusivamente popolare; ma, a nostro parere, deve avere un carattere democratico, con arricchimento di zone a villini, di ampie piazze, di giardini, in modo da rispondere alle complete esigenze di una città, ove si esplicano energie di lavoro dall'operaio, dal professionale, dal commerciante e dall'industriale, i quali hanno tutti diritto al benessere predominante della dimora sana, igienica ed economica nell'orbita delle proprie risorse.

Già un'ampia zona sulla via Orto Agrario è stata destinata alla costruzione delle case popolari, ed altre ne dovranno esser destinate alla costruzione di edifici, che offrano alloggio a buon mercato e sano alle classi povere, come verremo designando in seguito.

Occorre del pari che l'impiegato, che il professionale modesto, che il piccolo commerciante ritrovino l'alloggio civile in località di facile accesso, a miti condizioni, ed a ciò provvede la costruzione di edifici redditizi di tipo civile modesto.

Infine anche per la classe più agiata, sia che attinga le fonti di vita dal reddito, sia dalla professione fiorente, sia dall'industria, sia dal commercio, bisogna studiare alloggi adatti, donde la opportunità di edifici signorili in alcuni centri di maggior vita, e di villini circondati da giardini nella zona alta.

Il nuovo rione deve, quindi, a nostro avviso rispondere ad esigenze molteplici e complesse, in perfetta armonia con la popolazione che deve abitarlo, per cui errerebbe chi pensasse che Salerno fosse San Remo, creando il nuovo rione tutto a ville, villini e palazzi signorili, oppure che fosse Manchester e Liverpool, creando un rione industriale e operaio.



\*  
\* \*

Stabilito così quali sono le esigenze . diremo così, demografiche del nuovo rione, è opportuno definire altresì, i criteri edilizi ed igienici, cui deve ispirarsi un piano regolatore di ampliamento di una città moderna, in armonia della norme che l'esperienza altrui ci dettano, perchè il nuovo rione sia bello, arioso, salubre ed igienico.

All'estero principalmente, ed in Italia da qualche tempo, si hanno esempi mirabili dello sviluppo razionale dei piani regolatori, ed una completa rivoluzione la tecnica edilizia segnala in materia.

L'egregio Ingegnere Schiavi, in un acuto studio sulle nuove città e sui piani regolatori giustamente rileva che « alla crescente intensità dei tra-  
« fici ed alla intensità di ognor più rapide comu-  
« nicazioni non bastarono le vie diritte intersecan-  
« tesi ad angolo retto, ma si sentì la necessità di  
« congiungere i punti estremi di grandi parallelo-  
« grammi con diagonali da un vertice all'altro, ciò  
« che permise di sistemare gli ovali con piazzette  
« alberate e ad aiuole, delle quali si era perduto  
« il ricordo per il sovrapporsi delle piazze qua-  
« drate. Non solo ma la intensissima vita della  
« Borsa, della Banca, del Commercio, dell'industria,  
« dell'officina, rese a poco a poco sempre più ne-  
« cessaria una separazione netta, oltre che delle  
« ore il lavoro da quelle di riposo e di svago,  
« della stessa abitazione e del quartiere di resi-  
« denza da quello dell'ufficio. Fino a ieri il ban-  
« chiere, l'industriale, l'esercente, il commerciante,  
« vivevano presso il locale di lavoro, oggi, invece,  
« la facilità di rapide comunicazioni, un più squi-  
« sito senso del vivere hanno indotto ad abbandona-  
« re, a sera, la città degli affari, per andare a ri-

« posare in quartiere eccentrico, *tra il verde, la luce e la quiete.*

« In proporzioni più modeste il fenomeno si ripete anche per le classi medie degli impiegati e per le classi operaie, cosicchè dalla fusione e confusione primitiva si passa a una specializzazione delle funzioni della città dove al movimento centripeto della popolazione si sostituisce il movimento centrifugo.

« Vi è tutta una scienza ed un' arte del costruire le città che, pur obbedendo a criteri economici e ad esigenze igieniche, cerca di fonder questi con le indeclinabili pretese dell' arte, e crea il tipo della nuova città in cui sono tenute distinte le varie forme di attività che in essa la popolazione svolge; la vita pubblica: riunioni, divertimenti, scuole, bagni; i traffici: Borse, Banche, Case commerciali; la residenza: abitazioni tranquille, soleggiate, aerate.

« Sono noti oramai, ad esempio, i villaggi a giardini di Port Sunlight e di Bournville in Inghilterra, ove il verde, la luce, la gioia di vivere vi sono a profusione e la mortalità è minima. E' noto pure il tentativo di costruire una città ex novo a Letchworse con un piano rispondente così alle norme di igiene come a quelle della comodità e dell' estetica.

« E dopo l'Inghilterra è la Germania, che più specialmente svolge una politica edilizia ispirata a nuovi criteri, come ad esempio, nel caratteristico piano regolatore di Colonia, con le nuove costruzioni di Francoforte, e di Dusseldorf, ove abbondano gli spazi liberi verdi, i boschetti e le fontane. »

In Italia lo studio dei piani regolatori ha avuto anche una letteratura con lo studio pregevole del valoroso ingegnere Monneret, che così riassume

efficacemente i principali requisiti di massima di un buon piano regolatore:

1.° La superficie scoperta deve essere convenientemente proporzata a quella coperta, e non con criteri usurari;

2.° Non è necessario tracciare vie rette, e isolati a scacchiera. Anzi è da notarsi che nelle vie troppo lunghe o col predominio della linea retta la fuga prospettica delle linee le annebbia e le confonde e rende le vie stesse uggiuose e monotone;

3.° Le vie acquisteranno bellezza se saranno interrotte da spiazzi, da fontane, da giardini, da gruppi d'alberi ecc.;

4.° Le piante raggruppate convenientemente possono creare ad intervalli deliziosi piccoli parchi e luoghi di ritrovo e di riposo;

5.° L'acqua deve giocare anche una parte importante, perchè vivifichi, abbellisca e rallegri col suo canto ed il suo movimento vie, piazze e giardini.

Questi i criteri informativi tenuti presenti da noi in linea di massima, salvo lo studio specifico del terreno, delle località, della viabilità esistente ed il collegamento, soprattutto, alla città odierna in vista anche del suo futuro sviluppo.

\*  
\* \*

In effetti lo studio del piano regolatore della zona orientale di Salerno deve svilupparsi, anzitutto, in relazione ed armonia della città esistente, non potendo concepirsi un rione a sè che non sia collegato razionalmente alla zona urbana esistente.

Qualunque studio, che facesse astrazione da tale esigenza fondamentale, sarebbe vano, per cui non bisogna tener presente solo la zona delimitata dal tipo messo a disposizione, bensì tutte le località li-

mitrofe, perchè al nuovo rione sieno connesse razionalmente e tecnicamente in modo che una comoda viabilità armonizzi il vecchio ed il nuovo con una rete di comunicazioni atta a facilitare gli accessi e gli scambi .

E ciò è tanto più necessario se si considera che la via dei Principati , costituente il limite occidentale della zona, per circa mezzo chilometro non offre viabilità di sorta tra il centro odierno di Salerno ed il nuovo rione , mentre solo agli estremi nord e sud ha gli sbocchi di via Orto Agrario e del Corso Vittorio Emanuele , che, oltre ad essere assolutamente insufficienti , sono anche gli estremi di una strada in pendenza del 5 per cento circa o poco più.

D' altra parte è noto che tutta la zona urbana esistente ad occidente della via dei Principati oggi non è agevolmente accessibile dall' interno della città, specie con le vetture, mentre sarà pregio indiscusso dello studio del nuovo piano regolatore orientale quello di rendere agevole e possibile tale accesso sia alle vetture, sia alle linee tramviarie con comoda viabilità in prolungamento delle nuove arterie del rione.

Oltre a tale esigenza, nel tracciare il piano regolatore del nuovo rione bisogna, a nostro avviso, adagiarsi il più possibile alla viabilità esistente, sia per evitare enormi costosi ed inutili movimenti di terra, sia perchè gli attuali accessi, specie i più importanti, sono coordinati alle viabilità limitrofe ed all' andamento altimetrico del terreno, anche in relazione della suddivisione della proprietà e delle loro accessibilità.

Un piano regolatore che mirasse a far *tabula rasa* di ogni viabilità odierna sarebbe parto di semplice fantasia, sia dal punto di vista edilizio , sia tecnico , sia economico , poichè la rete schematica attuale di strade risolve anche la difficoltà notevo-

lissima del terreno, quali l'attraversamento della zona nella direzione est-ovest della linea ferroviaria, per la maggior parte in trincea — con due passaggi a livello, uno all'estremo ovest di via Orto Agrario, l'altro ad est in via Ferriera presso il piazzale — e l'altro attraversamento in senso predominante nord-sud, di corsi d'acqua, tra cui principale il Rafastia ed un canale industriale (il quale ultimo viene da noi opportunamente deviato in sede stradale).

Due arterie principali soprattutto è indispensabile mantenere: la via dei Principati e la via dell'Irno, opportunamente ampliate e lievemente rettificata nelle pendenze, poichè il loro spostamento o soppressione — anche per i viadotti esistenti di attraversamento alla trincea della ferrovia — sarebbe errore grandissimo e dannoso.

Così del pari sia la via della Ferriera e la via vicinale degli Orti, sia la via vicinale del Fusso sono vie limitrofe a sud ed a nord della zona principale da regolarizzarsi, per cui il mantenerle, rettificandole ed ampliandole, risponde ad un sano criterio di viabilità per l'accesso alle proprietà limitrofe non tocche dal piano regolatore, e che verrebbero mantenute, anche perchè costituiscono le ali estreme di una razionale e splendida via di circonvallazione, che con dolce pendenza, con viali arborati ed in buona parte su tracce esistenti, collegherebbe razionalmente la parte bassa con la parte alta della città.

Dimostrato che la via dei Principati e la via Irno debbono costituire parte integrante del piano regolatore, è evidente che la loro intersezione è un nodo importante stradale, che conviene regolare con ampia piazza, di cui la via Principati costituisce l'asse principale, e la via Irno una convergente. Simmetricamente alla via Irno è stata progettata un'altra via, che nel suo prolungamento va assai opportunamente a innestarsi alla via Arce che mena a Porta Rotese, ed il cui ampliamento a m. 15 di-

venta agevole considerato che sulla via Arce odierna non fronteggiano fabbricati ma terreni, che verrebbero con limitatissima spesa trasformati in splendidi suoli edificatori in quartiere centrale e salubre, anche dal punto di vista altimetrico. Coordinatamente a tale ampliamento di via Arce si progetta la sistemazione delle aree limitrofe, collegando altresì il nuovo rione al centro urbano odierno, oltre che con Porta Rotese, a mezzo di via Arce, anche con la via del Bastione e con la via S. Benedetto, tutte località oggi isolate da un groviglio di strade anguste e inaccessibili alle vetture, che nel nostro progettato rione circolerebbero liberamente.

Dalla piazza (A) proseguendo per la via Principati, dopo il cavalcavia sulla linea ferroviaria, si perviene ad un' ampia piazza (B) ottagonale, tagliata da due strade tra loro normali: la via Principati, cioè, e la nuova via, che costeggiando il confine a sud dell' antico cimitero si prolunga verso est sino ad un' ampia piazza (C) all' incrocio con via Irno e verso ovest sino alla via Orto Agrario, costituendo uno splendido rettilo ed un altro collegamento del centro urbano odierno, nella zona alta, nel centro di via Orto Agrario, col cuore del nuovo rione.

Tale strada, oltre a rispondere ad una importante esigenza di viabilità e di coordinamento tra l' esistente ed il nuovo, riesce, altresì utilissima per la compensazione di movimenti di terra, poichè per la configurazione dei terreni della zona orientale la sua sistemazione richiede inevitabilmente movimenti in trincea per quanto di limitata importanza ed estensione. La nuova strada cennata invece è prevalentemente in riporto, per cui la sua costruzione giova non solo alla viabilità, ma anche alla economia generale dell' opera.

La zona oggi occupata dal vecchio cimitero, poichè regolare, è stata circondata di strade di adeguata ampiezza, mantenendo, altresì, integra la chiesa

attuale, sistemando il piazzale innanzi alla chiesa.

Circa la via di circonvallazione cennata, essa ha il suo inizio nella via Ferriera, opportunamente ampliata, che mette capo ad una piazza (D) collegata con un' importante via alla cennata piazza (C) all' incontro con via Irno.

Dalla piazza (D) prende inizio il viale di circonvallazione, che dopo aver percorso la sede della via vicinale degli Orti ampliata a m. 15, risvolta in ampia curva in una splendida strada alberata di metri 20 che va a riunirsi con un ultimo tratto in rettilineo alla via vicinale del Fuso, per cui il viale di circonvallazione prosegue per detta via del Fuso, ampliata a m. 15 e va a prolungarsi sino alla via Orto Agrario, ove si crea un apposito piazzale.

L' ameno e variato viale di circonvallazione, oltre a presentarsi ampio, alberato, a lieve pendenza, non monotono, è, altresì, traversato nel suo tratto curvo da due piazze circolari, dalle quali si ha l'accesso ai pubblici giardini, che sono progettati nella zona ad est della via circonvallazione, lungo il fiume Irno.

Nella parte alta del viale di circonvallazione nonchè lungo la via del Fuso numerose villette a giardini allietano, altresì, il panorama, col movimento dei fabbricati, con la leggiadria delle linee, con l' ameno del verde, con la visuale libera e varia.

Infine dalla piazza *D*, secondo il suo asse di simmetria, si dirama un' importante arteria di 25 metri di larghezza, che fa capo ad una grande piazza *E* ed al piazzale centrale del viale di circonvallazione.

Una sistemazione stradale movimentata e variata fa capo alla gran piazza *E*, allietata altresì di verde e di molteplici visuali, per cui essa rappresenta il cuore della parte più interessante ed amena del rione, e l'arteria che mette capo alla

passeggiata di circonvallazione, ai pubblici giardini della zona orientale, ed al quartiere a villini.

Tutte le piazze sono ampie, ben sistemate nell'altimetria, con aiuole ed alberatura, che nella strada di 25 metri e nel viale di circonvallazione è altresì progettata.

Una rete di strade secondarie di 15, 12 e 10 metri con pendenze prevalentemente modeste, e chemai raggiungono il massimo prescritto del 7 per cento (1), completa il nuovo rione orientale, che, come abbiamo gradualmente esposto, sorge organico, vario, salubre, con piazze e strade ampie, con ricchezza di verde, di aria e di luce, in armonico e razionale collegamento col centro urbano esistente, e ciò per effetto di uno studio pratico e profondo delle esigenze edilizie, igieniche e locali che ha offerto, automaticamente, la più razionale e conveniente soluzione.

Non fantasie, quindi, presentiamo, nè piani americani, ma criteri semplici, organici, ispirati a modernità di concetti, al massimo effetto con la minima spesa, ed al minor spostamento della viabilità esistente e della presente altimetria, oltre che al più completo collegamento con il centro urbano odierno, per cui il nuovo rione non sarà un quartiere isolato dal resto delle città, ma a questa organicamente unito.

\*  
\* \*

Dall'esame del piano proposto si rileva che il quartiere operaio è ubicato, ove ne è già sorta la designazione con la costruzione delle case popolari in località salubre e di facile accesso, ad ovest di via dei Principati ed a valle di via Orto Agrario.

(1) Vedi tabella D alligata.



Alle case popolari destiniamo ben sei isolati , (IX', X', XI', XII', XIII', XV' ) per una superficie complessiva di mq. 44448.

Nella zona alta di via Principati , in quella lungo la circonvallazione del Fusso, nella zona alta di via Irno, nonchè nella zona alta della grande nuova via di circonvallazione in prosieguo dei pubblici giardini, si progettano i suoli destinati a vilini e giardini. Al centro del nuovo rione , sulla piazza D , progettiamo sul suolo XVIII , di mq 11793,66, le scuole comunali e gli uffici pubblici, mentre sul suolo XIX, di mq 10590,40, progettiamo il mercato, i pubblici lavatoi ed i bagni popolari . Infine sul suolo XXXIIB, progettiamo una chiesa, che con l' altra sulla piazza G, già esistente, rispondono alle esigenze del rione. Nella zona bassa di via Principati, e di via Irno, e nelle altre zone residue a monte del tracciato ferroviario , nonchè in quelle tra questo ed il Corso Vittorio Emanuele si progettano gli edifici civili per la classe media e per gli edifici della Banca , del Commercio , delle riunioni dei pubblici ritrovi ecc.

Nel complesso l' area del nuovo rione nei limiti del piano regolatore tracciati dal bando , cioè tra via dei Principati, via del Fusso, fiume Irno, via degli Orti, piazzale ferroviario e Corso Vittorio Emanuele è stata distinta in trentasette isolati per una superficie di mq. 212249,36, come rilevasi dalla tabella A alligata, dei quali mq. 123908,45 a suoli edificabili totalmente, e mq. 88340,91 edificabili a metà a villette ed il resto a giardini.

Lo stradario poi rilevasi dalla tabella B di mq. 102843,75, mentre l' area delle piazze e dei giardini risulta dalla tabella C di mq. 100516,35. Si ha, dunque, un complesso di mq. 212249,36 destinato ad aree edificabili , e mq. 203360,20 per le strade, piazze e giardini, con una proporzione che rileva chiaramente la larghezza dei criteri da noi adottati

perchè il nuovo rione sorga con concetti moderni di ampia aerazione e di verde salubre ed ameno.

La parte del rione ad ovest di via Principati, nella zona limitrofa del centro urbano odierno, e che deve regolarsi per armonizzarlo col nuovo rione, ha una sistemazione ad isolati 15, edificabili per un'estensione di mq. 79795,00, dei quali mq. 75447,20 a suoli edificabili totalmente e mq. 4348,00 a vilini con metà a giardini, con uno stradario di mq. 27409,00 oltre l'area occupata dalle piazze e dai giardini per una superficie di altri mq. 12057,35.

La larghezza delle strade varia dai metri 15 a 10 con marciapiedi da m. 3,00 a 2,50. Dalla tabella D si rilevano, altresì, le convenienti pendenze delle diverse strade.

\*  
\*\*

**Rele Tramviaria.**—L'attuale rete tramviaria di Salerno ha un più interesse interprovinciale che urbano, poichè essa percorre esclusivamente la zona litoranea lungo il Corso Garibaldi e procede solo tangenzialmente al centro urbano.

La città propriamente detta si può dire che è priva di trazione tramviaria, per cui nello studio del nuovo rione bisogna tener speciale riguardo alla nuova rete tramviaria, sia nei rapporti del rapido accesso al nuovo rione, sia per i razionali ed importanti collegamenti di viabilità con la zona alta della città, che permettono, in tal modo, di rendere accessibile tale zona con la tramvia, apportando lo impulso di una vita rigogliosa e movimentata là dove oggi è scarso movimento di vita modesta.

Ora la nuova rete tramviaria deve rispondere a due esigenze fondamentali: le comunicazioni con la stazione ferroviaria (capolinea orientale) e le comu-

nicazioni con la città, con capolinea al teatro (estremo occidentale).

L'esperienza più recente ed autorevole circa i percorsi tramviari designa come molto indicate le linee a percorsi ad anello ed in senso opposto. Una linea importante a lungo percorso, faciente capo alla Stazione è quella che chiameremo dei viali (N. 1).

La linea di partenza dalla stazione percorre il Corso Vittorio Emanuele, risvolta per la via Ferriera, traversa la piazza (D), percorre l'intero viale di circonvallazione, il nuovo viale del Fuso, sbocca a Via Orto Agrario, percorre questa e gira per piazza di Porta Rotese, percorre la nuova via Arce, traversa la piazza (A), discende per il tratto basso di via dei Principati, e pel Corso Vittorio Emanuele ritorna alla piazza della Stazione. La linea (2), invece, fa il percorso inverso, e cioè Corso Vittorio Emanuele, primo tratto di via Principati, piazza (A), nuova via Arce, via Orto Agrario, viale di circonvallazione, piazza (D), via Ferriera, Corso Vittorio Emanuele, Stazione.

Pel collegamento col centro cittadino è progettata una linea N. 3 che parte dalla piazza del Teatro, percorre il Corso Garibaldi, sale sino a Piazza Principe Amedeo, percorre il Corso Vittorio Emanuele, risvolta per il primo tratto di via Principati, traversa la piazza A, percorre la via Irno, gira per la via di circonvallazione che discende lungo i giardini pubblici sino alla piazza (D), va per via della Ferriera, pel Corso Vittorio Emanuele, per piazza Principe Amedeo e pel Corso Garibaldi e ritorna alla piazza del Teatro.

La linea N. 4 fa il percorso inverso, avviandosi lungo il Corso Vittorio Emanuele per via della Ferriera, per la via di circonvallazione, discendendo per via Irno, per la piazza (A), e ritornando per il Corso, per la piazza Principe Amedeo, e del Corso Garibaldi alla piazza del Teatro.

Con tali linee si collega la città alla zona orientale del nuovo rione.

Con le linee 5 e 6 si collega invece la parte occidentale con la città.

La linea 5, infatti, parte dalla piazza del Teatro percorre il Corso Garibaldi, la piazza Principe Amedeo, il Corso Vittorio, la piazza (A), un tratto di via Irno, sino alla piazza (C), risvolta per la via del Fuso, va per la via Orto Agrario e ritorna per il nuovo rettilineo sino alla piazza B, discendendo per la via Principati per la piazza (A) e gira per il Corso Vittorio Emanuele ritornando al Teatro.

La linea 6 segue il percorso inverso, salendo per via di Principati, risvoltando nella piazza (B) verso via Orto Agrario percorre questa via, quella del Fuso, la piazza (C) e discende per via Irno ritornando pel Corso Vittorio, al centro.

I biglietti di coincidenza tra le diverse linee permetteranno la più completa, rapida ed economica comunicazione, tra le zone opposte della città tra la zona alta e la bassa, tra il quartiere orientale ed occidentale.

\*  
\* \*

La rapida esposizione dei criteri informativi del nostro studio, e meglio ancora la disamina diretta del piano regolatore nella planimetria alligata, nonchè la disamina del ponderoso sviluppo dei profili e delle sezioni che esibiamo dimostrano la praticità ed importanza del nostro lavoro.

Il nostro è un progetto serio e di esecuzione e non una mirabolante fantasia d'illusionisti; esso è di pratica e reale attuazione, e lo studio altimetrico — studio fatto passo a passo sul terreno —, non è una poesia, ma è rigorosamente esatto.

La nostra serietà ed il rispetto all'autorità della

civica amministrazione ed all'intelligenza della cittadinanza non ci han permesso di presentare prospettive spettacolose a volo d'uccello, con palazzi delle fate, piazze grandiose, giardini incantati, sfondi artistici ed immaginari, plastici ingannatori e tutto quel corredo che costituisce il bluff dei concorsi, fatto per ingannare l'occhio senza alcuna rispondenza reale nella configurazione del terreno e nel vero.

Il tempo concesso dal bando, per noi, profondi conoscitori del terreno e delle esigenze tecnico-edilizie della città e noti professionisti, allenati allo studio di tali problemi, ed alla tecnica dei concorsi, è stato appena sufficiente per uno studio serio ed accurato dell'arduo tema. Ogni superflua esposizione grafica o plastica non può che aver sottratto tempo allo studio organico del tema.

La competenza dell'autorevole Commissione, l'autorità della civica Amministrazione e la serietà della cittadinanza ci affidano che la decisione del concorso sarà pari all'importanza dell'arduo tema ed alla coscienza ed amore con cui l'abbiamo affrontato, soddisfatti se ci allieterà il sorriso della vittoria, mettendoci in grado altresì di esporre il piano finanziario da noi studiato, che permette di attuare gradualmente il nuovo piano regolatore, senza eccessivi oneri per la finanza Comunale.

Napoli gennaio 1915.

*Gli ingegneri progettisti*

**Ernesto Donzelli - Nicola Cavaccini**



**TABELLA A.**  
**ZONE EDIFICABILI**

N.° Isolati	CONFINI	SUPERFICIE	
		Parziali	Totali
<b>I. ZONA A CONCORSO</b>			
<i>a) Suoli completamente edificabili.</i>			
I.	Corso V. Emanuele, strade n.° 30, 14, 32	6280,00	
II.	Corso V. E. str. n.° 32, 14, 20	6993,00	
III.	Strade n.° 30, 31, 11, 13	5549,00	
IV.	» » 13, 12, 10, 32, 14	5267,00	
V.	» » 14, 32, 10, 20	7978,50	
VI.	» » 11, 31, 10, 12	2119,00	
VII.	» » 10, 31, 32	2304,50	
VIII. <sup>a</sup>	» » 33, 10, 20, Ferrovìa	1595,00	
VIII. <sup>b</sup>	» » 10, 32, 34, 33	5287,00	
IX.	Piazza A e strade n.° 30, 9, 31	3380,00	
X.	Strade 30, 8, 31, 9	4370,00	
XVIII.	Piazza D e str. n.° 15, 16, 17, 20	11793,66	
XIX.	» D » n.° 17, 16, 19, 20	10590,40	
XXV.	» D » » 17, 27, 28	6579,00	
XXVII.	Piazza E e strade n.° 17, 25, 22, 27	4660,34	
XXVIII.	» H » n.° 17, 21, 25, 26	6163,50	
XXIX.	Piazza E, F, H e strade n.° 21, 25, 28	4800,00	
XXX.	» E, F, e strade n.° 21, 23, 28	4800,00	
A riportarsi		100509,90	

N.° Isolati	C O N F I N I	SUPERFICIE	
		Parziali	Totali
	Riporto	100590,90	
XXXI.	Strade n° 20, 21, 23, 24	8287,37	
XXXII <sup>A</sup>	Piaz. E e str. n. 19, 23, 24, 37	3820,34	
XXXII <sup>B</sup>	Strade n. 19, 20, 24, 37	2108,84	
XXXIII	Piazze D, E e str. n. 19,20,28	9182,00	
	In uno m.		123908,45
	b) <i>Suoli a villini</i> <i>per metà edificabili e per metà</i> <i>a giardini</i>		
XI.	Strade n. 4, 7, 1, 30	5537,50	
XII.	» » 5, 6, 7, 31	3333,50	
XIII.	Piazza C e strade n. 31, 6, 4, 1	6989,50	
XIV.	» G,B, e strade n. 1,2,3,30	4665,00	
XV.	» G e strade n. 2,3,29,30	6422,50	
XVI <sup>A</sup>	» G » » 1,18,29,35	7267,00	
XVI <sup>B</sup>	» G » » 1,2,35	1333,00	
XVI <sup>C</sup>	» G » » 2,29,35	2335,00	
XVII.	» A » » 15,16,17,31	8471,00	
XX.	» C » » 31,19,16,17	8385,40	
XXI.	» C » » 18,19,31	5394,67	
XXII.	Strade n. 19, 31, 21, 16	6969,00	
XXIII.	» » 16, 19, 20, 21	8288,50	
XXIV.	» » 21, 31, 36, 22	9660,50	
XXVI.	» » 21, 22, 36	3288,84	
	In uno		88340,91
	Totale		212249,36



N.º Isolati	CONFINI	SUPERFICIE	
		Parziali	Totali
<b>II. ZONA FUORI CONCORSO</b>			
<i>Suoli completamente edificabili</i>			
I'	Corso V. E. e strada Fieravecchia 11' e Principati	2132,00	
II'	Strada Princ. e n. 11', 12', 2'	4104,00	
IV'	» » 2', 3', 4' e Principati	4018,50	
V'	» » 3', 5', 2', 7'	4275,00	
VI'	» » 4', 5', 7', 6' e Princip.	4336,00	
VII'	» » 13', 7' e piazza B'	2204,00	
VIII'	» » 7', 8', e S. Benedetto	7320,00	
IX'	» » 8', 9', 2' e piazza B'	9851,50	
X'	» » 9', 8', 10', 2'	5408,00	
XI'	» » 10', 2' e Via dei Bastioni	4018,00	
XII'	» » 2', 6', 9' e Orto Agrario	6028,00	
XIII'	» » 2', 9', 6', 7'	5928,50	
XIV'	Piazza B, str. 30, 1' ferr. e Rafastia		
XV'	Piazze B, A', C' e strade n. 30, 1' e Orto Agrario	2608,75 13215,00	
	In uno		75447,20
<i>Suoli a Villini per metà edificabili e per metà a giardini</i>			
III'	Piazza B, str. n. 1', 30, Conv. e Raf.	2083,00	
XIV'	Piazza B', strada I' e scarpata ferroviaria	2265,00	4348,00
	Totale		79795,20

TABELLA B.  
STRADARIO

DESIGNAZIONE delle strade	Lungh. effettiva m.	Largh. m.	LARGHEZZE		SUPERFICIE m. <sup>2</sup>
			del ca- postra- da m.	di una ban- china m.	
<b>ZONA A CON- CORSO</b>					
N. 1	218,20	15,00	9,00	3,00	3273,00
N. 2	115,40	12,00	7,00	2,50	1384,80
N. 3	116,90	10,00	5,00	2,50	1169,00
N. 4	33,00	12,00	7,00	2,50	396,00
N. 5	61,50	10,00	5,00	2,50	615,00
N. 6	75,30	10,00	5,00	2,50	753,00
N. 7	166,50	10,00	5,00	2,50	1665,00
N. 8	129,50	10,00	5,00	2,50	1295,00
N. 9	85,00	10,00	5,00	2,50	850,00
N. 10	453,20	10,00	5,00	2,50	4532,00
N. 11	64,20	10,00	5,00	2,50	642,00
N. 12 e 13	110,40	10,00	5,00	2,50	1104,00
N. 14	298,20	12,00	7,00	2,50	3578,40
N. 15	217,40	12,00	7,00	2,50	2608,80
N. 16	388,00	12,00	7,00	2,50	4646,00
N. 17 (Str. Orti)	294,60	15,00	9,00	3,00	4429,00
N. 18	58,40	15,00	9,00	3,00	876,00
N. 19	299,50	15,00	9,00	3,00	4492,50
N. 20	503,60	15,00	9,00	3,00	7554,00
N. 21 (Circonval.)	598,20	20,00	12,00	4,00	11964,00
N. 22	64,20	15,00	9,00	3,00	960,00
N. 23	104,80	15,00	9,00	3,00	1572,00
N. 24	129,80	15,00	9,00	3,00	1947,00
a riportarsi					61306,50

DESIGNAZIONE delle strade	Lungh. effettiva m.	Largh. m.	LARGHEZZE		SUPERFICIE m. <sup>2</sup>
			del ca- postra- da m.	di una ban- china m.	
Riporto					61306,50
N. 25	104,90	15,00	9,00	3,00	1573,50
N. 26	96,00	12,00	7,00	2,50	1152,00
N. 27	94,50	15,00	9,00	3,00	1422,50
N. 28	112,20	25,00	15,00	5,00	2808,00
N. 29 (Fuso)	441,61	15,00	9,00	3,00	6624,15
N. 30 (Principati)	374,20	15,00	9,00	3,00	5613,00
N. 31 (Irno)	512,20	15,00	9,00	3,00	7683,00
N. 32 (Filippone)	247,90	12,00	7,00	2,50	2974,80
N. 33	58,40	12,00	7,00	2,50	700,80
N. 34	166,80	10,00	5,00	2,50	1668,00
N. 35	94,90	10,00	5,00	2,50	949,00
N. 36 (lungo l'Ir- no) 1° tronco	338,50	15,00	9,00	3,00	5077,50
Id. 2° tronco	467,50	6,00	—	—	2805,60
N. 37	40,50	12,00	7,00	2,50	486,00
Totale					102843,75
<b>ZONA FUORI</b>					
<b>CONCORSO</b>					
N. 1'	339,40	15,00	9,00	3,00	5091,00
N. 2'	505,00	15,00	9,00	3,00	7575,00
N. 3'	61,80	10,00	5,00	2,50	618,00
N. 4'	40,00	10,00	5,00	2,50	400,00
N. 5'	71,50	10,00	5,00	2,50	715,00
A riportarsi					14399,00

DESIGNAZIONE delle strade	Lungh. effettiva m.	Largh. m.	LARGHEZZE		SUPERFICIE m.2
			del ca- postra- da m	di una ban- china m.	
Riporto					14399,00
N. 6'	406,70	10,00	5,00	2,50	4067,00
N. 7'	207,30	10,00	5,00	2,50	2073,00
N. 8'	217,00	10,00	5,00	2,50	2170,00
N. 9'	80,00	10,00	5,00	2,50	800,00
N. 10'	65,00	10,00	5,00	2,50	650,00
N. 11'	75,00	10,00	5,00	2,50	750,00
N. 12'	75,00	10,00	5,00	2,50	550,00
N. 13'	130,00	15,00	9,00	3,00	1950,00
Totale					27409,00
RIEPILOGO					
<i>Zona a concorso</i>					102843,75
» <i>Fuori concorso</i>					27409,00
TOTALE GENERALE	9590,51				130252,75

TABELLA C.  
PIAZZE E GIARDINI

INDICAZIONE delle piazze e dei giardini	FORMA E DIMENSIONI di massima	SUPERFICIE  m. <sup>2</sup>
<b>I. PIAZZE</b>		
<i>Zona a concorso</i>		
Piazza (A)	Rettangolo sormontato da trapezio. Lunghezza massima m. 66,00, larghezza massima m. 60,00.	3645,00
Piazza (B)	Ottagono regolare circoscritto al cerchio di raggio m. 50,00.	1767,50
Piazza (C)	Rettangolo sormontato da semicerchio. Lunghezza massima m. 82,00, larghezza massima m. 50,00.	4533,00
Piazza (D)	Quadrato sormontato da trapezio. Lunghezza massima m. 52,50, larghezza massima m. 45,50.	2317,00
Piazza (E)	Rettangolo sormontato da trapezio. Lunghezza massima m. 80,00, larghezza massima m. 60,00.	3502,50
Piazza (F)	Circolo di diametro m. 60,00	2827,40
Piazza (G)	Rettangolo di m. 35,00 39,00	1365,00
Piazza (H)	Circolo di diametro m. 50,00	1963,50
Totale m. <sup>2</sup>		21920,90

INDICAZIONE delle piazze e dei giardini	FORMA E DIMENSIONI di massima	SUPERFICIE  m. <sup>2</sup>
<b>ZONA FUORI CONCORSO</b>		
Piazza (A'). Cap- puccini	Poligonale di dimensioni medie m. 40 x 55	2200,00
Piazza (B')	Poligonale di dimensioni medie m. 40 x 70	2800,00
Piazza (C')	Triangolo di base m. 42,00 e di altezza m. 78,00	1638,00
Totale		<u>6638,00</u>
Totale delle aree adibite a piazze nelle due zone		
Zona a concorso		21920,90
Zona fuori conc.		6638,00
<b>II. GIARDINI</b>		<u>28558,90</u>
<i>Zona a concorso</i>		
Parco lungo il fiume Irno.	Contorno mistilineo forma- to dal ciglio del fiume Irno ad ovest, dal ciglio della strada n.º 20 (Circonvallazione) ad est, dall'appezzamento XXVI a nord e dal muro di cinta del piazzale ferroviario a sud	34925,00
Giardini annessi alle villette	Sup. metà del par. I, b) del- l'alligato A	43670,45
Totale m. <sup>2</sup>		<u>78595,45</u>

INDICAZIONE delle piazze e dei giardini	FORMA E DIMENSIONI di massima	SUPERFICIE  m. <sup>2</sup>
<b>ZONA FUORI CONCORSO</b>		
Giardino lungo la strada N. 1	Contorno mistilineo delimitato a nord dal ciglio della strada n.° 1', ad est dall'appezzamento XIV', a sud dal ciglio della scarpata della ferrovia Napoli-Salerno e ad ovest dalla piazza C'	4287,00
Giardini annessi alle villette	Sup. metà di quelle della par. I, b) dell'all. A (zona fuori concorso).	2174,00
Totale m. <sup>2</sup>		6461,00
Totale delle aree adibite a giardini nelle due zone	Zona a concorso	78595,45
	Zona fuori concorso	6461,00
Totale m. <sup>2</sup>		85056,45
Totale complessivo delle aree per piazze e giardini	Zona a concorso	100515,65
	Zona fuori concorso	13099,00
Totale generale		113614,65

**TABELLA D.**  
**CARATTERISTICHE ALTIMETRICHE DELLO STRADARIO**

DESIGNAZIONE delle strade	Lunghezza secondo gli assi	LIVELLETTE		
		numera- zione	Lunghezza	pendenza
<b>ZONA A CONCORSO</b>				
N. 1	677,30	N. 1	59,70	0,00
		N. 2	101,00	3,51
		N. 3	52,10	4,75
		N. 4	65,10	7,00
		N. 5	60,00	0,00
N. 2	114,70	unica	114,70	2,69
N. 3	130,40	unica	130,40	3,49
N. 4	40,50	unica	40,50	0,67
N. 5	66,50	unica	66,50	0,67
N. 6	82,80	unica	82,80	6,53
N. 7	181,50	N. 1	80,15	2,40
		N. 2	87,10	6,00
N. 8	144,50	unica	144,50	3,59
N. 9	100,80	unica	100,80	3,52
N. 10	487,70	N. 1	162,50	3,34
		N. 2	105,90	5,40
		N. 3	50,90	1,59
		N. 4	168,40	1,84
N. 11	71,70	unica	71,70	5,51
N. 12 e 13	121,40	unica	121,40	6,12
N. 14	325,20	N. 1	172,40	0,24
		N. 2	152,80	2,03
N. 15	232,40	N. 1	101,20	3,71



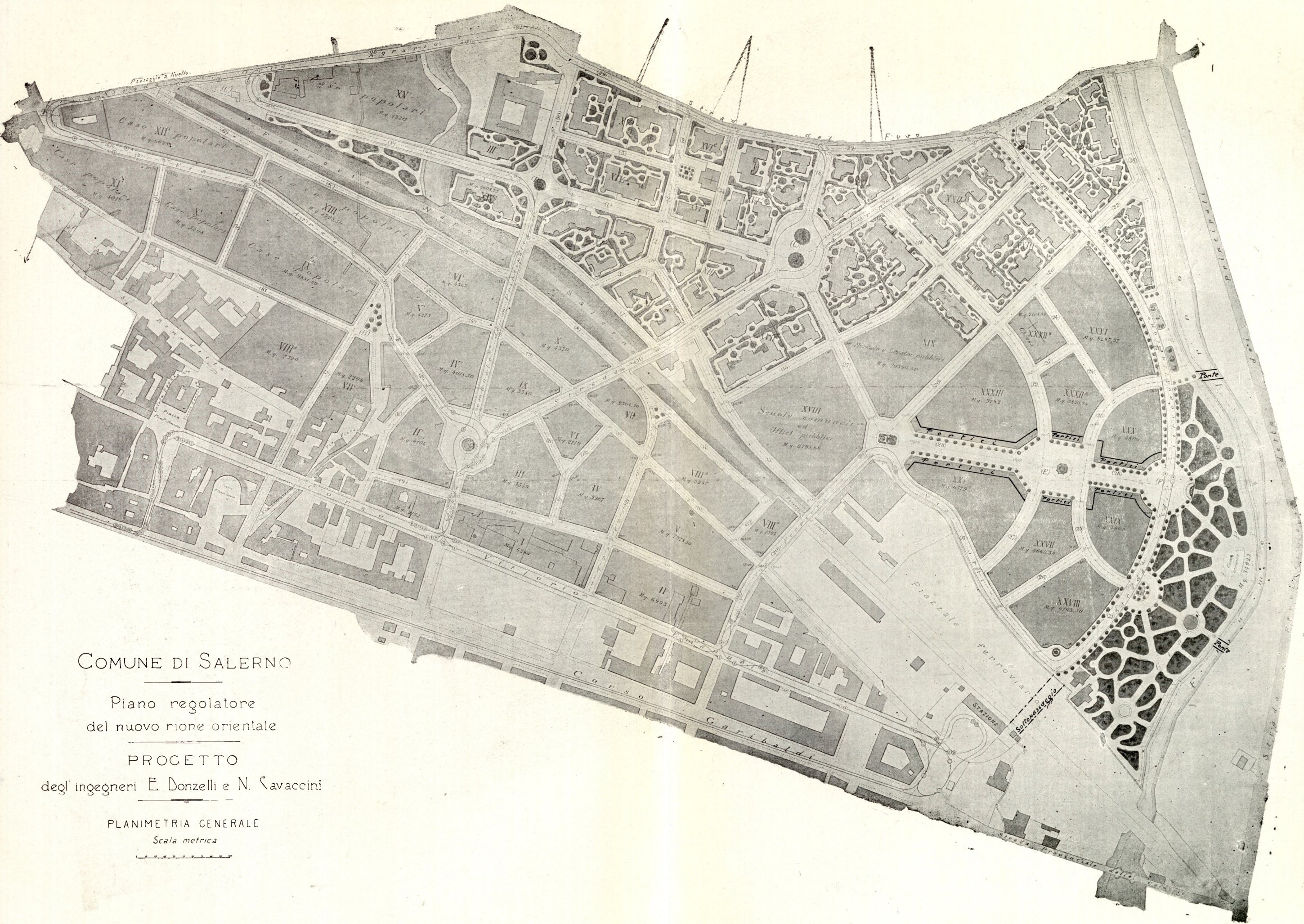
DESIGNAZIONE delle strade	Lunghezza secondo gli assi	LIVELLETTTE		
		numera- zione	Lunghezza	pendenza
N. 16	403,80	N. 2	131,20	6,66
		N. 1	172,08	1,62
		N. 2	231,72	0,77
N. 17 Strada Orti	568,70	N. 1	35,30	0,00
		N. 2	147,80	6,75
		N. 3	335,50	2,04
N. 18	148,60	N. 1	65,90	4,09
		N. 2	82,70	0,00
N. 19	235,00	N. 1	87,90	4,55
		N. 2	85,00	4,78
		N. 3	134,10	3,69
N. 20	589,10	N. 4	28,00	0:00
		N. 1	165,20	3,03
		N. 2	10,50	0,00
		N. 3	85,00	0,96
		N. 4	46,60	0,00
		N. 5	146,90	0,65
N. 21 (Circonvallazione)	663,20	N. 6	134,90	0,60
		N. 1	276,00	0,78
		N. 2	221,30	1,81
N. 22	81,70	unica	81,70	0,79
N. 23	144,80	N. 1	54,40	1,56
		N. 2	90,40	0,42
N. 24	144,80	N. 1	137,50	2,85
		N. 2	7,20	0,00
N. 25	144,90	N. 1	114,90	1,04

DESIGNAZIONE delle strade	Lunghezza secondo gli assi	LIVELLETTE		
		numera- zione	Lunghezza	pendenza
N. 26	111,00	N. 2 unica	30,60 111,00	0,60 0,25
N. 27	132,00	unica	132,00	0,30
N. 28	354,70	N. 1	48,60	0,00
		N. 2	127,90	3,05
		N. 3	118,00	0,56
		N. 4	60,00	0,00
		N. 1	338,01	5,00
N. 29 (Fuso)	441,61	N. 2	103,60	5,56
N. 30 (Principati)	504,70	N. 1	281,30	6,95
		N. 2	37,80	8,75
		N. 3	185,60	4,44
N. 31 (Irno)	637,30	N. 1	192,05	4,16
		N. 2	71,80	0,54
		N. 3	93,45	1,42
		N. 4	78,00	0,00
		N. 5	202,00	2,19
N. 32 (Filippone)	262,90	N. 1	101,60	6,50
		N. 1	121,40	5,70
N. 33	63,40	unica	63,40	0,86
N. 34	180,30	unica	108,30	5,31
N. 35	109,90	unica	109,90	2,55
N. 36 (lungo l'Irno)	811,10	N. 1	91,00	4,29
		N. 2	27,80	2,05
		N. 3	166,20	1,07
		N. 4	176,90	3,03
		N. 5	459,20	0,33

DESIGNAZIONE delle strade	Lunghezza secondo gli assi	LIVELLETTE		
		numera- zione	Lunghezza	pendenza
N. 37	54,00	unica	54,00	0,48
ZONA FUORI CONCORSO				
N. 1'	339,40	unica	339,40	0,57
N. 2' (Arce)	505,00	N. 1	270,80	3,65
		N. 2	234,20	2,07
N. 4' e 4'	108,30	unica	108,30	5,73
N. 5'	81,50	unica	81,50	1,95
N. 6'	414,20	N. 1	5,20	0,00
		N. 2	232,10	3,93
		N. 3	74,50	0,33
		N. 4	10,00	0,00
		N. 5	87,00	6,97
N. 7' Prima tratta	69,30	unica	69,30	3,46
» » Seconda »	163,00	—	—	—
N. 8'	227,00	—	—	—
N. 9'	92,50	—	—	—
N. 10'	77,50	—	—	—
N. 11'	86,50	—	—	—
N. 12'	65,00	—	—	—
N. 13'	130,00	—	—	—







COMUNE DI SALERNO

Piano regolatore  
del nuovo rione orientale

PROGETTO

degli ingegneri E. Donzelli e N. Savaccini

PLANIMETRIA GENERALE

Scala metrica

