

COMMISSIONE DI STUDIO PER IL PIANO  
REGOLATORE DELLA CITTÀ DI NAPOLI

- † CANINO Prof. Marcello  
† CENZATO Prof. Ing. Giuseppe  
CHIAROMONTE Prof. Ferdinando  
† DE FRANCESCO Comm. Prof. Domenico  
† GIANTURCO Ing. Vincenzo  
† GIORDANI S. E. Prof. Francesco  
† GUERRA Prof. Camillo  
† IPPOLITO Prof. Ing. Girolamo  
† MAFFEZZOLI On. Prof. Alfonso  
PICCINATO Prof. Luigi  
† VANZI Comm. Ing. Ivo

## I. PREMESSE

Chiunque s'affacci sulle rive del Golfo di Napoli e resistendo alla suggestione dei miti come all'incanto delle insuperabili bellezze della natura si appresti a considerare l'agglomerato urbano e a scrutarne il possibile divenire non può sottrarsi all'impressione di *una città che cerca spazio*: compressa da Posillipo a Capodimonte da un arco di poderose colline, chiusa ad oriente dal grande fascio del sistema ferroviario, essa trova preclusa ogni via di facile espansione: è il *primo imponente problema edilizio*, intorno a cui si raccolgono e con cui interferiscono tutti i problemi basilari dell'avvenire cittadino.

L'antica Napoli greca e romana, ben ordinata nelle sue strade parallele, ha visto nascere intorno a sé degli enormi settori edilizi, e ciascuno svilupparsi con *caratteristiche stradali proprie*, separatamente dagli altri: a nord le zone dei Vergini, del Museo, di Stella; a sud il quartiere del Mercato; ad est quello di Piazza Garibaldi; ad ovest quelli di Montealvario e di Montesanto; più ad ovest ancora quello di Chiaia. Invano si cerca un'ossatura stradale che leghi logicamente tali quartieri e costituisca la spina dorsale indispensabile alle comunicazioni: di qui il *grave problema del traffico*.

La ristrettezza degli spazi; la malintesa e disordinata edilizia, mai regolata da quelle norme che altre città hanno avuto fin dallo scorso secolo; la miseria di alcune classi sociali hanno portato ad *uno spaventoso sovraffollamento e ad una incredibile densità di popolazione*. Addossate le case alle colline, sfruttato il suolo con la sola direttiva del tornaconto individuale, vandalicamente distrutta ogni residua zona di verde, costretta la popolazione in case senza sole, in locali sotterranei, fra paurose promiscuità, si è compromessa l'integrità fisica e morale di un popolo meraviglioso. La stessa grande opera del Risanamento, incidendo grandi arterie nel cuore della città, ma lasciando le zone confinanti nelle primitive condizioni, ha aggravato la situazione di taluni quartieri: di qui un *problema igienico sociale*, esso pure gravissimo.

La sistemazione ferroviaria, sviluppatasi su quella iniziale, ha portato fin dentro la città il largo fascio di binari che dallo Sperone a Piazza Garibaldi,

in direzione Est Ovest, la divide inesorabilmente in due settori, tagliando anzi ad un grande quartiere cittadino ogni sbocco verso il Porto. E il completamento della Direttissima Roma-Napoli, in base ai piani primitivi, è sbocato in una stazione sottostante la precedente ed ha ribadito la « Stazione di testa » onerosa e lenta nei servizi, portando su Napoli la minaccia di venire esclusa nei collegamenti fra la Capitale e la Calabria: di qui un vero e proprio problema ferroviario che riconduca la Direttissima alla funzione per cui venne ideata.

Monumenti imponenti, intere strade piene di poesia e di bellezza, opere d'arte architettonica senza pari; punti di vista panoramici unici al mondo, giacciono nascosti, sconosciuti, introuvabili, soffocati dalla miseria delle enormi case che ne sbarrano ogni accesso, ne vietano il godimento ed ogni possibilità di studio: di qui un problema artistico del quale è appena dato di misurare la portata e la profondità.

Stupende zone panoramiche e residenziali, strade di grande comunicazione, strade comunali, tramvie, tutte le comunicazioni verso Sud sono costrette a scivolare l'una parallela all'altra e l'una a ridosso dell'altra lungo la costa da Napoli a Castellammare, ad attraversare in pieno fitti abitati, togliendo al viandante ogni godimento del mare e delle spiagge: di qui ancora un problema regionale turistico, non privo di difficoltà, dalle vicende passate complicatissimo, ma forse il più grandioso che sia mai esistito.

E nel settore produttivo industrie sparse in località inadatte al loro esercizio e necessarie allo sviluppo cittadino, svolgono la loro attività in zone mal servite dai mezzi di comunicazione per l'afflusso delle maestranze mal collegato con gli scali e peggio col Porto, così da non risentire o quasi il vantaggio di essere sorte presso un grande porto del Mediterraneo: donde un problema industriale, insufficientemente risolto dalle provvidenze prese a seguito della Legge per Napoli del 1904.

Mentre le insopprimibili esigenze della vita civile e amministrativa di una grande città moderna mettono sul tappeto il dislocamento degli Uffici di pubblico interesse, dalla Borsa alle Banche, dalla Università alle Scuole elementari, dai Teatri agli Stadi; la regolamentazione della sicurezza e dell'igiene pubblica, dai Vigili del fuoco ai Vigili urbani, dai pubblici giardini ai bagni popolari, il coordinamento dei servizi collettivi; ed ecco i problemi di zonizzazione intesi a far sì che si abbia « un posto per ciascun edificio e ciascun edificio al suo posto ».

Tentativi volenterosi dei singoli, provvidenze di Autorità e più recentemente il magnifico sforzo del Governo Fascista culminato nella creazione dell'Alto

Commissariato per la provincia di Napoli, hanno investito tutti questi problemi; ma nella nuova atmosfera imperiale essi sentono l'improrogabile bisogno di un programma generale stabilito organicamente nel tempo e nello spazio.

Tale programma intende essere il « Piano Regolatore per la città di Napoli ».

## 2. NOTIZIE STATISTICHE

I dati statistici sui fattori demografici ed economici cittadini, presi a base nello studio del Piano Regolatore sono stati rilevati dalle pubblicazioni dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, dalle Raccolte Statistiche del Comune di Napoli, dalle pubblicazioni del Consiglio Provinciale della Economia di Napoli e della Capitaneria di Porto, dalle raccolte dell'Istituto Centrale Italiano di Statistica, e ove necessario da monografie di studiosi delle questioni meridionali.

Fra le grandi città italiane, Napoli è fra quelle a più alto quoziente di natalità ed è quella in cui detto coefficiente ha subito la minore diminuzione, come dimostra il prospetto seguente (Annuario delle Città italiane, parte II - Statistica).

CITTÀ	MEDIE ANNUE PERCENTUALI			Variaz. percentuale rispetto alla media del 1912-14
	1912-14	1924-26	1931-33	
Trieste . . . . .	29,5	16,9	13,8	- 54%
Firenze . . . . .	20,5	14,9	13,2	- 36
Genova . . . . .	20,5	14,6	13,4	- 35
Bologna . . . . .	22,0	15,4	14,5	- 35
Milano . . . . .	22,0	14,8	15,01	- 32
Venezia . . . . .	25,4	24,2	18,6	- 27
Torino . . . . .	17,0	12,3	13,0	- 24
Brescia . . . . .	29,0	22,3	22,6	- 23
Roma . . . . .	26,9	25,2	21,3	- 21
Palermo . . . . .	30,9	25,5	27,1	- 13
Bari . . . . .	38,7	40,6	35,3	- 9
Napoli . . . . .	27,3	25,0	26,2	- 4

Solo Bari e Palermo hanno un più alto coefficiente di natalità, ma rispetto alle medie 1912-14 queste città segnano un assai maggior decremento.

L'esame del movimento demografico napoletano nei suoi componenti, natalità ed immigrazione, esteso ai periodi storici più lontani, mostra d'altra parte che nonostante il variare delle condizioni storiche, economiche, politiche la popolazione di Napoli è aumentata gradualmente con caratteristiche che possono ritenersi costanti, superando le depressioni avvenute per effetto di avvenimenti eccezionali, quale la carestia del 1560, la peste del 1656, del 1765, del 1836, la rivoluzione, la perdita delle sue funzioni di capitale sempre più per il suo valido contributo di natalità che per la immigrazione.

Osservando il movimento migratorio nel periodo dal 1922 al 1933, più prossimo all'attuale e pertanto più aderente all'odierna situazione della città, si rileva che il coefficiente di immigrazione è passato dal 0,05% al 0,50% con una media del 0,34% (1). E si conferma attraverso tale coefficiente relativamente basso e ben lontano da quelli di altre città dove il fenomeno dell'urbanesimo si appalesa in tutta la sua preoccupante imponenza, che Napoli cresce quasi esclusivamente per effetto del suo elevato coefficiente di natalità, destinata ad aumentare col migliorare delle condizioni igieniche ed economiche della città.

Un triste primato che viene a ridurre gli effetti dell'alto coefficiente di natalità è invece per Napoli l'elevato coefficiente di mortalità. Diminuito in seguito alle opere di risanamento resta pur sempre il più alto fra quelli delle altre città d'Italia superiori ai cento mila abitanti.

Ad esempio nel 1931 si sono avuti a Napoli 13.347 decessi con una percentuale del 14,61; a Roma nello stesso anno 9.820 morti con una percentuale del 10,45; a Milano 10.923 morti con una percentuale dell'11,3; a Torino 6.696 con una percentuale del 12,3; a Genova 7.343 con una percentuale del 12,4.

Nel 1933 Napoli ha avuto 11.813 morti, con la percentuale del 13,91% (2).

Le morti per malattie infettive acute, per tubercolosi, per malattie dell'apparato respiratorio, sono progressivamente diminuite, mentre sono aumentate

1. Veggasi il prospetto della popolazione di Napoli fra il 1921 ed il 1933 elaborato dall'Istituto Centrale di Statistica.

2. Veggasi la memoria del Prof. Alberto Botti sul problema demografico sanitario di Napoli nell'ora presente « Questioni Meridionali » vol. I. fascicolo 3.

quelle per malattie dell'apparato uropoistico e dell'apparato circolatorio, come dall'unita tabella:

MALATTIA	Periodo di osservazione		
	1881-83	1904-13	1930-32
Malattie infettive acute . . . . .	13,55 %	3,97 %	2,47 %
Tubercolosi polmonare . . . . .	7,92	4,62	4,59
Altre localizzazioni tubercolari . . . . .	3,71	3,20	1,81
Malattie apparato respiratorio . . . . .	23,47	22,39	21,13
"    "    circolatorio . . . . .	6,46	11,73	12,75
"    "    uropoistico . . . . .	3,18	5,98	6,46

Il risanamento edilizio di alcuni rioni della città ha fatto ridurre notevolmente le malattie infettive: dal 1881 ad oggi dell'82%. La mortalità per tubercolosi polmonare è diminuita del 43%. Questa mortalità è rimasta però stazionaria dal 1904 al 1932 per quanto siasi intensificata la lotta antitubercolare e le provvidenze sociali relative: fattori negativi ostacolano manifestamente il benefico effetto delle suddette provvidenze. Un'analisi compiuta nel 1928 dalla Direzione d'Igiene e Sanità Pubblica del Municipio di Napoli rivelò infatti che esistevano ancora a quell'epoca 25.154 vani terranei in cui vivevano 102.629 persone e cioè il 15% della popolazione: con un affollamento medio di 4,08 persone per vano in promiscuità antigienica ed immorale. I bassi suddetti erano per il 18,60% inabitabili, per il 74% risanabili ed appena il 7,16% abitabili. Dei morti per tubercolosi il 34% abitava nei bassi, il che significa che in detti locali la percentuale della mortalità è più che doppia di quella dei vani superiori. I morti di tubercolosi nei bassi andavano d'altra parte così ripartiti: 35% nei bassi inabitabili, 64% nei risanabili e 1% negli abitabili: nei bassi inabitabili la mortalità risulta quindi *quadrupla* di quella dei piani superiori.

Sulla necessità di fare scomparire questi centri di infezione, è superfluo spendere parola. Napoli è una delle città più favorite dalla natura: il sole vi elargisce 2300 ore annue di eliofania, la temperatura è mite, il territorio asciutto e ventilato. Se essa ha il primato della mortalità, ciò dipende esclusivamente dalle condizioni antigieniche della maggior parte della abitazioni, condizioni aggravate da un pauroso agglomeramento della popolazione più indigente.

È questo un altro lato spaventoso del problema napoletano. Basta citare qualche cifra: vi sono a Napoli 38.965 abitazioni di un vano per le quali l'indice medio di affollamento è di 4,16. Tra queste ve ne sono 1.140 dove vivono 10 o più persone: il che significa che esistono a Napoli più di 11.400 esseri umani i quali abitano in dieci (o più di dieci) per vano!

Il diretto rapporto tra l'indice di affollamento e la mortalità, come pure la maggiore mortalità nelle zone ove i fabbricati altissimi sono separati da vicoli strettissimi privi di aria e di luce risultano evidenti dalle statistiche.

Il problema edilizio napoletano va pertanto considerato sia in rapporto al presente, sia in rapporto al futuro con la visione dell'interesse nazionale a salvaguardare la riserva umana che Napoli fornisce più abbondante di ogni altra città italiana.

Per quanto si riferisce al presente occorre provvedere ai vani necessari per eliminare il deplorato sovraffollamento. Il Dott. Conca in un diligente studio sul sovraffollamento nelle abitazioni di Napoli, ammesso come coefficiente medio di affollamento tollerabile 1,60, ha determinato un fabbisogno di 45.581 abitazioni con 185.751 vani che rappresenta per l'impostazione stessa del computo il minimo indispensabile per la risoluzione del problema edilizio napoletano nel momento attuale.

Per stabilire il fabbisogno futuro si è supposto che il Piano Regolatore debba adeguatamente provvedere al prevedibile aumento della popolazione per cinquant'anni.

Nell'ipotesi che si mantenga costante per un cinquantennio l'eccezione dei nati sui morti, verificatasi nell'ultimo decennio, si arriva ad un aumento di popolazione di 466.800 unità e quindi complessivamente ad una popolazione di 1.335.000 abitanti in cifra rotonda.

Tale ipotesi trascura la differenza positiva tra immigrati ed emigrati (1) e non tiene conto che i gradualisti miglioramenti nelle condizioni igieniche delle abitazioni che si verificheranno con la esecuzione del Piano Regolatore porteranno ad una diminuzione del coefficiente di mortalità. Ma di fronte all'arbitrarietà di un dato (cinquantennio), al possibile variare del fenomeno demografico e alla

1. La differenza tra immigrazione e emigrazione è stata nel 1922 di 6.157. Però se si studia l'andamento di tale differenza nel decennio precedente si vede che essa da 362 nel 1922 è scesa a 68 nel 1926, e poi salita a cifre sempre più elevate raggiungendo l'indicato massimo nel 1932 per diminuire a 5.046 nel 1933.

possibilità di tempestivi interventi nel periodo di realizzazione, è parso di sufficiente larghezza nel prospettarsi un Piano Regolatore di dare conveniente sistemazione alla popolazione sovraindicata.

### 3. IL PIANO REGIONALE

Se una accurata indagine statistica, quale quella che ha preceduto lo sviluppo del Piano Regolatore e i cui dati figurano in maniera succinta nel capitolo precedente, rappresenta il primo elemento indispensabile a raffigurare il quadro nel quale vive la città è ben vero che quest'ultimo non può essere completo senza una visione dei problemi dell'intera regione.

Un Piano Regolatore di Napoli che abbia, come il presente, come primo obiettivo una messa a punto di tutte le questioni, dalle più generali alle particolari (messa a punto che mai prima di oggi è stata fatta esaurientemente), deve pertanto affrontare prima di ogni altro tema quello di un piano regionale, come quello che inquadra in sé e misura ogni altro problema urbanistico cittadino. Di un piano regionale cioè, nel quale le ragioni economiche, le questioni amministrative, quelle del grande traffico, quelle del turismo, quelle della conservazione del paesaggio e quelle delle comunicazioni siano studiate, proporzionate e risolte in un programma generale.

Nello studio del Piano Regolatore di Napoli la Commissione è effettivamente partita da questo punto. Senonché un piano regionale vero e proprio dovrebbe essere sostenuto da una ossatura amministrativa, costruito su un organico complesso di disposizioni di leggi che permetta di assoggettare al dominio del piano regolatore regionale i singoli organismi amministrativi che ora reggono, separati gli uni dagli altri, i vari comuni della regione napoletana. Anche se si volesse limitare la zona di azione del piano regionale al settore costiero propriamente detto, da Baja cioè fino a Sorrento con Capri, Procida ed Ischia, occorrerebbe sempre risolvere anzitutto il problema amministrativo, senza la soluzione del quale il piano regionale rimarrebbe uno studio puramente platonico.

Poteva la Commissione auspicare, come auspica tuttavia, che attraverso la forma più idonea, l'organizzazione dei Comuni più interessati in un vasto Consorzio alla guisa di quanto si fa in Francia o in Inghilterra; sottomissione dei Comuni stessi ad una unica vasta organizzazione intercomunale; provvedimento d'imperio per assoggettare ogni questione tecnica-urbanistica ad un piano regio-

nale, il problema trovi una sua soluzione concreta; e all'uopo ricorda esempi all'estero che con il problema napoletano hanno stretta analogia: quello del piano della regione della Costa Azzurra francese, per esempio. Ma nella situazione di fatto attuale, pur partendo da tutti i dati della regione, prospettandosi questioni di carattere squisitamente regionale (ferrovie, comunicazioni, autostrade ecc.) la Commissione doveva necessariamente dare precisazione concreta, a quanto rientra nel quadro amministrativo attuale, dei più vasti problemi limitandosi a predisporre la soluzione in maniera che questa possa essere facilitata e raggiunta pienamente quando una più moderna legislazione urbanistica lo consenta.

Anche in questa forzata limitazione lo studio del piano non ha potuto tuttavia non traboccare nei territori di alcuni comuni limitrofi a quelli di Napoli.

I comuni di Portici, di S. Giorgio, di Secondigliano, di S. Pietro a Patierno, sono ormai entrati così strettamente nell'orbita di vita della città che non è più pensabile per essi una vita autonoma: e tanto meno è possibile che la soluzione dei problemi urbanistici di Napoli si arrestino ai confini di comuni che oramai sono gli stessi sobborghi della città. E pertanto nel Piano Regolatore questi comuni sono accettati nella vita della città stessa e considerati parte del suo territorio.

Questa sola inclusione del resto pone in condizione di risolvere efficacemente tutti i più urgenti problemi di piano regionale interessanti più da vicino la città: il riassetto delle comunicazioni generali di transito, quello dei collegamenti dei paesi stessi, quello delle ferrovie e delle tramvie, la creazione di vincoli in zone di estremo interesse turistico (quali Portici ed Ercolano), la sistemazione stradale ed edilizia di buon tratto della costa fino a Torre del Greco, ecc. ecc.

Il piano regionale è premesso dunque nelle sue posizioni fondamentali, risolto in quelle principali più necessarie, predisposto e sottointeso, diciamo così, per tutti i problemi di maggior vastità. Nella soluzione dei quali troveranno il necessario assetto sia tutto l'arco costiero fino a Sorrento e forse fino a Salerno e tutta la regione intorno al Vesuvio sino ad Aversa.

L'unico vasto programma con l'unità di metodo e di visione necessari perchè i vari temi con i quali necessariamente si esprime un piano regolatore siano tra loro concatenati ed equilibrati è nella presente relazione svolto per gradi, successivamente passando dagli argomenti più generali a quelli più particolari dei singoli problemi di dettaglio. Precede anzitutto una trattazione delle soluzioni del traffico come quelle dalle quali molto dipende dei problemi di assetto interno e come quelle che meglio di altre esprimono una più vasta somma di questioni di vita cittadina.

#### 4. IL TRAFFICO

La struttura viaria di Napoli è invero quanto mai complessa e disordinata.

La natura stessa del terreno fortemente collinoso alle spalle della città, il ripido sistema montuoso difficilmente sormontabile steso ad arco da Posillipo allo Scudillo, l'enorme fascio ferroviario che penetra fortemente da oriente fin dentro alla città spezzando le comunicazioni stradali di Ottocalli con Sperone, e infine l'inestricabile viluppo delle vie centrali (nel quale si può dire che solo i due tronchi senza collegamenti del Rettifilo e di via Foria, rappresentino il principio di un sistema) sono altrettante determinanti che hanno valso a formare l'attuale stato di cose. Nel quale traffici di transito e traffici di penetrazione si confondono; arterie di grande comunicazione e strade residenziali si identificano sovraccaricandosi inutilmente di carichi stradali per il peso dei quali sono inadatte. Ne scaturiscono così nuovi e più gravi problemi che solo una ordinata ossatura stradale potrebbe non tanto risolvere, quanto addirittura evitare del tutto.

Gran parte infatti dei problemi del traffico interno delle grandi città si risolvono quasi automaticamente con la soluzione di quelli del traffico esterno, e pochi raccordi interni tracciati con avvedutezza a completamento di un ordinato programma, bastano talvolta a risolvere immediatamente molte situazioni che, considerate avulse dal quadro generale, sembrano addirittura disperate.

Non v'ha dubbio che un ordinato programma dei traffici di una città va studiato e pensato anzitutto dall'esterno all'interno, dalla periferia al centro e non, come potrebbe a prima vista sembrare più logico, dal problema spicciolo del dettaglio centrale immediato a quello più lontano delle comunicazioni periferiche. L'esperienza a questo proposito è di grande insegnamento e basterebbe un esempio: quello del piano regionale della Ruhr i cui tracciati sono stati sufficienti a trasformare ed a risolvere molti dei problemi interni della città di Essen e di molte altre città della regione.

Ma nel caso specifico di Napoli v'ha di più: un programma stradale periferico che distingua i traffici di transito da quelli di penetrazione e questi da quelli di collegamento dei vari quartieri verrà a creare e a definire i punti più logici per la penetrazione in città e a determinare anche una conseguente ossatura stradale interna che oggi manca quasi del tutto come organismo completo. E disposte e collegate le direttrici principali del traffico occorrerà solo completare le maglie con una rete secondaria di carattere locale che a sua volta si risolverà

nei sistemi stradali residenziali costituenti l'organismo degli stessi quartieri di abitazione.

Queste varie funzioni tipiche delle strade devono però essere disimpegnate da adatte sezioni e profili distribuiti secondo una nitida gerarchia, che oggi alla rete cittadina manca nel modo più assoluto. E gravi invero sono i danni di questa assenza di gerarchia: danni al traffico, danni all'edilizia, danni (soprattutto) alla economia. La stessa superficie stradale attuale, benchè modestissima (sono 3.700.000 mq. di strade e piazze; circa 6 mq. per ogni abitante) distribuita secondo una precisa gerarchia, renderebbe infinitamente di più.

Comunque una organica sistemazione stradale deve considerare:

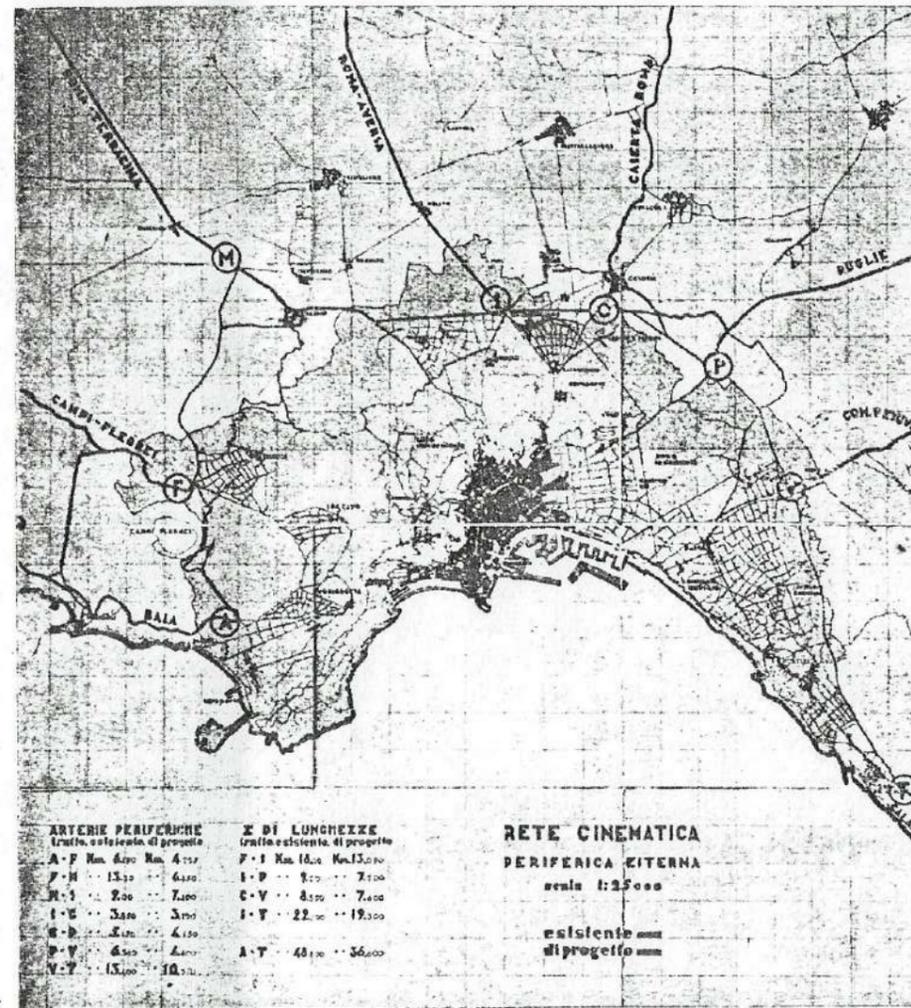
- a. il traffico di transito o tangenziale;
- b. il traffico di penetrazione e di attraversamento interno;
- c. il traffico di collegamento dei vari quartieri.

#### IL TRAFFICO DI TRANSITO E TANGENZIALE.

Parlare di *transito* per una metropoli di un milione di abitanti, di traffico cioè non destinato alla costa ma invece convogliato oltre la città, potrebbe, ad uno sguardo superficiale, sembrare eccessivo. Ma ove si studi e si analizzi la città nella sua posizione geografica e ove la si collochi nel suo quadro regionale, più che mai apparirà evidente la necessità di tenere in gran conto proprio il traffico di transito il quale chiede di essere appunto convogliato in una apposita rete stradale che consenta il rapido svolgersi delle comunicazioni regionali.

Infatti, se considerando Napoli quale città portuale questa può apparire quale « città di testa » dalla quale debbano irradiarsi arterie regionali che al porto appunto facciano capo, considerandone invece la posizione geografica-regionale e ancor più considerando la distribuzione urbanistica ricchissima di tutta la regione, fitta di cittadine, di paesi, di popolosissime zone agricole, balza agli occhi la presenza di un forte traffico di transito che ora inutilmente, anzi gravosamente, incide la città stessa.

Questo traffico (ne fanno fede le statistiche stradali dell' A. S. S. I.) ha un duplice carattere: di grande comunicazione, diretto da Nord a Sud; e locale-regionale, diretto da città a città, da paese a paese e svolgentesi quasi ad arco da Ovest a Nord e da Nord a Sud-Est, ossia da Baia a Salerno, senza interessare Napoli.



Necessita dunque che il programma della regolazione stradale periferica provveda da un lato a convogliare tangenzialmente alla città il grande traffico inter-regionale da Nord a Sud e, dall'altro lato a collegare, sempre tangenzialmente, i centri disposti a corona nel grande settore che sovrasta Napoli propriamente detta.

A questo duplice scopo provvede appunto il Piano Regolatore con una triplice rete stradale periferica, la quale individuati chiaramente i nodi di attacco delle

grandi strade radiali di comunicazione regionale, tende ad unirli tra loro con percorsi diretti in modo da rendere possibili le grandi comunicazioni interregionali senza incidere la compagine urbana propriamente detta.

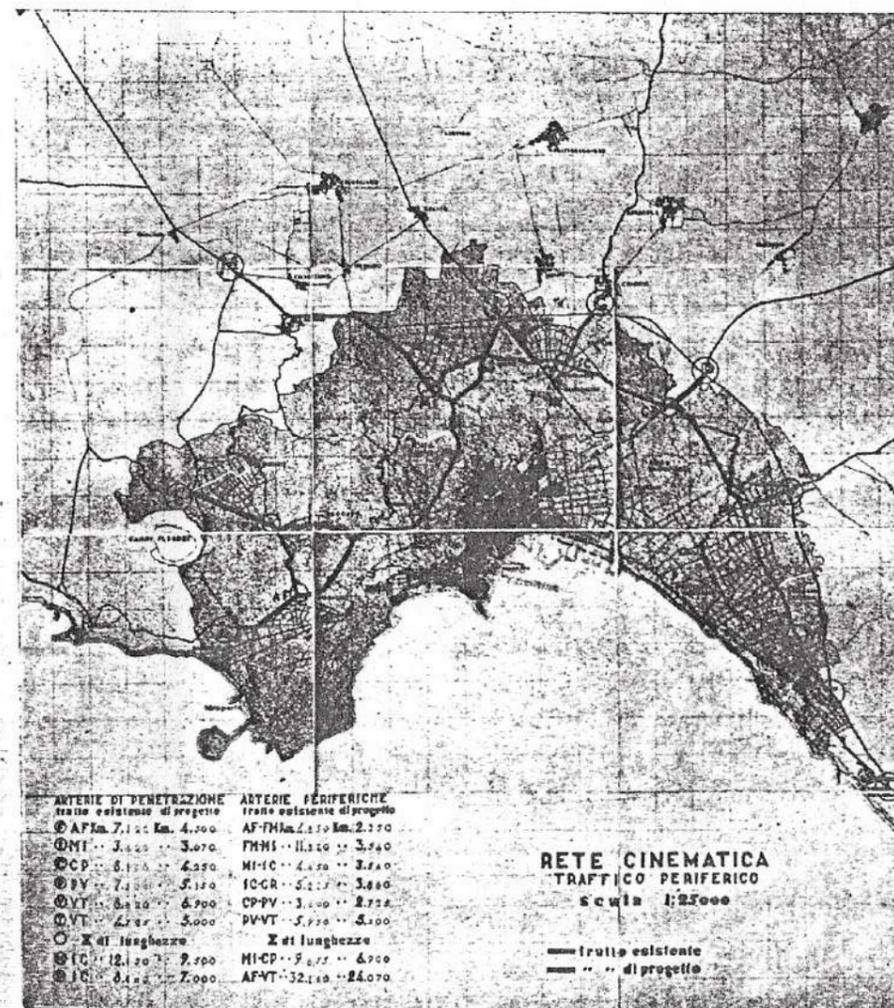
Otto sono le principali strade di traffico regionale che fanno capo a Napoli: e per ognuna di esse è stato precisato un primo punto di snodo esterno per un primo smistamento periferico del traffico, il quale è stato convogliato profittando di strade in parte esistenti opportunamente migliorate, completate e raccordate con tronchi del tutto nuovi:

1. la via principale che dal bivio di Agnano conduce a Pozzuoli — Nodo A;
2. la via provinciale da Montagna Spaccata ai campi Flegrei, Piano di Quarto ecc. — Nodo F;
3. la via Appia da Terracina, Marano — Nodo M;
4. la via Casilina da Cassino, Secondigliano — Nodo S;
5. la via provinciale da Caserta, Casalnuovo, Casoria — Nodo C;
6. la via Nazionale delle Puglie — Nodo P;
7. la via principale dei comuni Vesuviani (Cercola, S. Anastasia, Somma Vesuviana) — Nodo V;
8. la via Nazionale per Torre, Salerno e le Calabrie — Nodo T.

Il collegamento di questi otto nodi costituisce una specie di cintura periferica esterna la quale riveste quasi il carattere di un semi-anello pure possedendo tracciati molto diretti, i quali lodevolmente impediscono che essa assuma quel carattere anulare e troppo teorico delle grandi circonvallazioni che la pratica urbanistica ha dimostrato quasi del tutto inutili.

Con questo primo sistema di arterie tangenziali si ottiene principalmente la più decisa soluzione delle comunicazioni interregionali dal Nord a Sud: sono appunto le due grandi strade provenienti da Roma (Appia e Casilina) la strada di Caserta e quella delle Puglie che massimamente si avvantaggeranno della possibilità di confluire direttamente e comodamente nella strada nazionale per le Calabrie raccordandosi ad esse subito oltre l'abitato di Torre del Greco. E appunto sarà tutta la regione ricchissima e popolosissima della costa vesuviana che avrà modo di servirsi direttamente dalle suddette strade senza essere costretta ad incidere inutilmente la città.

Ma oltre questo sistema periferico tangenziale, dopo una ulteriore penetrazione



delle grandi strade radiali, il Piano Regolatore ne prevede un secondo molto più aderente alla città e impostato su nodi di traffico più interni ubicati così:

- Nodo AF — Agnano-Fuorigrotta-Bivio Canzanella
- FM — Bivio Pianura-Soccavo
- MS — Sull'Appia, Secondigliano
- SC — Al Quadrivio di Capodichino
- CP — Sulla via delle Puglie a Stadera
- PV — Sulla Napoli-Ottaviano

Questo sistema a circuito più interno del precedente mira a raccogliere il transito tangenziale generato dalle località più prossime alla città: i nodi ai quali fa capo infatti sono situati al *disotto* di un notevole gruppo di paesi che sono vicinissimi a Napoli e che ne fanno parte: Bagnoli, Soccavo, Pianura, Marianella, Piscinola, Miano, Secondigliano, Capodichino, Ponticelli, Portici; i quali paesi troveranno diretto e immediato collegamento tra loro. Ed il traffico di transito meno pesante troverà a sua volta, con tracciati quasi rettilinei, un più rapido smaltimento periferico.

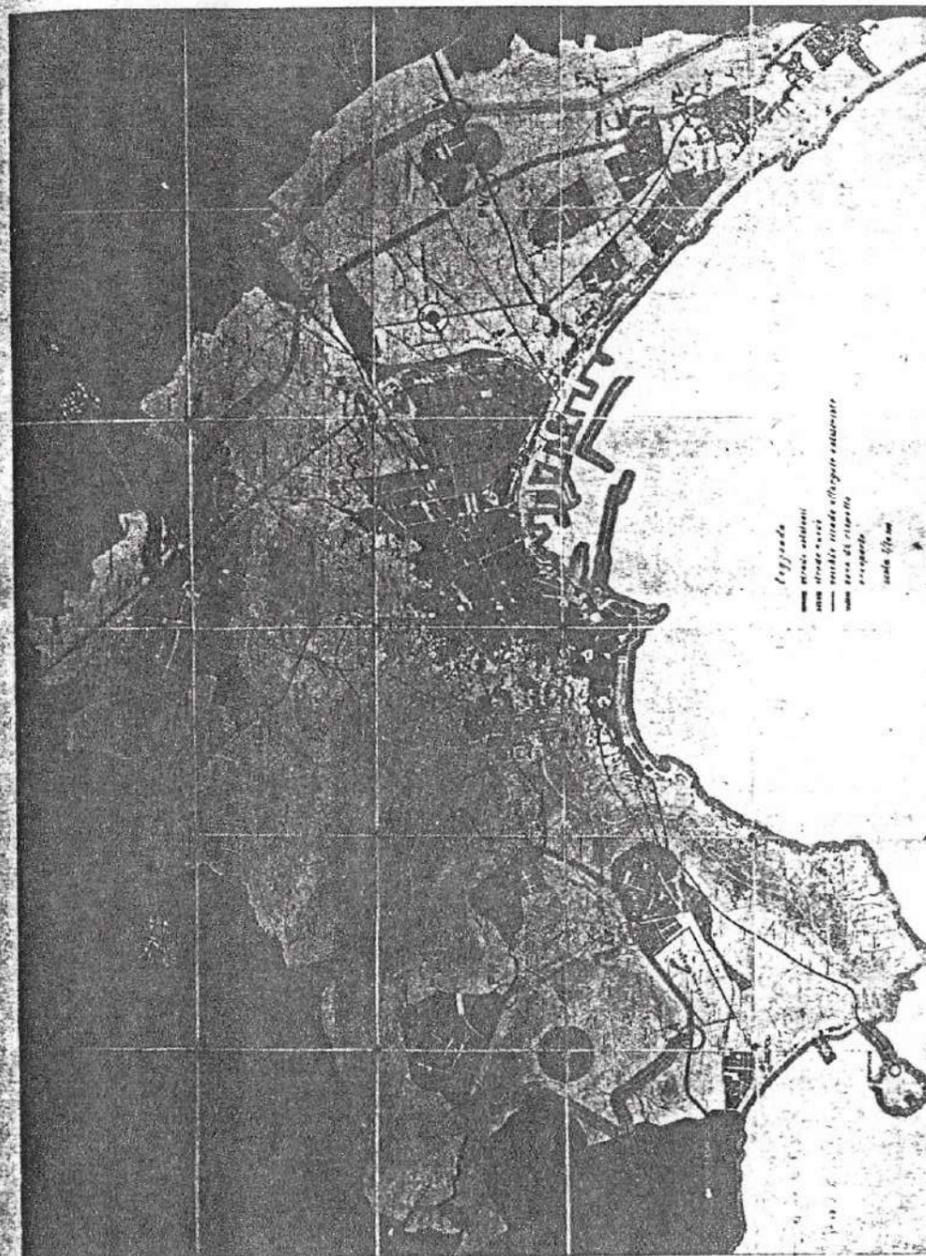
Infine, penetrando le radiali già dentro la città e stringendo questa più dappresso ancora, il Piano prevede (valendosi per la massima parte di strade già esistenti) un terzo e più stretto sistema periferico (che ormai potrebbe dirsi urbano) facente capo a dei nodi che si identificano ormai con centri rionali e con sobborghi della città: Mergellina, Vomero, Capodimonte, Ottocalli, Poggioreale, Sperone.

Con questi tre sistemi, decrescenti in vastità, ma crescenti in importanza e significato dall'esterno all'interno, la regione di Napoli viene risolta nei suoi traffici da una rete che consente, con la chiarezza dei suoi tracciati, la massima facilità nelle comunicazioni sia di transito che di collegamento periferico.

Questi tre sistemi possono infine rappresentare altrettanti *tempi* di graduale realizzazione dall'interno allo esterno in modo che, ad ogni tappa di realizzazione il sistema precedente e più interno viene ad assumersi nuove funzioni di *collegamento*, abbandonando invece al successivo e più esterno quello di smistamento del traffico tangenziale che fino allora aveva disimpegnato. Si prospetta così chiaramente quella funzione *ciclica* delle strade che è la più bella prerogativa di una ben studiata rete stradale.

#### IL TRAFFICO DI PENETRAZIONE E DI ATTRAVERSAMENTO INTERNO.

Alleggerita la città del peso dei traffici di transito che inutilmente ora la incidono, individuati i nodi successivi dai quali si snodano le comunicazioni regionali, precisati gli attacchi delle grandi arterie radiali di comunicazione regionale, il problema stradale interno può essere guardato nelle sue vere proporzioni ed impostato nei suoi termini reali. Non per questo però cessa dal presentare difficoltà: ma non vi possono essere né incertezze né dubbi sulle direzioni delle arterie principali di penetrazione e di attraversamento, né nelle loro funzioni né nel loro



dimensionamento. Ed i singoli tracciati saranno sempre in funzione di uno schema generale ben prestabilito e preparato con unità nei criteri.

Conviene qui tuttavia ritornare brevemente sulla situazione attuale della città individuandone alcuni aspetti riguardanti appunto l'attuale andamento della circolazione viaria. Napoli, si è detto, possiede una struttura stradale alquanto frammentaria: più che un vero e proprio sistema stradale è percorsa da una serie di sistemi locali affiancati, slegati gli uni dagli altri, ognuno dei quali corrisponde grosso modo ad una singola epoca di sviluppo edilizio.

Vi è anzitutto il blocco interno della città più antica, impostato sul fitto reticolato bene ordinato e preciso delle stradette regolari della antica colonia greca, completato poi nell'epoca romana e riaffermato infine nel medioevo. Sono lunghissimi isolati rettangolari orientati da Nord a Sud secondo strettissimi cardini e decumani con due principali direttrici: da occidente a oriente la strettissima e caratteristica « Spaccanapoli », da Nord a Sud la Via Duomo abbastanza larga da sopportare un notevole carico stradale.

Accanto a questo sistema rettangolare ben definito si svolge ad occidente l'altro sistema altrettanto preciso nella sua scacchiera cinquecentesca dei *quartieri* (Montecalvario-Montesanto) che ha una sola importante direttrice da Nord a Sud, la Via Roma, e che è stretto tra la collina del Vomero e la città vecchia.

Verso oriente invece si svolge tutto un sistema più moderno che potremmo dire stellare e che fa centro alla stazione attuale a Piazza Garibaldi. Quest'ultimo sistema stellare manda le sue braccia a Nord e a Sud (Corso Garibaldi); verso Sud-Ovest (il Rettifilo); verso Nord-Ovest (via Poerio); verso Sud-Est (via Stella Polare).

A Nord della città vecchia invece si distende la rete orizzontale da Nord a Sud di via Foria - Piazza Cavour - Museo mentre a Sud è l'altro sistema, quasi staccato, della Riviera di Chiaia, connesso con la città quasi esclusivamente dalla stretta e caratteristica via Chiaia.

Infine, sulla collina, la recente zona edilizia del Vomero che fa capo alla città solo attraverso il Corso Vittorio Emanuele e la Via Salvator Rosa.

In tutta questa struttura frammentaria la continuità delle comunicazioni è molto precaria ed è faticosamente mantenuta: *orizzontalmente* con il Rettifilo e via Chiaia attraverso il nodo congestionatissimo di Piazza S. Ferdinando; più su con via dei Tribunali; più su ancora con via Foria e via Salvator Rosa attraverso il nodo congestionatissimo del Museo; *verticalmente* con la Via Roma - via Capodimonte attraverso i due nodi Museo e S. Ferdinando; più ad oriente con via Duomo;

più ad oriente ancora con via Carbonara - Via Poerio - Corso Garibaldi, attraverso il nodo di Piazza Garibaldi.

Da questa esposizione sintetica appare evidente come tutto il movimento della città sia fatalmente polarizzato intorno a tre nodi che funzionano da veri rubinetti del traffico: San Ferdinando, Museo e Piazza Garibaldi, dei quali, solo l'ultimo può dirsi ancora sufficiente mentre gli altri due appaiono completamente congestionati; e appare inoltre logico come la Via Roma, che unisce i due più importanti nodi (quello che dà accesso alla marina e quello che dà accesso alle colline del Vomero e di Capodimonte), rappresenti l'arteria più caricata di traffico interno. Ebbene, proprio dalla soluzione di questi punti dipende una buona viabilità napoletana.

Precisate le arterie di penetrazione e fissati i capisaldi dei collegamenti, il Piano Regolatore prevede, per la viabilità interna, la soluzione delle comunicazioni da Est a Ovest e da Nord a Sud sciogliendo per quanto possibile, il traffico dai nodi e dalle arterie più congestionate: e questo duplice scopo è ottenuto smistando il traffico *prima* che raggiunga il punto di congestione e *raddoppiando* dove possibile le arterie più difficili.

*Accenniamo alle principali soluzioni da Est a Ovest.* Il traffico della Stazione ferroviaria insieme a quello penetrante con la Strada delle Puglie, dal nodo di Piazza Garibaldi convogliato lungo il rettilineo fino a Piazza Borsa può qui giunto smistarsi in due correnti principali: l'una, quella che ha per mira il diretto e rapido collegamento con la zona di Mergellina, potrà sempre per Via Depretis raggiungere la Galleria della Vittoria e sboccare a Chiaia unendosi così al grande traffico proveniente dal Porto e da Portici, diretto a Fuorigrotta. L'altra corrente diretta invece a Piazza dei Martiri, a Via dei Mille, al Rione Amedeo ed anche alla Riviera di Chiaia, corrente che oggi fa capo al nodo di S. Ferdinando e congestiona Via Chiaia, potrà invece raggiungere Via Roma lungo Via Sanfelice e di qui ridiscendere per una nuova larghissima via parallela a via Roma ad una Galleria in lieve pendenza sboccante a S. Caterina ed a Piazza dei Martiri.

In questo modo il nodo di San Ferdinando e la stretta e caratteristica Via Chiaia risulteranno oltremodo alleggeriti, sia dal traffico da Oriente a Occidente, sia infine da quel traffico locale che da Chiaia, da Mergellina e da Via dei Mille ha per mira il raggiungimento del centro politico amministrativo polarizzato nel nuovo Rione Carità.

Ma v'ha di più: la stessa Via dei Mille, che ora raccorda il Rione Amedeo e il Parco Margherita con Via Chiaia può essere invece raccordata direttamente

con Via Sanfelice e con il centro degli affari usufruendo di un interessantissimo nuovo tronco stradale che il Piano Regolatore prevede di sviluppare a mezza costa della collina, dall'incrocio del Vico del Vasto fino a raccordarsi con la parallela a Via Roma in corrispondenza di Via San Giacomo.

Questi principali provvedimenti saranno validissimi ad assicurare le comunicazioni orizzontali nella zona adiacente al mare attraverso la città, senza sacrificare per questo l'integrità della Via Chiaia o quella della Piazza S. Ferdinando.

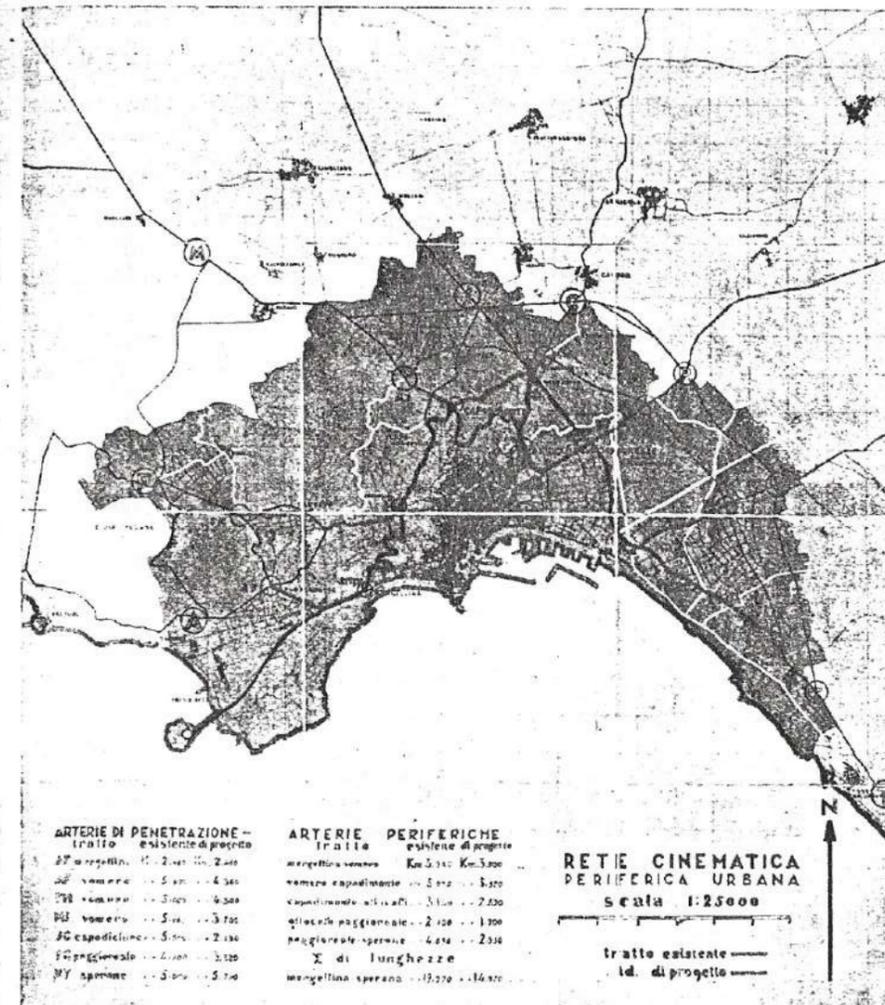
Nella grande zona superiore della città, a garantire analoghe comunicazioni orizzontali tra il Vomero e la Stazione e tra il Vomero e le grandi strade di penetrazione senza incidere il nodo del Museo, il Piano prevede la creazione di una arteria che, snodandosi da piazza Cavour in corrispondenza di Via Stella, sale fino ad incrociare la Via di Capodimonte per raccordarsi al Rione Materdei e al Vomero attraverso la stessa Via Materdei convenientemente allargata. In questo modo il nodo di traffico del Museo viene evitato creando anche nel contempo un validissimo sussidio alla Via Salvator Rosa.

Finalmente, sempre allo scopo di assicurare perfettamente le comunicazioni orizzontali il Piano prevede la creazione di una terza arteria da Est ad Ovest intermedia alle due estreme a Sud e a Nord, arteria di carattere locale ma che in qualche modo dovrebbe rappresentare una succursale della « Spaccanapoli ».

Non sarà questa una strada di grande traffico, sia per la sua portata che per il suo tracciato: costituirà piuttosto un valido drenaggio orizzontale attraverso tutta la scacchiera della città antica, un meraviglioso passaggio attraverso tutta la parte più monumentale dell'antica città. E perciò che di questa strada, che pure un validissimo sussidio potrà portare al traffico, è più opportuno che se ne parli più ampiamente in adatto capitolo.

*Passiamo alle comunicazioni da Nord a Sud.* Il traffico che, convogliato dal nodo di Capodimonte scende in città per raggiungere il centro politico amministrativo e poi il mare, possiede una sufficiente sede nella Via del Museo e nel primo tratto di Via Roma fin presso Spirito Santo: più oltre invece la ristrettezza di Via Roma col suo carattere assolutamente centrale vieta ogni possibilità di comoda prosecuzione: di qui la necessità di un raddoppio di Via Roma.

È questo uno dei gravi problemi della città: problemi che è stato maturato attraverso studi vari e proposte che sboccano qui nel progetto di una vera e propria grande arteria parallela all'antica, ricavata con la demolizione di un'intera fila di quegli isolati che compongono la scacchiera dei così detti « Quartieri »: soluzione questa ripresa dai precedenti studi diretti da S. E. il Prof. G. Giovannoni.



Questa grande arteria, larga circa 25 metri, ha un suo innesto superiore in corrispondenza al blocco dello Spirito Santo intorno al quale è costretta a girare, ed un raccordo inferiore con Piazza Caracciolo: riceve da Oriente successivi sbocchi da Via Roma in corrispondenza delle principali arterie orizzontali quali la parallela e « Spaccanapoli », la prosecuzione di Via Sanfelice, quella di Via S. Giacomo

e infine quella di Santa Brigida in modo da costituire un valido drenaggio a tutto il traffico della zona.

Nel suo lembo inferiore l'arteria si biforca: un ramo minore prosegue fino a Monte Echia attraverso Piazza Carolina; l'altro molto importante piega verso occidente e, attraverso una galleria (della quale già è stato fatto cenno) raggiunge Via Chiaia in prossimità di Via dei Mille.

Nel suo attacco superiore invece questa arteria, in corrispondenza del Largo Carità, raccoglie da nord-ovest un importantissimo tronco attraverso Montesanto il quale, giunto ai piedi della collina sotto Piazza Salvator Rosa, può, mediante un'ardita strada a rampa elicoidale, quasi torre viaria, raccogliere ed incanalare verso il centro politico-amministrativo il traffico che vi è diretto dal Corso V. Emanuele e che altrimenti defluirebbe nel nodo Museo, costituendo così senz'altro un'altra valida comunicazione da Nord a Sud.

Ma oltre la parallela a Via Roma, che rappresenta una grande direttrice centrale del traffico da settentrione verso il mare, il Piano prevede altri raccordi e attacchi nella stessa direzione, dislocati successivamente verso oriente in modo da utilizzare in pieno per il traffico verticale alcune delle strade esistenti, e più precisamente la Via Duomo, la Via Carbonara e il Corso Garibaldi.

Ed ecco quindi una nuova arteria, vera parallela della strada di Capodimonte, svilupparsi ad occidente di questa, raccogliendo e incanalando il traffico già fin da Secondigliano e da Miano, lambire la futura città universitaria e la zona ospedaliera, scendere infine con ampie curve per innestarsi con l'attuale Via Fontanelle, sottopassare alla Sanità la via di Capodimonte per sboccare infine, attraverso un nuovo tronco nel quartiere dei Vergini, a Piazza Cavour di dove potrà smistarsi o verso il centro degli affari (Via Costantinopoli, Piazza Oberdan, Via Diaz, Municipio), o verso il Porto (Via Duomo), o verso la stazione (Via Carbonara).

Ecco ancora un altro importante tronco che, dalla stessa Via di Capodimonte in prossimità del Palazzo Reale, si svolge in ampie curve sotto il Parco per raccordarsi a Via Duomo o, più ad oriente, con Via Foria.

Infine, ecco più verso Est una serie di ampie strade, decisamente impostate da Nord a Sud parallele a Via E. Gianturco, collegare direttamente tutta la zona di Capodichino con la Marina e con Portici, attraverso la zona attualmente occupata dal fascio della stazione di testa.

Dai tracciati principali che da tutte queste arterie risultano (tracciati ai quali forzatamente qui solo sommariamente si è accennato ma che invece nel Piano Re-

golatore appaiono completati da una infinità di provvedimenti di dettaglio che li innestano e li adagiano nella rete esistente) scaturisce una vera e completa cinematica interna che percorre la città nelle sue principali direzioni evitando i nodi attualmente faticosissimi, raddoppiando o anche triplicando le possibilità dei percorsi, creando insomma quella spina dorsale che a Napoli manca e senza la quale non è possibile lo svolgersi ordinato del traffico.

Attraverso questa spina dorsale lo scheletro della città è sostenuto solidamente: i traffici della periferia gravitanti verso il centro possono confluire rapidamente senza indecisione e senza impaccio; quelli di attraversamento e quelli diretti oltre la zona centrale, trovano alla loro volta delle sedi stradali che li convogliano direttamente senza per questo gravitare inutilmente nella zona centrale degli affari. *Ne per ottenere questa compiutezza di ossatura, si sono dovuti fare sacrifici gravi: al contrario. Le grandi spese che gli allargamenti delle strade esistenti (allargamenti che la vecchia urbanistica non sapeva evitare) qui non hanno luogo: piuttosto che allargamenti di strade e di piazze è stata la accurata ricerca di nuovi tracciati paralleli agli antichi e seguenti le linee di minor resistenza che ha potuto permettere la soluzione di problemi che apparivano difficili o addirittura disperati. E così le vecchie arterie caratteristiche mantengono il loro valore ed il loro carattere: Via Roma resterà l'antica Toledo solo migliorata e nobilitata; Via Chiaia, la strada così cara ai napoletani non accetterà radicali trasformazioni, ma rimarrà con il suo tono di tipica strada dei negozi riservata anzi al solo traffico pedonale; il nodo di Piazza San Ferdinando non dovrà spalancarsi per accogliere la congestione del grande traffico, ma conserverà invece il suo ambiente di corona al Teatro S. Carlo e al Palazzo Reale; e il nodo del Museo potrà rimanere tranquillo come si addice ad una zona che contiene una istituzione di così alta importanza per gli studi e per l'arte.*

Ma un'altra interessante prerogativa riveste tutto questo schema stradale interno: quella di svolgersi, per quanto riguarda la zona centrale della città con percorsi *adiacenti e tangenti* al centro politico-amministrativo individuato nella zona S. Ferdinando, Municipio, Rione Carità. La sola arteria di via Sanfelice lo incide: tutte le altre lo lambiscono ben da vicino collegandosi ad esso con frequenti tronchi che permettono l'accesso da qualunque punto. Il centro politico amministrativo può così, in caso di opportunità, venire anche addirittura isolato senza per questo che sia interrotto l'ordinario defluire dei traffici di attraversamento i quali possono invece continuare anche indipendentemente da esso.

Ne risulta dunque una grande chiarezza funzionale non solo per quanto ri-

guarda le strade ma anche per quanto concerne il quartiere centrale stesso che risulta ben individuato nel suo preciso carattere e che disimpegna, con i suoi principali edifici, con le istituzioni che esso accentra, con le sue grandi piazze di utilità e con quelle di sosta, la funzione di *cittadella* urbana, quasi *campidoglio* della città.

#### IL TRAFFICO DI COLLEGAMENTO DEI VARI QUARTIERI.

Una rete stradale interna quale quella ora descritta, collegata con l'altra grande rete periferica dei traffici di transito, viene a comporre evidentemente un sistema a carattere *stellare lineare* anzichè *radiocentrico*; le maglie compongono piuttosto dei lunghi fusi impostati su grandi assi anzichè una raggiera di arterie facenti capo ad un solo centro.

È piuttosto questo l'aspetto più caratteristico e più modernamente urbanistico del piano regolatore di Napoli, il quale si risolve in un organismo aperto e dinamico, capace, per così dire, di movimento di espansione lineare, mentre ripudia la figura chiusa e statica dei vecchi congegni urbanistici ed anelli successivi ad arterie radianti. In questi ultimi sistemi (tipico per l'Italia quello di Milano) le comunicazioni tra quartiere e quartiere sono costrette ai lunghi percorsi anulari esterni oppure inutilmente devono incidere il centro con faticosi attraversamenti: nel caso nostro invece i collegamenti hanno a propria disposizione dei percorsi tangenziali più rapidi e più diretti che si svolgono senza sovraccaricare la parte centrale della città.

Da Fuorigrotta e dai centri di Soccavo e Pianura per raggiungere l'opposta zona di Portici il traffico disporrà della Riviera di Chiaia, della Galleria della Vittoria, della Marina e della Strada Litoranea del Porto. Si è naturalmente previsto di migliorare le possibilità di attraversamento dello sbarramento costituito dalla Collina di Posillipo per ottenere la quale comunicazione occorre sistemare la Galleria della Laziale con opportune opere di consolidamento. Ma poichè essa è insufficiente s'impone il ripristino dell'antica galleria, ampliandola di sezione e formando una doppia strada mediante la costruzione di un piano intermedio. Questa sarà riservata ai tram (pianterreno) ed al traffico leggero (piano superiore), mentre la prima servirà per il traffico pesante.

Oltre a queste due gallerie, che risultano un po' eccentriche rispetto al nuovo rione di Fuorigrotta è stata progettata una terza galleria in prossimità di quella

della Cumana, che è l'unica che per la natura del terreno attraversato non ha subito dissesti. Tale nuova galleria inizierà una nuova arteria centrale che proseguirà per Via Francesco Crispi, S. Pasquale a Chiaia, Via Cavallerizza, nuova Galleria sotto S. Teresa degli Spagnuoli, nuova via parallela a Via Roma, nuova via parallela a Via Tribunali, Piazza Garibaldi, nuova stazione; ottenendosi così un altro importante collegamento.

A collegare la zona ovest con la parte più settentrionale della città serve ancora un altro tracciato, esso pure molto diretto col seguente andamento: tronco della Canzanella, nuova strada per Antignano - Arenella, nuova strada per i Vergini - Sanità, nuova strada per i Miracoli - Orto Botanico - Piazza Carlo III.

Più semplice e più diretto ancora è naturalmente il collegamento del Vomero con tutta la zona di Capodimonte: esso si svolgerà attraverso la zona dello Scudillo mediante una nuova stupenda strada in collina che toccherà il settore ospedaliero ed il centro universitario.

Per il reciproco collegamento delle zone di Secondigliano e di quelle impostate sulla litoranea di Portici, l'arretramento della stazione ferroviaria offre tre superbe arterie, rappresentate da tre diretti tracciati normali al grande Viale della futura stazione, tutti e tre facenti capo in maniera diversa alla grande arteria di Capodichino.

La Via Marina sarà sgravata del suo traffico eccessivo da una nuova via, progettata insieme con la bonifica dei vecchi e malsani rioni di via Piliero, Via Marina, Mercato, Carmine, Borgo Loreto, via la quale si innesta alla viabilità del nuovo quartiere est.

Ma non è necessario insistere nel porre in evidenza le varie possibilità di collegamenti offerti dal sistema stradale che si svolge tangenzialmente, rispetto la parte centrale della città. Basterà invece concludere confermando che, solo una rete viaria disposta con continuità e con fermezza di tracciati precisi i quali si assumono chiaramente il peso delle comunicazioni, poteva permettere di conservare le caratteristiche della parte più antica e più nobile della città, consentendo all'urbanista di operare in essa con la sola preoccupazione di risanare, migliorare, nobilitare e di scoprirne le bellezze con animo sgombro dalla preoccupazione che il grande traffico di attraversamento finisca per sconvolgere la fisionomia ed il significato dei luoghi.

## 5. L'EDILIZIA

Le notizie statistiche premesse alla presente relazione offrono succintamente alcuni dati indispensabili ad esprimere la situazione edilizia napoletana. Tuttavia esse non lueggiano il quadro che molto imperfettamente e parzialmente. Denunciando infatti la presenza di un gravissimo problema edilizio, ne pongono alcuni termini: ma sono lontane dall'offrire lo spirito, la cui piena comprensione è necessaria per impostarne la soluzione.

Per distribuire, esse dicono, l'attuale popolazione presente con un limite minimo di affollamento di ab. 1,6 per vano, urge costruire subito circa 50.000 nuove abitazioni con circa 200.000 vani, indipendente dai vani necessari per l'ordinario aumento della popolazione. Questo è senza dubbio l'aspetto più tipico che caratterizza il problema napoletano rispetto a quelli analoghi delle altre grandi città: *l'ampliamento urbano è necessario non solo per la previsione del futuro, ma anzitutto per l'attuale popolazione presente.* Ma anche se si potessero rapidamente costruire questi 200.000 vani necessari alla popolazione attuale, abbassando l'indice di affollamento dalla sua attuale altissima posizione (la massima d'Italia) a quella più ragionevole sopracitata, avremmo raggiunto solo una distensione della gravissima situazione attuale, arrivando ad una densità territoriale di 350 ab. per ettaro; e saremmo sempre ben lontani dalla densità considerata come ideale dell'urbanistica moderna la quale vorrebbe che non si superasse i 200 ab. per ettaro nella zona edilizia propriamente detta (escludendo quindi dal conto le zone verdi, i parchi, le industrie), ossia che la densità media generale della popolazione non fosse mai superiore ai 100 abitanti per ettaro di territorio globale urbano.

Resta poi la questione del *come* distribuire queste abitazioni nel territorio e la questione dei *tipi* edilizi necessari e più specialmente adatti. E qui si presenta un altro degli aspetti caratteristici del problema napoletano: quello derivante dalle proporzioni dei ceti della popolazione e dalla loro distribuzione.

Napoli non è una città come le altre metropoli nelle quali vi è una proporzione quasi costante (o poco oscillante nelle differenze) dei vari tipi professionali. Essa è al contrario una città *popolare*: la massa preponderante della sua popolazione è costituita prevalentemente da categorie di operai, lavoratori artigiani, personale di fatica, e solo in piccola parte da professionisti, benestanti e proprietari. E proprio in quelle preponderanti categorie l'affollamento è massimo ed è deficiente

la quantità dei vani abitabili a disposizione. L'affollamento medio delle abitazioni secondo la condizione di famiglia è dato infatti da queste cifre (1):

Operai . . . . .	2,8
Addetti all'agricoltura . . . . .	2,7
Personale di fatica . . . . .	2,6
Artigiani . . . . .	1,9
Commercianti . . . . .	1,9
Impiegati . . . . .	1,4
Non professionali . . . . .	1,3
Forze armate, professioni, arti. . . . .	1,0
Proprietari e benestanti . . . . .	0,7

Dalle quali cifre si vede come proprio le prime 4 categorie siano quelle che più delle altre reclamano la casa. Ora, ad aggravare la situazione sta il tipico fatto che la popolazione non è distribuita secondo una *zonizzazione*, anche approssimativa, a disposizione *orizzontale*, in *estensione*, che distingue zone di lavoro, zone di affari, zone di abitazioni per classi medie, zone di abitazioni per ceti popolari, per agricoltori, per operai, per artigiani. Ma all'opposto i vari ceti e gradi sociali sono distribuiti *verticalmente* con una certa uniformità in tutta la compagine edilizia: nei «bassi» gli operai, i pescatori, gli artigiani, i poveri; nei piani intermedi i ceti più elevati, i professionisti, gli addetti alle arti, gli impiegati; nei piani più alti i proprietari ed i benestanti.

E come questo non bastasse i tipi edilizi adottati per la costruzione di alloggi minimi popolari sono con grandi fabbricati a moltissimi piani, e agglomerano ancora fortemente in zone centrali la popolazione operaia, artigiana e talvolta agricola che, invece, e per ragioni di lavoro e per composizione familiare, molto più logicamente avrebbe dovuto essere disposta in quartieri periferici a caratteri semiestensivo o addirittura estensivo.

Un piano regolatore che intenda affrontare la situazione edilizia tenendo conto

1. Cfr. il citato studio di P. CONCA in «Questioni Meridionali» Vol. I, fasc. 3.

di quanto sopra deve pertanto cominciare dalle fondamenta e risolvere le tre seguenti questioni fondamentali:

- A. La distribuzione edilizia;
- B. La zonizzazione;
- C. I tipi edilizi ed il loro regolamento.

#### LA DISTRIBUZIONE EDILIZIA.

Anche qui, come nei problemi del traffico, il problema va guardato piuttosto dal di fuori al di dentro che dall'interno all'esterno. Giacchè la distribuzione dei settori edilizi, la loro ubicazione, la loro densità e la loro struttura sono di per sé stessi fattori determinanti che pesano grandemente sull'interno della città provocandovi delle reazioni vivacissime.

La storia recente dell'urbanistica mostra all'evidenza come gli ampliamenti edilizi ai quali le grandi città sono state assoggettate, si siano sviluppati anularmente, a macchia d'olio, senza interruzione nella compagine; e come proprio questa compattezza uniforme di distribuzione sia stata la più grave causa di quella irrimediabile soffocazione nella quale si dibattono le grandi città. Soffocazione gravissima sotto tutti gli aspetti: sotto quello igienico, giacchè è tolto ogni respiro ed ogni possibilità di giardini e di zone verdi; sotto quello della circolazione, poichè tutto il traffico nei sistemi monocentrici tende ad un solo punto che ne risulta oppresso; sotto quello sociale, poichè la vita diventa costosa e pesante; sotto quello economico infine poichè i valori edilizi vengono a disporsi secondo una iniqua disposizione crescente, dalla periferia al centro in luogo di distribuirsi più equamente con una certa approssimativa uniformità.

A questa distribuzione anulare concentrica chiusa la tecnica urbanistica moderna oppone decisamente una disposizione del tutto aperta, a quartieri staccati gli uni dagli altri, intramezzati da zone libere, da parchi, da campagna, e ciascuno con una propria fisionomia urbanistica: situazione che solo pochi paesi provvisti di legislazione urbanistica moderna, hanno potuto realizzare per le loro grandi città nelle quali la configurazione del suolo non aveva automaticamente già opposto resistenza allo sviluppo concentrico chiuso.

Questo è però fortunatamente anche il caso di Napoli. Il mare anzitutto, e poi il sistema delle colline, la presenza del grande Parco di Capodimonte, i forti dislivelli da superare impediscono qualunque sviluppo ad anello addossato alla città.

Sicchè l'urbanista si trova aiutato dalla forza delle cose nella impostazione stellare delle zone di ampliamento; quali d'altra parte si trovano già abbastanza chiaramente individuate e dalle frazioni comunali periferiche e dallo sviluppo lineare edilizio al margine delle grandi strade. Non che questa edilizia attuale periferica sia suscettibile di riforma e di ampliamento, tutt'altro: in essa vi è già il massimo affollamento e se mai richiederebbe uno sffollamento. Ma essa mostra zone di possibilità edilizia ed arterie di collegamenti.

Il grande sistema stradale proposto dal Piano Regolatore per risolvere la grande viabilità, con le sue arterie di scorrimento tangenziale e con quelle di penetrazione viene a circoscrivere ancor più il problema. L'edilizia nuova deve disporsi dentro le grandi maglie del sistema e non « a cavallo » di queste, che devono all'opposto restare totalmente libere di edilizia marginale e conservare intatta la loro funzione di binari per il grande traffico.

Il piano prevede la creazione di quattro grandi zone edilizie o quartieri periferici, impostati appunto in modo che facili e dirette ne risultino le comunicazioni con il centro usufruendo per questo di apposite sedi stradali; comode le comunicazioni reciproche fra di essi usufruendo delle strade periferiche di arroccamento; e che nello stesso tempo non vengano caricate le grandi strade di penetrazione le quali devono garantire invece al traffico ogni rapidità e sicurezza. Tali zone sono:

a. Una prima grande e vasta zona edilizia, che si potrebbe chiamare il quartiere di Sud-Est è quella che risulterà dalla sistemazione edilizia della zona litoranea da Portici a Torre del Greco. Il quartiere si estenderà sulle pendici del Vesuvio ed avrà caratteristiche urbane. Sarà costituito dalla fusione dei nuclei di Portici, Resina, S. Giorgio a Cremano, oggi amministrativamente autonomi, ma che per quanto si è detto vanno considerati topograficamente ed economicamente uniti a Napoli. Questa è una delle plaghe più salubri: clima asciutto, caldo d'inverno, fresco e ventilato di estate: luogo di villeggiatura con magnifiche ville signorili. L'aria viziata dalla vicina zona industriale non può giungerci, perchè dispersa verso il mare o verso la campagna a nord. Si presta per lo sviluppo di comode zone residenziali con caratteristiche varie.

I centri abitati attuali dovranno subire quei ritocchi edilizi che sono indispensabili, ma non verranno ampliati nel significato ordinario della parola: la nuova edilizia è prevista piuttosto accanto ad essi in modo da costituire dei nuclei nuovi, bene ordinati e ben collegati.

Questa grande zona edilizia residenziale avrà un nuovo centro ove troveranno

posto gli edifici pubblici, tra gli attuali nuclei di Portici e di S. Giorgio. Avrà per arterie marginali una nuova strada lungomare che occuperà l'area dell'attuale linea ferroviaria salernitana, e le importanti arterie di comunicazioni regionali. Provvista di scuole e campi sportivi, avrà zone libere di eccezionale interesse: la Villa Reale di Portici, gli Scavi di Ercolano e la Favorita. Il carattere edilizio sarà prevalentemente semintensivo ed estensivo.

Intorno all'esistente nucleo di Ponticelli sarà sistemata una nuova zona con caratteristiche urbane ed intorno a Barra sarà costruita una zona con caratteristiche agricole. La zona degli orti tra S. Giovanni a Teduccio, Ponticelli e Barra verrà conservata per non distruggere un'importante ricchezza agricola per rifornimento della città.

*b. Una seconda zona che si sceglie a Nord del parco di Capodimonte.*

Gli antichi comuni a nord di Napoli, specialmente quelli di Secondigliano e S. Pietro a Patierno hanno avuto in questi ultimi anni il più forte aumento di popolazione perchè offrono possibilità di vita più igienica ed economica. Tale movimento emigrativo va favorito e sviluppato, creando con la fusione di Secondigliano, Miano, Mianella, Piscinola, Marianella, S. Pietro a Patierno, un nuovo quartiere di ampliamento a caratteristiche urbano-agricole. Il centro di questo quartiere, nel quale saranno sviluppate le costruzioni semintensive e saranno posti i pubblici uffici, sorgerà tra Secondigliano e Miano.

A questo quartiere sarà aggregato il nucleo agricolo di Chiaiano, che avrà un piccolo centro urbano, circondato da una zona estensiva rurale. Anche per questa zona le comunicazioni dirette col centro sono facilissime e scorrono senza essere ostacolate da inutile edilizia marginale.

*c. Una terza zona che raggruppa due nuovi quartieri impostati a Nord-Ovest, accanto a Soccavo ed a Pianura.* In bella posizione bene esposti verso mezzogiorno, dominati e difesi a nord dalla collina di Camaldoli, essi potranno accentuare il loro carattere agricolo e diventare due grandi quartieri estensivi suburbani. Anche qui l'edilizia è compresa nelle grandi maglie della viabilità generale.

*d. Infine il grande complesso edilizio occidentale, composto dalla zona di Fuorigrotta e da quella di Bagnoli.* Qui la vicinanza con la città e le possibilità di intense comunicazioni con il centro determinano un carattere prettamente edilizio urbano.

La zona Flegrea avrebbe tutti i requisiti per accogliere uno dei più stupendi quartieri: il mare con una bellissima spiaggia, il grande parco panoramico di Capo

Posillipo, la zona termale di Agnano. Se non che la creazione del grande stabilimento industriale dell'Ilva ne ha compromessa la sistemazione integrale, occupando con gli alti forni quella parte, che avrebbe potuto accogliere ridentissime zone estensive, ed occupando anche coi pontili la più bella spiaggia del golfo di Napoli. Inoltre, la nuova stazione di Campi Flegrei, pur portando un notevole contributo alla valorizzazione della zona, ha reso più difficile l'accesso e lo sfruttamento di quella parte pianeggiante che sta alla base della Collina di Posillipo, che nel piano regolatore, è stata quindi destinata a campo per esercitazioni militari, anche perchè prossima alle nuove caserme è al tiro a segno.

Comunque tutto il resto della zona è atto a sviluppare un grande quartiere residenziale, parte a carattere intensivo e parte semintensivo ed estensivo, il quale comprenderà altresì l'attuale insalubre abitato di Fuorigrotta convenientemente risanato.

Anche il nucleo di Bagnoli si prevede completato nella sua struttura: e l'ampio e bel settore pianeggiante in leggero declivio compreso tra i due quartieri è stato destinato ad accogliere una zona per esposizioni, mostre, fiere, della quale Napoli ha assolutamente bisogno e che per la sua felice ubicazione, per la vicinanza della zona balneare, per il suo contatto con il settore termale di Agnano e infine per la presenza delle bellissime zone verdi di Posillipo, di Camaldoli e di Agnano verrà a costituire un centro di grande attrattiva ed interesse.

Oltre alle quattro zone citate, o quartieri edilizi di ampliamento, il Piano contempla la creazione, o meglio il completamento, di altri quartieri urbani più interni, quello del Vomero-Arenella, quello della zona Fontanelle, quello delle falde della collina che sopporta il parco di Capodimonte ed infine, più importante di ogni altro, il grandioso quartiere edilizio reso possibile dall'arretramento della stazione ferroviaria.

Questo grande quartiere centrale destinato a rappresentare in certo modo l'ingresso della città ricade nella zona compresa tra Via Traccia a Poggioreale, Via Nuova Poggioreale, Corso Meridionale e Via Portici. In detta zona rientra la superficie attualmente occupata dalla stazione ferroviaria che occorre spostare in altre ragioni dette in appresso, e parte della zona industriale che verrà portata in vicinanza del parco Ferroviario. La valorizzazione dei terreni occupati dalla stazione e dal piazzale ferroviario e dagli stabilimenti industriali compenserà in gran parte i progettati spostamenti.

L'asse principale del quartiere sarà il grande viale centrale che collegherà la stazione con Piazza Garibaldi: attorno ad esso grandi zone verdi collegate con i viali e arterie importanti le quali da nord a sud collegheranno la strada delle

glie con la Marina. Sistemazione grandiosa a larga impostazione che potrà rappresentare pagina edilizia moderna della nuova Napoli.

Le possibilità edilizie di questo quartiere potranno rivestire carattere specialmente intensivo, con zona semintensiva nelle posizioni marginali. Sarà il nuovo centro degli affari della città: alberghi di transito, sedi di Società di Navigazione, di trasporti, di turismo, sedi di società commerciali potranno trovare posto lungo la grande arteria centrale.

#### LA ZONIZZAZIONE.

Se, come si è accennato, la città di Napoli è ben lontana (e potremmo dire agli antipodi) da una distribuzione di zone edilizie «in planimetria», ciò non toglie che anche attualmente non sia impossibile rintracciare una qualche distinzione nelle funzioni di vari quartieri. Il Piano Regolatore a sua volta è stato indirizzato a rinforzare efficacemente queste embrionali distinzioni portando gradatamente alla chiarificazione e finalmente alla classifica delle zone, non solo per ragioni sociali ma anche e soprattutto per ragioni amministrative ed economiche.

Alcune zone dunque possono già oggi considerarsi abbastanza definite: altre si precisano col Piano Regolatore.

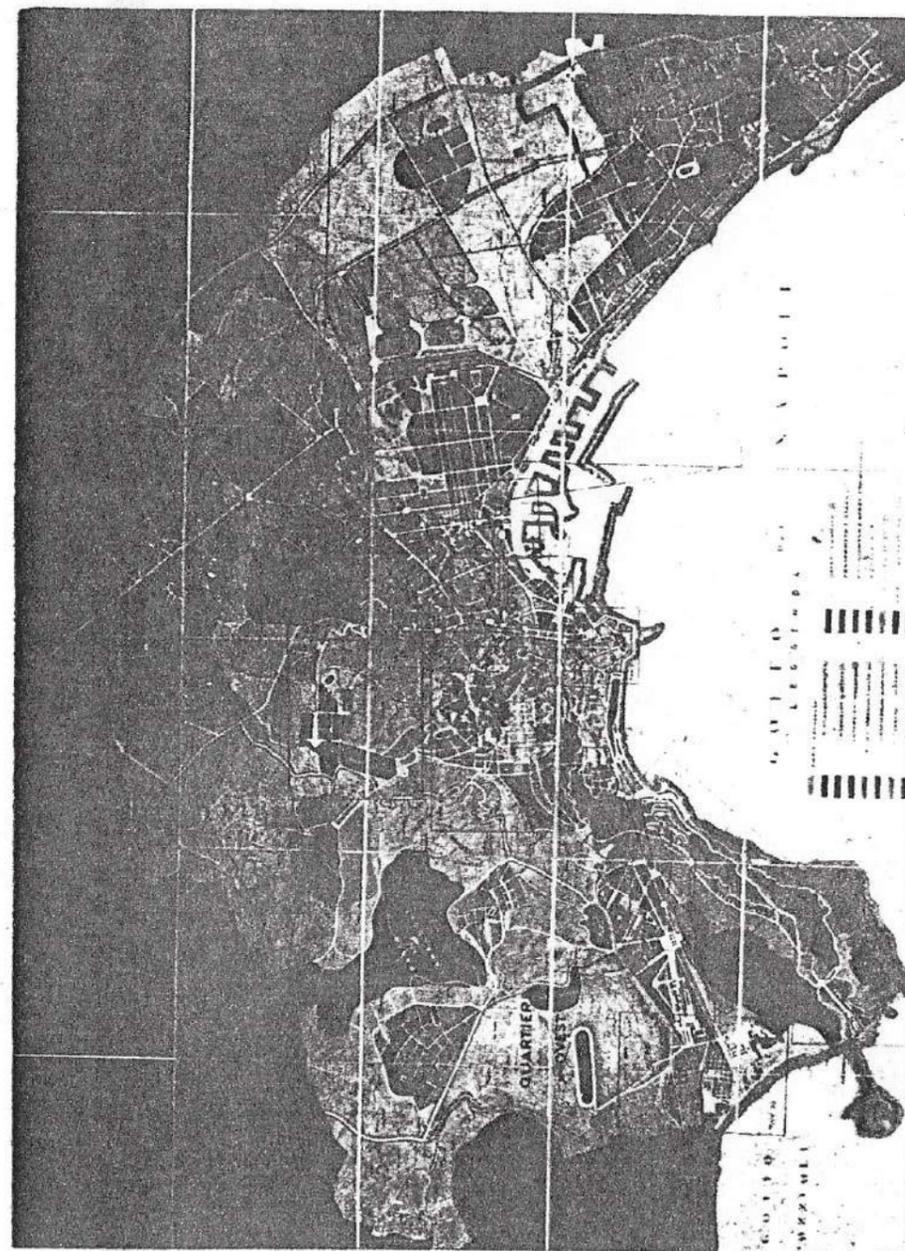
La zona *politico-amministrativa* è già oggi abbastanza raccolta nel centro Carità - Municipio - S. Ferdinando - Piazza Plebiscito, con gli edifici più importanti relativi al funzionamento delle diverse amministrazioni cittadine e alle loro rappresentanze.

La zona *portuale commerciale* è pure chiaramente definita dal grande arco di litorale da Piazza Municipio fino ai Granili e oltre fino a Portici.

La zona *alberghiera e turistica* residenziale s'imposta naturalmente sulla Riviera da Santa Lucia a Mergellina e Posillipo.

Il *centro degli affari*, che oggi ha per asse il Rettifilo dalla Borsa a Piazza Garibaldi verrà a svilupparsi ed a precisarsi nel nuovo grande quartiere orientale che sorgerà come si disse, sulle aree oggi occupate dalle Ferrovie.

La zona degli *studi* verrà a trovare una nuova unità con la creazione della Città universitaria nella regione dello Scudillo. Essa comprenderà, oltre alla città universitaria propriamente detta, tutte le grandi istituzioni destinate allo sviluppo degli studi: il Museo Nazionale (convenientemente ampliato), un centro scolastico



di scuole medie al posto dell'attuale ospedale centrale, la casa dello Studente, l'Orto botanico, le cliniche universitarie poste accanto alla città universitaria stessa. Luoghi incantevoli sono questi, sviluppati su alte colline boschive dalle quali il panorama è stupendo; luoghi tranquilli e silenziosi, saluberrimi per la presenza di ville, di giardini e del Parco di Capodimonte, ben collegati con la Stazione da un lato, con la città dall'altro.

Alla *zona industriale* è riservato tutto il territorio orientale, al di là della futura stazione, dove sono più facili i raccordi ferroviari e quelli portuali.

*Zone edilizie residenziali* sono rappresentate dai vecchi e dai nuovi quartieri: i quali ultimi per la loro ubicazione e per la loro struttura organica vengono a rivestire specifici caratteri particolari.

Il grande quartiere di Sud-Ovest diventerà certo un meraviglioso quartiere residenziale semintensivo ed estensivo, a carattere più signorile nella parte più panoramica, a carattere medio nel resto. Facilmente collegato con la vicina stazione e con il centro degli affari da un lato, con il centro politico amministrativo (attraverso la litoranea) dall'altro, questo quartiere ha le più vive e grandiose possibilità.

La zona Barra-Ponticelli invece assumerà un carattere popolare operaio soprattutto per la vicinanza della zona industriale.

Il grande quartiere nord tra Marano e S. Pietro a Patierno rivestirà un duplice aspetto: popolare, medio e operaio nelle zone centrali, semiagricolo o agricolo nei settori periferici, soprattutto verso oriente.

Di carattere semiagricolo saranno invece gli sviluppi di Pianura e Soccavo, mentre Fuorigrotta e Bagnoli potranno diventare invece due grandi quartieri di carattere residenziale medio.

Come si è detto più sopra a proposito della conformazione edilizia, Napoli offre spontaneamente per la sua situazione naturale la possibilità di realizzare senza altro, per quanto riguarda l'ampliamento, uno schema stellare aperto, nel quale l'edilizia viene a trovarsi inframmezzata da abbondanti zone libere e da parchi.

Ma per quanto riguarda la città interna attuale il problema appare oramai disperato: tutte le zone libere, i giardini, le ville che avrebbero potuto rappresentare una riserva di verde sono state in questi ultimi anni completamente distrutte per far posto all'edilizia. Nè è il caso di parlare di sistema verde per questa parte della città e meno ancora quindi il caso di parlare di proporzionamento del verde al numero degli abitanti.

Il proporzionamento limite ormai accettato dagli urbanisti e confermato in

occasione del Congresso di Berlino è salito da 7 mq. di zona verde (anteguerra) a mq. 30 per ogni individuo con la seguente approssimativa distribuzione:

Campi sportivi e campi di giuoco per i bimbi.	mq.	4
Passeggiate e viali . . . . .		1
Scuole con giardini . . . . .		6
Parchi, boschi, piazze d'armi, aviazione . . . . .		15
Cimiteri . . . . .		4
	Totale	mq. 30

Ora, per dare una idea della gravità della situazione napoletana a questo riguardo basterebbe qualche cifra: Napoli possiede oggi un totale di appena mq. 200.500 di giardini e parchi pubblici contro una popolazione di quasi 900.000 abitanti ossia una proporzione di mq. 0,22 di giardino per abitante. Ed anche se si volesse aggiungere a queste cifre il quantitativo di mq. di campi sportivi e di piazze d'armi attuali non ci avvicineremmo nemmeno al mq. per abitante!

Vero è che la presenza del mare costituisce di per sè un sollievo sufficiente ad integrare in parte l'azione biochimica dei pochi giardini della città. Ma in una sistemazione generale non si può non concentrare ogni sforzo per superare l'attuale grave situazione che potrebbe essere anche peggiorata ancora.

Nel Piano Regolatore pertanto, dopo di aver disposto stellarmente le zone di ampliamento si provvede anzitutto a vincolare a zona agricola i settori intermedi in modo da garantirne la conservazione come polmoni necessari al respiro urbano. E accanto a questi polmoni (che nulla costano alla città ma che ne costituiranno una base fondamentale) si pongono i grandi parchi e le grandi zone verdi vere e proprie che risultano dal completo assetto di quanto può ancora offrire la città. Quattro sono queste grandi riserve di verde: la collina di Posillipo convenientemente vincolata a 3 gradi di intensità; il grande parco panoramico dei Camaldoli; il Parco di Capodimonte; la zona verde dell'Aeroporto e dei cimiteri.

Ogni quartiere dell'ampliamento possiede poi un suo particolare sistema di zone verdi che permea tutto l'interno dell'abitato distribuendo campi sportivi riordinati, case balilla, scuole, campi da giuoco per i bambini e viali di passeggio.

Quanto alla città attuale ogni sforzo è stato condotto a vincolare e a fissare subito così come sono, le attuali possibilità creando nel contempo delle piccole oasi di verde nel cuore della città vecchia. Così le falde di Castel S. Elmo divente-

ranno un giardino panoramico e grandi e larghe fasce verdi sono previste incunee dentro al grande quartiere orientale. Tutti questi grandi e piccoli nuclei verdi resteranno d'altra parte collegati fra loro con una serie di viali di raccordo che, svolgendosi sulla cintura delle colline, costituiranno una meravigliosa e continua passeggiata panoramica senza pari.

Con questo vastissimo programma la città guadagnerà un quantitativo di zone libere approssimativamente sufficiente ai suoi futuri bisogni. Il quadro complessivo quantitativamente e qualitativamente risulta da queste cifre:

Campi sportivi . . . . .	mq. 2.760.000
Passeggiate . . . . .	856.000
Giardini con scuole, orti botanici, ecc. . . . .	5.200.000
Parchi, boschi, piazze d'armi, aeroporti. . . . .	9.920.000
Cimiteri . . . . .	2.528.000
Totale mq.	21.264.000

Questo totale messo a confronto con quello della futura popolazione presunta di ab. 1.300.000 ci offre un rapporto di mq. 16,4 di zone verdi per ogni abitante che può accettarsi come soddisfacente soprattutto se si considera appunto la presenza delle grandi zone agricole e quella del mare.

Nei riguardi dei cimiteri segnaliamo la creazione di 3 nuovi cimiteri: uno ad occidente oltre Fuorigrotta; uno a nord oltre Secondigliano; uno a sud est a S. Giorgio. Questi tre cimiteri, insieme all'ampliamento dell'attuale, sono indispensabili a risolvere la incredibile congestione della situazione presente che non ha confronto con nessun'altra al mondo.

Il nuovo grande sistema delle zone verdi deve d'altra parte considerarsi completato dai vari vincoli a non costruzione di certe zone panoramiche o di giardini e parchi privati esistenti, in modo che quanto resta del bellissimo patrimonio di verde che un tempo formava la caratteristica della città, venga definitivamente salvato e siano allontanati i gravi pericoli di quei continui attentati perpetrati senza posa nonostante la più viva vigilanza. E del resto finchè non sia possibile rinforzare l'azione tutelatrice dei conservatori delle bellezze con la sanzione dei vincoli di un Piano Regolatore, ogni sforzo è destinato a rimanere pressochè sterile.

#### LE CLASSI EDILIZIE ED I TIPI.

Da quando è detto più sopra a proposito del problema edilizio e di quello della zonizzazione, scaturiscono i tipi edilizi necessari alla città.

Si è accennato all'errore compiuto di assegnare all'alloggio popolare il tipo intensivo a molti piani a cortile chiuso. È questo errore tipico e comune a molte città e deriva dal fatto che si è voluto risolvere il tipo edilizio prima di risolvere quello del Piano Regolatore. A Napoli poi l'errore è stato rinforzato da pessimi regolamenti edilizi embrionali che concedevano altezze inverosimili con cortili chiusi e minime spaziature.

Non solo l'edilizia borbonica è sbagliata per la sua enorme concentrazione: ma anche la più recente. Oseremmo anzi dire che quest'ultima rappresenta sotto certi aspetti un passo indietro in quanto i rapporti di area coperta e area scoperta sono altissimi in confronto di quelli degli antichi grandi cortili che poi, con lo andar degli anni, sono stati ridotti con costruzioni aggiunte.

Comunque l'edilizia napoletana deve riguadagnare le sue più oneste proporzioni impostandosi su tipi estensivi, con giardini, cortili, spazio, aria, sole, con quanto di bello insomma proprio il suolo partenopeo ha voluto elargire e che invece gli uomini si sono ostinati a non vedere.

Le classi edilizie che il Piano Regolatore ha fissato sono distribuite in ordine decrescente da un tipo intensivo con cortile ad un tipo semintensivo lineare, fino ad un tipo estensivo-agricolo.

L'aspetto più caratteristico di queste classi edilizie è offerto appunto dalla possibilità di ottenere la costruzione orientata lineare senza spazi chiusi e, nel caso di cortili, di graduare l'altezza delle pareti di chiusura secondo varie altezze in modo da consentire una permanente aereazione e insolazione nell'interno dello spazio delimitato.

Va da sè che queste classi edilizie vanno confortate da un minuzioso regolamento edilizio che preveda la casistica e ne risolva i vari singoli problemi. I tipi edilizi sono stati quindi ripartiti secondo classi raggruppate in tre zone principali: intensive, semintensive ed estensive.

*La zona intensiva.* — La zona intensiva racchiude in sè le costruzioni di maggiore densità di popolazione: ossia le zone centrali della città e quelle che rappresentano i nuclei centrali dei quartieri periferici.

Questa zona intensiva è distribuita su tre classi edilizie, ognuna delle quali corrisponde ad un grado diverso di densità di popolazione e fa fronte a speciali esigenze.

Una prima classe (A) è destinata a regolare le costruzioni nelle maglie della città attuale; il rapporto tra altezza di fabbricazione e larghezza stradale è di  $1 + \frac{1}{2}$ , con una massima altezza di 8 piani (32 metri).

ZONA	SCHEMA STRADALE MINIMO PER Hmax	UTILIZZAZIONE DELL'AREA	UTILIZZAZIONE VOLUME/STRADA	D L R S I T A	NOTE
A	Hmax=32 H=13 L	0,7	54	2500 0,75 0,30 800	sono consentiti negozi e chioschi 5 m/7 sup affacciate distanze minime tra i corpi di fabbrica e non < della metà della S.C. di essi
B	Hmax=32 H=13 L	0,7	47	1800 0,70 0,33 670	vietati i cortili chiusi nell'altezza di 2 piani (tranne) distanze minime fra i corpi di fabbrica non < della metà della S.C. di essi
C	Hmax=25 H=13 L	0,7	34	1100 0,20 0,40 470	come per la zona B vietate le chioschine
D	Hmax=12 H=8 L	0,5	22	1000 0,22 0,43 350	consentiti corni di fabbr normali a quello principale distanziate di almeno 3/2 la loro altezza da ogni confine di botteghe
E	Hmax=12 H=8 L	0,45	20	500 0,12 0,38 150	costruzioni isolate distanziate almeno m.2 - senza botteghe
F	Hmax=10	0,4	10	450 0,15 0,60 112	e consentita la costruzione sul confine per un lato con vincoli sulla altezza, lo stile ed il colore. Superficie coperta massima per lotto 20000 m <sup>2</sup>
G	Hmax=13	0,3	7		superficie coperta del lotto distanze dai confini m.8
H	Hmax=13	0,05	87		

- è vietata qualsiasi costruzione non di uso pubblico -  
 - è consentita soltanto la costruzione di ville signorili alle quali è applicabile quello contenuto nella norma n°10 -  
 - è vietata ogni costruzione -  
 - è consentita la costruzione di case rurali con una superficie coperta massima di 1/20 del lotto -  
 - non consentite le costruzioni ad uso esclusivo di abitazioni -  
 - le costruzioni di case ad uso civile abitazioni sarà permessa soltanto quando ne sia fatta richiesta da proprietari di stabilimenti.

REGOLAMENTO EDILIZIO

Una seconda classe (B) è destinata a regolare l'edilizia nei « quartieri degli affari » di nuova costruzione o di completa ricostruzione, là dove le strade siano del tutto nuove, nè vi siano vincoli di carattere monumentale, nè esista la necessità estetica di conservare in certo modo il rapporto tra le costruzioni altissime e la tenue larghezza stradale della vecchia città. Anche in questa seconda classe l'altezza massima consentita è di 8 piani (con 32 metri) ma il rapporto tra altezza di fabbricazione e larghezza stradale è di 1 + 1/3.

Una terza classe (C) regola infine la costruzione dei centri dei quartieri periferici: e qui l'altezza è limitata a 6 piani e mezzo (m. 25) con un rapporto tra altezza e larghezza di strada di 1 + 1/3.

Zona semintensiva. — Questa è destinata a rappresentare la massa principale delle abitazioni e quindi la parte più grossa dell'edilizia residenziale.

Questa zona comprende due categorie di fabbricazione: l'una (D) rappresentata da costruzione continua a fronte unito, senza cortili, di altezza massima di 4 piani e mezzo (m. 16,20) e con un'altezza proporzionata alla larghezza stradale:  $H = m. 8 + L$ ; l'altra (E) rappresentata invece da costruzione discontinua, aperta, a palazzine distanziate dai confini non meno di m. 6, e di altezza uguale a quella della categoria precedente.

Zona estensiva. — In questa zona si comprendono sia le costruzioni marginali rispetto ai quartieri, sia l'edilizia più modesta delle case operaie, sia infine quella destinata a sorgere in zone dove occorre spaziare l'edilizia con giardini e verde.

Questa zona comprende dunque tre categorie che rispondono a vari requisiti.

Una prima categoria (F) comprende le case a schiera destinate ad abitazioni operaie o comunque economiche, con una altezza massima di 2 piani e mezzo (10 metri). Una seconda categoria (G) invece consente la costruzione di villini di 3 piani di altezza (m. 13), isolati, distanziate dal confine (salvo eccezione), e dimensionati a seconda della ampiezza del lotto. Un'ultima categoria (H) infine prevede una edilizia molto più signorile di grandi ville di 3 piani e mezzo (m. 13) con una superficie coperta non superiore a 1/20 dalla superficie del lotto e con distacchi di almeno m. 8 dai confini e dalla strada.

Oltre a queste zone, che potremmo chiamare propriamente urbane, sono contemplate delle altre categorie nelle quali, insieme a vincoli per la conservazione dei parchi e delle bellezze panoramiche, sono anche regolamentate le eventuali costruzioni nel territorio agricolo compreso nei limiti del Piano Regolatore. Più precisamente alle norme della categoria (N) è affidato il compito di salvaguardare il carattere rurale della campagna consentendo una edilizia molto modesta, quella

veramente necessaria alla coltivazione dei fondi, con una superficie costruita non superiore a 1/50 della superficie della proprietà. Provvedimento indispensabile alla conservazione della struttura edilizia del Piano Regolatore che, altrimenti potrebbe essere sconvolta dalla privata speculazione e dalla ineguale attività edilizia che di solito, nasce ai margini di un piano regolatore puramente edilizio quando essi sono troppo ristretti, sfuggendo ad ogni regolamentazione.

#### 6. IL RISANAMENTO E LE SISTEMAZIONI PARTICOLARI.

In tutta la vecchia città, il problema urbanistico assume la sua vera importanza: qui tutte le difficoltà che si frappongono ordinariamente ad una bonifica edilizia appaiono centuplicate, esasperate da una densità edilizia quasi unica al mondo; da una profusione di opere d'arte architettoniche le quali ben poco spazio lasciano ove si voglia manovrare tra di esse senza troppi sacrifici; da un enorme scadimento di valori economici dei piani terreni in contrapposto alla nobiltà e alla ricchezza dei palazzi.

Quella nota caratteristica di Napoli, città popolare già denunciata all'inizio della presente relazione si palesa in tutto il suo aspetto nella zona centrale. Gli è perciò che il risanamento di una così grande superficie edilizia non è solo problema di tecnica (e già così sarebbe difficoltosissimo) ma anche problema squisitamente sociale. Qualsiasi opera di risanamento non è pertanto pensabile ove non si possa farla precedere da un decentramento inteso nel senso di provvedere prima di ogni altra cosa alla costruzione di interi quartieri moderni atti ad accogliere la popolazione che dovrà gradualmente sfollare dalle zone del centro.

Al decentramento il Piano Regolatore risponde, come si è visto, assegnando nuove zone adatte ad accogliere quartieri di vario carattere: al risanamento interno provvede con opere di *diradamento edilizio*.

Invero procedere per tutte le zone da risanare con le azioni radicali di completa trasformazione edilizia seguite per il Rione Carità o con il metodo degli sventramenti caratterizzato a Napoli dal famoso Rettifilo, non è assolutamente pensabile. Equivarrebbe alla completa distruzione del patrimonio storico artistico della città, e non basterebbero i mezzi finanziari. Né con il vecchio metodo degli sventramenti edilizi il problema può essere effettivamente risolto: il taglio netto e brutale di una arteria, se può risolvere il problema del traffico, lascia però inalterate le zone malsane bloccate dietro le alte pareti edilizie della arteria nuova.

La moderna urbanistica oppone appunto a questi metodi i sistemi offerti dal diradamento edilizio, cauto, accurato, preciso, che lascia inalterata dove possibile la struttura generale del quartiere, conservando quanto vale la pena di essere conservato, migliorando quanto è suscettibile di restauro e distruggendo invece tutto ciò che si oppone alla vita sana del quartiere. È una vera bonifica edilizia più che una semplice « toilette »; e anziché portare ad una completa distruzione raggiunge l'effetto di una valorizzazione degli edifici, i quali riacquistano la loro vera fisionomia e, in molti casi, vengono a ritrovare le loro pristina condizioni di salubrità.

È questo il caso di molte zone della vecchia Napoli dove, come in molti quartieri medioevali di città della Toscana e dell'Italia settentrionale, le antiche condizioni igienico-edilizie che erano ottime, sono state completamente capovolte dalle costruzioni delle epoche successive, specialmente da quelle dello scorso secolo, mai guidate e sorvegliate dall'urbanista.

Senonché la tecnica del diradamento edilizio può essere seguita con due metodi: o nell'interno degli isolati, svuotandoli per così dire di tutte le costruzioni interne aggiuntevi posteriormente; o all'esterno, demolendo qua e là secondo la linea di minor resistenza offerta dal minore valore (storico, edilizio, artistico) degli edifici.

Entrambi questi metodi sono stati seguiti nel Piano Regolatore di Napoli: poiché vi sono zone e quartieri interi nei quali la larghezza delle maglie stradali (ossia la profondità degli isolati) era tale da acconsentire di operare in profondità, liberando grandi cortili o spazi interni; e altri casi vi erano in cui per la ristrettezza dei blocchi edilizi si è imposta la demolizione marginale.

In questo ultimo caso le strade vengono a perdere l'assoluta continuità lineare per assumere un aspetto più vario e più irregolare, derivante dal movimento delle piazzette e dei larghi, che, insieme a tronchi stradali allargati a varia sezione, costituiscono il complesso delle opere di diradamento. Se è stato difficile ottenere lunghi rettili a sezione costante o grandi piazze unitarie, gli spazi sono stati contenuti in misure e forme più modeste e le strade ricondotte a tracciati meno decisi.

Affinché questa grandissima opera di adattamento e di bonifica, raggiunga lo scopo preciso del risanamento totale della vecchia città, non basta però, che sia affidata ai tracciati planimetrici, alle demolizioni, alla creazione di giardini, di zone verdi di polmoni per il respiro dei quartieri. Occorre anche (e questo è il più arduo e il più difficile) che sia affiancata da un'opera lenta, continua, metodica ed instancabile di vigilanza igienica: che una speciale commissione igienico-edilizia

preceda e segua ogni opera e, investita di larghi poteri, intervenga energicamente penetrando nell'interno delle abitazioni per garantirsi delle condizioni di abitabilità e per farvi apportare quei miglioramenti che sono indispensabili alla vita della casa.

Solo nelle zone della vecchia città, esterne al centro storico, dove i vincoli per la tutela delle caratteristiche ambientali sono meno forti, il risanamento dei malsani quartieri può essere eseguito con demolizioni quasi totali. In questi casi l'opera d'igiene edilizia ed estetica non può essere in alcun modo rallentata o fermata da considerazioni di conservazione ambientale giacchè ben poco, per non dire nulla, di bello e di caratteristico contengono i quartieri limitrofi alla zona centrale e solo miseria, povertà e bruttura morale racchiudono nelle poverissime abitazioni.

Ma come si è detto, il risanamento e il problema edilizio napoletano dovranno trovare la loro completa, integrale soluzione principalmente nel bene inteso e ben diretto ampliamento della città. Questo ampliamento deve essere considerato, ed è veramente un aspetto del problema del risanamento. Soltanto il decentramento della popolazione, secondato e favorito dalla costruzione di nuovi moderni quartieri alla periferia, determinerà la diminuzione della pressione demografica del centro urbano e ne migliorerà, per conseguenza, le condizioni igieniche.

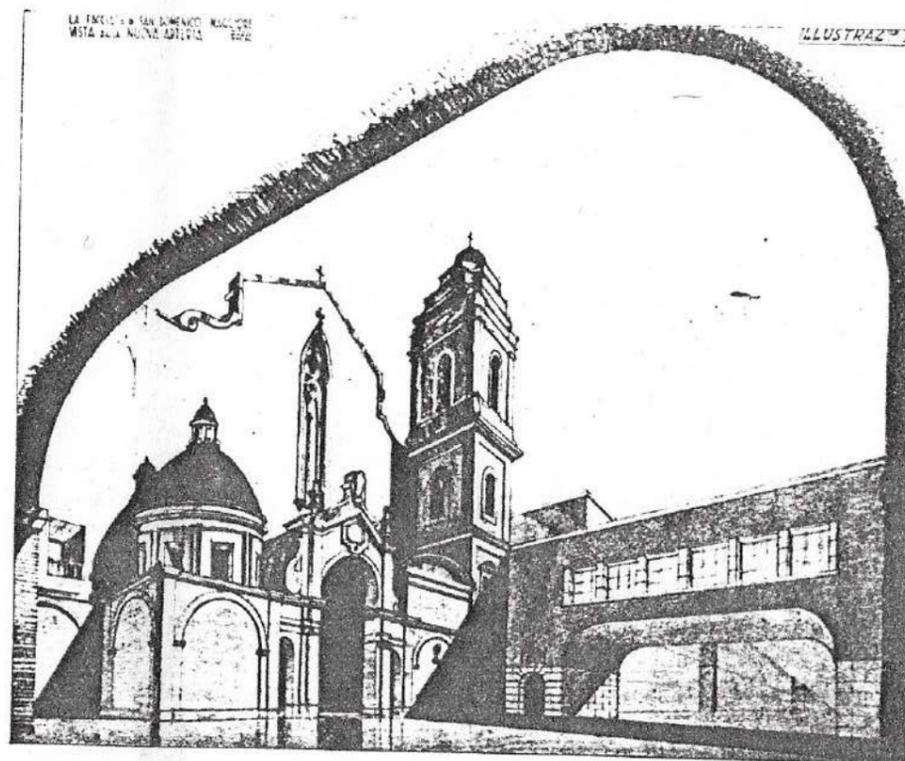
#### IL CENTRO STORICO.

Quella parte della città di Napoli che si estende da occidente ad oriente da Via Costantinopoli a Via Duomo e da nord a sud da via Foria ai Banchi Nuovi, rappresenta abbastanza esattamente la zona nella quale si stabilì la primitiva colonia che fondò la città di Parthenope.

Questa zona è particolarmente interessante per i numerosi monumenti ed i ricordi lasciatici da ogni epoca storica, e può essere considerata come la zona monumentale - archeologica della città. Dell'epoca greco-romana restano le tracce delle antiche mura coperte nella piazzetta chiamata appunto « delle Mura Greche » ed i ruderi dell'antico teatro legato al nome di Nerone nascosti dalle costruzioni moderne ad essi sovrapposte, ruderi che sono stati rilevati e registrati dal Rega verso il 1890 e, recentemente, dal prof. Magaldi. Delle successive epoche bizantina - normanna - sveva - angioina - aragonese esistono importanti monumenti, specialmente chiese e monasteri che testimoniano dell'impulso dato dai regnanti ed anche dai privati del tempo alle arti costruttrici.

Lo sfruttamento edilizio molto intenso in questa zona nelle diverse epoche, ha fatto sorgere intorno ai monumenti irregolari sovrastrutture, misere casupole o bottegucce, che soffocano e nascondono ogni bellezza; la densità demografica, in continuo aumento in questi quartieri, ha creato un intenso traffico che, male convogliato nella angusta rete viaria crea ingombri e nuoce alla valorizzazione dei monumenti.

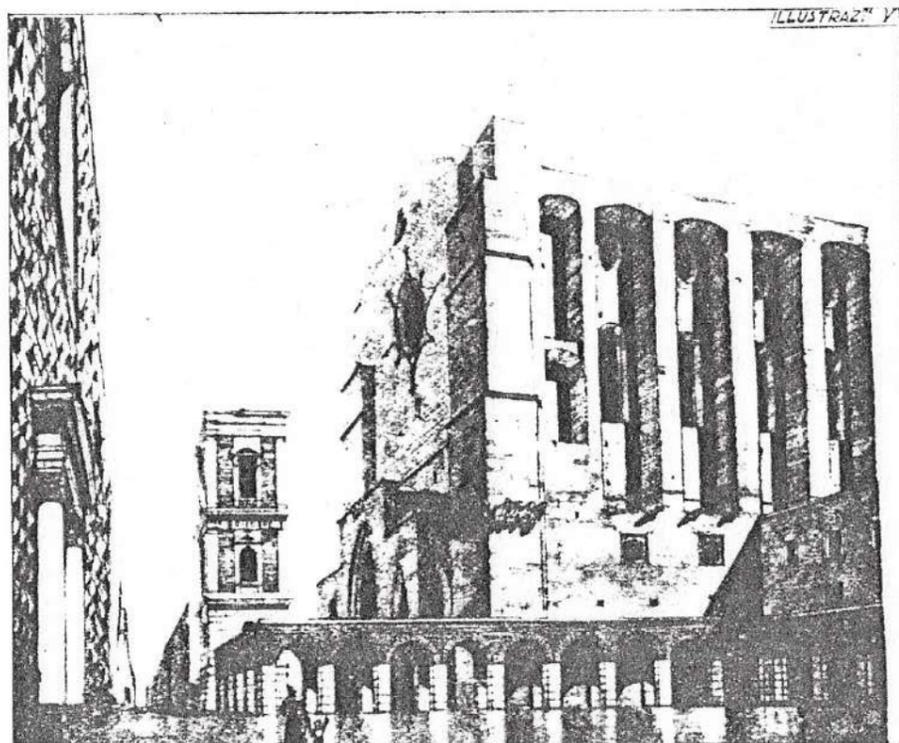
Per la sistemazione di questa zona la Commissione si è principalmente preoc-



cupata di lasciare integre l'originalità e le caratteristiche storico-ambientali, di valorizzare i più insigni monumenti che, liberati dalle sovrapposizioni arbitrarie ed antiestetiche, devono essere riportati al primitivo ambiente storico-artistico. Ma si è preoccupata grandemente anche del problema del traffico a risolvere il

quale è stata prevista attraverso la zona la costruzione di una nuova via da oriente ad occidente, via alla quale è fatto cenno nel capitolo del traffico.

Questa arteria riveste un triplice carattere: sarà anzitutto una comoda comunicazione tra est ed ovest ed un canale di drenaggio per il traffico locale delle zone adiacenti; rappresenterà uno dei più interessanti itinerari artistici mettendo



CHIESA DI S. CHIARA

in valore i più notevoli monumenti ora nascosti; rappresenterà infine una importante opera di risanamento.

Essa avrà inizio a nord dell'attuale piazza dello Spirito Santo che sarà allargata, e procederà, con breve rettilineo, fino all'isolato dopo la via Cisterna dell'Olio. All'incrocio con due nuovi tratti di collegamento con piazza Dante e piazza Oberdan sarà creata una piazzetta dalla quale si potrà ammirare la Chiesa di S. Sebastiano

isolata, e la facciata posteriore della Chiesa del Gesù Nuovo. La via proseguirà oltre, incidendo alcuni locali del R. Liceo Ginnasio Vittorio Emanuele, senza danneggiare però la Scuola, che, anzi, dalla utilizzazione dei suoli di risulta potrà ricevere una più organica sistemazione.

Un'altra piazza, abbastanza ampia, ma raccolta, sarà creata davanti alla Chiesa di S. Sebastiano ed arriverà sino alla via S. Sebastiano. La strada continuerà poi con tratto in curva sino all'incrocio con via Pietrasanta, passando attraverso il cortile dell'Istituto Casanova e l'altro che si trova ora dinanzi alla facciata principale della Chiesa di S. Domenico Maggiore.

Dopo la via Pietrasanta la nuova strada passerà a sud dell'Istituto Commerciale e proseguirà fino a Piazza S. Gaetano in direzione della via Mattei. Questa via sarà allargata con l'incisione dei fabbricati verso il lato sud, mentre poi saranno incisi i fabbricati al nord e demolite le casupole addossate alla facciata della Chiesa S. Biagio Maggiore (S. Gregorio Armeno).

L'apertura del tratto della nuova strada ora descritto, da Piazza S. Sebastiano a Piazza S. Gaetano metterà in valore un notevole complesso di monumenti tra i quali: la Chiesa di S. Domenico Maggiore, l'Istituto Commerciale che avrà di fronte su una nuova importante arteria, la Chiesa di S. Biagio Maggiore e la Chiesa di S. Lorenzo col magnifico campanile, la quale ultima formerà prospettiva di fondo a questo primo tronco della nuova strada.

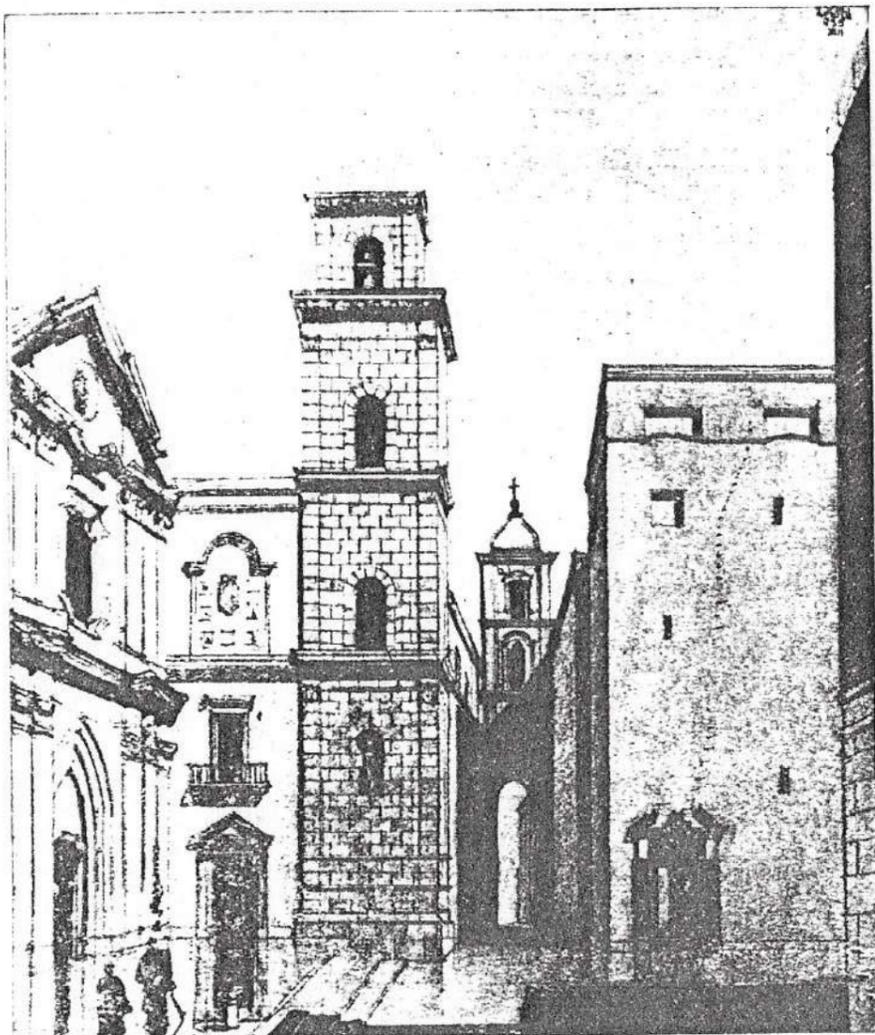
È previsto l'allargamento della piazza S. Gaetano mediante la demolizione del gruppo di fabbricati compreso tra l'attuale piazza e la via Mattei. Con ciò sarà dato più ampio respiro alle monumentali Chiese di S. Gaetano e S. Lorenzo e saranno creati migliori punti di vista per poterle ammirare.

È stato anche previsto l'isolamento del lato settentrionale della Chiesa di S. Lorenzo e dell'abside secondo il progetto studiato dalla locale Sovrintendenza all'Arte Medioevale e Moderna.

Dalla nuova piazza S. Gaetano avrà inizio un altro tratto di strada rettilineo sino alla piazza Guglia del Duomo che potrà ottenersi allargando via Tribunali con l'incisione di una fila di fabbricati non importanti a nord di detta via.

Magnifiche e svariate prospettive architettoniche potranno ammirarsi in questo tratto di via per la creazione della nuova piazzetta e degli allargamenti intorno alle tre Basiliche di S. Gaetano, S. Lorenzo e dei Gerolomini che si trovano raggruppate in queste località.

La demolizione delle casupole che soffocano alla base le possenti strutture dell'abside del Duomo, permetterà poi di liberare completamente l'abside stessa



CHIESA DI S. BIAGIO MAGGIORE

la quale potrà così apparire con la sua superba struttura a costole robuste e svelte, ora completamente occultate.

Una avampiazza sarà creata ampliando l'attuale piazza Guglie del Duomo ed una nuova piazza verrà a raccogliersi intorno all'abside della cattedrale.

Da questa ultima piazza partirà l'ultimo tratto della nuova arteria che proseguirà in direzione quasi parallela a Via Tribunali, sino ad un allargamento dal quale partiranno due brevi tratti: uno di collegamento con piazza Tribunali, l'altro di collegamento con via Carbonara che passerà attraverso il misero e malsano agglomerato edilizio a fianco di Piazza Tribunali, la di cui bonifica è assolutamente necessaria.

Il tronco di collegamento con piazza Tribunali avrà poi per prospettiva la Porta Capuana e la Chiesa di S. Caterina a Formiello delle quali si prevede l'isolamento e la completa sistemazione già ora iniziata.

È stato previsto inoltre, dove possibile, l'allargamento delle principali vie che incontrano l'arteria. Le altre numerose viuzze che la tagliano avranno opportune sistemazioni in occasione della bonifica di diradamento che dovrà attuarsi per tutte le importanti zone laterali alla strada.

Così è stato previsto il collegamento della nuova piazza S. Sebastiano con piazza Dante e con piazza Oberdan, mediante l'incisione del fabbricato del Liceo Ginnasio Genovesi. La via S. Sebastiano sarà opportunamente allargata da piazza Bellini fino alla nuova strada, in modo che il traffico di via Costantinopoli potrà esservi agevolmente incanalato.

La zona a tergo della basilica di S. Lorenzo poi, compresa tra via Maiorani e via Panettieri sarà bonificata con la demolizione completa dei vecchi fabbricati esistenti, risparmiando soltanto la chiesetta di fronte alla Basilica dei Gerolomini. Sull'area di risulta è stata progettata la sistemazione di un giardino che rappresenterà una piccola oasi verde fra il grigio delle dense costruzioni, ed un richiesto e necessario luogo di riunione e di svago per i molti bambini del rione.

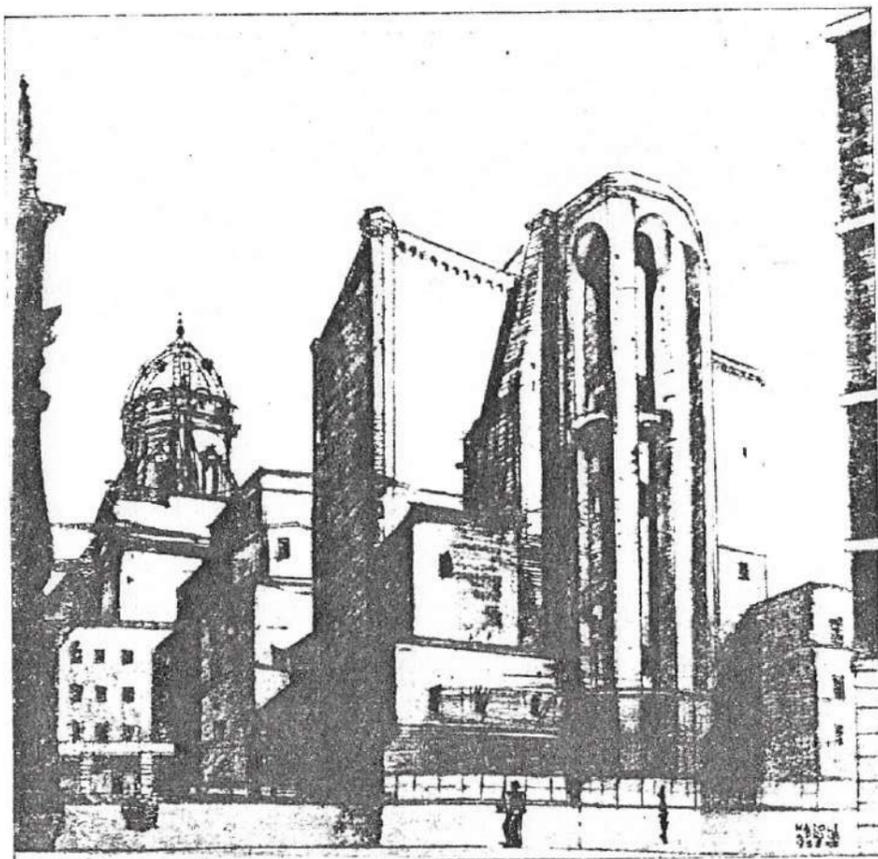
Una importante e necessaria bonifica è stata progettata nel rione dei Tribunali nell'area compresa tra piazza Tribunali, via Maddalena, via dell'Annunziata e via Pietro Colletta, dove esiste un agglomerato di irregolari e luridi caseggiati.

Unico edificio importante nel rione è la sede del Liceo Ginnasio Garibaldi, antico monastero che potrà anche essere rispettato. Sull'area risultante dalle demolizioni è stata prevista la costruzione del nuovo palazzo di Giustizia che formerà la prospettiva di fondo della via Stanislao Mancini e del grande nuovo vialone che congiungerà piazza Garibaldi col piazzale della nuova stazione.

Via Mancini sarà allargata nel tratto davanti al nuovo palazzo di Giustizia dove sarà sistemata una piazza necessaria all'intenso traffico del Tribunale; ed è stato anche previsto l'allargamento della via Annunziata tra via Mancini e via

colletta e la creazione di opportuni spiazzi davanti alla chiesa dell'Annunziata e al tergo del nuovo Tribunale.

In Castelcapuano potrà trovare degna sede l'Archivio Storico Notarile ed una mostra dei cimeli illustranti la storia di quella residenza reale, dalla sua edifica-



ABSIDE DEL DUOMO

zione dovuta a Guglielmo I fino alla sua trasformazione a sede del Tribunale avvenuta per opera di Don Pedro di Toledo nel 1540.

Altre importanti sistemazioni progettate nella zona sono: l'isolamento dello antico teatro greco-romano e l'ampliamento e l'isolamento dell'Ospedale Incurabili.

In questi rapidi cenni si è voluto illustrare alcune delle opere principali previste nella zona: altre opere minori per mole, ma non per questo meno necessarie, sono previste nel Piano a complemento di esse e varranno, nel loro complesso a riordinare e a risanare decorosamente questo settore della città che, per copia di monumenti e di ricordi storici, ben potrebbe considerarsi come la cittadella monumentale di Napoli.

#### “ I QUARTIERI „

Ed ecco un'altra vastissima regione napoletana che abbisogna di profonde opere di risanamento le quali, più ancora forse che nella zona della città antica, sono intimamente connesse con le opere necessarie a risolvere i gravi problemi della viabilità.

La vasta zona ad Occidente di via Roma fino al Corso Vittorio Emanuele tra Via Chiaia, Piazza Dante, Via Tarsia e Montesanto, che comprende parte delle sezioni di Chiaia, S. Ferdinando e Montecalvario, rappresenta un notevole esempio della persistenza attraverso i secoli dell'antica sistemazione urbanistica eseguita nel 1536 dal Vicerè Spagnuolo Don Pedro di Toledo; sistemazione interessante per i criteri che allora la dettarono. In questa zona furono alloggiati i soldati e perciò essa fu denominata dal popolo: “ I Quartieri „.

La rete viaria è caratteristica: viuzze rettilinee tagliate ad angolo retto, strette, interrotte spesso da gradoni, occupate da una popolazione numerosa di popolani. Le vie normali a Via Roma sono tutte in salita verso la suggestiva collina di S. Elmo e si arrestano all'altezza del Corso Vittorio Emanuele; ma nessuna di esse offre una comoda e diretta comunicazione con questa strada.

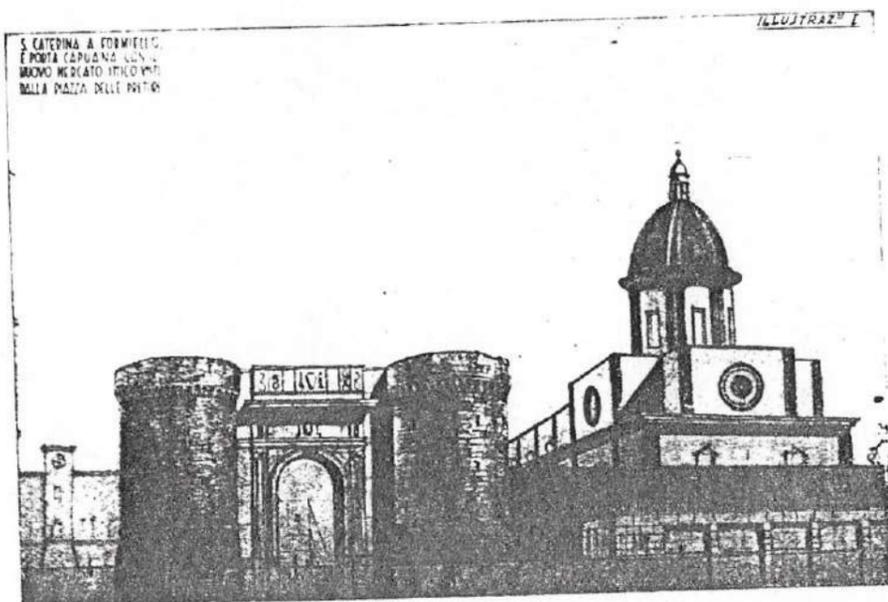
Anche qui i problemi sono di vario ordine: problemi di traffico anzitutto portati dalla precisa ubicazione della zona; e problemi di risanamento dovuti al generale scadimento edilizio.

La questione più seria da risolversi appare appunto quella delle comunicazioni tra l'Oriente e l'Occidente, e tra il Nord ed il Sud le prime oggi completamente strozzate al Nodo di S. Ferdinando e nella strettoia di Via Chiaia; le seconde faticosamente svolgentesi lungo l'antica Via Toledo.

Come è detto nel capitolo riguardante i problemi del traffico, il Piano propone di risolvere le comunicazioni nei due sensi con provvedimenti molto precisi, intesi a creare senz'altro un nuovo sistema stradale parallelo all'attuale, lasciando alle vie attuali quasi inalterati i valori edilizi e l'aspetto dei luoghi.

Conviene però che qui si ritorni sulle soluzioni proposte dettagliando maggiormente le opere necessarie a creare questo nuovo sistema stradale.

Alla soluzione del traffico da Nord a Sud provvede, come si disse una nuova arteria parallela a Via Roma che avrà la funzione di raccogliere il traffico dei nodi Montesanto, Piazza Carità, Piazza S. Ferdinando. Tale arteria era già stata prospettata, a suo tempo, come fondamentale, da S. E. Giovannoni nei suoi noti



e interessantissimi studi. Un primo tratto di essa partirà dall'attuale Piazza Montesanto, della quale è previsto l'allargamento e la sistemazione, e, seguendo la direzione della traversa dei Pellegrini, opportunamente ampliata e rettificata sboccherà in Piazza della Pignasecca, da dove giungerà dopo un breve rettilineo, alla confluenza di Via della Pignasecca con via S. Nicola alla Carità. Da questo punto, utilizzando le aree risultanti dalla demolizione totale dei fabbricati luridi, posti tra la Via S. Liborio e Via Pignasecca, la strada proseguirà, con andamento parallelo alla Via Roma, fino all'incrocio con Via S. Liborio e poi sino all'attuale Via Simonelli.

Giunta a questo punto essa si slargherà in una capace piazzetta e procederà

poi, sulla direttrice di Vico Lungo Speranzella, fino alla strada S. Mattia. Qui sarà costruita un'altra piazza di smistamento e la strada si biforcherà in due rami: uno in leggerissima curva raggiungerà la strada di Chiaia nel punto ove questa è intersecata da Piazza Carolina: l'altro, in rettilineo attraverserà in galleria la collina di Monte di Dio e sboccherà in Via S. Caterina a Chiaia nel punto ove trovasi l'attuale teatro Sannazzaro. Il teatro sarà demolito per far posto ad una Piazza nella quale sboccherà anche una rampa che servirà per una rapida comunicazione con la piazzetta Mondragone. A questo ultimo tratto in galleria è affidata anche, come si disse, la soluzione del traffico da Oriente ad Occidente mediante un innesto con la Via Sanfelice attraverso il Rione Carità.

Per la costruzione della nuova arteria, progettata della larghezza di venticinque metri, è stata prevista la demolizione totale delle casupole comprese tra il Vico Lungo Speranzella ed il Vico Lungo S. Mattia in un primo tratto, e di quelle comprese tra lo stesso vico Lungo Speranzella e vico Tre Regine, nell'ultimo tratto. Con ciò, sarà resa molto più facile la esecuzione dell'opera.

L'estensione delle espropriazioni e delle demolizioni anche oltre l'area necessaria per la costruzione della nuova strada darà inizio ad un'immediata bonifica igienico-edilizia della zona. L'utilizzazione delle aree di risulta adiacenti alla grande arteria e di quella della vecchia superficie stradale, porterà d'altra parte un sensibile contributo attivo al bilancio finanziario dell'opera.

Naturalmente, perchè la nuova arteria non si presenti con caratteristiche diverse sui due lati, l'opera di bonifica edilizia dovrà essere poi estesa anche ai fabbricati su lato Sud; ma ciò potrà farsi successivamente, e per gradi, ed è da ritenersi che l'iniziativa privata contribuirà largamente ad una rapida sistemazione.

La nuova arteria sarà allacciata a via Salvator Rosa da diversi collegamenti principali. Un primo nuovo sbocco si avrà in corrispondenza dell'incrocio di via S. Liborio col Vico II a Portamedina; intorno a questo breve tratto saranno bonificate e sistemate in maniera razionale ed efficace tutte le disordinate costruzioni del quartiere di S. Nicola alla Carità.

Utilizzando poi l'attuale Vico Simonelli, che sarà allargato con poche demolizioni di vecchie ed inabitabili costruzioni, si otterrà un nuovo tronco di sbocco in Via Roma, che, per la sua immediata vicinanza col lato Sud di Piazza della Carità, dove terminerà la nuova strada che prospetta il nuovo Edificio delle RR. Poste, metterà in grado chi viene dalle zone alte della Città di poter raggiungere in pochissimo tempo il quartiere dei pubblici uffici e di proseguire per il Corso Umberto.

Un altro collegamento importantissimo, sarà ottenuto, come si disse sul pro-

lungamento del nuovo tratto di Via Guglielmo Sanfelice, con la demolizione dei fabbricati compresi tra la via Montecalvario e la via Madonna delle Grazie. Per prospettiva di fondo di questa strada è stata prevista la ricostruzione di quel Teatro Nuovo onusto di vecchi ricordi di arte e di storia, distrutto recentemente dalla furia devastatrice delle fiamme.

Un altro collegamento sarà ottenuto con l'allargamento di Via Taverna Penta ed infine un ultimo sbocco con l'allargamento del Vico d'Afflitto dal lato ove gli edifici sono meno importanti.

Alle comunicazioni della nuova arteria parallela a Via Roma con il corso Vittorio Emanuele e con Via dei Mille risponde, come si disse una nuova larga comoda strada che avrà inizio all'altezza della via Emanuele De Deo. Il primo tratto, rettilineo sino all'altezza del vico Lungo Trinità degli Spagnoli sarà creato con la demolizione di vecchie casupole.

Un secondo tratto, sino all'incrocio con via Giovanni Nicotera si otterrà con l'allargamento del Vico Lungo Trinità degli Spagnoli, demolendo i fabbricati sul lato nord, eppoi con l'allargamento di via Cedronio mediante la demolizione dei fabbricati a sud, ed infine con l'allargamento del Vico S. Teresella degli Spagnoli demolendo le luride catapecchie intorno a questo Vico.

Alla fine di questo tratto sarà costruita una nuova piazza che si otterrà con la demolizione di un agglomeramento di antigieniche e disordinate vecchie costruzioni. Da questa piazza partiranno due nuovi tronchi: uno, con andamento quasi rettilineo, arriverà sino al vico del Vasto e servirà per una rapida comunicazione con via dei Mille ed oltre verso ovest; l'altro, con andamento tortuoso s'innesterà alla piazzetta Mondragone donde proseguirà sull'area ottenuta dalle demolizioni delle costruzioni esistenti intorno alla Chiesa di S. Carlo alle Mortelle, sboccherà nella piazzetta S. Carlo alle Mortelle, che sarà allargata, per raggiungere poi il Corso V. Emanuele e piazza Cariatì.

Quest'ultimo tratto sarà ottenuto con l'allargamento sul lato nord della via S. Nicola da Tolentino. L'importanza di questa nuova comunicazione con il Corso Vittorio Emanuele è evidente se si pensa che non esiste ora un comodo collegamento fra piazza Carità e zone adiacenti con la parte alta della città. L'apertura di questa importante arteria attraverso le dense, vecchie costruzioni della zona, segnerà d'altronde l'inizio d'una necessaria bonifica parziale che dovrà poi estendersi in profondità lateralmente ed essere attuata, gradatamente, col sistema del diradamento per iniziativa dei proprietari che vi troveranno il loro vantaggio economico.

Un'altra rapida comunicazione fra il Corso Vittorio Emanuele ed il centro della città, collegata alle nuove strade di comunicazione con il rione del Vomero che si svolgeranno sulle pendici della collina S. Martino, è stata progettata insieme alla sistemazione della zona a fianco dell'Ospedale Militare compresa tra il Corso V. Emanuele e la via Magnocavallo.

Come si vede con queste opere di viabilità dovrà cadere sotto il piccone tutta la parte più povera e malsana della vastissima zona dei quartieri: e di ciò non trarranno giovamento (oltre che l'igiene e la viabilità) anche monumenti importanti che ora scompaiono nella soffocazione delle misere case che li circondano.

Una comoda, rapida, comunicazione tra piazza Mazzini e piazza Montesanto ed oltre, che alleggerirà di molto il traffico di Via Salvator Rosa e decongestionerà il nodo Museo, è stata progettata con la costruzione d'una nuova arteria che avrà inizio da piazza Mazzini, si collegherà ad una torre viaria, ardita ma razionale opera d'arte che dovrà vincere il notevole dislivello tra la via Ventaglieri e la collina di Gesù e Maria, e terminerà a Montesanto con la via Ventaglieri opportunamente allargata e sistemata.

La costruzione di questa arteria permetterà anche un redditizio risanamento di tutte le zone comprese tra via S. Antonio ai Monti, il Corso V. Emanuele e via Ventaglieri.

È stato anche previsto un miglioramento delle comunicazioni tra questa via e le vie Olivella e S. Antonio ai Monti ottenuto mediante l'allargamento del vico Montesanto a nord della chiesa di Montesanto, l'allargamento del vico Salata a l'Olivella e l'apertura d'un nuovo tronco che partendo dalla base della torre viaria sboccherà, con andamento nord-est, sud-ovest in Via S. Antonio ai Monti.

#### MONTE ECHIA E SANTA LUCIA.

Un aspetto molto diverso dai precedenti presenta la zona di Monte Echia cui problema riveste solo carattere di risanamento e di valorizzazione panoramica.

Monte Echia sulla collina di Monte di Dio si trova in una posizione privilegiata. Un magnifico ed ampio terrazzo posto nel cuore della città, tra il quartiere dei grandi Alberghi ed il centro degli edifici pubblici, all'incontro delle direttrici principali del traffico cittadino, si apre sul panorama superbo del Golfo di Napoli.

Il problema della sistemazione di Monte Echia ha interessato da lungo tempo tecnici ed artisti che hanno studiato e proposto numerosi progetti; ed effettivi

mente, esso è uno dei più interessanti ed urgenti da risolvere. Dal 1868, quando franò il pendio Sud Est del Monte, seppellendo cose e persone, sino ad oggi, una serie interminabile di liti ha ritardato la soluzione del problema. Oggi, fortunatamente, esse sono concluse: inoltre, per lo spostamento della Caserma di Pizzofalcone sono stati messi a disposizione del Comune di Napoli per Part. 32 dello stesso Decreto 25 agosto 1925 che ha istituito l'Alto Commissario della Provincia di Napoli, tutti i fabbricati della Caserma con le zone dipendenti. L'ex Istituto Topografico, il Padiglione alle Rampe, i pendii franati di Monte Echia ed altre zone nel pendio Sud del Monte, sono invece di proprietà della Società S. E. M. E. N. alla quale furono vendute dall'Amministrazione Militare con contratto 7 aprile 1915 per Notar Bonucci. E pertanto presentemente, nessun ostacolo più esiste ad una sistemazione definitiva. Questa zona che potrebbe essere parzialmente sfruttata per una bene intesa edilizia signorile, è ora valorizzata solo in parte perchè tutti i quartieri a mezza costa ed ai piedi della collina sono composti di fabbricati fatiscenti, luridi, con vicoli strettissimi senza aria e senza sole. Nel cuore della vecchia Napoli in un Rione circondato da costruzioni signorili e di lusso, è rimasto intatto il vecchio quartiere dei « Luciani » dove alloggia, in condizioni antigiene, una popolazione densissima di operai.

La zona non è attraversata dalle grandi strade di traffico: e la mancanza di comode strade di accesso ha arrestata ogni trasformazione edilizia, che senza una adeguata sistemazione della viabilità, risulterebbe poco redditizia. La lunghezza del circuito stradale alla base della collina è ora di 3180 metri. Lungo esso trovansi l'imbocco di una sola strada carrozzabile: la via Gennaro Serra, ripida, che porta alla zona centrale del quartiere alto. In tutte le altre zone della collina la viabilità con veicoli manca o è difficilissima.

La sistemazione della zona deve essere quindi completa, unita al risanamento del Vecchio rione di S. Lucia e allo studio del collegamento della Collina di Monte di Dio con i centri importanti della Città.

La spianata di Monte Echia, va naturalmente lasciata al godimento dei cittadini quale pubblico terrazzo, e bisognerà preoccuparsi di non diminuire la superficie con costruzioni di nuove strade ed edifici per nulla perdere del magnifico panorama.

Le pendici del Monte verso S. Lucia dovranno essere sistemate con nuove opere di sostegno e di rafforzamento in sostituzione degli antichi colossali contrafforti che da più di sessant'anni ostacolano il traffico della Via Chiatamone; ma la Commissione ritiene oltremodo difficile, onerosa e poco pratica la costruzione

di una qualunque scalea di accesso alla quale siano affidate le comunicazioni principali.

Molto meglio provvedono alla completa sistemazione della viabilità della zona, due nuove strade di accesso progettate nelle principali direzioni del traffico, mentre la via Gennaro Serra potrà essere lasciata come è per il collegamento diretto del quartiere alto della collina.

Le due nuove strade sono progettate a mezza costa e serviranno principalmente per le comunicazioni dei quartieri costruiti o da costruirsi sulle pendici della collina. Una di esse avrà inizio da via S. Lucia, circa 80 metri prima della Chiesa di S. Maria della Catena, passerà dietro questa Chiesa e si svolgerà nella zona compresa tra il Pallonetto S. Lucia e la collina sino all'incrocio con i gradoni Pizzofalcone. A quota 24,54 è previsto un largo di metri  $40 \times 25$ . Da questo largo la strada proseguirà poi nella direzione dei detti gradoni, poggiando sulla collina che sarà incisa, passerà, con ampia curva, al disotto del piazzale di Monte Echia e raggiungerà la spianata nel lato Sud-Ovest a quota 51. La strada avrà lo sviluppo di m. 650 circa, la pendenza del 7% e la larghezza di m. 13.

Un'altra strada avrà inizio al principio di Via Gennaro Serra. Si svolgerà, passando dietro la Basilica di S. Francesco di Paola, attraverso i cortili degli edifici che hanno il fronte sulla Via Gennaro Serra e sulla Via Nuova Pizzofalcone, sia ad incontrare questa via prima del Vico Via Nuova.

La Via Nuova Pizzofalcone sarà allargata, sino all'incrocio con Via Solitaria, mediante incisione dei fabbricati sul lato opposto alla Basilica, laddove si trovano edifici bassi poco decenti, ed in cattive condizioni statiche: alcuni cadenti addirittura.

Da Via Solitaria la strada continuerà nella direzione del Vico della Solitaria sino al largo innanzi detto a quota 24,54. Per la costruzione di quest'ultimo tratto saranno demoliti tutti i vecchi fabbricati compresi tra Via Pallonetto S. Lucia ed il Vico della Solitaria ottenendo così ancora una necessaria bonifica del vecchio Rione e la possibilità di allargare Via Pallonetto S. Lucia. È stata prevista la costruzione di una scalea utilissima ad una rapida comunicazione tra Via S. Lucia ed i nuovi quartieri e che costituirà prospettiva di fondo alla Via Sirena.

La parte davanti del Piazzale di Monte Echia, dal quale, come s'è detto si gode un panorama magnifico, è opportunamente prevista sistemata a pubblico terrazzo, mentre la zona posteriore che comprende all'incirca l'area occupata dalla caserma e dallo Stabilimento Topografico Militare potrà essere in parte utilizzata per la costruzione di palazzi signorili o di alberghi, rispettandosi sia il monumen-

tale cortile dello Stabilimento Topografico e per quanto possibile la linea compatta degli attuali edifici che formano ciglio panoramico.

La strada centrale del nuovo quartiere si troverà sul prolungamento di Monte di Dio e di Via Nicotera che come già si è detto sarà opportunamente allargata sino all'incrocio con la nuova piazza a S. Teresella degli Spagnoli. Perciò i nuovi quartieri progettati avranno anche a mezzo di questa arteria una rapida comunicazione con i centri più importanti della Città.

Il risanamento del vecchio rione di S. Lucia sarà eseguito con bonifica totale. Esso, infatti, non può farsi con diradamenti edilizi perchè le vecchie costruzioni sono tutte in condizioni pessime ed antigieniche: vere catapecchie addossate le une alle altre.

#### PIEDIGROTTA - TORRETTA - S. MARIA IN PORTICO - S. PASQUALE A CHIAIA.

Per la sistemazione della zona compresa tra il Corso V. Emanuele, l'Arco Mirelli e la Via Piedigrotta, esiste un vecchio piano regolatore ed una variante approvata con D. L. del 22 agosto 1918 n. 1327. Tale variante rappresenta indubbiamente una migliore soluzione rispetto al precedente progetto, perchè contempla le nuove necessità sorte con l'inaugurazione della nuova linea direttissima Napoli - Formia - Roma e con la costruzione della stazione di Mergellina; ma essa variante non è inquadrata in un piano regolatore generale della città, che in quell'epoca non era ancora allo studio.

Il Piano in collegamento con la rete viaria nella parte centrale della città, ha particolarmente curato di creare delle nuove rapide comunicazioni tra la stazione Mergellina e la zona orientale, sviluppandole nella zona compresa tra il Corso Vittorio Emanuele e Via Riviera di Chiaia, a sussidio di questa via quasi litoranea che non rappresenta certo il più breve e comodo percorso per il traffico diretto da Mergellina verso il centro.

La zona è molto accidentata e degrada dal Corso a Via Piedigrotta. Per ridurre al minimo i movimenti di terra e le costruzioni delle opere d'arte, dovranno essere sfruttate queste accidentità del terreno e la sistemazione dovrà quasi aderire ad esse. È stata prevista l'espropriazione e la demolizione di quasi tutti i fabbricati compresi tra via Piedigrotta, il Corso Vittorio Emanuele e via S. Maria della Neve. Questi fabbricati, eccetto qualunco sul fronte di via Piedigrotta sono costituiti da casupole di nessuna importanza architettonica, di modesto reddito ed

in cattive condizioni igieniche. È stata rispettata la caserma del Commissariato che ha ora ingresso dalla Via Piedigrotta ed è stata prevista soltanto l'incisione del fabbricato che ospita presentemente il 40° Reggimento Fanteria e che ha l'ingresso dal Corso Vittorio Emanuele.

La Commissione ritiene che pur rispettando questi edifici, essi debbano avere una destinazione diversa dall'attuale, e propone che siano adibiti ad esempio, quali sedi di un comando di zona per i Fasci Giovanili e di un centro per l'istruzione premilitare.

Sono stati anche rispettati nelle previste espropriazioni quei pochi edifici della zona aventi un certo carattere architettonico e che si presentano in buone condizioni.

Il piazzale esistente dinanzi alla stazione ferroviaria di Mergellina è troppo misero, male inquadrato e non adeguato alla funzione di centro importante per l'arrivo e lo smistamento del traffico. Le linee tramviarie si trovano troppo vicine al fabbricato viaggiatori ed ostacolano il traffico delle automobili e degli autobus.

È stato perciò prevista la creazione di un grande piazzale che dovrà essere realizzato con la demolizione dei fabbricati della Via Piedigrotta e di quelli di rimpetto alla stazione. La via Piedigrotta sarà opportunamente allargata per permettere la visuale della stazione dalla Torretta.

È stata progettata la correzione del tracciato del Corso Vittorio Emanuele nel tratto tra l'incrocio con via Arco Mirelli e la stazione di Mergellina; ciò che permetterà di abolire la sinusoide esistente e di ridurre notevolmente la lunghezza del percorso con evidente vantaggio della rapidità delle comunicazioni. La pendenza di questo nuovo tronco non sarà superiore al 6%.

È prevista altresì la costruzione di un nuovo più ampio piazzale davanti alla stazione della ferrovia Cumana.

Il prolungamento di Via Francesco Crispi, già eseguito, che ha grande importanza per il collegamento della zona con la parte orientale della città, sarà innestato al nuovo tronco del Corso V. Emanuele. Altre due nuove vie andranno ad innestarsi a questo stesso tronco e serviranno per il collegamento della parte bassa della zona con la città.

Dalla piazzetta che sarà costruita sul lato orientale della Chiesa di S. M. di Lourdes partiranno due strade: una passando per i terreni a nord della chiesa di S. Maria in Portico, si unirà alla via Giuseppe Martucci; l'altra si svilupperà a quota più bassa segnando il percorso della via Croce Rossa e del vico S. Maria in Portico, ed arriverà al largo S. Maria in Portico; proseguirà poi per il vico I

S. Maria in Portico che sarà opportunamente allargato con l'incisione della cortina di fabbricati sul lato sud, di nessuna importanza architettonica e in cattive condizioni igieniche, fabbricati risultanti dalle successive trasformazioni degli antichi locali di servizio dipendenti dai fabbricati signorili posti sulla Riviera di Chiaia.

La rete stradale della zona comprenderà inoltre la costruzione di una nuova via che congiungerà Via Francesco Crispi con il Corso Vittorio Emanuele e rappresenterà una più comoda comunicazione della salita dell'Arco Mirelli che ha una forte pendenza. La via Arco Mirelli non sarà allargata perchè appunto a causa dell'eccessiva pendenza, non correggibile, rappresenterà sempre una comunicazione poco comoda. Invece è prevista una nuova strada, anche con accesso dalla Riviera di Chiaia, con pendenza del 6%, ottenuta allargando il vico delle Fiorentine all'imbocco; essa prosegue poi in direzione nord, con incisioni di limitata importanza, passando tra alcuni fabbricati di recente costruzione.

La vasta zona di terreno tra via Piedigrotta, il Corso Vittorio Emanuele e la via Arco Mirelli è bene esposta a mezzogiorno e può essere sfruttata per la costruzione di un quartiere di palazzine signorili circondate da giardini, sistemando a terrazze l'accidentato terreno che degrada da via Francesco Crispi verso il sud. Si realizza così uno dei più bei quartieri residenziali, ampio, elegante ed attraversato nella zona centrale da un largo viale con alberi ed aiuole lungo il quale dovranno essere sistemate le scale per un rapido accesso alle diverse strade.

La zona a monte della via Francesco Crispi, fino al Corso Vittorio Emanuele, opportunamente livellata mediante colmata parziale, potrà essere destinata alla costruzione di un edificio scolastico per l'istruzione elementare con annessa palestra e campi per esercitazioni sportive.

L'altra area compresa tra il nuovo tracciato del Corso e la curva che questo fa subito dopo Pincrocio col vico S. Filippo Neri, sarà destinata ad un piccolo parco pubblico ben isolato dal traffico principale.

Le aree alla periferia della zona sui fronti della Torretta, di via Piedigrotta e del nuovo piazzale della stazione potranno essere invece destinate a costruzioni intensive.

La sistemazione del nuovo rione S. Pasquale sulle aree risultanti dalla demolizione dell'antica caserma di Cavalleria e del padiglione della S. U. è stata inclusa così come risulta dal piano regolatore ultimamente approvato dall'Alto Commissario della Provincia di Napoli; ma la Commissione fa voti perchè nell'attuazione sia studiata la possibilità di aprire al nuovo rione uno sbocco diretto sulla via Riviera di Chiaia, ciò che, a suo giudizio, può facilmente ottenersi demolendo il fabbricato, di nessuna importanza artistica, accostato al palazzo dei principi Pignatelli.

## BORGIO LORETO E LAVINAIO - MERCATO - MARINA - MANDRACCHIO.

La stazione della ferrovia Circumvesuviana, recentemente ampliata, e a quale, per la progettata sistemazione ferroviaria, dovranno confluire le linee de Nola - Baiano e della Piedimonte d'Alife, diverrà uno dei nodi più importanti traffico cittadino. Era opportuno perciò provvedere ad avviare per un percorso breve quella parte del movimento che è diretto verso piazza Municipio, alleggerendo di questo traffico la via Marina, sulla quale già grava e graverà più ancora tutto l'intenso movimento con la zona del Porto.

La nuova comunicazione progettata avrà anche carattere di itinerario turistico poichè lungo il suo percorso verranno a trovarsi importanti centri monumentali e nuclei di interesse storico. Essa si svolgerà con andamento irregolare nella parte bassa della zona compresa tra il Corso Garibaldi, il Corso Umberto I e via Marina, attraverso le sistemazioni edilizie e le bonifiche progettate, perchè, come sempre, si è cercato di risolvere insieme il problema viario e quello del risanamento e della valorizzazione della zona che come s'è detto è ricca di ricordi storici e di edifici caratteristici e monumentali.

Anzitutto è stata prevista la bonifica quasi totale della zona compresa tra Lavinaio, Via Carmine, Corso Garibaldi e Via Nolana, zona caratterizzata dalla forma allungata degli isolati: i quali non hanno unità architettonica ma rappresentano soltanto un insieme di allineamenti di piccole e vecchie casette per lo più luridissime nell'interno dei vicoli ed appena, relativamente, decenti sui fronti della via Lavinaio e della via Sopramuro.

Una cortina di buone costruzioni sul Corso Garibaldi nasconde questa zona agli occhi di chi passa per il Corso Garibaldi ed ai viaggiatori che escono dalla stazione della Circumvesuviana. Essa però è molto visitata dai turisti perchè comprende importanti monumenti storici quali: le Torri delle Antiche Mura, la Casa di Masaniello, la Chiesa del Carmine col campanile di Fra Nuvolo, le mura dell'Antica Città (nella via Sopramuro) le monumentali Porta Nolana e Porta del Carmine, le Chiese di S. Eligio e di S. Giovanni a Mare; e infine la vasta piazza del Mercato che vide la popolare rivoluzione capitanata da Masaniello, la decapitazione di Corradino di Svevia e le prime adunate delle Camicie Nere Napoletane.

Certo il problema del risanamento della zona del Mercato è uno dei più ardui e poverissimo nell'edilizia, tremendamente scaduto in tutti i suoi valori, abitato miseramente, completamente malsano in ogni sua parte, il quartiere del mercato offre

un esempio purtroppo grandioso di quel « pittoresco » che ha fatto per più di un secolo la delizia dei pittori, di disegnatori, di turisti, ma che oggi non è più tollerabile. Ne è pensabile qui un'opera metodica di diradamento edilizio e di risanamento: le condizioni statiche dei fabbricati sono tali ormai a non consentire più alcun restauro taleché non resta più ormai altra soluzione che quella della quasi totale ricostruzione del quartiere. Questo problema della bonifica della zona, affacciato da tempo, trova ormai consapevoli inquilini e proprietari, i quali già nulla più fanno per pulire o migliorare la loro casa o proprietà che il tempo ha già reso un rifiuto. Ma nella ricostruzione converrà usare prudenza per non compromettere, non già l'attuale carattere dei luoghi che non sarà certo conservato, ma l'equilibrio tra i monumenti storici e l'edilizia; occorrerà insomma riformare o addirittura ricreare degli « ambienti » architettonici intorno alle opere da conservare, migliorare e mettere in valore.

Il piano prevede dunque una bonifica quasi integrale di tutta la zona che, pure rinunciando al triste « pittoresco » della attuale miseria, potrà conservare il carattere popolare di un quartiere artigiano, con abitazioni modeste ma sane, bene spaziate e areate da qualche giardino, da piazzette tranquille e raccolte.

Insieme con quella del quartiere del mercato, il piano prevede la bonifica del settore a nord di Via Marina nel tratto da Via Duomo fino all'incontro con Via Piliero. Anche qui poverissime case in pessime condizioni senza speciale carattere architettonico, ma con l'aspetto della più dolorosa miseria.

E dalla via Marina il Piano allaccia la bonifica con quella della zona del Mandracchio presentando però qui alcune varianti rispetto al progetto del piano regolatore attuale. Questo vecchio piano prevede, in sostanza, solo la costruzione del prolungamento di via Marina fino alla via Agostino Depretis; mentre ora è stata prevista la sistemazione dell'intera zona tenendo presente le nuove imperiose necessità del traffico risultante dalla creazione del progettato palazzo degli Uffici Municipali sulla vasta area compresa tra piazza Municipio, via Piliero, via Flavio Gioia e via Depretis. Così è stata prevista anche l'utilizzazione dell'area che risulterà dalla colmata del cosiddetto Mare Morto, che si impone per ragioni d'igiene e che può essere ora possibile col trasferimento ai Granili dei Magazzini Doganali.

Altre importanti e necessarie bonifiche progettate sono quelle della zona compresa tra via Borgo Loreto, via S. M. delle Grazie, via Padre Rocco e Corso Garibaldi, dove dovranno essere creati ariosi quartieri per gli artigiani ed i marinai con allegre zone verdi, e quella della zona più a sud compresa tra via Borgo Loreto e via Marinella.

## MUSEO - CAVAIOLE - STELLA - MATERDEI - FONTANELLE - VERGINI.

Come è stato ripetutamente chiarito precedentemente, il « Museo » rappresenta un nodo importantissimo di traffico: è il *ganglio* Nord della città corrispondente a quello Sud di piazza S. Ferdinando.

Tutta la regione che gravita intorno al « Museo » risente naturalmente, in una sistemazione totale dei problemi del traffico, delle necessità imposte appunto da questi problemi. Ed è così che, anche qui come in altri quartieri, risanamento e bonifica urbana e traffico, sono questioni che si sommano aiutandosi a vicenda nelle soluzioni.

Specialmente importante è il traffico proveniente dal Vomero e dall'Arenella. Esso attualmente, convogliato dalle nuove ampie strade Girolamo Santacroce e Giacinto Gigante, e dalla vecchia via Conte della Cerra, viene poi ad ingorgarsi nell'unica ed angusta via Salvator Rosa.

La creazione della nuova arteria: Piazza Mazzini - Ventaglieri - Montesanto, provvede come si disse a smistare e convogliare per un breve percorso il traffico diretto verso il centro Piazza Carità ed oltre.

Per lo smistamento del traffico diretto ad est verso Foria, Piazza Garibaldi ed oltre, soccorre la soluzione già descritta, di una nuova rapida comunicazione che scavalca il Museo ed arriva a Piazza Cavour. Più dettagliatamente, essa avrà inizio di fronte alla via Girolamo Santacroce, all'incrocio della via Salvator Rosa con quella Giacinto Gigante, dove sarà creata una comoda Piazza di smistamento. Avrà andamento sensibilmente rettilineo sino all'incrocio con via Confalone all'altezza del nuovo Rione Materdei, e passerà con cavalcavia sul vico delle Nocelle. Continuerà comprendendo l'ampia strada centrale del nuovo rione Materdei, e poi la strada Materdei allargata sul lato nord sino alla via S. Teresa degli Scalzi, dove sarà ricavata un'ampia piazza rettangolare, comoda per lo smistamento tramviario. Da questa piazza si inizierà l'ultimo tronco realizzato con l'allargamento di via Stella e la correzione delle sue parziali livellette fino a Piazza Cavour.

La costruzione di questa nuova comunicazione aiuterà a realizzare il risanamento edilizio dei fabbricati a nord di via Materdei nonché quello degli altri laterali a via Stella.

Il vecchio rione Cavaiole, lurido, agglomerato di casupole annidato alla base della collina di Capodimonte, residuo di antiche disordinate situazioni edilizie e che



## 7. LA SISTEMAZIONE FERROVIARIA.

I. *Ferrovie principali* — La sistemazione adottata pel nuovo Piano Regolatore e sulla quale si è avuto cura di ottenere, nelle linee fondamentali, l'accordo in linea tecnica dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, è ispirata essenzialmente al concetto di restituire il tratto di ferrovia sotterranea urbana alla funzione per cui esso fu creato, di penetrazione cioè della Direttissima Roma - Napoli, e di allacciamento con le linee per il Mezzogiorno e per l'Oriente che fanno capo alla Stazione Centrale.

In applicazione di tale concetto il collegamento fra i treni viaggiatori del Nord e quelli del Sud e dell'Est è previsto attraverso il tronco Metropolitano. Allo scopo di eliminare la perdita di tempo e le difficoltà che si presentano con gli attuali impianti ferroviari, per lo smistamento dei treni che giungono da Roma alla Stazione Centrale al piano della Metropolitana, e per il proseguimento delle vetture coi treni delle altre linee che partono dal piano superiore della stazione, o viceversa, si è progettato l'arretramento dell'attuale Stazione (Centrale) di circa due chilometri, e la deviazione del tronco ferroviario urbano, tra Piazza Cavour e la nuova stazione, sotto la collina di Poggioreale, dalla quale la Direttissima sboccherà circa a quota 11 (undici) sul grande rilevato già esistente, parallelamente a Via Traccia.

Tale deviazione permette di realizzare un conveniente tracciato planimetrico ed altimetrico avente tutte le caratteristiche necessarie ad una linea per direttissimi.

Giova ricordare che l'Amministrazione ferroviaria, la quale, come si è detto, di massima ed in linea tecnica ha dato il suo assenso alla sistemazione sovraindicata, ha pure studiata la costruzione di un nuovo tronco ferroviario a nord del Vesuvio, tra Nocera Inferiore e Casalnuovo, che dovrebbe servire ad alleggerire il più possibile la linea litoranea tra Nocera Inferiore e Napoli ed a consentire l'istadamento di alcuni treni da e per Roma sul tratto Napoli-Aversa, senza attraversare la Città di Napoli.

La Commissione si è seriamente preoccupata di una soluzione che finirebbe, per fatale succedersi di eventi per escludere la città di Napoli dalle grandi comunicazioni fra la Capitale, la Calabria e la Sicilia, ed ha fatto rilevare come la costruzione del tronco in questione comporterebbe un allungamento del percorso Nocera-Villa Literno qualora, conformemente all'interesse di Napoli, i detti treni

dovessero pur sempre far capo alla nuova Stazione Centrale di Napoli e non offrirebbe un più breve percorso rispetto alla soluzione del Piano Regolatore, anche quando si adottasse l'istadamento Nocera - Casalnuovo - Aversa tagliando fuori la Stazione di Napoli.

Si tratta tuttavia di una questione di dettaglio e di esercizio, che non intacca la sistemazione che la Commissione ha studiato col valido e apprezzato concorso delle Ferrovie dello Stato, nel proposito di conseguire determinati fini di preminente interesse cittadino, come l'acquisizione di una vasta zona edilizia e l'abolizione del grande rilevato che separava inesorabilmente due grandi quartieri.

Allo scopo di liberare la zona compresa fra il rilevato ferroviario ed il mare, zona di grande importanza cittadina, si è poi previsto lo spostamento verso monte, ma sempre a sud del Vesuvio, della linea Napoli - Salerno in partenza da Napoli. Tale linea si raccorderebbe a quella esistente in prossimità della Stazione di Torre Annunziata. La sede della linea a doppio binario tra Napoli e Torre Annunziata potrebbe così essere trasformata in strada ordinaria con esclusione del traffico a trazione animale, cui sarebbe riservata invece la strada attuale. In fregio alla nuova strada potrebbe trovar posto un semplice binario di raccordo per gli impianti industriali di S. Giovanni e Portici, allacciato agli impianti ferroviari della stazione Marittima, mentre le cave di Villa Inglese resterebbero allacciate, pure con semplice binario di raccordo, a Torre Annunziata.

La sistemazione progettata, che comprende anche quella di tutti i servizi di una grande Stazione, prevede che il fascio dei binari di stazione, adibito al servizio viaggiatori, ed il nuovo fabbricato di stazione col relativo piazzale esterno, abbia orientazione normale all'attuale. La Stazione di Napoli diverrebbe, pertanto, stazione di transito anziché di testa per modo che, dopo il cambio del locomotore, i treni potrebbero proseguire con lo stesso senso di marcia per la bassa Italia, e nel senso contrario per Foggia e per Cancello.

L'allontanamento dal Centro della nuova Stazione non costituisce un inconveniente, poichè la Città sarebbe servita, con altre stazioni intermedie del tratto Metropolitano.

La Stazione Centrale Merci, completamente separata da quella viaggiatori, sorgerebbe invece in località Poggioreale, secondo il progetto già predisposto da tempo dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, opportunamente coordinato alla nuova sistemazione. Da questa Stazione si diramerebbero pure i raccordi industriali.

II. *Ferrovie secondarie* — La sistemazione dei servizi ferroviari principali è integrata col razionale coordinamento delle Ferrovie secondarie.

La Napoli - Piedimonte d'Alife e la Napoli - Nola - Baiano verrebbero opportunamente deviate prima di entrare in Napoli e, riunite, penetrerebbero in galleria fino al piazzale esterno della nuova Stazione viaggiatori delle FF. SS. Così, simmetricamente, avverrebbe per la Circumvesuviana.

È prevista per queste linee una stazione sotterranea sotto il piazzale esterno della stazione FF. SS. per lo smistamento ed il trasbordo dei viaggiatori da e per tutte le direzioni. Detta stazione, sarebbe pure collegata, mediante corridoio sotterraneo, col limitrofo piazzale interno delle FF. SS. A partire da questa Stazione sotterranea le tre secondarie suddette si fonderebbero in una sola linea a doppio binario che, sviluppandosi in galleria sotto il grandioso viale di accesso alla nuova stazione viaggiatori FF. SS., raggiungerebbe la stazione di Corso Garibaldi della Circumvesuviana, convenientemente ampliata, da cui si dipartirebbe un tronco comune Metropolitano di penetrazione, fino a Piazza Municipio. Anche per la Ferrovia Cumana è previsto il proseguimento da Montesanto in galleria lungo la nuova arteria parallela a Via Tribunali, progettata nel Piano Regolatore e l'innesto al Corso Garibaldi all'attuale Metropolitana, fino a raggiungere la stazione sotterranea delle Secondarie, da dove potrà eventualmente proseguire per la zona sportiva (Campo Ascarelli, Piscine ecc.).

Le sistemazioni previste hanno i seguenti importanti requisiti:

1. Rispondono alle necessità di esercizio delle Ferrovie dello Stato perchè, con ampiezza sufficiente anche per un lungo periodo di sviluppo, e con la suddivisione degli impianti ferroviari effettuata in base alla natura dei servizi, consentono di provvedere al servizio ferroviario di Napoli nella maniera più semplice e più efficiente.

2. Consentono, grazie alla unificazione degli arrivi da Roma, Via Formia, di incanalare senza perdita di tempo attraverso Napoli tutto il movimento viaggiatori Nord-Sud e di rinunciare così ai progetti, indubbiamente non favorevoli per Napoli, che prevedevano costose trasformazioni delle linee a nord del Vesuvio tra Nocera ed Aversa, allo scopo di istradare parte del movimento senza toccare Napoli.

3. Consentono la disponibilità delle vaste aree, ad immediato contatto con la città, ora occupate dalla stazione Centrale e dal rilevato d'accesso allo Sperone,

della estensione di circa mq. 660.000, delimitate dalla nuova Stazione, dal nuovo Scalo Merci, dal Porto Mercantile e dal Quartiere Industriale. La disponibilità di tali aree, mentre permette di provvedere al congiungimento di importanti strade, interrotte, ora dal cuneo costituito dagli attuali impianti ferroviari, e di decongestionare pertanto il traffico di una zona di intenso movimento, consente pure di provvedere ad una espansione edilizia della città con costruzioni di tipo intensivo, adatte alla fisionomia ed ai bisogni del vitale ganglio cittadino, necessaria anche in considerazione dei risanamenti e degli sventramenti previsti dai vicini e popolosissimi quartieri.

4. Permettono l'esecuzione graduale e rapida del nuovo piano senza soverchia soggezione per l'esercizio ferroviario, poichè i lavori potrebbero essere iniziati con la costruzione del nuovo Scalo Merci e proseguiti con la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori ed annessi piazzali, nelle aree dello Sperone così sgombrate dai binari del servizio smistamento merci. Da ultimo avrebbe luogo la demolizione del fabbricato e degli impianti attuali fino al nuovo grande piazzale della Stazione.

5. Consentono un organico allacciamento ed una agevole penetrazione, al centro, delle Ferrovie Suburbane.

L'acquisizione delle numerate possibilità e dei vantaggi conseguenti, permette di rinunciare all'attuale esercizio del tronco ferroviario sotterraneo con treni a carattere Metropolitano, esercizio che non può coesistere con la preveduta intensa utilizzazione del tronco stesso come linea ferroviaria di allacciamento tra Nord e Sud, e che è oggi di scarsissima utilità alla cittadinanza.

Il notevole valore delle aree di risulta, e quello corrispondente al deficit di esercizio della Metropolitana, facilitano l'impostazione economica dei provvedimenti progettati per i quali, astrazione fatta dello spostamento dello Scalo Merci, già previsto dalle Ferrovie dello Stato, occorre la spesa di circa 300 milioni.

A fronte di detta cifra, stanno le somme riferibili al recupero del materiale di armamento, ai lavori che l'Amministrazione Ferroviaria ha preventivati e che invece può risparmiare con la soluzione del Piano Regolatore, alla capitalizzazione dell'attuale perdita sull'esercizio metropolitano e infine all'ingente attività costituita dai suoli di risulta.

Nell'ipotesi che i suoli destinati a strade pubbliche vengano ceduti al Comune gratuitamente, per i titoli sopra indicati lo sbilancio dell'intera sistemazione risulta di circa L. 100 milioni e tale cifra pertanto è stata portata fra gli oneri nel piano finanziario.

## 8. I TRASPORTI URBANI ED ESTRAURBANI.

Lo sviluppo di nuovi quartieri e l'impianto di adeguati mezzi di comunicazione, corrispondenti alle moderne esigenze, sono intimamente collegati; ma nelle gerarchie dei diversi problemi funzionali da affrontare la precedenza assoluta spetta ai mezzi di trasporto, manifesto essendo l'errore ripetutamente commesso nei più diversi paesi nel ritenere che soltanto con lo sviluppo di un nucleo alla periferia nasca la necessità di provvedere al suo rapido collegamento col centro.

In una grande città i trasporti interessano un territorio vastissimo: la zona centrale, urbana, rappresentata dall'antica città, nella quale si trovano riuniti importanti centri, pubblici uffici ecc.; la zona esterna, periferica, nella quale sono ubicati i quartieri residenziali, e l'ampia zona al di fuori dei confini della città, nella quale la città esercita ancora la sua influenza.

La popolazione napoletana è abbastanza mobile. Dall'Annuario Statistica del Banco di Napoli Anno 1933-XIII, risulta il seguente movimento attuale:

Tramvie ed autobus . . . . .	143.190.894
Funicolari . . . . .	8.322.543
Tramvie provinciali . . . . .	9.275.088
Ferrovie secondarie . . . . .	10.789.351
	<hr/>
	171.577.876

Il coefficiente di mobilità riferito alla popolazione presente è di 200 viaggi per abitante. Pur non essendo molto elevato rispetto a quelli delle grandi metropoli estere (New-York 491, Parigi 505, Berlino 383) è tuttavia indice dell'importanza del problema.

I trasporti collettivi nella zona centrale sono oggi quasi esclusivamente in superficie, il tronco sotterraneo fra Piazza Ferrovia e Piedigrotta, adibito parzialmente a servizio metropolitano, non assorbendo che una parte limitatissima di traffico. D'altra parte, mentre il pubblico manifesta la sua preferenza per gli autobus, appare sempre più evidente che le provvidenze e le migliorie notevoli recentemente apportate al servizio tramviario non possono aver ragione delle caratteristiche proprie a questo mezzo di trasporto, poco adatto al traffico nelle zone urbane centrali, e in specie in quelle di Napoli, dove la sede tramviaria occupa talvolta due terzi della superficie stradale.

Il problema dei trasporti urbani potrebbe risolversi agevolmente con la co-

struzione di una metropolitana, che consenta di ridurre il traffico in superficie, e di una rete di collegamenti con questa.

Vari studi e tracciati di metropolitana sono stati in passato proposti. Una concessione fu accordata alla Società Franco-italienne du Chemin de Fer Metropolitan de Naples con R. D. n. 37 del 21 gennaio 1912, per la costruzione d'un primo tratto Torretta - Circumvesuviana. Il 13 giugno 1913 furono iniziati i lavori che poi la guerra europea fece sospendere.

Il problema potrebbe oggi riprendersi, coordinando il progetto col Piano Regolatore per tener conto del nuovo ordinamento cittadino e dei nuovi centri di abitazione. Ma la costruzione di una Metropolitana a Napoli, pur giustificata dalla estensione della città, non pare, allo stato, di possibile impostazione finanziaria, se si tien conto della popolazione attuale e anche di quella prevedibile in prossimo avvenire. Per un periodo sufficientemente lungo sembra anzi che il tratto metropolitano delle Ferrovie principali che assicura il collegamento tra le Stazioni di Napoli; il tratto metropolitano della Ferrovia Cumana della quale è previsto il collegamento con la nuova Stazione Centrale (e che costituirebbe un primo tronco della rete metropolitana più sotto illustrata); il tratto metropolitano del gruppo di Ferrovie a scartamento ridotto, tra la Stazione Centrale e Piazza Municipio di cui si è fatto cenno precedentemente a proposito della sistemazione delle ferrovie secondarie, costituiscano quanto di più pratico possa essere attuato, perchè, mentre assicurano l'incanalamento di forti masse di viaggiatori, che più hanno necessità di trovare mezzi rapidi per raggiungere i centri di Napoli, danno pure ai residenti nella città la possibilità di spostarsi rapidamente lungo le direttrici delle relative sotterranee.

Comunque, per significare quali dovranno essere le caratteristiche di una rete metropolitana, senza pregiudizio dei risultati di uno studio del probabile movimento dei viaggiatori e delle future necessità, indispensabile premessa per un progetto definitivo e di un rilievo accurato delle condizioni del sottosuolo, nella Tavola del riordinamento ferroviario è stato segnato un tracciato di massima della Metropolitana futura.

Indipendentemente dalla costruzione di una vera e propria metropolitana, il problema dei trasporti collettivi urbani dovrà essere affrontato con criterio unitario e con la chiara visione dell'avvenire cittadino, prendendo a base da un lato la necessità e dall'altra la possibilità offerta alla circolazione dalla nuova rete stradale, atta a trasporti corrispondenti alle esigenze di rapidità e di frequenza di una grande città.

Radicali modificazioni potranno essere introdotte alla rete a seguito della costruzione delle nuove strade previste per evitare o alleggerire gli attuali centri congestionati. Nella zona centrale della città, in cui strade non adatte non ne consentono un regolare esercizio, la rete tramviaria potrà cedere il posto a linee automobilistiche (o filoviarie). Nelle strade di ampiezza sufficiente, fuori del centro propriamente detto, le tramvie potranno trovar posto nel centro delle strade in modo da servire da sparti-traffico e da localizzare gli attraversamenti col carreggio; nelle ampie strade di nuova costruzione fuori del centro, potranno trovar posto in adatta sede propria.

La soppressione delle Tramvie nella zona Centrale porterà come conseguenza lo sdoppiamento delle linee che ora vanno da un capo all'altro della città, facilitando un più regolare esercizio delle linee stesse.

La rete di servizi automobilistici o filoviarie la quale dominerà nel centro potrà essere estesa anche a linee radiali o periferiche che non hanno grande traffico di punta o che hanno un movimento ridotto.

Le comunicazioni col Vomero e con la collina di Posillipo potranno essere affidate anche nel futuro alle quattro funicolari ora esistenti e alle tramvie, coordinando, i servizi delle prime e le seconde al nuovo sistema di trasporti risultante.

È superfluo rilevare come col perfezionarsi dei trasporti collettivi la città estenda la sua zona di influenza, con vantaggio della sua economia, e con la possibilità di provvedere alla mano d'opera occorrente senza distruggere quei sani nuclei di famiglie agricolo-operaie che nel campo demografico-sociale, rappresentano una salda forza di conservazione.

Il traffico alterno fra Napoli e la sua zona di influenza è considerevole. In un raggio di circa 20 Km. dal centro urbano esistono centri minori, quali: Casoria, Afragola, Arzano, Frattamaggiore, S. Antimo, Aversa, Giugliano, Villaricca, Pozzuoli, Torre del Greco, Torre Annunziata, Casalnuovo, Pomigliano d'Arco, Marigliano, ecc. che gravitano intorno a Napoli. Ma i progettati collegamenti delle Ferrovie Secondarie illustrati nel capitolo precedente, le eventuali sistemazioni a doppio binario, in parte già attuate, nei tratti terminali verso Napoli di dette Ferrovie, da eseguirsi secondo le esigenze derivanti dallo sviluppo dei traffici, il prolungamento a Sorrento, già progettato, della Ferrovia Circumvesuviana e la penetrazione a Piazza Municipio del gruppo di secondarie a scartamento ridotto, assicurano la possibilità di collegamenti efficienti e rapidi del centro urbano con le zone residenziali.

A quanto sopra, in merito alle tramvie suburbane, occorre aggiungere l'ese-

cuzione di rettifiche dirette ad evitare l'attraversamento dei paesi, adottando tracciati in sede propria, e di completamenti a doppio binario, allo scopo di assicurare la necessaria potenzialità e rapidità del trasporto. In particolare per quanto riguarda l'arrivo a Napoli delle Tramvie Provinciali, si ricorda la necessità di evitare l'attraversamento del Corso Garibaldi presso Porta Capuana il che è possibile realizzare stante l'avvenuta abolizione della Stazione della Ferrovia Napoli - Nola Bajano.

## 9. L'APPROVVIGIONAMENTO IDRICO E LE FOGNATURE.

### *Approvvigionamento idrico.*

La città di Napoli è attualmente alimentata dall'Acquedotto del Serino, gestito dalla *Società Acquedotto di Napoli*, il quale utilizza le seguenti sorgenti:

a. Sorgenti Urciuoli, allacciate nel 1885, aventi una portata normale oscillante tra i 1300 e 1600 litri al secondo;

b. Sorgenti Pelosi, allacciate nel 1927, aventi una portata normale oscillante tra i 300 e 600 litri al secondo.

Le acque di tali sorgenti, a mezzo di un canale a pelo libero in muratura, lungo circa 60 chilometri, capace di una portata di 2000 litri al secondo, pervengono alla collina di Cancellò e da questa, a mezzo di 4 sifoni metallici della lunghezza di circa 20 chilometri ciascuno, raggiungono la città.

L'Acquedotto del Serino, oltre la città di Napoli, serve attualmente circa 70 comuni, distribuiti nelle Province di Napoli, Benevento ed Avellino, la popolazione totale servita è di oltre un milione e mezzo, con una dotazione giornaliera di circa 100 litri per abitante.

Con l'allacciamento in corso di esecuzione delle Sorgenti Acquaro, capaci di una portata normale oscillante tra i 200 e 500 litri al secondo, e con il completamento delle opere previste dalla Convenzione stipulata dalla Società con il Municipio nel settembre 1933, l'Acquedotto di Napoli sarà capace di fare largamente fronte ai maggiori bisogni della Città e dei comuni che si verificheranno fino al termine del primo decennio della vigente Convenzione.

Per adeguare l'efficienza dell'Acquedotto al futuro sviluppo della Città, sono in corso studi sulle acque profonde del bacino del Serino.

I risultati sinora acquisiti, fanno prevedere la possibilità della costruzione di un acquedotto sussidiario capace di una portata di circa 1000 litri al secondo. Con la costruzione di tale acquedotto, si avrà una disponibilità idrica sufficiente per una popolazione di oltre due milioni di abitanti.

#### Fognature.

La fognatura attuale della Città è costituita da una rete di cui i canali principali sono:

1. Collettori di cintura, per la raccolta delle acque pluviali provenienti dalle zone esterne all'abitato, e precisamente:

a. *Collettore orientale delle colline*, che con tracciato in parte in galleria intercetta le acque del vallone Cacciottoli, quelle del vallone delle Fontanelle ed altre minori, segue poi il naturale impluvio costituito dalla via della Sanità, passa dietro l'Albergo dei Poveri, quindi la Via Arenaccia, sottopassa il piazzale ferroviario e per la Via Stella Polare sbocca a mare al Ponte della Maddalena, in unica foce col fiume Sebeto.

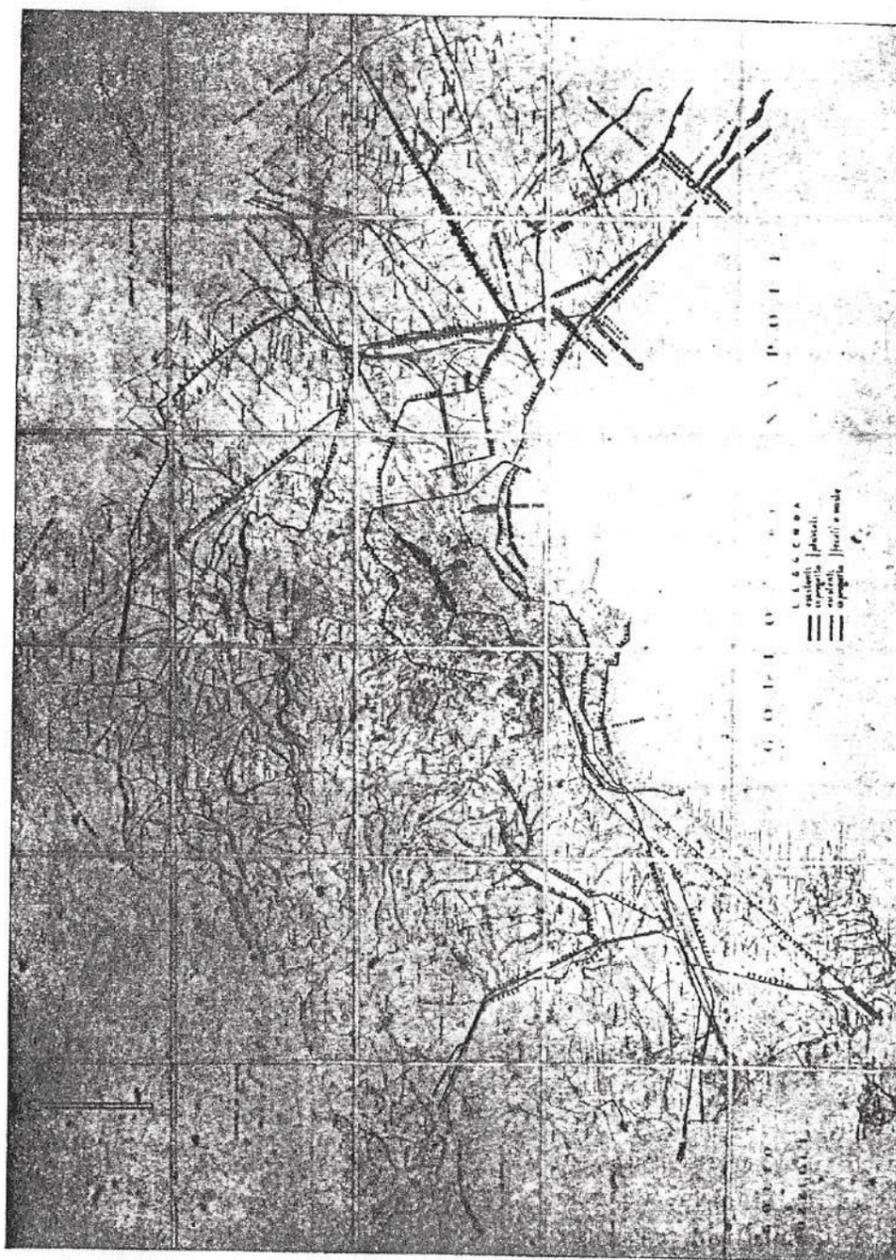
b. *Collettore occidentale delle colline*, in gran parte in galleria, che intercetta le acque delle pendici del Vomero e scarica poco oltre il porto di Mergellina.

Questi due collettori formano un ampio semicerchio al di fuori del quale restano ancora alcune importanti aree costruite, e principalmente la zona industriale orientale che scarica le pluviali nei vecchi canali di bonifica delle paludi, la zona del Vomero e quella di Fuorigrotta-Bagnoli, le cui pluviali si allacciano in parte a quelle interne della città.

2. Collettori principali interni all'abitato e precisamente:

c. *Collettore alto*, che ha servizio misto e convoglia le acque fecali e pluviali della parte più elevata della Città. Percorre le Vie Foria, Museo, Roma (1° tratto) e poi raggiunge in galleria la località Piedigrotta, dalla quale parte l'emissario di Cuma e lo scaricatoio di Ceroglio.

d. *Collettore medio* a sistema separato, che parte da Piazza Garibaldi e per Via Depretis, Chiaia e Via dei Mille adduce le fecali a Piedigrotta a quota inferiore, alimentando un impianto elevatorio che riconduce le acque nere nello emissario di Cuma.



e. Due collettori bassi, lungo le vie presso il mare, a servizio fecale e le cui acque vengono elevate nel collettore medio.

f. Collettore pluviale a parziale servizio della parte alta della città, (Scaricatore del Museo) che percorre Piazza Cavour e Via Foria, immettendo nel collettore orientale delle colline.

g. Collettori pluviali a servizio della parte media e bassa della città, i quali sfociano lungo il litorale del Porto e fra Via Partenope e Mergellina.

### 3. Emissari, e precisamente:

h. Emissario di Cuma: che va da Piedigrotta alla spiaggia di Cuma nel golfo di Gaeta, convogliando tutte le acque nere cittadine e quelle bianche della parte alta.

i. Scaricatore di Coroglio che ha lo scopo di alleggerire in periodi di piena il precedente emissario, convogliando le acque all'estremità della collina di Posillipo in prossimità della spiaggia di Coroglio.

L'estendersi della città, secondo il programma del Piano Regolatore, imporrà la soluzione di un doppio ordine di problemi: quello della graduale insufficienza di una parte dei collettori ed emissari esistenti, e quello della destinazione ultima degli scarichi delle nuove aree cittadine. Il futuro piano della fognatura dovrà poi tendere, per quanto è possibile, a migliorare, anziché aggravare, le condizioni attuali di scarico, specie per quanto riguarda le acque pluviali che attualmente sfociano nell'interno del Porto.

La graduale modificazione delle aree defluenti nei canali di cintura renderà presto insufficienti tali manufatti. L'incremento delle costruzioni e della rete stradale andrà sostituendo ad aree molto assorbenti, superfici la cui capacità di assorbimento sarà molto limitata. Le portate pluviali subiranno perciò notevole incremento.

Per quanto riguarda le acque fecali provenienti dai nuovi quartieri, esse, sempre che possano essere convogliate nel collettore alto o nell'emissario di Cuma possono trovare esito in tali canali.

Si tratta infatti di opere a servizio misto, e per le quali quindi le portate fecali rappresentano una aliquota modesta di quelle massime compatibili con le caratteristiche idrauliche degli specchi.

Non è possibile invece sovraccaricare la rete esistente con altre acque pluviali, nè è possibile addurre altre acque nere ai collettori medii e bassi, i quali sono proporzionati per gli scarichi domestici delle zone attualmente servite, senza margini tanto larghi da consentire il convogliamento delle notevoli portate che competeranno in futuro alle zone di ampliamento.

In base a queste considerazioni la Commissione ha studiato il piano di ampliamento della rete cittadina. Non si è fatto lo studio relativo alla sistemazione stradale della zona dell'abitato attuale, perchè tale sistemazione non sposta le linee fondamentali della fognatura esistente, e solo richiederà opere secondarie di canalizzazione delle nuove strade e raccordi con la rete odierna, opere che saranno opportunamente studiate in sede di progetti esecutivi delle singole parti del piano regolatore.

#### A. Lato orientale.

L'estensione che avrà la città a Nord e ad Est, includerà nel suo perimetro un grande impluvio naturale che è quello del vallone di S. Rocco, nonchè tutta la zona delle attuali paludi, servita da canali di bonifica.

Il vallone di S. Rocco, nel fondo del quale, per la natura scoscesa delle pendici, non potranno trovar posto costruzioni notevoli, potrà rimanere come alveo scoperto per buona parte del suo corso, opportunamente sistemato.

Si prevede perciò una *Pluviale orientale esterna* che intercetti le acque del vallone di S. Rocco, e sottopassando con una galleria la collina di Poggioreale le adduca lungo la Via Traccia, scaricandole a mare alla spiaggia di S. Giovanni a Teduccio, oltre i limiti del Porto.

Lo scarico potrà essere effettuato con apposito manufatto sottomarino che adduca le acque delle prime piogge, sempre cariche di sostanze organiche putrescibili ed in parte sedimentali, al largo della diga foranea, in fondali che diano pieno affidamento contro ogni rigurgito di fanghi sulla spiaggia.

Uno sfioratore lascerà scaricare sulla linea della battigia le acque conseguenti a piogge abbondanti, acque quindi molto diluite e praticamente innocue.

In questa nuova pluviale scaricheranno le acque meteoriche del vasto quartiere residenziale previsto nella zona di Secondigliano, a mezzo di una *Pluviale del quartiere Nord*, le cui acque cadranno, a mezzo di pozzo, nella galleria della *Pluviale orientale esterna*.

Una *Pluviale orientale interna* consentirà di scaricare nella *Pluviale orientale*

esterna le acque di tutta la zona ad oriente dell'attuale quartiere del Vasto, ma avrà anche lo importante compito di intercettare le acque del Collettore orientale delle colline e dello Scaricatore del Musco, alleggerendo così il tratto urbano del primo di questi canali, e limitando al minimo le acque pluviali destinate a scaricare entro il porto, con notevole miglioramento rispetto alle condizioni attuali. Un alleggerimento della parte alta del collettore orientale delle colline potrà essere ottenuto, se risulterà necessario, con un canale grossolanamente parallelo e che confluirà direttamente nella Pluviale orientale esterna o in quella interna.

La zona industriale che resta ad oriente della Via Traccia, defluisce attualmente nel *Lagno di Pollena*, che potrà mantenere la sua funzione. Sarà però abolito l'ultimo tratto di tale canale, eliminando l'attuale scarico nel Porto e convogliando le acque nella Pluviale orientale esterna. In quest'ultima infine confluirà presso allo sbocco una *Pluviale litoranea orientale*, destinata a raccogliere tutte le acque meteoriche della zona di S. Giovanni a Teduccio e delle retrostanti plaghe vesuviane.

Non occorre prevedere ulteriore prolungamento di tale collettore verso Portici, perchè questo Comune ha in corso di approvazione il progetto di fognatura che provvede alla sistemazione degli scarichi di tutto il suo territorio con una rete mista ed un impianto di epurazione presso la Croce del Lagno. D'altronde le condizioni altimetriche non consentirebbero di dare alla Pluviale litoranea orientale uno sviluppo maggiore senza l'interposizione di impianti elevatori sempre onerosi per grandi portate di pioggia.

Definito l'andamento dei collettori ed il recapito delle pluviali si può prendere in esame la soluzione da proporre per le acque nere della zona nord-orientale. Si tratta di acque che non possono avere recapito conveniente all'emissario di Cuma, e perciò, dovendo scaricare lungo il litorale interno alla Città, dovranno essere preventivamente depurate, così come è stato richiesto per le acque degli altri abitati costieri, come Portici, Torre Annunziata, Castellammare.

Per le fecali provenienti dai quartieri a Nord e dalle nuove aree industriali ad Est appare più conveniente un convogliamento separato, sia perchè le acque di pioggia possono in parte essere eliminate attraverso i canali di scolo già esistenti nelle zone, sia perchè i collettori pluviali (Pluviale orientale esterna e Lagno di Pollena), essendo a servizio di aree defluenti molto più ampie di quelle destinate a quartieri abitati, saranno percorsi, anche in caso di piccole piogge, da portate meteoriche notevoli, che richiederebbero in conseguenza impianti epurativi di troppo grande ampiezza.

Appare invece conveniente adottare il sistema misto per la fognatura del grande Quartiere residenziale Sud-Est, situato sulle pendici del Vesuvio retrostanti Portici e Resina, e per il quale il rapporto fra le portate delle piccole piogge e le portate fecali è contenuto in limiti modesti, sicchè la maggiore spesa necessaria per la epurazione delle prime acque pluviali è compensata presumibilmente dalle notevoli economie realizzabili con la rete unica. Le acque meteoriche delle aree esterne al Quartiere Sud-Est seguiranno a trovare recapito, come attualmente, nei canali della bonifica vesuviana.

Si è quindi prevista una Fecale del quartiere Nord, che percorre il margine più depresso di tale quartiere e circondando la collina di Poggioreale raggiunge e segue la Via Traccia; in questo ultimo tratto il canale è anche a servizio di una parte della Zona Industriale.

Una Fecale di Ponticelli, lungo l'alveo di Pollena, raccoglie gli scarichi neri di Ponticelli e di un'altra parte della Zona Industriale, mentre un Collettore del quartiere Sud Est, raccoglie con due rami le acque miste di detto quartiere e di Barra. In questo Collettore influirà anche un Collettore della zona alta di S. Giovanni a Teduccio. Questi canali confluiscono tutti in una località laterale alla Via Traccia, a Sud della Zona Industriale, dove potrà essere costruito l'impianto di epurazione. Quest'ultimo scaricherà le acque nella Pluviale Orientale esterna, ed in essa pluviale verseranno direttamente, a mezzo di sfioratore, le acque di grandi piogge del Collettore misto del quartiere Sud Est.

Se lo scarico a mare della Pluviale Orientale esterna sarà fatto, come si è detto, con opera sottomarina, sboccante in forti fondali, l'impianto di epurazione potrà limitarsi alla semplice sedimentazione delle acque, tanto più che l'ampliarsi della Città, toglierà inevitabilmente il carattere di spiagge balneari al litorale di S. Giovanni e Portici.

La zona dei Granili e quella litoranea di S. Giovanni sono aree basse che verranno servite da apposite fogne fecali, confluenti, in prossimità del Forte Vigliena, in una stazione elevatoria che pomperà le acque all'impianto di epurazione.

Il Nuovo Quartiere Ferrovia potrà essere servito da una fogna fecale che addurrà direttamente a tale impianto. In sede di studi definitivi è però da esaminare se e quale parte di questa zona possa esser fatta gravitare verso l'attuale sistema di fognature, tributario dell'emissario di Cuma. Nel definire questo punto occorrerà tenere di mira il fatto che in un futuro più o meno prossimo la meravigliosa spiaggia tra Cuma ed il Volturno è inevitabilmente destinata, col com-

piersi delle opere di bonifica, a diventare la grande zona balneare di Napoli, e che in conseguenza, la depurazione delle acque dell'emissario di Cuma e la sistemazione del suo sbocco in mare sono problemi che verranno a porsi sul tappeto.

#### B. Lato occidentale.

Le zone di ampliamento della Città verso occidente includono due impluvi principali che si svolgono a sud delle due borgate di Soccavo e Pianura.

Si avranno perciò due corrispondenti pluviali che confluiranno a formare una *Pluviale occidentale esterna*, la quale, traversata la piana di Bagnoli, raggiungerà in galleria l'emissario di Coroglio, il cui ultimo tratto dovrà essere opportunamente ampliato.

Analogamente a quanto previsto per la zona orientale si è pensato di intercettare l'attuale scarico a Mergellina con una *Pluviale occidentale interna*, che partirebbe dal Collettore occidentale delle colline, in corrispondenza del Corso V. Emanuele, sottopasserebbe la Collina di Posillipo, ed avrebbe nel suo ultimo tratto, fino alla confluenza con la *Pluviale occidentale esterna*, anche funzione di collettore della parte orientale della conca di Bagnoli.

Le acque nere delle zone di ampliamento occidentale debbono essere convogliate con sistema separato, non tanto per la grande sproporzione fra le aree defluenti nelle pluviali e quelle destinate a quartieri abitati, ma principalmente per il fatto che un tale sistema di convogliamento consente di versare gli scarichi nell'emissario di Cuma, senza sovraccaricarlo con notevoli portate di pioggia.

All'incirca parallelamente quindi alle Pluviali di Soccavo e Pianura, sono previste due Fecali, di cui la prima sarà anche a servizio, con apposito ramo, del nuovo Rione Littorio.

La parte bassa della conca di Bagnoli e gli attuali abitati di Bagnoli e Coroglio sono già serviti dalla fognatura esistente.

#### 10. CONCLUSIONI.

In principio della presente relazione il Piano Regolatore di Napoli è stato definito con la parola programma. E tale in fondo è ogni piano regolatore: un vasto programma nel quale ogni opera si inquadra nello spazio e nel tempo.

Come tutti i programmi vasti e complessi esso comprende attività e opere

ben definite e precise che fin dallo inizio è dato di collocare nel proprio posto sistemazioni stradali, attività edilizie, soluzioni particolari. Ma comprende altre opere ed altre attività per le quali la realizzazione deve essere precisata con minore rigidità, il che non significa tuttavia assenza di un vigilissimo controllo. Il loro collocamento nelle vaste maglie del programma rappresenta non solo una necessità pratica ma anche e soprattutto l'essenza stessa, lo spirito del Piano Regolatore, la sua ragione di essere e di funzionare. Nella compiutezza di questo programma sta anche la economia del piano: poichè la mancanza di previsione e la deficienza di concatenazione delle varie attività vuol dire inevitabile sperpero di energia e di capitali.

È in questo senso che nel Piano Regolatore trovano posto le definitive soluzioni di tutti quei problemi particolari che oggi assillano la vita della città.

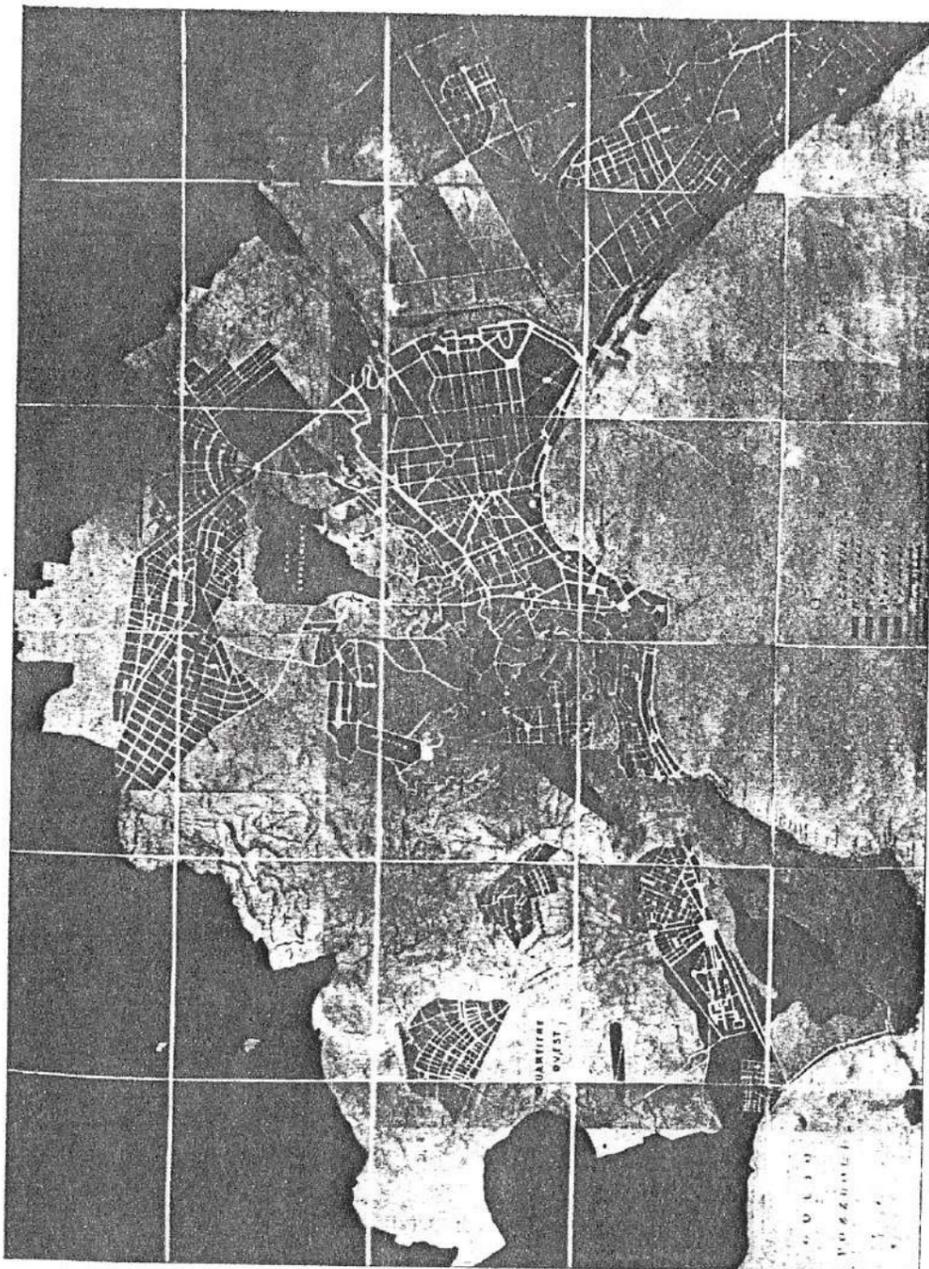
Già si è accennato alla soluzione del centro di studi universitari prevista con la creazione di una vera e propria città universitaria: e già si è accennato a quella ospitaliera, alla creazione di zone verdi, di scuole, di campi sportivi rionali di case Balilla, di Caserme di pompieri, di mercati rionali.

Precisare con esattezza per ognuna di queste istituzioni il luogo ed il tempo non era possibile nè conveniente; ma non per questo il Piano poteva esimersi dall'esprimersi in linea generica le soluzioni, pur lasciando al tempo e agli studi di piano particolare definitivo la determinazione precisa.

Ciò che importa è che i piani di esecuzione che si studieranno mano a mano che le opere ed i tempi avvanzeranno mai non sfuggano o sconfinino dalla inquadratura del Piano Generale. Se lo spirito di questo sarà sempre tenuto presente, se l'amoroso sforzo che ha guidato la Commissione alla compilazione dell'opera sarà altrettanto vivo negli studi successivi si può ben esser certi che dai piani definitivi scaturirà viva la Napoli moderna.

Manifeste ragioni hanno indotto d'altra parte a non fare che indiretti accenni all'economia napoletana e a quelle che possono essere le sue possibili risorse. Ma se la stessa natura ed ampiezza del problema sconsigliavano una esposizione forzatamente sommaria, resta pur la necessità di inquadrare la posizione di Napoli nella nuova vita possente e gloriosa in cui si esalta oggi la gran patria italiana.

La Napoli della sontuosa Corte borbonica non è più: finita la sua funzione di Capitale del più grande regno italiano prima dell'unità, che già era la più grande Città d'Europa sul mare, di città di consumo dove vivevano impiegati dello Stato e rentiers, e il popolino si alimentava dagli uni e dagli altri, di chiave degli scambi per tutti i prodotti dell'Italia Meridionale, Napoli cerca tuttora una



GRADUALITÀ DEL PIANO

giustificazione all'agglomerato di circa un milione di abitanti, mentre dalla nuova organizzazione nazionale, dallo sviluppo dei trasporti, dalle nuove economie ha visto profondamente modificati i suoi rapporti con le altre regioni del Mezzogiorno. Comunque, se si considerano i Comuni che si stringono intorno ad essa sull'area del Golfo o nella Campania felix, essa rappresenta ancora il più grande agglomerato della nazione ed è ancora di gran lungo, anche dopo il grandioso sviluppo di Bari, la più grande città dell'Italia Meridionale, il centro di attrazione, la capitale spirituale e morale del Mezzogiorno.

Nelle altre regioni, accanto alle grandi metropoli, esistono città importanti per tradizioni politiche, per patrimonio artistico, per sviluppo di commerci, per istituzioni culturali. Emerge nel Mezzogiorno solo Napoli, così che è lecito considerare che col prosperare o col decadere di Napoli prosperino o decadano le fortune del Mezzogiorno, ossia di quella parte della Patria che rappresenta per chiunque consideri con occhi obbiettivi il rapido divenire della nazione la sua riserva morale.

Virtù profonde del popolo nostro, la vivida intelligenza, l'innato rispetto delle gerarchie, la sobrietà del vivere, l'amore alla famiglia e la sanità morale di cui gli indici demografici sono la più eloquente espressione, dal decadimento della vecchia aristocrazia e dall'impreparazione delle classi medie insufficientemente utilizzate, ma non compromesse dal progressivo impoverimento ad onta di ingannevoli apparenze, attendono la loro completa valorizzazione per le prossime nuove fortune del Paese. *Onde, per la sua vastità, per le ripercussioni profonde nel Mezzogiorno, il problema di Napoli non è più da considerarsi solo un grande problema di interesse locale, ma un vero e proprio problema nazionale.*

Nello storico — e nei cuori dei napoletani sempre presente — discorso del 24 Ottobre 1931 dal Palazzo del Governo, il Duce ha tracciato le direttive per lo sviluppo futuro della nostra Città: *« l'agricoltura, che deve trovare sbocchi per i prodotti delle vostre terre ubertose; l'industria, per la quale devono esserci lavori che le leggi hanno stabilito; la navigazione, che nel vostro porto, completata e ammodernata, deve fare rifiorire i vostri traffici; l'artigianato, che documenterà al mondo la maestria e la genialità dei vostri artigiani; finalmente il turismo, poichè voi potete offrire al mondo panorami incantevoli e città dissepolte che noi hanno uguali sulla faccia della terra ».*

Tali direttive di ordine politico-economico dovevano necessariamente essere presenti alla Commissione e ne hanno di fatto dominato lo spirito anche nel suo lavoro che ha un'apparenza prevalentemente tecnica. Ma nel lavoro affiorarono

pure a volta a volta le reazioni che sporadicamente si sono sferrate contro l'attuale stato di cose, al quale hanno concorso spietatamente avvenimenti storici e forze avverse, e forse più spesso la mancanza di una stessa coscienza dei problemi e del loro coordinamento, mostrando oggi lucidamente come tale coscienza solo poteva sorgere nel clima eroico creato dal Fascismo e in questo clima acquistare il valore nazionale in virtù del quale si deve sollecitamente agire.

L'esempio del passato sia ammonitore. Il Piano Regolatore di Napoli non può assimilarsi a quello di alcun'altra città in quanto riveste caratteristiche speciali, proprie, uniche. In Napoli i più complessi problemi dell'urbanistica, considerata sotto il più alto profilo sociale, si assommano, si accavallano, si confondono. Ritardare la soluzione non è più possibile senza perdere irrimediabilmente la città, senza togliere al Mezzogiorno d'Italia la sua capitale, senza compromettere una delle più grandi risorse della Patria nostra.