= P I A N O R E G O L A T O R E

di

N A P O L I = 1965 =

= COMMISSIONE PER IL PIANO REGOLATORE DI NAPOLI = 1945 =

(1)

R E L A Z I O N E AL S I N D A C O

Dopo 13 mesi di lavoro resi quanto mai ardui dalla deficienza del materiale documentario esistente nel Comune, dalle difficolta' dell'ora e, soprattutto, dallo stato di incertezza nel quale ancora vive il Paese, la Commissione per il Piano Regolatore ha concluso quella che puo' definirsi la prima e piu' importante fase degli studi per la ricostruzione urbana di Napoli: il Piano Regolatore Generale.

Nella relazione allegata a detto piano la S.V. trovera' diffusamente illustrati tutti i criteri tecnici che sono serviti di base allo studio. Non e' quindi il caso di ripeterli in questa breve relazione. La Commissione spera che la S.V., dall'esame di questo che = senza falsa modestia = puo' dirsi il risultato di una grave fatica, trovi concretati i motivi fondamentali delineati nella seduta inaugurale che Ella onoro' della sua presenza e che possono essere cosi' sintetizzati:

= trovare una soluzione di equilibrio tra i gravi problemi contingenti (in primo luogo la ricostruzione edilizia ed industriale) e i problemi del futuro generati dal diuturno incremento demografico di Napoli.

In base a questa premessa sono stati esaminati in primo piano i problemi della ripresa industriale ed edilizia.

In relazione al primo gruppo di problemi si e' ritenuto consigliabile permettere la ricostruzione in sito di tutti gli stabilimenti industriali che ne facciano eventualmente richiesta, rinunciando a quegli interventi spontaneisti di zone industriali o ferroviarie che, sempre desiderabili per una perfetta soluzione del problema urbanistico napoletano, sono addirittura chimerici se considerati alla luce della nostra attuale triste situazione economica.

Ma come in questo caso si puo' affermare a ragione che Bil meglio e' nemico del bene". La nostra Napoli alle attuali condizioni, non e' un organismo sano da arricchire, e' un organismo ammalato sul quale bisogna agire di urgenza per stabilire la circolazione del sangue.

Per questo poi riguarda l'altro grave e ancor piu' scottante problema urbanistico nostro: l'edilizia, occorre dire subito che ad esso la Commissione ha rivolto le sue cure piu' attente predisponendo non solo lo studio di ogni espansione in tutte le direzioni possibili, ma anche quello della ricostruzione dei quartieri distrutti. E, in particolar modo, per la sua delicatezza, la Commissione ha dovuto subire critiche violente e non sempre disinteressate che la S.V. in gran parte certamente conosce.

E' umano che chi non puo' ricostruire subito ed in alto la propria casa si senta leso nel proprio immediato interesse, ma e' anche ovvio l'assurdita' della rinascita in pristino di una zona che rappresentava - dal punto di vista edilizio - un bubbone pestifero nel corpo della nostra citta'.

E' d'altra parte, e' palpabile che si possa non approfittare delle distruzioni per dare finalmente al Porto il respiro di quelle aree che gli permetteranno di assolvere i grandi compiti che esso potra' e dovra' assolvere per la sua felice posizione nell'ambito del Mediterraneo.

Certo, la battaglia per risanare Napoli e' ardua, ma essa deve cominciare una buona volta affrontata. E, certo, non si potra' pensare di affrontarla dopo che si fosse commesso l'irreparabile errore di ricostruire la citta' come prima!

La Commissione attende, pertanto, il piu' generoso appoggio da parte dell'Amministrazione cittadina nel sostenere quel piano della Marittima che, elaborato con tanto slancio da questa Organizzazione, gia' rischia di impantanarsi nel pelago dei cavilli burocratici.

Cio' che bisogna sfatare, specialmente nel presentare al pubblico

gli studi fatti, e' il singolare concetto diffusosi tra profani e spesso anche non profani della tecnica e cioe' che compito di questa Organizzazione sia quello di provvedere alla costruzione delle case. Questa Commissione ha avuto una funzione consultiva e di studio e l'ha espletata offrendo i piani per la ricostruzione e per la nuova costruzione di tutti i quartieri. Ora tocca all'iniziativa industriale ed economica, dal basso e dall'alto, di provvedere ed auguriamoci che cio' possa verificarsi con la stessa celerita' con cui furono approntati gli studi!

Cio' che principalmente preme a questa Commissione e' di fermare l'attenzione della E.V. sulla necessita' che tutto il lavoro fatto da un numero di tecnici quale difficilmente si era veduto anche fuori di Napoli, non vada perduto.

Un Piano Regolatore generale, come Ella sa, sancisce le grandi direttive della sistemazione urbana, ma, per quanto riguarda il contenuto delle sue maglie, ha carattere di massima. Occorre pertanto accompagnare la difficile ripresa della vita urbana con un'assidua, vigile opera di accudimento tecnico volta non solo a cercare le migliori soluzioni di dettaglio, ma anche le piu' economiche. Ed e' ovvio che accuratezza tecnica significa risparmio.

A tale scopo questa Commissione si permette di consigliare i seguenti provvedimenti:

a) ricostituire il Consiglio Tecnico Comunale la cui soppressione, avvenuta ad opera dell'Alto Commissariato, nel 1936, rappresento' uno dei tanti colpi inferti alle istituzioni democratiche. Tale Consiglio, del quale a parte si propone lo schema costitutivo, avrebbe la funzione di affiancare e consigliare il Comune in tutta la sua complessa attivita' tecnica, ivi compresa quella tendente ad assicurare lo sviluppo e l'applicazione del Piano Regolatore.

b) La creazione di un Ufficio Urbanistico che attenda alla compilazione dei piani particolareggiati e di ricostruzione a norma di legge e secondo i dettami della tecnica moderna. A questo Ufficio, sotto la guida di esperti, dovrebbe essere devoluta l'elaborazione dei dati cartografici di base al suddetto lavoro: in primo luogo il completamento e l'aggiornamento della carta in 1/1000 di tutto il Comune, senza la quale i piani di dettaglio non darebbero affidamento di serietà tecnica. Come premessa allo studio serio dei piani di sviluppo di Napoli, andrebbe anche messa allo studio una zonizzazione sismica necessaria per un'approfondita conoscenza tecnica del sottosuolo ai fini della possibilità edificatorio, degli attraversamenti di cunicoli e gallerie, delle cave di materiali etc.

c) In collegamento con i suddetti organi tecnici è opportuno dare la necessaria organicità agli uffici della Ferrovia e delle strade in modo da curare con il necessario tecnicismo questi elementi fondamentali della struttura urbana.

Concludendo, questa Commissione che ha avuto la fervida collaborazione di una foltissima schiera di tecnici napoletani, opera che ostenta Amministrazione la quale, con lunga veduta, ha voluto lo studio di questo Piano Regolatore, ne auguri la continuità nel tempo senza della quale tanto sforzo e tanti sforzi andrebbero dilapidati e spera infine di avere assolto, nel miglior modo possibile, il compito affidatole sotto la presidenza della S.V., confidando che il suo lavoro costituisca il seme più fecondo della rinascita di Napoli.

NAPOLI - Dicembre 1945

I COMPONENTI LA COMMISSIONE

Del Piano Regolatore:

BALESTRIERI Ing. Vincenzo

BERACHI Ing. Federico

CAPUSSO Giuseppe

CORTESE Ing. Luigi

MAGGIOTTI Ing. Silvestro

PILLITTERI Arch. Domenico

FIZZA Ing. Riccardo

GUALDO Ing. Tommaso

ISABELLA Ing. Fernando

MELLA Arch. Filippo

CRIGO Ing. Mario

PORZIO Ing. Camillo

RIVELLI Ing. Nicola

ROSI Arch. Giorgio

in fine

INDICE

Stemma municipale . . . . . Pag.

Stato amministrativo del Comune al 31 Dicembre 19.. . . . . "

Territorio . . . . . "

. . . . . "

. 20

. 40

. . . . . -

Istituzioni . . . . . "

Giurisdizione . . . . . "

La circoscrizione delle zone residenziali . . . . . "

Zona centrale

Zona di interesse storico ed artistico . . . . . "

Zona Chiesa - Cancelleria . . . . . "

Zona periferica . . . . . "

Zona S. Antonio Abate . . . . . "

Zona periferica

Zona Arenaccia - Porta Nolana - Secondigliano - Miano - "

Capriglia . . . . . "

Zona Vomero - Arenella - Chiaiano

Materiali . . . . . "

Argini . . . . . "

Cap. I - Progetto di massima . . . . . pag. 1

Cap. II - Calcolo definitivo . . . . . " 5

Cap. III - Opere di sostegno:

Muro a gravità . . . . . " 12

" a mensola - Calcolo . . . . . "

" a mensola - Calcolo di muro a contrafforti . . . . . "

Muro a cassoni - Muro a speroni . . . . . "

Muro a sacchi . . . . . "

Valutazione delle forze . . . . . "

Cap. IV - Opere d'arte

La rete elettrica di progetto . . . . . "

Infrastrutture ferroviarie . . . . . "

Armamento ferroviario . . . . . "

Deviatoi semplici . . . . . "

Scambi multipli . . . . . "

Note metallografiche . . . . . "

Cap. V - Opere di difesa

Introduzione . . . . . "

Il movimento del mare . . . . . "

Venti e altri agenti . . . . . "

Situazione odierna . . . . . "

Dighe e moli . . . . . "

Cap. VI - Strutture

Il problema territoriale 243
Gli stati . . . . . "
Gli imperi . . . . . "
Il problema delle nazionalità . . . . . "
Il problema degli istituti territoriali . . . . . "
Il problema sociale . . . . . "
Gli stati moderni e quelli antichi . . . . . "
Stati monarchici . . . . . "
Stati repubblicani
Origine . . . . . "
Loro natura . . . . . "
Stati misti . . . . . "
Forma del governo . . . . . "
Gli stati giudiziari . . . . . "
Gli stati amministrativi . . . . . "
Istituzioni militari
Origine, natura, composizione . . . . . "
Il servizio militare . . . . . "
Forza numerica 262
Istruzione militare . . . . . "
Vita e disciplina . . . . . "
Vita di guarnigione . . . . . "
Vita di campagna . . . . . "
Vita di combattimento . . . . . "
Capitoli di riunione . . . . . "

Table of Distributions 196

Limited-Size Buffers . . . . . "

Observable Assertions . . . . . "

Stream Communication . . . . . "

Unless Expression Fail . . . . . "

Waiting If Unavailable . . . . . "

. . . . . "

. . . . . "

. . . . . "

. . . . . "

COLLABORATORI

L'Amministrazione Comunale di Napoli costituì con deliberazione n. [illegible] in data 4 febbraio 1945 la Commissione Consultiva per lo studio del Piano Regolatore Generale, scegliendo i vari membri in base alle indicazioni degli Enti e delle Associazioni più adatte a collaborare per la soluzione di un tale problema cittadino.

La Commissione risultò così costituita:

Avv. Gennaro Fermariello, Sindaco di Napoli - Presidente
Ing. Ferdinando Isabella, Assessore ai LL.PP. - Vice-presidente
Ing. Federico Bianchi, Ingegnere Genio Civile - designato dalla Giunta Comunale
Sig. Giovanni [illegible] - designato dalla Camera del Lavoro
Ing. Luigi Cosenza - designato dall'ANIAI
Ing. [illegible], Presidente dell'ANIAI - designato dalla Giunta Comunale
Arch. Prof. Domenico Filippone del Politecnico di Napoli - designato dalla Giunta Comunale
Ing. [illegible], Ingegnere Capo Ufficio Urbanistica Comune di Napoli
Ing. [illegible], Ingegnere Capo Ufficio Tecnico Comunale
Arch. [illegible] - designato dall'ANIAI
Ing. Dott. [illegible] - designato dall'ANIAI
Ing. [illegible] - designato dalla Camera di Commercio
Ing. [illegible] - designato dall'UNIONE INDUSTRIALI
Arch. Prof. Giorgio Rosi - Soprintendente ai Monumenti
Ing. [illegible] - Ingegnere Ufficio Tecnico Comunale - Segretario

La Commissione nella sua prima seduta del 13.3.1945 nominò una Commissione Esecutiva costituita da:

Dott. Carlo Rinaldi
Ragioniere
Professore ordinario di ragioneria e direttore dell'Istituto tecnico
commerciale "Vittorio Emanuele"
Dott. Raffaele Rinaldi
Professore ordinario di diritto commerciale nella R. Università di Napoli
Dott. Ettore Rocco
Professore ordinario di diritto amministrativo nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Rolla
Professore ordinario di diritto costituzionale nella R. Università di Napoli
Dott. Pietro Romanelli
Professore ordinario di diritto internazionale nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Rosati
Professore ordinario di diritto commerciale nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Rossi
Professore ordinario di diritto internazionale nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Ruggiero
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli
Dott. Vittorio Scialoja
Professore ordinario di diritto della navigazione nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Sciuti Russi
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli
Dott. Alfredo Serpieri
Professore ordinario di economia rurale e direttore della Scuola superiore di agricoltura in Portici
Dott. Giuseppe Stolfi
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli
Dott. Francesco Tedeschi
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Tesauro
Professore ordinario di diritto internazionale nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Tortora
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Vidari
Professore ordinario di diritto commerciale nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Vidoni
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Vitale
Professore ordinario di diritto penale nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Vitelli
Professore ordinario di diritto penale nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Volpicella
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Zanobini
Professore ordinario di diritto amministrativo nella R. Università di Napoli
Dott. Giuseppe Zingali
Professore ordinario di diritto civile nella R. Università di Napoli

Ing. [illegible] Ippolito della R. Università di Napoli . . . . . [illegible]

Ing. [illegible] Ippolito -

Prof. [illegible] Luigi - Sovraintendente all'Arte Antica

Ing. [illegible] - Capo della [illegible] della [illegible]

Ing. [illegible] - Capo Compartimento FF.SS.

Prof. Ing. Guido [illegible] - Preside della Facoltà di Ingegneria

Prof. Dott. Giovanni [illegible] - Ufficiale Sanitario del Comune di Napoli

Prof. Dott. Roberto [illegible] - Ispettore del Ministero della [illegible] Arti

Prof. Luigi [illegible] della R. Università di Genova . . . . . [illegible]

Ing. Alfredo [illegible] - Ingegnere di [illegible]

Ing. Vincenzo [illegible]

Ing. Antonio [illegible] - Società Meridionale di Elettricità

Ing. Col. Ing. [illegible] - [illegible]

Prof. Ing. Luigi [illegible] - Direttore della Scuola di [illegible] di Napoli

Dott. Prof. Luigi [illegible]

Ing. [illegible] - Amministratore Delegato della [illegible]

Dott. Achille [illegible] . . . . [illegible]

[illegible]

Prof. [illegible] . . . . [illegible]

Ing. [illegible] . . . . [illegible]

Ing. [illegible]

Ing. [illegible]

Ing. [illegible]

Prof. [illegible] . . . . [illegible]

Ing. [illegible] Ferdinando . . . . [illegible]

Ing. [illegible]

Ing. [illegible] . . . . [illegible]

PIANO REGOLATORE

DI

NAPOLI - 1945 -

PREMESSE

Accingersi a studiare il Piano Regolatore di Napoli al principio del 1945, ancora in piena guerra con prospettive tanto incerte per il nostro avvenire, poteva sembrare impresa disperata, riflettendo alle tremende difficoltà del tema anche in tempi normali.

La Commissione per il Piano Regolatore, fin dalla sua prima riunione, ha ben valutato le difficoltà del compito, (non ultima la grave deficienza) dovendosi cimentare con un'organizzazione molto deficiente specialmente per l'assenza di un materiale cartografico aggiornato.

In quella riunione fu deciso:

a) di fondare lo studio su una base razionale e metodica;

b) di inquadrare il piano in una visione abbastanza ampia nello spazio e nel tempo;

c) di allargare il più' possibile la base della organizzazione, chiamando a collaborare tutti quanti, tecnici e non tecnici, fossero in grado di dare un contributo a così' ardua impresa;

d) di imporre in prima linea lo studio dei quartieri capaci di agevolare la risoluzione del problema sociale di Napoli;

e) di dare precedenza assoluta ai problemi della ricostruzione delle zone distrutte più' vitali, avviando in pari tempo lo studio di nuovi quartieri atti a ricevere la popolazione superocompressa nel vecchio nucleo.

Per la realizzazione di così' vasto e delicato compito, fu decisa la creazione di una Commissione Esecutiva e di un Ufficio diviso nelle seguenti Sezioni:

- Segreteria-Cartografia-Statistica-Progetto (divisa in architettonica e tecnologica).

A queste branche furono aggiunte successivamente una Sezione per lo studio della formazione ed un'altra per lo studio di progetti esecutivi di dettaglio.

In stretta connessione con la Commissione per il Piano Regolatore hanno lavorato la Commissione per il Risanamento Edilizio istituita dall'A.P.I.A.N.I. e il Centro Studio per la Edilizia creato dalla fondazione politecnica, non essendo concepibile un lavoro di sintesi senza quello compiuto dalla Urbanistica, senza un parallelo lavoro di analisi tendente a studiare l'unità edilizia e a disciplinare con opportune norme i rapporti fra le unità stesse.

Oltre a queste Organizzazioni appositamente create per lo scopo, hanno collaborato disinteressatamente liberi professionisti ed Enti, come risulta dall'unito elenco; taluno può dirsi che tutta la cittadinanza attraverso le proprie rappresentanze tecniche ha detto la sua parola, dando un esempio di democrazia sul piano fattivo della tecnica, ciò che induce a confortanti considerazioni sulla vitalità del popolo napoletano, il quale aveva già dimostrato a tal riguardo segni non dubbi durante la terribile prova sostenuta.

Il complesso tecnico istituito per lo studio del Piano di Napoli 1945, è notevole poi perchè rappresenta la prima organizzazione di tecnica urbanistica in grande stile che viene attuata in Italia, tendente a concepire la città come un organismo e non come un accostamento casuale di elementi disparati.

Oltre allo studio del Piano Regolatore Generale, il quale per quanto riguarda l'interno delle grandi maglie, ha carattere di massima, l'organizzazione ha preparato il piano di ricostruzione dei quartieri Porto, Mercato e adiacenze e lo studio di dettaglio di tutti gli altri Quartieri.

Tali dettagli rappresentano un utile corredo di studi non meno che il Comune si troverà nella necessità di predisporre i vari piani particolareggiati.

Occorre ribadire il principio che, per quanto sia stato necessario addivenire presto alla formulazione del Piano onde permettere il riattivamento della circolazione e la ricostituzione dei tessuti dell'organismo urbano e metterlo in condizioni di continuare a vivere, non si è inteso cristallizzare lo sviluppo urbano in una visione legata a particolari contingenze di tempo.

Si è inteso piuttosto studiare uno schema di larga massima il quale tenendo conto delle tendenze naturali di sviluppo, consenta un elastico aggiornamento a future situazioni anche di notevole respiro.

In sintesi, si è sviluppato questo tema: fare un piano realistico senza compromettere il futuro.

VILLAGGIO GRECO URBANO

Napoli greca e romana (VII secolo A.C.)

Durante tutta l'antichità classica, Napoli fu una fra le più cosmopolite città della Campania, situata in posizione privilegiata per la sua naturale e per vantaggi commerciali, nella zona settentrionale del golfo stesso, che da essa tuttora prende il nome, chiamata dagli antichi "sinus Cumanus".

Tutti gli storici di "ta" classica la considerano città greca e ne attribuiscono per la più la fondazione a coloni venuti dalla vicina Cuma; ma le circostanze di questo avvenimento restano tuttavia ancora molto controverse ed oscure.

Solino di Cuma, vissuto nel III sec.d.C., la dice fondata per ordine di un oracolo e ritiene la stessa versione abituale da "coloni di quei di Cuma", cui più tardi si ricongiunsero Calcidesi ed Ateniesi, mescolati abitanti della vicina isola di Pithecusa (Ischia) , giacchè da allora in poi fu detta "Città nuova" (Neapolis) in opposizione alla vecchia (Palepolis).

Il nome originario di Palepoli pare fosse Parthenope, nome dovuto pel tradizionale mito della sirena.

Situata presso la foce sull'estrema collina di Pizzofalcone, la nuova città ebbe ben presto, abbracciando rapidamente i grandi progressi, raggiunto la metà Decumani, situata a valle, proprio a poca fra l'odierna Via Toledo ed il mare. Palepoli esistette ancora molto tempo ancora nell'età romantica e non v'è dubbio che le due città finitime non fossero ambedue assolutamente greche per accanto vi sorgeva, intorno al 340 A.C., i templi consacrati a Cerere e Proserpina, la pompa sacra di Napoli divenne celebre per l'annessione della limitrofa metropoli Napolitana, i templi ve-

vano ad essere gli immediati vicini dei napoletani, che, per la difesa della loro autonomia e della loro nazionalità, dichiararono guerra a Roma.

I romani non riuscirono a prendere Palepoli; i Napoletani ebbero una pace favorevole e la loro libertà fu garantita da un trattato (il foedus neapolitanum).

Da allora non si trova più menzione di Palepoli presso gli antichi storici, e ciò fa supporre agli storici stessi, che le due città fusero fra di loro.

Quando anche Napoli passò gradualmente alla condizione in cui si trovavano le altre città provinciali romane e non la "civitas foederata" divenne un ordinario municipio, continuò a fiorire, a conservare tenacemente, come forse nessun'altra città italica della magna Grecia, la sua cultura essenzialmente greca con tutte le sue istituzioni sociali.

Nella scorsa della repubblica i Greci, sempre ammirati dal fascino della cultura greca, sceglievano spesso Napoli quale luogo di soggiorno e perfezionamento negli studi. Città fresca, attiratissima clima d'Italia e della natura lussureggiante, che rendeva Napoli, specialmente nella età di Cicerone, preferita fra i preferiti dalla nobiltà di Roma.

La costa sul mare era, in quell'età, piena di ville, di cui le più celebrate furono quelle di Pedio Pollione a Posillipo e quella di Lucullo dove oggi si erge Castel dell'Ovo.

L'area occupata dalla città antica era compresa nella spazio circoscritto oggi dall'asse Port'Alba, Pessentiungeli, Duca d'Aosta, Mercato, dal Corso Umberto I°, da Via Pietro Colletta e dal Castel Capuano.

In questa parte, il fondamentale tracciato delle antiche vie è conservato nella odierna rete stradale, in cui le arterie si-

tagliuna orientazione ancora nascosta la schema a scacchiera della urbanistica ippodamea, come si rileva tuttora dall'esame dei tracciati (quali Via Toledo, Tribunali, antiquati) intersecanti ad angolo tra i quali molto importante quello degli Decumani corrispondente all'attuale posizione di Via Mezzocannone.

NUOVA DINASTIA (VI-VIII sec.)

Lentamente sotto il dominio barbarico rinascono gli elementi interni vecchi con l'antica struttura sociale, e così le altre solide mura, garantite sia dal mare e là da bizantini e dirupi.

Entro l'ampliamento della Campania Napoli fu sede di un ducato che rivendicò nel proprio seno, dipendente dalla prefettura d'Italia e di un Duca e soldato dei militi, che dipendeva dall'Esarca e sovrastava ai Conti e ai tribuni preposti alle guarnigioni dei singoli luoghi.

Nuovi contatti nacquero dai visini longobardi, pure vinsero sempre e avvenne e fuse la tradizione greca.

DA STATO DUCALE (763-1139)

Un quello il periodo più glorioso della storia di Napoli e della storia propria dei napoletani.

I Duchi rinnovarono e preservarono dalla penisola longobarda non solo la città ma gli ordinamenti letterari, aggrandirono, culturalmente nulla più con la forza delle armi, ma con le arti della politica; sostituirono la lingua latina alla greca nei documenti e negli atti pubblici, eseguendo anche con fasto principesco il palazzo Pretorio sul bastione del castrum, detto Università vecchia.

La città dei tempi ducali si arricchì nell'interno delle numerose, di numerose chiese e conventi oltre a basiliche e a molti

altri maestri.

DELLA MONARCHIA NORMANNO-SVEVA (1140-1266)

Con la fine del secolo, l'importanza storica di Napoli, se non cresce, rimane nell'orbita di un colpo.

Se allora la vita di Napoli, divenuta preda d'una delle stranissime amministrazioni del Regno, si confuse in quella della grande monarchia siciliana che aveva Palermo per capitale e la cui storia vera fu, più che altro, storia di ingerenze della normanna prima e della sveva poi. Di ciò, che in quel primo tempo fu azione particolare della città di Napoli, può ricordarsi la partecipazione d'una delle sue classi sociali, i "cittadini", alla rivolta scoppiata nel 1156 contro Guglielmo I^o^ il Malo che in Napoli fu repressa dagli stessi cittadini della classe più alta. A quel re viene attribuita la costruzione di Castel Capuano.

Con la morte di Ruggero, Napoli prende la testa della ribellione. Federico II si preoccupò specialmente della ribellione e della opulenza di Napoli, e ricostruì le mura distrutte dai normanni, ne fortificò i castelli e pur conservando nell'una con capitale del Regno, elesse a sua metropoli intellettuale Napoli, fondandovi l'Università degli Studi (1224)

DELLA DINASTIA ANGIOINO-ARAGONESE (1266-1503)

Con la terza dinastia, la vita urbana di Napoli subì nuovo impulso alla sua elevazione a grado di Capitale del Regno. Come ne crebbe la popolazione, così se ne dilatò il perimetro e numerosi nuovi edifici sacri e profani, gli orti e colonie della quartiere meridionale, si aggiunsero quelli dei Pizzofalcone, dei Girolamini, dei Miracolini.

Nel nuovo quartiere, a mura, situato tra la via Toledana e la Lungara di Chiaia, erano le residenze e di lavoro, fu posto il

nuove piazze ed erano una sorpresa di vita nuova nella popolazione artigiana.

Certo i nobili, con magnificenza, per mezzo di architetti nuovi, che dirigono a una volta raccolgono di un altro quartiere, quasi di una nuova città, più luminosa e vivace, arricchito dai loro palazzi costruiti ai vari fronteschi, da nuove chiese e da monumenti. L'altra capitale di Genova è il Carlo fu opera di un unico architetto, Carbone.

Durante il regno di Alfonso d'Aragona, la città subì ulteriori fortificazioni. Fece così costruì una nuova cinta muraria che, partendo da Porta Capuana fino all'area isolata, andava parallelamente al Corso Garibaldi, all'angolo nord ovest di Piazza Principe Umberto, con fortificazioni, formando un angolo il cui vertice era Porta Capuana, proseguiva, quasi parallelamente a Via Duomo fino all'attuale Via Giovanni e Carbonara; dove piegava ad ovest per unirsi alla antica cinta muraria, quasi alla Porta.

Con il periodo medioevale si concludono con le fortificazioni greche, sempre contenute dalle schiere classiche greco-romane.

IL CINQUECENTO (1503-1734)

Nel 1503 sul nuovo governo spagnolo di Ferdinando, Napoli era amministrata e rappresentata da eletti e sedili di nobili e di una classe di popolo. Il vicerè Don Pedro Alvarez di Toledo per attuare il programma del governo spagnolo, si abbatté sulla potenza dei Baroni, attraverso gli antichi sedili con lustrini nei quali, istituì un nuovo e migliore ordinamento a di Napoli. Le mura, costruite nel 1537 - continuate fin oltre al 1547, vennero per Napoli e vera avente una linea tra l'Ospedale della Trinità e S.Lucia al Monte e Vicaria fu costantinopoli e Napoli, cominciando di

poco l'antico percorso a forma ovoidale.

A sud e ad est la nuova mura seguiva da vicino quelle esistenti a settentrione e ad occidente lungo la cinta ellittica.

Naturalmente che per tutti questi decenni di difficile convivenza, mentre si costruiva fuori della cinta muraria, quella veniva lentamente all'interno, per soddisfare la popolazione in costante aumento, poiché ad est i borghi di Porta Romana, quello delle Vergini, e poco oltre quello dell'Avvocata, a sud quello di Chiesio, i quali andarono sempre più ingrandendosi.

Così le opere pubbliche principali, il collegamento della via Emilia con quella di Cremona, la piazza del Grano, dove si teneva il mercato, la nuova Cattedrale, i tribunali, che avevano trovato provvisorii, divennero, a suo tempo, per loro stessi, la maggior via della città.

In quest'epoca Brescia annunciò la rinascenza nell'arte con edifici grandiosi, sviluppo piuttosto in altezza che in superficie, strutture ardite, decorazioni appropriate. La città, in cui la proprietà, si espresse bene il feudo, conservò l'originalità altrettanto nel più ampio sentire straniero francese.

Il re Carlo di Borbone trovò, nel 1734, una città nella quale mancavano quelle istituzioni pubbliche richieste dal suo ruolo di capitale, ed in cui si addensava una popolazione superiore a quella di Palermo e di Napoli. Secondo subito all'architetto Medrano la costruzione del Teatro San Carlo, quello del Palazzo di Capodimonte, il Quartiere della Villa di Portici, il Ponte dell'Albergo dei Poveri, ancora quest'ultima fabbrica ad un elevato ufficio di carità cristiana e condotta con accorgimenti che precorrevano i tempi. Intanto iniziava la via di Famiglia, portava il Teste, prolungava Via Nuova fino all'Albergo dei Poveri.

[illegible] l'attività edilizia quasi fermata, durante i ricordi, il clero, i nobili arricchiti e laici, a costruir ed a mutar forma ai palazzi, a chiese, a conventi e con tanta arte, che in quei tempi, vera morte della città, operò sotto una nuova struttura urbanistica-sociale, forse, l'unica arma interpretativa l'anima napoletana così in quella fantasia settecento, che continuò la stagione del barocco, al traforato, al giuoco, quasi che non volesse porre alcun freno alla ubriacata fantasia degli artisti.

L'amministrazione di Carlo ed Isabella Farnese ebbe una vasta ripresa di consolidamento delle distrutte costruzioni della città, ma in fatti si continuò a proseguire l'opera iniziata che il suo miglioramento.Il fabbricato dei vecchi, la città sulla Riviera di Chiaia, il Palazzo Reale, furono compiuti durante gli ultimi anni del settecento ed insieme ai miglioramenti della pianta della città.

A rendere più facile e più comoda l'accesso alla reggia di Capodimonte Giuseppe Bonaparte fece costruire la strada che parte dal Museo e che fu chiamata Corso Napoleone; ed in quest'opera ardita, notevole importanza ebbe il lavoro eseguito sulla valle della Sanità, non fu insuperabile con mezzi ingegneristici, come il Corso di Circonvallazione, la demolizione, la allargamento della strada di Guardiella e l'inizio del prolungamento di quella di Foria verso Capodimonte.

Ferdinando II, nel 1845, restaurando la monarchia, fece sempre vista la monumentale bonifica di Risanamento di Napoli, cercando di fare Ferdinandea, poi chiamata del Risanamento.

Questa grande storica fu fonte di opere monumentali, non diede uguale impulso all'edilizia residenziale, che non fu disciplinata da alcun piano urbanistico e continuò a svilupparsi nuovi quartieri e dove erano stati di case.

Il 12'200, infatti, di fronte al fronte della abbazia, la strada cambiava completamente la sua direzione, il nord ed i nascenti impianti ferroviari, si è dimostrata assolutamente incapace a contenere il flusso della più dinamica vita moderna.

Già verso il 1920 furono portate avanti le prime importanti opere di trasformazione Via Duomo ed il Corso Garibaldi, vennero eliminate notevolmente la città del nord e nuova, immettendo aria e luce nella vecchia struttura urbana. In fu soltanto dopo la disastrosa epidemia del colera del 1884 che fu decisa la demolizione della parte bassa della città antica. Vennero abbattuti interi quartieri fatiscenti e malsani, fu creata l'ampia Rettifila Umberto I°, la piazza della Borsa, la Via Roma Nuova.

Contemporaneamente si realizzava l'ampliamento della zona abitativa.

Verso la metà dell'ottocento la stazione ferroviaria si trovava, ai confini della collina del Vomero e si allacciava il nuovo quartiere del Vomero alla città mediante una funicolare.

Si potenziava la parte occidentale della città con il rione Amedeo Nuovo e le nuove abitazioni prevalenti da Via Toledo alla Riviera di Chiaia.

Negli ultimi anni, avviandosi ancora di più la metropolizzazione, la città si allargava in nuovi rioni nella sua parte occidentale, dove questi non trovano ostacolo di sorta, l'Arenella e Vomero sono gli esempi più importanti fra tutti per l'alto pregio panoramico, quello sul dorso della collina di Posillipo, tra Mergellina e Villanova.

Ma i successivi sviluppi urbanistici non furono mai intesi a risolvere radicalmente il problema edilizio popolare ed hanno

la comune tale caratteristica con gli sviluppi di quasi tutte le città d'Italia e d'Europa, e si costituiscono i quartieri sulle grandi vie intersecanti ed il piano viene sulla fine del secolo XVI e XII, nessun tentativo serio fu mai fatto per dare un alloggio alla massa del popolo e supplire alle deficienze che benissimo e giustamente affliggono oggi tanti.

L'ampliamento della città nella zona collina e quasi tutto, lo sviluppo dei nuovi centri abitati ad est, a nord e ad ovest del nucleo urbano, la creazione di una vasta arteria di grande traffico di collegamento dei futuri complessi edilizi, la costituzione di tutte le grandi comunicazioni, locali e governative, oltre che per la soluzione del problema "edilizia popolare" e "case per operai", rappresentano la grave crisi di produzione, la mancata normale e materiale di una popolazione che si accresce, la quale ha conosciuto nella sua lunga storia anni peggiori di completa libertà economica e politica.

Ma bisogna, analizzando infatti le condizioni sociali del popolo napoletano, così si presentano gli stranieri visitatori invece di accontentarsi l'animo di un popolo dai costumi naturali di una civiltà ancora primitiva e primitiva, tuttavia si compiace di quest'anima studiandola nella sua dolorosa storia, la cui trama è tutta lacrime, di sangue, di errori giovanili, di appassionati e di crudeltà senza nome, attraverso i quali brilla sempre un raggio di luce purissima, di nobili sentimenti e di intelligenza, peccato della incoscienza umana e della fatalità delle apparenze.

[illegible] PORTUALI E SOCIALI

Non è possibile comprendere i problemi di Napoli se non si considera la sua particolare posizione nella Regione, ed alcune delle sue caratteristiche produttrici: grande porto grande agglomerato di popolazione e centro di consumo notevole - centro non industriale poco sviluppato - centro tradizionale e della ricca borghesia - naturale centro turistico - ex capitale del regno delle due Sicilie - superstite della cultura e del pensiero politico meridionali.

Napoli è l'unico porto di vera importanza che si incontri risalendo la costa italiana dalla Sicilia nord-occidentale fino a Livorno. La più grande invasione che l'Italia abbia mai subita ha prescelto Napoli quale porto di sbarco naturale per chi viene dall'Africa del nord o dall'Atlantico, e vi ha realizzato un traffico senza precedenti nella storia dei porti.

Dovendosi il tenore di vita delle popolazioni lungo la zona meridionale del bacino mediterraneo, progredendo i mezzi e le vie di comunicazioni trans-africane, Napoli dovrebbe diventare quell'emporio che fu già nel II secolo, all'apogeo del suo fausto.

La nettezza, la classifica, la prima lavorazione delle materie grezze africane, la loro trasformazione industriale in loco per la riesportazione, il deposito, l'approvvigionamento di prodotti della civiltà occidentale, potrebbero essere l'attività normale di una buona aliquota degli abitanti, dando a Napoli la zona industriale del porto.

Al criterio di avviamento al porto lungo recente, specie per le sue industrie e per i suoi commerci, è ispirata la

sistemazione della nuova litoranea progettata secondo i voti espressi dalla Commissione di ricostruzione del Porto di Napoli.

Altra attività notevole del Porto, col programma dei traffici mediterranei, sarà quella dei cantieri di raddobbo e di allestimento, anch'essi bisognosi di spazio. Occorrerà evitare quello che oggi si verifica con le piccole officine sussidiarie dei grandi stabilimenti, malamente allogate nella zona costiera dell'abitato cittadino, in condizioni non salubri per gli operai, con noia e pericolo degli abitanti.

Purtroppo i porti, fonte di ricchezza per le loro città, contribuiscono notevolmente ad intorbidirle ed a congestionarne la circolazione a causa del traffico di veicoli pesanti che determinano.

In una città come Napoli, la cui bellezza dovrà essere utilizzata per un'altra fonte di lavoro costituita dal turismo, occorre attenuare gli inconvenienti derivanti dalla posizione del suo porto, dando alla strada litoranea che lo cinge un carattere spiccatamente accentuato di centro commerciale e degli affari.

Pur senza farsi soverchie illusioni sull'avvenire del traffico turistico, il quale presupporrà per un imponente impiego di capitale per adeguarsi alle sue nuove caratteristiche, occorrerà tener conto di queste attività turistica, la quale continuerà a fluire verso i paesi dotati di bellezze naturali, di attrattive storiche, artistiche e culturali, di mezzi di comunicazione, di ottima attrezzatura alberghiera, buone condizioni igieniche e senso di ospitalità.

Contribuiranno allo sviluppo del turismo tutte le opere

tendenti a rendere più bella, cioè a pulire la città, a migliorarne la rete di comunicazione, a toglierne dalle strade bruttezze e miserie.

Occorrerà prevedere nuovi rioni più ariosi, forniti di parchi, scuole, piscine, occorrerà prevedere teatri adatti a grandi spettacoli musicali e coreografici, a complessi sportivi capaci di accogliere manifestazioni nazionali ed internazionali olimpioniche, a fiere artigianali ed industriali a carattere permanente e stagionale.

Un tale sviluppo sarà molto importante per questa città nella quale il turista ha trovato sempre pochi alberghi, qualche scavo e qualche museo e la sola attrattiva delle passeggiate panoramiche.

Lo sviluppo ed il miglioramento dei mezzi di comunicazione avrà grande importanza non solo per favorire il turismo ma anche per assicurare maggiori rifornimenti, lo sfollamento del centro cittadino, il collegamento più intimo della città alla campagna, abbattendo la muraglia che nel meridione divide il cittadino dal "cafone".

L'economia del nostro meridione è sola in piccola parte industriale e quando non è agricola è ancora artigiana.

Angustia di locali, alto costo della vita cittadina, difficoltà di integrare i proventi del lavoro artigiano con altre occupazioni come la cultura di un orto o l'allevamento del bestiame da cortile avvizziscono il nostro artigianato e ne rendono spesso scadente la produzione.

Il guantaio, l'orafo, il calzolaio, il lavoratore di cerulli, la ricamatrice, non hanno nessuna ragione di vivere

in città. Il loro lavoro si svolge a domicilio. Offrendo loro alloggi migliori ed un buon mercato alla periferia, comunicazioni comode, rapide ed economiche, essi affollerebbero naturalmente la città.

Questi mezzi di comunicazione porterebbero nelle campagne nuovi bisogni, nuovi commerci, l'insegnamento, l'igiene, un maggiore interesse alla vita della nazione; servirebbero ad innalzare il tenore di vita delle campagne. In questo è proprio questa la missione di Napoli nel suo interland.

Per secoli i contadini poveri del meridione sono venuti a decine di migliaia in città, spinti dagli abusi padronali, dalla paura del brigantaggio per delle insufficienze di un'agricoltura arretrata, attratti dalle occasioni e dai privilegi di cui Napoli godeva ed hanno aggravato il problema di Napoli e del mezzogiorno. Affinchè Napoli viva deve esservi un mezzogiorno florido e non viceversa.

La situazione attuale del mezzogiorno è la conseguenza di condizioni economiche che non permettono lo sviluppo della industria neanche a Napoli, dove sono notevoli le capacità di assorbimento e di consumo del mercato locale.

Il mezzogiorno è ancora nella fase economica dell'artigianato, da cui è appena uscita la industria cotoniera. Infiniti molto piccole tessiture con carattere artigiano sussistono ancora e riescono a vivere nel napoletano. La futura industria laniera di Napoli va ancora a scuola nelle piccole fabbriche artigiane del salernitano.

Se verrà risolta la questione agraria, se attraverso l'appoderamento, il rimboschimento, l'accrescimento di riserve idriche, le condizioni di vita dei contadini meridionali

Zona Industriale

11

migliorerenno, se essi accresceranno le loro capacità di consumo, se Napoli riuscirà a legare la sua industria alla esportazione e al commercio dei suoi naturali clienti, dei consumi meridionali, è indubbio lo sviluppo industriale della città e dei suoi dintorni.

Occorre creare le condizioni più favorevoli a tale sviluppo, tenendo conto delle notevoli masse operaie disponibili.

E' necessario risolvere il problema della zona industriale, risolvere il problema della sua ubicazione rispetto al porto ed alla ferrovia, provvedere quartieri sparsi e facili comunicazioni con le zone di lavoro.

Per quanto riguarda la casa per i lavoratori, occorre proccuparsi di sacrificare qualunque altra iniziativa a quella intesa a non aggravare le precarie condizioni attuali degli alloggi, a mobilitare tutte le energie economiche e produttive per il miglioramento delle condizioni edilizie.

Tali condizioni, rese addirittura tragiche dalla guerra, non potranno essere alleviate se non da una coraggiosa politica statale di potenziamento degli istituti per le case popolari. Troppo spesso la degradazione del popolo la plebe è avvenuta per le condizioni abiette di vita, in fondaci e spelonche, il cui canone di fitto è stato, fino a qualche anno fa, più elevato delle possibilità dei bilanci familiari,notevolmente migliori del fitto medio di interi quartieri di Torino o di Monza. Perpetuamente insalubre,perpetuamente umiliato, sacrificando parte del suo vitto o del suo vestiario per pagare l'alloggio:

questo il quadro di vita di una parte notevole della popola_ zione meno abbiente.

Contrapposto a questa degradazione vi è a Napoli il fenomeno di una tradizione di alta cultura, di una cerchia ristretta rispetto al totale della popolazione, di un inte_ resse per la cultura umanistica e per l'arte, di un numero assolutamente sproporzionato di liberi professionisti. Così gli istituti di cultura napoletani, ai quali gli studenti affluiscono per tradizione dalle provincie meridionali per istruirsi e spesso per eccellere, godono di meritato presti_ gio. Basterà citare il Conservatorio di musica, l'Università, l'Istituto Orientale, l'Istituto di Belle Arti, per comprende_ re l'importanza del patrimonio culturale che Napoli amministra nell'intero meridione d'Italia, nè si deve dimenticare la buona tradizione d'insegnamento di altri istituti più recenti come il Politecnico, l'Università Agraria di Portici, la Università Commerciale.

In una città come Napoli, che fu capitale di un Regno e sempre capitale economica e politica di una Regione, in una città piena di ricordi storici, di ricordi di una storia che è quella di tutto il meridione d'Italia, occorre avere il più grande scrupolo nel rispettare la fisionomia generale della città, nel rispettare ed ambientare i suoi monumenti.

A Napoli si tratta di sanare vecchie piaghe e le nuove ferite sofferte da questa città generosa durante la sua lunga vita, allorchè serviva di guida al suo antico regno verso l'idea dell'unità dello stato, della continuità di una tradizione storica, della lotta contro il dispotismo e la colonizzazione.

Da queste brevi premesse di carattere generale risulta chiara la importanza di uno studio accurato dei problemi regionali come presupposto alla impostazione di un Piano Regolatore Comunale.

Per quanto la Commissione si sia preoccupata di un collegamento dei suoi studi con tutta la zona di influenza della città di Napoli, sarebbe stato oltremodo utile disporre dei mezzi necessari ad un esame volto già approfondito dal problema generale.

I PRECEDENTI URBANISTICI DEL PIANO DI NAPOLI DAL 1936 AL 1958

Le particolari condizioni topografiche della nostra città, il successivo sviluppo attraverso le varie epoche, il suo sistema viario piuttosto frammentario ed insufficiente al traffico cittadino, la necessità sempre manifestatasi di estendere l'abitato e di migliorare le condizioni igieniche di alcune zone, hanno dato continuamente spunto agli ingegneri ed agli architetti napoletani, per iniziative proprie o per conto di Enti pubblici e privati, in tempi remoti e recenti, alla elaborazione di studi e progetti intorno a vari problemi di carattere edilizio, industriale, ferroviario, ma sempre a quello urbanistico intimamente connessi. La maggior parte di questi studi e progetti fu però quasi sempre inerente a sistemazioni di determinate zone o intesa a risolvere singoli problemi specifici e molti di essi, approvati anche dalle autorità competenti, li troviamo oggi completamente o parzialmente realizzati.

Ricordiamo così, per non iniziare da epoche eccessivamente remote, il piano generale del Risanamento approvato nel 1885 e per sopraggiunte difficoltà soltanto in parte realizzato; la sistemazione della zona aperta, studiata nel 1903 dall'Ufficio tecnico del Comune ed intesa a favorire lo sviluppo d'industrie nel lato orientale della città; il nuovo piano del Risanamento e di ampliamento della Città compilato per il Comune di Napoli e per l'Ispettorato del Risanamento nel 1911 dagli ingegneri Martinez, Pulli, di Castri e Pucci e che con l'apertura di nuove strade, con l'istituzione di nuovo zone per l'ampliamento di nuove arterie in sostituzione delle demolizioni da compiere, con provvedimenti intesi a bonificare l'abitato

non soggetto a demolizioni e con il completamento e la si_ stemazione della fognatura cittadina si proponeva di estendere ad altre zone della città quella bonifica urbana che con la legge 15 gennaio 1885 era stata effettuata nei quartieri Porto, Pendino, Mercato Vicaria e S.Giuseppe. Di ancora gli studi eseguiti nel 1914 dall'ing.Gustavo d'Orso per la sistemazione e per lo sviluppo della rete tranviaria urbana e suburbana, e più recentemente dall'architetto Vittorio Pandolfo per un piano regolatore organico della città.(Arch.Ing.Vittorio Pandolfo "Un dì un nuovo P.Regolatore della Città di Napoli" Ed.Bucco 1931)

La sistemazione e l'ampliamento di Via Chiaia, argomento che ha richiamato sempre l'attenzione dei tecnici napoletani e sul quale molti studi sono stati eseguiti e numerose proposte effettuate circa le diverse possibilità di ampliare la sezione stradale conservandone l'attuale tracciato e sostituirne questa arteria con altre per migliorarne le comunicazioni tra l'orientale e l'occidente; vari studi di sistemazione quali quelli degli ingg.Vitale, Lauditore e Caldiori e dell'art.Avena sul la bonifica del rione Carità - S.Giuseppe, dell'ing.Valerio Cortese sulla zona di Capodichino e molti altri.

Giungendo infine ad epoche più recenti ricordiamo, tra le altre, la sistemazione del rione Sannazzaro - Posillipo studiata e realizzata dalla GESCAL; il piano regolatore della zona Vomero- Arenella - Belvedere; il risanamento della zona di S.Lucia; il progetto della sistemazione della zona Museo - Salvatore con l'isolamento del Museo Nazionale, studiato dall'ing. Terracciano, i vari progetti di sistemazione e di accesso a Monte Echia, anche questo problema affrontato e sviluppato con molti progetti tra i quali ricordiamo quelli dell'ing.Young.

dell'ing.Civetta, Busco,Cosco, e dell'arch.Franco,dell'ing. Platania, dell'ing.Riccio, che prevedevano lo sfruttamento della zona con la costruzione di alberghi e di abitazioni signorili ed il collegamento della zona stessa al centro cittadino migliorando le attuali strade di accesso o creando altre con nuovi tracciati.

Fin qui ci siamo occupati dei principali studi, progetti e proposte inerenti a determinati e ben circoscritti problemi,dirò ora uno sguardo agli studi eseguiti finora per un piano regolatore generale, unico,organico e completo della Città.

L'ing.Francesco De Simone nel 1918 pubblicò uno studio di piano regolatore della Città di Napoli che fu il primo studio veramente organico e completo se non altro per la novità di principi e per i nuovi concetti, avendo egli fin da allora studiata la possibilità di una sistemazione della città in zone ed affrontato con coraggio e con larghezza di vedute importanti problemi quali lo spostamento della Stazione Centrale.

A distanza di alcuni anni una Commissione presieduta dal prof.Gustavo Giovannoni fu istituita dal Comune di Napoli ed incaricata dello studio del piano regolatore edilizio della Città. Tale Commissione, tenendo conto per quanto possibile dei vari progetti precedentemente eseguiti coordinandoli al piano generale, presentò i suoi studi nel 1936.

Infine, ad iniziativa di alcuni enti cittadini e dei sindacati Architetti e Ingegneri, una Commissione fu chiamata a redigere un nuovo progetto di piano regolatore per la città di Napoli,progetto che ultimato nel 1936 fu approvato nel 1939 con decreto legge ad esclusione della parte riferentesi allo

c)

speciamente della Stazione Centrale.

Vediamo ora quali che furono i criteri informatori e le linee principali di questi tre progetti che chiameremo: Piano de Simone, Piano 1936 e Piano 1939.

L'ing.de Simone impostò il suo studio di piano regolatore su tre punti fondamentali:

riordinamento generale della Città
risanamento delle zone malsane
ampliamento della Città.

L'autore precisò che,nell'attuazione del piano non crede da escludere,ma era anzi necessario, che le opere di ampliamento avessero sempre precedenza su quelle di risanamento specie per una città come Napoli la quale, da un rigoroso studio statistico e di raffronto con altre città italiane ed estere, risultava sempre una delle città più densamente abitate in Europa.

Per il riordinamento generale il piano prevedeva la suddivisione in zone e sottozone a seconda delle diverse caratteristiche della città ed una opportuna revisione o sistemazione della viabilità.

La suddivisione in zone veniva così stabilita:

1) Zona delle abitazioni, nella quale veniva compresa tutta la parte ad occidente ed a nord della città,contenuta verso l'interno da una linea la quale,partendo da Via Cesario Console,seguiva Piazza Plebiscito, una nuova arteria a valle del Corso Vittorio E.,Via Salvator Rosa,il Bosco,Via Foria,Piazza Carlo III, Via Firenze al Vasto, Corso Meridionale e Corso Orientale, e libera verso l'esterno di ampliarsi secondo le necessità della popolazione invadendo l'altopiano in collina

la pianura della zona Flegrea e la zona di Posillipo.

2) Zona del lavoro, comprendente la zona tra l'est e il sud-est della città e nella quale trovasi la zona industriale ed i servizi ferroviari e portuali.

3) Zona ufficiale, comprendente gli uffici rappresentativi, amministrativi, militari, finanziari e commerciali, circoli e teatri principali, racchiusa tra gli estremi sud e sud-est delle due zone precedenti.

4) Zona centrale, comprendente il nucleo originario della città con le piccole industrie locali ed il piccolo commercio interno che il piano prevedeva di lasciare libero al loro campo di applicazione intorno alle case per la media borghesia, agli uffici giudiziari ed alle opere pie esistenti, inquadrate, ben s'intendeva, con nuovi criteri urbanistici.

5) Zona per il quartiere universitario e Zona Occidentale, ubicata nell'estremo nord-est della città nel territorio che da Ottocalli sale verso Soccavo e Capodichino.

La sistemazione della viabilità veniva impostata sulla creazione di vari centri di visibilità costituiti presso o poco dalle più importanti piazze cittadine, punti di arrivo e partenza di una numerosa serie di strade destinate al rapido e facile collegamento delle varie zone tra di loro, con la zona ufficiale e con gli eventuali ampliamenti periferici; e dalla successiva e coordinata sistemazione delle vie di grande traffico e secondarie.

I centri di visibilità erano così stabiliti:
1) Piazza Garibaldi - 2) Largo Mercato-Carmine e zone - 3) Stazione Centrale - 4) Piazza Municipio con le circostanti piazze

Castello, S.Ferdinando, Plebiscito, Nuova Piazza Reale, di fronte alla Galleria Umberto I° dal lato di Via Roma, Piazza Carità e Piazza Borsa collegati con il loro insieme la zona ufficiale 5) Piazza S.Pasquale a Chiaia - 6) Piazza della Torretta - 7) Piazza Vanvitelli - 8) Piazza Arenella - Piazza Lucca e Cavour - 10) Piazza Carlo III - 11) Piazza Nazionale.

L'oriente e l'occidente, venivano collegati da tre nuove arterie di comunicazioni: la prima, che avrebbe dovuto costituire l'arteria base della città, essendo con tracciato quasi tutto rettilineo la zona aperta con la Piazza S.Pasquale a Chiaia passando per la nuova Piazza Reale e sottopassando in Galleria la collina di Pizzofalcone, doveva formare la più rapida e grande comunicazione tra la zona orientale e la bassa zona occidentale.

La seconda, la quale, avrebbe dovuto servire al rapido congiungimento della zona nord-est con la zona sud-ovest traversando diagonalmente la città nella sua maggior lunghezza, si doveva svolgere su tre tronchi: Porta Piscicelli - Piazza Garibaldi, Piazza Garibaldi-Piazza Carità, Piazza Carità-Parco Margherita, passando in tunnel sotto la collina di S.Elmo.

La terza arteria, di comunicazione tra la zona orientale alta e la zona occidentale alta, di minore importanza perchè destinata al collegamento di rioni di abitazioni, era prevista con una rete di viabilità frazionata in più linee e che usufruiva quasi completamente di vie già esistenti opportunamente sistemate e raccordate.

Le comunicazioni tra il nord ed il sud erano previste per la zona orientale dalle grandi vie già esistenti quali il Corso Occidentale, Via Nazionale etc.; per la zona occidentale a monte del Corso V.E. dalle Vie del Tenore e dell'Arenella

nonchè da un sistema di vie a mezza costa, serpeggianti lungo la collina. Per la zona centrale, compresa tra il Corso Garibaldi ed il Corso V.E. era prevista una serie di nuove strade destinate a decongestionare il traffico da quelle già esistenti ed a confluire nelle grandi assi cittadini est - ovest.

Così una via, partendo dal Corso V.E. in corrispondenza di palazzo Montecitorio dopo essere discesa nel rione di Monte_ calvario avrebbe dovuto, salendo per Vendrogno, raggiungere nuovamente il Corso in prossimità di Carletti. Altra comunica_ zione da Piazza Montemagno avrebbe dovuto raggiungere piazza Municipio attraverso la Mannesca, Piazza Carità e la zona dei Fiorentini; ed altra ancora destinata ad unire Piazza Municipio con Piazza Montecitorio, fiancheggiando con la nuova grande arteria est - ovest in prossimità dell'Immacolatella, Piazza Castello con Mercatello e Vendrogno etc.

Ad incrementare la viabilità il piano prevedeva un ser_ vizio di metropolitana a sistema radiale diramantesi con sette linee partenti tutte da Piazza Carità ed un ricordato servizio tramviario, di funicolari ed ascensori.

Nei riguardi delle sistemazioni e dei risanamenti inter_ ni, il piano prevedeva una serie di provvedimenti destinati a migliorare le condizioni edilizie ed igieniche dei vari rioni in relazione alla nuova sistemazione della viabilità. I preci_ sando:

- rione Incoli ;
- rione Montenuovo ;
- rione Tribunali con l'ampliamento della Via Tribunali in quei tratti in cui era possibile prevedere l'abbat_ timento di case senza toccare opere importanti;

- rione Mercato con la sistemazione del gruppo di Mercato, Carmine e Pace;
- rione Borgo Loreto;
- rione Marina;
- rione Pendino;
- rione S.Pasquale;
- rione S.Maria degli Angeli a S.Lucia;

Dei riguardi infine dell'ampliamento della città, stabilito che esso non poteva effettuarsi che principalmente nella direzione occidentale e limitatamente in quella nord,il piano prevedeva possibilità di ampliamento nella zona di Posillipo Alto, nella zona Flegrea, Vomero, Arenella, Materdei etc., mediante l'intensificarsi di ampie e razionali comunicazioni.

La Commissione incaricata dello studio del Piano Regolatore 1939 pose a base di esso l'ampliamento e la vitalità della città.

Partendo dal concetto di limitare le demolizioni al minimo indispensabile richiesto dalle necessità di migliorare le condizioni igieniche e le comunicazioni, per non aggravare la già critica situazione determinata dalla eccessiva densità di popolamento nel vecchio centro, essa studiò e propose alcune possibilità di ampliamento al quale fece seguire un diradamento dalle zone interne per portarvi in quantità maggiori luce ed aria.

Fu soltanto per la zona compresa tra Piazza Municipio ed il Torrione della Carità che la Commissione abbandonò il criterio del minimo sventramento per creare il nuovo centro degli affari, giustificando ciò col pessimo stato in cui si trovavano

i fabbricati esistenti in quella zona e con il grande valore ecnomico che avrebbero acquistato le aree di risulta.

Per l'ampliamento della città, la Commissione fece una serie di proposte. Esse erano:

1) favorire il completamento di quartieri già costituiti quali quello di Antignani, di S.Stefano Vecchio, del Vescovo, della zona compresa tra l'Arco Mirelli e Piedigrotta.
2) attuazione di quartieri periferici completamente nuovi o quasi - e di facili e rapide condizioni di collegamento con essi. Tali erano quelli dell'Arenella, di Fuorigrotta, di Barra, della zona sopra S.Stefano Vecchio, della zona industriale e più in generale di tutta la regione a levante della città specie per lo sviluppo di case popolari.
3) successiva attuazione di quartieri ancora più lontani nella zona che da Capodichino, S.Pietro a Patierno e Secondigliano va a Miano, Secondigliano e Scampia; ed infine verso la zona Vesuviana S.Giovanni a Teduccio, Barra, Ponticelli.

In rapporto e coordinato a questo piano di ampliamento era previsto il sistema dei traffici costituito da comunicazioni in senso longitudinale per il più diretto collegamento della zona orientale alla zona occidentale, da una serie di circonvallazioni periferiche e da alcuni tronchi radiali e di collegamento.

La Direttrice dalla Marina, con opportuni provvedimenti di vario genere, destinati ad aumentare l'efficienza ed a decongestionarne il traffico in alcuni punti critici, doveva costituire il principale collegamento della zona occidentale alla zona orientale. Tale linea partendo da Piedigrotta, attraverso

la Riviera di Chiaia, la Galleria sotto Monte Echia, (allora in corso di costruzione), la zona del porto e la Via Marina procedendo verso i Granili.

Ad accentuare l'efficienza e migliorare le condizioni, la Commissione proponeva una serie di provvedimenti quali l'abolizione del palcoscenico per ampliare la sezione stradale della Riviera di Chiaia, l'esecuzione di un traforo sotterraneo alla galleria della Vittoria per il traffico tramviario, ed altri di minore entità.

Per integrare poi le comunicazioni tra la zona orientale e la zona occidentale dovevano servire alcune speciali sistemazioni come l'ampliamento della via dei Granili a Portici con l'eventuale creazione di una nuova arteria a monte di essa, l'ampliamento della via e della rampa di raccordo tra via S. Lucia e lo sbocco della Galleria della Vittoria nella zona dell'antico Granatello, la sistemazione della Via Marittima, la rettifica del tunnel sotto la collina di Posillipo, l'allargamento di Via Chiaia giudicato dalla Commissione come l'unico provvedimento per la sistemazione ed il miglioramento di quella arteria, rispondente alla tradizione ed alla natura delle cose. Tutti gli ancora ostacoli che i dislivelli e le costruzioni esistenti avrebbero creato ad ogni ristrutturazione del tracciato stradale.

Una nuova grande strada parallela a Via Duca di Genova era stata studiata per deviare da quest'ultima la parte principale del traffico, lasciandovi essenzialmente la funzione di via di passeggio. Essa, trovandosi il piano Ferroviario a Trinità in parte in trincea con Via C. Maria di

Castellammare.

Il piano prevedeva inoltre due circuiti anulari: uno di essi partendo da Piazza Garibaldi e percorrendo Piazza Garibaldi, Via Duria, Piazza Farnese, Via Marina si chiudeva a Piazza Municipio, limitando il vecchio nucleo cittadino; un altro anello più ampio, partendo dall'estremo orientale del Corso V.E. raggiungeva il mare, percorreva Via Duria, la zona del Faraone, il Ponte della Cavallerizza, la Via Interanna, Ciampi, chiudendosi all'altro estremo del Corso V.E.

Con tronchi periferici da un solo lato, erano inoltre previste: una nuova via quasi parallela al Corso V.E. evitandosi così a corta costa tra la nuova Stazione di Pantigrossa ed il Piano Cavalieri; un'altra congiungente i Patti Bassi ed il Torrione attraverso Capodichino, le Cavalle e l'Arenella; e quella ancor più vasta da Capodichino a Fuori Grotta attraverso il Tesoro e la Circumvallazione.

Numerosi nuovi tronchi e piccoli collegamenti erano previsti poi per dare un più facile accesso a singole località e per collegare le grandi linee di comunicazione.

Il congiungimento tra il centro della parte bassa e la parte alta della città era affidata ad una strada che partendo dal lato posteriore del portichetto della Chiesa di S.Francesco di Paola, realizzandone in tal modo anche l'allargamento, raggiungeva Piazza S.Maria degli Angeli ed il Corso V.E. in prossimità del palazzo Cortese.

Dal largo della Carità si partivano oltre i due tronchi della parallela a Via Roma altre due strade; una che seguendo

il tracciato di Via S.Liborio doveva raggiungere Piazza Vento_ sano; ed un'altra che raggiungeva Piazza Municipio attraverso il rinnovato quartiere della Carasa.

La Via Cagliostro Sanfelice veniva ad essere prolungata fino a raggiungere Via Roma di fronte alla Chiesa di S.Maria delle Grazie.

Una nuova Via puccarecle a Via del Pilliere ed in comu_ nicazione con Via De Pretis intagrava la sistemazione del Mandracchio dove si prevedeva ubicata una nuova stazione ferrovia_ ria per i servizi del Porto.

Una nuova strada dal Corso V.E. (nei dintorni della sta_ zione della Funicolare di Montesanto) traversando parte fuori terra e parte con tratti sotterranei la zona di Via Montagliari, Rosa e Maria e S.Pellico doveva sboccare in Galleria nella zona adiacente al Museo.

Nella zona del Museo infine il piano prevedeva la crea_ zione di uno slargo semicircolare, lateralmente all'edificio del Museo, inglobando profondamente la mole di S.Giuseppe dei Vudi e l'isolamento completo dell'edificio stesso con l'utilis_ sazione della strada già esistente posteriormente ad esso collo_ quiola a Via S.Teresa.

Varie proposte furono anche fatte nei riguardi delle comunicazioni ferroviarie e tramviarie tendenti a dare loro una maggiore progressiva efficienza ed a migliorarne i servizi.

Per la Ferrovia dello Stato, a parte il provvedimento di spostamento ad oriente dell'attuale stazione ferroviaria e di prolungamento della Metropolitana, provvedimento visto dalla

=)

Commissione cosa una eventuale futura possibilità, essa si preoccupò di suggerire tutte quelle singole disposizioni specialmente per quanto riguardasse colle precedenti tre le ferrovie ed i servizi del Porto e l'abolizione dei passaggi a livello, che ad integrazione della nuova Direttiva di Borgolfino, già allora in corso di attuazione, della creazione della stazione al Centrocentro, dell'ampliamento dei binari facenti servizio nel Porto, avrebbero costituito quel complesso di provvedimenti atti a dare a tutti i servizi ferroviari un aspetto più regolare ed un più organico funzionamento.

Incremento e trasformazione quali l'abolizione di tutti i passaggi a livello nella zona urbana ed eventuale unione delle rispettive stazioni nella città della ferrovia Circumvesuviana, Cola Salone e Metropolitana, venivano suggeriti per le ferrovie secondarie.

Così pure la Commissione proponeva nei riguardi delle funicolari di estendersi l'impianto alla zona della Centrale e di Capodimonte.

Per la sistemazione portuale il piano, ottemperando al progetto elaborato dal Genio Civile, prevedeva quanto è stato poi realizzato e cioè il prolungamento verso levante dei molo esterno esistente, la creazione di nuovi moli interni e la sistemazione del Molo per l'approdo dei transatlantici.

Completavano lo studio del Piano Regolatore una serie di suggerimenti minuti :

a) a dotare la città di nuove zone verdi, a regolamentare i vari tipi edilizi assegnandone le zone di costruzione, ad in_ dicare ed ubicare alcuni edifici ed impianti speciali come la

Stazione marittima, la Casa degli Emigranti, la Biblioteca, l'Edificio per le Poste e Telegrafi, Scuole, Ospedali e nuovo Cimitero;

b) a risolvere il problema edilizio e dell'espansione della città con le direttive tendenti intese a far diminuire l'eccessivo affollamento e la incredibile densità di popolazione ed a migliorare le condizioni igienico-sociali della città;

c) a risolvere il problema del traffico sistemando organicamente quello di transito, quello di penetrazione e quello di collegamento secondo una logica gerarchia di sviluppo;

d) a risolvere il problema industriale col migliorare in modo particolare il servizio delle comunicazioni e di accesso e di collegamento con gli assi e con il porto;

e) a risolvere il problema artistico e turistico cercando di mettere in giusto rilievo opere d'arte architettoniche e dando al pubblico la possibilità di godere delle incantevoli e numerose zone panoramiche della città e delle meravigliche strade di comunicazioni. Queste erano le premesse del Piano Regolatore 1939.

Per il traffico di transito, di comunicazione cioè tra il nord ed il sud e tra le numerose cittadine, paesi e centri agricoli di cui è fittissima la regione, traffico che non interessa Napoli ma che era invece dannosamente la incide, il Piano creava un sistema stradale periferico costituito da tre cinture, una più esterna, una più aderente alla città ed una alla periferia della città stessa, formate dal collegamento delle grandi strade radiali di comunicazione regionale e precisamente:

1) la via principale che dal bivio di Aversa conduce a Pozzuoli;

2) la via principale da Montagna Spaccata ai Campi Flegrei e Piano di Quarto;

3 e 4) la Via Appia e la Via Casilina provenienti da Roma;

5) La Via provinciale da Caserta;

6) La Via Nazionale delle Puglie;

7) la via principale dei Comuni Vesuviani;

8) la via nazionale per Salerno e la Calabria.

Il primo circuito, come si è detto, più esterno, servirebbe servito principalmente per il traffico diretto da nord a sud dando la possibilità alle due grandi strade provenienti da Roma, alla strada proveniente da Caserta ed a quella delle Puglie di confluire direttamente e comodamente nella strada nazionale della Calabria raccordandosi ad essa subito dopo l'abitato di Torre del Greco.

Un secondo circuito impostato su nodi di traffico più interni avrebbe avuto il compito di convogliare il traffico di transito, incrente cioè alle località più prossime alla città.

Un terzo circuito infine, che si potrebbe dire urbano, si sarebbe ottenuto con il collegamento di nodi costituenti con centri rionali e con sobborghi della città: Margellina, Vomero, Capodimonte, Ottocalli, Poggioreale, Sperone.

Per il traffico di penetrazione e di attraversamento interno, stabilito che la situazione viaria della città di Napoli risultava piuttosto frammentaria, costituito non da un sistema stradale vero e proprio ma da vari sistemi locali che male ed insufficientemente collegati tra di loro polarizzano tutto il movimento della città intorno ai tre

a)

nodi di S.Ferdinando, uscio a Piazza Garibaldi, il Piano Regolatore prevedeva una serie di sistemazioni intese a facilitare, accelerare e decongestionare le comunicazioni intorno.

Il traffico tra oriente ed occidente partendo da P.zza Garibaldi giunto a Piazza della Borsa, si sarebbe suddiviso in due correnti: una che attraverso Via Depretis, la Galleria della Vittoria e la Riviera di Chiaia si sarebbe diretto a Fuorigrotta, l'altra che avrebbe raggiunto Piazza dei Martiri e quindi la Riviera di Chiaia attraverso la Via Guglielmo Sanfelice, una nuova strada parallela ed a monte di Via Roma ed un tratto rettilineo di galleria sfociante in Via S.Caterina a Chiaia, alleggerendo il nodo di S.Ferdinando e la stessa Via Chiaia.

Per aumentare le possibilità di comunicazione tra est ed ovest erano state studiate una strada a mezza costa della collina che partendo dall'incrocio del Vico Fuoto a Chiaia, arrivava colle sue Via del Mille con la parallela a Via Roma ed un'altra arteria che partendo da Piazza Cavour seguendo Via Stella e Via Materdei avrebbe raggiunto il Vomero alleggerendo il nodo del Museo e la Via Salvator Rosa.

Per il collegamento da nord a sud, dopo aver previsto l'utilizzazione della Via Duomo e del primo tratto di Via Roma, ritenuto sufficiente a contenere il traffico proveniente da Capodimonte, il piano, riallacciandosi ai precedenti studi del piano regolatore 1939, aveva previsto, come già accennato, un raddoppio di Via Roma nel tratto dallo Spirito Santo a S.Ferdinando creando una grande arteria parallela larga 35 m. e ricavata con la demolizione di un'intera fila di isolati nella cosiddetta zona dei "Quartieri".

Tale arteria, giunta in prossimità di Via S.Cattaneo, si sarebbe innestata su un tratto in galleria fino a Chiaia, proseguendo invece con un altro ramo scoperto fino a raggiungere Monte Echia attraverso il borgo Carolino.

Sempre per il nodo centro Nord-Sud, a parte l'utilizzazione di alcune strade già esistenti (Via Duomo, Via Carbonara e Corso Garibaldi) erano previste altre nuove importanti arterie: una che, immettendo il traffico diretto a sud fin da Secondigliano, incanalandosi a Via Fontanelle attraverso il quartiere dei Vergini e Piazza Cavour, avrebbe di lì soltanto il traffico proprio della zona degli affari, verso il Porto o verso la Ferrovia; un'altra che da Capodimonte doveva ricollegarsi con Via Foria e Via Duomo; ed infine altra nuova ampia strada avrebbero avuto il compito di collegare direttamente Capodimonte con la Marina e con Portici, travercando la zona attualmente occupata dal fascio di binari della Stazione Centrale per la quale era previsto uno spostamento più ad oriente.

Per il traffico di collegamento dei vari quartieri, la Commissione prevedeva la possibilità di usufruire di percorsi diretti, tangenziali, evitando l'attraversamento della zona centrale. Così da Fuorigrotta alla zona di Portici per la Riviera di Chiaia la Galleria della Vittoria o la Via Litoranea da Fuorigrotta a Piazza Carlo III, per la Tangenziale, Arenella, Vergini e Foria; dal Vomero a Capodimonte per la Cupa della Torretta; dalla zona di Secondigliano alla zona di Portici per le nuove strade create con l'arretramento della Stazione.

Con questa nuova impostazione viaria, la Commissione riteneva di aver risolto il problema dei traffici facendo in modo che quelli diretti dalla periferia al centro si potessero

2)

confluire rapidamente e facilmente senza interferire con quelli di attraversamento confluenti alla loro volta di altre radiali che li convogliavano direttamente, senza gravitare inutilmente nella zona centrale.

Per la risoluzione del problema edilizio e più precisamente dell'espansione della città, il piano, seguendo il moderno criterio di ampliamento a dispersione aperta con quartieri staccati ed intramezzati da zone libere, in contrapposizione all'ampliamento anulare a macchia d'olio, che nel suo rebbe prestato anche per la configurazione topografica di Napoli, prevedeva la creazione di quattro grandi zone edilizie, periferiche direttamente collegate con il centro e tra di loro.

Una prima di esse avrebbe dovuto comprendere tutta la zona litoranea da Portici a Torre del Greco con carattere edilizio prevalentemente semintensivo ed estensivo conservando alle loro colture ricche zone di gli orti esistenti in questa regione.

La seconda grande quartiere di ampliamento con caratteristiche urbano-agricole, doveva derivare dalla fusione di Secondi Piano, Piano, Arenella, Vicinoli, Arenella e Miano e Vallone con il centro, tra Secondi Piano e Piano.

Una terza zona si sarebbe sviluppata secondo il Foccavo e Pianura.

Una quarta zona infine staccandosi da Fuori grotta a Napoli, con carattere edilizio prettamente urbano, data sviluppata la vicinanza della città e la possibilità di rapidi ed intense comunicazioni con essa. Ai fini dell'ampliamento il piano contemplava anche il completamento di altri quartieri urbani quali quelli del Vomero-Arenella e la creazione di

quello nuovo dovuto allo spostamento della Stazione Ferroviaria.

Singoli studi delle varie zone e sistemazioni particolari, inquadrate nelle linee generali del piano, costituivano quella parte del progetto inerente al risanamento e bonifica della città.

Così per il centro storico, quella zona compresa cioè tra Via Costantinopoli, Via Roma, Via Torino e Mercati Nuovi, zona ricca di monumenti e ricordi lasciati da ogni epoca storica, dalle mura greche e dall'antico teatro romano alle chiese e palazzi dell'epoca medioevale e rinascimentale, il progetto prevedeva di realizzare le demolizioni necessarie a valorizzare tali monumenti lasciando intatta l'originalità e le caratteristiche storico-ambientali e di risolvere il problema del traffico con la creazione di una nuova via che avrebbe incrementato le comunicazioni tra est ed ovest mettendo in valore numerose opere d'arte.

Per la cosiddetta zona dei "Quartieri", delimitata da Via Roma, Corso V.E., Via Chiaia, Via Toledo e Montecalvario, il piano prevedeva oltre la parallela a Via Roma, alla quale già si è accennato, di migliorare le comunicazioni con Via Roma stessa e con il Corso V.E.

Altre sistemazioni infine il piano aveva studiate per Monte Echia e S.Lucia, Piedigrotta, S.Pasquale a Chiaia, Borgo Loreto, Mercato, Marina, Museo, Materdei, Vergini, etc.

Connesso poi all'ampliamento della Città era il progetto dello spostamento della Stazione ferroviaria di circa 2 Km. dall'attuale posizione. Tale spostamento, secondo la Commissione, era stato ispirato principalmente dal concetto

(2)

di restituire il tratto di ferrovia sotterranea urbana alla funzione per cui esso fu creato, di penetrazione cioè della linea Adriatica Roma-Napoli e di allacciamento delle linee per il Mezzogiorno e per l'Oriente che fanno capo alla Stazione Centrale; in seguito alla utilizzazione di una vasta zona edificata a carattere prevalentemente intensivo con alberghi di lusso, sedi di Società di Navigazione, Trasporti, Turismo e Consolati etc. I valori di grande area dovranno compensare in gran parte gli spostamenti dei servizi ferroviari da effettuare. E non esclusa infine la preoccupazione di offrire un percorso più breve per diminuire l'importanza del nuovo tronco tra Roma Interiore e Casalnuovo in istudio da parte dell'Amministrazione Ferroviaria e che avrebbe potuto in seguito escludere Napoli dalle comunicazioni tra le Regioni del Nord Italia e la Calabria e la Sicilia.

Nei riguardi delle Ferrovie Secondarie era previsto per la Napoli-Piedimonte d'Alife, la Napoli-Baia-Gaiano e la Circumvesuviana, un miglior collegamento con la nuova Stazione della F.S. e la confluenza per esse in un'unica stazione cittadina dalla quale si sarebbe dipartito un tronco della Metropolitana; per la Sulmona invece era previsto il proseguimento in Galleria, dalla Stazione di Centocelle alla sovrapposizione delle altre tre linee secondarie.

LA SITUAZIONE URBANISTICA GENERALE E LE SUE SOLUZIONI

Se la situazione urbanistica di Napoli ante guerra poteva definirsi drammatica, essa è oggi veramente tragica.

Basta scegliere due dati tra le numerose statistiche preparate: la densità demografica arriva in qualche zona alla cifra record di 3 Mila abitanti per ettaro e la concentrazione media per vano allo spaventoso indice di circa 6 abitanti nella zona di Fenicalli.

Data la struttura edilizia, siamo all'ammassamento bestia, che cancella ogni residuo di igiene bestiale di moralità e di progresso.

Se a questo stato di fatto si aggiunge l'esigenza derivante dalla considerazione che la popolazione napoletana, prendendo a base l'indice di accrescimento dell'ultimo ottantennio, dovrebbe accrescersi di 500mila abitanti nei prossimi quarant'anni qualora non intervengano fattori limitativi, se ne trarrà la conseguenza che la soluzione dei problemi dello spazio non si possa oltre procrastinare,pena la più abbrutente degenerazione fisica e morale di questa popolazione che pure tanto ha dato all'Italia in tutti i campi delle sue affermazioni civili.

Verrà dimostrato in seguito come il problema non sia risolvibile con le sole energie locali, come sia necessario da parte dello Stato l'incoraggiamento di un suo intervento.Se alcune collettività nazionali,per un complesso di ragioni storiche e geografiche per superiori alla loro volontà,vivono in notevole stato di inferiorità rispetto al tenore medio del popolo italiano, occorre aiutarle a

risollevarsi, perchè da ciò deriverà un'elevazione del livello medio nazionale.

E' sperabile che raggiunto il limite di saturazione consentito dalle possibilità di lavoro nella regione napoletana, lo sviluppo demografico subisca un arresto con la diminuzione del flusso immigratorio e con l'aumento di quello emigratorio, se pure non risulti alterato l'indice naturale di accrescimento in dipendenza dello stesso fenomeno economico.

Purtroppo però l'esempio del passato non è confortevole a tale riguardo, essendo stato il limite di saturazione dipendente dal livello economico notevolmente superato, come dimostra lo stato di indigenza nel quale ha sempre versato tanta parte del popolo napoletano.

L'azione dello Stato dovrebbe pertanto consistere nel favorire l'incremento del tenore economico di vita, limitando in pari tempo l'urbanizzazione eccessiva.

Occorre fermarsi innanzi tutto su questo aspetto economico perchè esso è veramente alla base del problema urbanistico di Napoli, consistente nel decentramento delle masse eccessivamente addensate nel centro. E' noto infatti come tali masse; salvo quelle occupate nel porto e nelle industrie, vivano in gran parte di un ciclo economico chiuso rappresentato da un artigianato o da un piccolo commercio che si svolge nei quartieri centrali. Spostare tali masse significa affrontare il problema del loro lavoro. Se tale lavoro non si crea altrove, se non si accresce la facilità dei trasporti, queste masse non si sposteranno e continueranno ad addensarsi nel centro in condizioni

sempre più spaventose.

Quali saranno questi nuovi centri di lavoro intorno ai quali dovranno gravitare nuovi quartieri satelliti, non è dato purtroppo prevedere con sicurezza in conseguenza dello stato di incertezza in cui vive il paese e che si riflette in una stasi delle iniziative, in un'assenza di precise direttive dall'alto.

Il piano regolatore ha risposto a questo quesito base predisponendo una corona di quartieri satelliti sia in relazione ai centri di lavoro esistenti, sia in relazione a previsioni basate sul buon senso. Vero è che questa previsione del futuro, ch ha importanza basilare, non va troppo sopravalutata.

Il piano regolatore è vincolato a queste forze economiche, ma è anche subordinato ai vincoli di carattere geografico che determinano gli indirizzi di sviluppo per una percentuale spesso più forte che non i vincoli economici.

Una rete stradale ben studiata, che permetta una circolazione fluida e progressiva, è sempre il presupposto di un sano organismo urbano che si adatterà elasticamente ai tempi ed alle circostanze.

Ecco dunque delinearsi i problemi fondamentali del piano di Napoli: quelli della densità e quelli della circolazione.

Tali problemi sono evidentemente interdipendenti perchè è la densità eccessiva a reagire su una rete circolatoria difettosa e a determinarne la congestione; per cui, trovando opportuno sfogo all'aumento demografico di nuove zone periferiche e migliorando nello stesso tempo la rete stradale, la circolazione assumerà il suo flusso ordinato.

Premessa del piano regolatore è stata la creazione di una serie di nuclei satelliti i quali, pur gravando sul centro cittadino, non ne distino pure eccessivamente. Essi si dividono inoltre gruppi, di cui quello Ovest è legato allo sviluppo marittimo ed industriale di Bagnoli - Pozzuoli e all'attrattive delle ridenti plaghe flegree, quello Nord al fertilissimo altopiano ed alle sue industrie ausiliarie dell'agricoltura, quello Est allo sviluppo portuale ed industriale.

Moderate espansioni del nucleo agglomerato centrale sono previste anche nelle tre suddette direzioni. Il concetto del decentramento, desiderabile secondo le leggi dell'urbanistica moderna, è stato contemperato con la realtà della situazione economica napoletana.

Connessa ai problemi dello spazio sarebbe anche la liberazione delle aree ferroviarie orientali. Tale liberazione avrebbe potuto realizzarsi o con lo spostamento della Stazione Centrale a Via Traccia, o meglio con un abbassamento della Stazione stessa, senza spostamento. Tale soluzione radicale, pur essendo augurabile, è risultata purtroppo incompatibile con la nostra situazione economica, per l'enorme spesa che comporta anche va sull'ordine di 18 miliardi, come risulta da un parere espresso dalla Direzione Generale delle Ferrovie.

Si è addivenuto, pertanto, ad una soluzione intermedia che non compromette il futuro e concede più modesta espansione verso oriente del centro urbano, dando modo, nel frattempo, di risolvere le comunicazioni di tale zona con quelle orientali, della zona a nord con il Porto.

D'altra parte, è opportuno considerare che, allo stato attuale di soffocamento delle nostre energie economiche, sarebbe grave errore impedire l'immediata ripresa del traffico ferroviario e della zona industriale, anch(essa investita da un'eventuale soluzione integrale, per correre dietro a sistemazioni ferroviarie di una mole assolutamente sproporzionata alle nostre attuali limitate risorse, e la cui programmazione rappresenterebbe un grave intralcio per la fatiosa opera in atto della riorganizzazione dei nostri trasporti ferroviari.

Vi è poi da riflettere che lo spazio da guadagnare ad oriente è sempre limitato per la necessità di creare una zona industriale a contatto con il Porto. In definitiva, è sempre la risoluzione nucleare ad imporsi. Ed allora è doveroso chiedersi se vale la pena di suscitare un trambusto ferroviario così enorme in una situazione grave come l'attuale.

Ad ogni modo, nella relazione particolareggiata del problema ferroviario, verrà fatta la storia delle proposte di sistemazione e presentata la soluzione integrale studiata dalla Commissione.

Stabilite così le direttive per quanto riguarda l'espansione urbana, vediamo come funzionerà la rete circolatoria.

Per quanto riguarda il traffico interurbano, abbiamo un'unica grande linea di attraversamento: la strada Roma-Napoli-Calabria. Tale attraversamento si risolve trovando un innesto alla Via Capodichino con Via Traccia, girando a monte del Cimitero.

Risolto questo problema, restano i problemi locali

della penetrazione in città dalle altre strade nazionali.

Dalla via delle Calabrie si penetrerà in Città per la nuova Via Marittima, destinata anche a servire il traffico portuale.

Tale strada circonda il porto con una grande falcata di cinque chilometri, s'innesta alla Galleria della Vittoria, salda il grande circuito costiero del Golfo, costituendo la spina dorsale di tutto il suo traffico.

E' inutile insistere sui grandi vantaggi urbanistici, commerciali e turistici di tale grande anello stradale. Dalla stessa direzione è stato provveduto a dare un migliore innesto col centro di Napoli della Autostrada e della Via delle Puglie.

Particolare attenzione è stata posta a dare una definitiva sistemazione alla penetrazione dal Nord della via di Roma: una grande arteria, quasi rettilinea scenderà dal Bosco di Capodimonte al centro di Napoli, mantenendosi parallela a Toledo dalla parte ovest. Tale arteria, raccogliendo nel tratto centrale il traffico di Via Guglielmo Sanfelice lo convoglierà, mediante una parallela a Via Chiaia, verso la Riviera.

Ecco dunque in logica subordinazione, come dalla impostazione regionale e interurbana, la trama delle linee interne del piano, sintetizzabili in due grandi fasci di arterie : uno in direzione press'a poco est-ovest (Via Foria, Rettifilo e Marittima) l'altro in direzione Nord-Sud (parallela a Toledo, Corso Garibaldi, Corso Novara) i quali inviluppano il nocciolo centrale di Napoli nel quale si espanderà logicamente il centro degli affari.

E' evidente l'impossibilità di un'effettiva soluzione

del traffico in una città come Napoli, con strade strette e spesso non allargabili, senza pensare ad una metropolitana ed a una sistemazione delle Ferrovie secondarie, le quali adempiono specialmente nella zona ovest, già da ora ad una vera e propria funzione metropolitana.

Una vigorosa e lungimirante politica dei trasporti è la sola efficace premessa al decentramento urbano.

Per quanto riguarda la edilizia del nucleo urbano, su tutti gli altri problemi sovrasta quello del risanamento.

E' inutile insistere su tutti gli aspetti fisici e spirituali di questo gravissimo problema napoletano. Vi è purtroppo da rilevare il fatto che nell'attuale penuria di case derivante dalle distruzioni, il problema è molto aggravato ed è tanto più grave oggi se si pensa che le forze economiche del popolo napoletano non erano sufficienti a risolverlo neanche in passato. Vi è da considerare che il risanamento, se attuato con criteri non speculativi ma tendenti a migliorare il tenore di vita degli abitanti, è sempre passivo dal punto di vista finanziario, perchè demolisce case vecchissime di poco valore intrinseco del centro, per ricostruire, in sito o altrove, case moderne di costo superiore.

Quindi, solo un notevole rilevamento nel tenore economico delle masse, o un forte aiuto esterno potranno imprimere un impulso verso questa soluzione.

D'altra parte, il compito del piano regolatore non è di trovare i mezzi, ma di fissare le premesse perchè le soluzioni siano indicate qualora questi mezzi si trovino.

Non è pertanto compito del piano regolatore di entrare nel dettaglio del risanamento, dettaglio che sarà studiato a tempo opportuno adeguatamente ai mezzi. Ne vale la pena di indicare le zone di risanamento perchè purtroppo tutta la vecchia Napoli da Montecalvario al Corso Garibaldi, si trova press'a poco nelle stesse condizioni.

Nello studio del piano è stato tenuto sempre presente l'esigenza di inquadrare degnamente i nuovi quartieri nella cornice paesistica che conferisce a Napoli una posizione tanto singolare fra le grandi Città del Mondo. Quest'aspetto delicatissimo è stato risolto implicitamente con la soluzione "nucleare" data al piano che prevede non la distruzione dei magnifici orti e giardini napoletani, ma un'armonica integrazione fra il verde e l'edilizia.

Particolare delicatezza riveste il problema di risanamento del nucleo storico ove sono da salvaguardare il carattere ippodameo della trama stradale greco-romana ed il notevole complesso dei monumenti ivi esistenti. In queste zone sono state trattate principalmente due arterie di traffico locale: una nord-sud consistente nell'allacciamento Via Costantinopoli-Piazza Borso, e l'altra est-ovest per collegare Piazza Garibaldi a Montesanto, lambendo S.Gregorio Armeno e S. Domenico.

In questa parte programmatica generale non è il caso di soffermarsi sui vari aspetti particolari del problema napoletano: dall'industria al turismo, dai monumenti agli ospedali, dalle scuole ai mercati, dalle istituzioni militari a quelle sportive, dal Palazzo di Giustizia a tutti gli altri edifici pubblici da sistemare.

Qui vale la pena di accennare ad una dolorosa constatazione risultata dallo studio del piano, e cioè che quasi il 90% degli edifici sommariamente costituenti il complesso urbano di Napoli, è da ristrutturare.

Una via ben lunga ed aspra è da percorrere per mettere Napoli nelle condizioni non di prosperare, ma almeno di vivere.

L'esame del diagramma storico ci ha però mostrato come Napoli, malgrado le vicissitudini di guerra, di pestilenze e di altre sciagure, ha segnato da quattrocento anni a questa parte, un costante incremento di popolazione.

Questa vitalità è dovuta alla posizione di prim'ordine che Napoli ha nell'ambito geografico.

Napoli è un grande porto nel cuore del Mediterraneo e quindi non solo non perirà, ma tutte le speranze sono possibili soprattutto se verranno sostenute dalla fiducia e dalla attività dei suoi abitanti.

I PROBLEMI DELLA RICOSTRUZIONE EDILIZIA E DELLA DENSITA' EDILIZIA

ELETTRICA

Gli studi statistici sulla densita' demografica ed edilizia costituiscono la premessa alle soluzioni urbanistiche del piano regolatore.

Uno dei settori della vita napoletana in cui la guerra ha operato le distruzioni piu' rilevanti, e' costituito certamente, dopo quello dell'attrezzatura industriale, dal complesso di abitazioni cottrette alla popolazione della citta', dove piu' a lungo e con maggiore intensita' si e' sviluppata l'attivita' delle offese aeree e delle distruzioni sistematiche nemiche.

Ne' la Provincia e' stata nel complesso immune da queste distruzioni, in quanto nella zona dell'alto Casertano, dove la guerra combattuta ha avuto uno dei suoi teatri piu' travagliati, le abitazioni di intera cortine sono state gravemente falcidiate al pari di alcune zone dalla Lucia o degli Abruzzi.

Ma in Napoli si fenomeno ha assunto dimensioni di maggior rilievo in dipendenza della compattezza degli aggregati edilizi e della loro densita' specifica, in quanto ogni bomba ha distrutto un numero rilevantissimo di vani, ed ogni vano occupato ha privato di "abitazione" nello stretto senso della parola, dall'1,9 a 2,9 persone, tanto quanto ne individuava la scala dell'affollamento della popolazione napoletana nelle abitazioni del centro di Napoli.

Ed in Napoli e' quindi assolutamente preoccupante, oltre che dal punto di vista edilizio urbanistico, anche e principalmente da quello igienico ed economico in quanto, in dipendenza delle demolizioni intervenute, e per la conseguente rilevantissima contrazione di vani alla disponibilita' della popolazione, tutti quanti i cinquecentomila ed oltre rifugiati

nelle abitazioni residue o persone coniunti, o attraverso forme di subaffitto, rendendo così ancora più grave e preoccupante la condizioni, dal punto di vista igienico, del sovraffollamento napoletano.

Chi percorre oggi le vie principali della Città può rendersi esattamente conto delle devastazioni operate dalla guerra nel patrimonio edilizio napoletano, in quanto le grandi arterie cittadine sono state risparmiate dalla offesa aerea; mentre alla periferia, e nelle aree interne dei rioni le distruzioni sono state assai più vaste e profonde.

Abbiamo così degli interi rioni, prossimi alle zone industriali, agli scali ferroviari e portuali, che possono praticamente considerarsi rasi al suolo, mentre nel cuore delle " isole " edilizie limitate dagli strette vicoli della Napoli vecchia, si debbono constatare altre rilevantissime perdite nella consistenza patrimoniale edilizia napoletana.

A questo novero, certamente incompleto, si aggiunge poi il numero più rilevante delle abitazioni non distrutte, ma rese inabitabili in dipendenza di eventi bellici.

Infine, fra le conseguenze della guerra, deve anche ascriversi la degradazione intervenuta nell'intero patrimonio edilizio della Città per effetto della mancata manutenzione, ordinaria e straordinaria, per oltre quattro anni, in dipendenza della scarsezza delle materie prime, e della loro assoluta irreperibilità, dai conglomeranti al ferro, dal legno ai materiali di rivestimento, dagli infissi ai serramenti, al vetro.

Sotto questo punto di vista, quindi, il problema napoletano delle abitazioni si presenta con un aspetto quanto mai preoccupante, sia per le dimensioni assunte, sia per le ripercussioni nei più vitali settori della vita cittadina.

Gli uffici tecnici comunali hanno già rilevato una mole rilevante di domande per danni di guerra alle abitazioni, e sono in grado di poter analiticamente dimostrare l'entità di ciascun sinistro intervenuto, ma per una

valutazione di carattere più generale e panoramico e' conviene far ricorso ad elementi di carattere più sintetico, desumibili da statistiche all'uopo elaborate, che ci consentano di poter approssimare ugualmente le dimensioni della fatiscenza intervenuta nella consistenza edilizia napoletana.

Dall'esame di queste cifre, che più appresso riportiamo, apparirà solamente una parte, certamente significativa, ma sempre " parte " di quella che e' stata l'effettiva contrazione della disponibilità di alloggi, in quanto moltissime altre abitazioni risultano egualmente inabitabili, nello stretto senso della parola, ma continuano tuttavia ad essere ancora abitate perchè non vi e' alcuna possibilità di diverso sistemazione per i loro inquilini.

E' evidente che in un programma di ricostruzione occorrerà tener presente anche la situazione di queste abitazioni, alle quali bisognerà ridare subito la possibilità di un'utilizzazione compatibile con le condizioni normali di vita, anche se ridotta al minimo.

Il risultato di questa rilevantissima fatiscenza, operata dalle varie manifestazioni della guerra combattuta sul nostro fronte, nella consistenza effettiva delle abitazioni, e' stato, difatti, quello di sovraffollare ancora più, ed oltre ogni limite del sopportabile e del possibile, la popolazione napoletana nelle scarse, malsane e mal ridotte abitazioni che le sono rimaste .

LA CRONICA DEFICIENZA DELLE ABITAZIONI IN NAPOLI

Napoli già da tempo, malgrado ogni abbandonamento di elevazione del tenore di vita della popolazione italiana, deteneva un triste ed incresciuto primato nella graduatoria dei grandi centri italiani rispetto al problema delle abitazioni.

La inchiesta ministeriale del 1931 ne aveva messo in luce le condizioni as-

assolutamente insostenibile che richiedevano un intervento quanto mai urgente ed efficace.

Sulla intanto si fece assai quel poco che si venne di fare valse senz'altro a peggiorare la situazione invece che a migliorarla.

Si riferisce all'attuazione di alcuni comprensori di bonifica (Roma Garibaldi, Ottaviani, Roma Tuscolana, e così via), che diedero luogo a demolizioni di lotti di fabbricati rilevantissimi ed intensamente abitati.

Al loro posto vennero nuovi complessi stradali, ma non case. Di maniera che le famiglie sfollate non ebbero altra possibilità oltre quella di riversarsi nelle abitazioni delle altre zone, anche esse da tempo sovraffollate, di cui peggiorarono la situazione oltre ogni limite immaginabile.

Basta, tuttavia, citare alcuni dati della indagine 1931, la cui situazione, come si è detto, deve considerarsi senz'altro peggiorata nei periodi successivi, e non certamente migliorata.

Al 1931, difatti, mentre a Genova solo il 6% della popolazione viveva in regime di sovraffollamento, a Napoli il 56% si trovava in questa tristi condizioni.

Le manifestazioni specifiche del sovraffollamento napoletano erano certamente assai preoccupanti, quando si pensi che, ad esempio, in regime di tre a quattro persone per stanza si trovavano 93.358 persone; da 7 a 8, 13.574, e così via fino a 18 persone per stanza, limitate, è vero, a pochissimi casi, ma tuttavia rappresentate nella distribuzione della popolazione napoletana.

Il fenomeno, inoltre, era diffuso in tutto quanto il tessuto, con qualche lieve differenziazione dalle frazioni del centro, e con maggior distacco nelle zone suburbane, dove l'affollamento si è sempre manife-

stato con caratteri di maggior rilievo.

Una classificazione delle frazioni, con la indicazione del dato medio di affollamento, puo' essere particolarmente utile per documentare questo stato di fatto, e ritenuiamo utile, pertanto, riprodurla nella tabella che segue nella quale, oltre il dato medio, e' contenuto altresi' quello delle abitazioni di un sol vano, che costituiscono, com'e' noto, il 33% delle abitazioni della citta', e che possono considerarsi come un indice rappresentativo della situazione critica delle abitazioni di ciascuna sezione.

Eccone i valori:

ABITANTI MEDIO PER VANO DI FRAZIONE AL 1932

FRAZIONE	NEL COMPLESSO	NELLE ABITAZIONI DI UN VANO
S. Ferdinando	1.19	3.88
Chiaia	3.11	4.13
S. Giuseppe	1.13	3.74
Montecalvario	1.09	3.66
Avvocata	1.44	3.81
Stella	1.55	4.38
S. Carlo	1.69	4.22
Vicaria	1.66	4.87
S. Lorenzo	1.61	3.92
Mercato	2.09	4.08
Pendino	1.61	4.08
Porto	1.46	1.27
Vomero	1.12	4.11
Posillipo	1.38	4.39
Fuorigrotta-Bagnoli	1.98	4.45
Ponti	2.29	4.08

Piscinola	2,56	4,10
S.Giovanni	2,23	4,44
Barra	2,37	4,25
Fontanelle	2,82	4,20
S.Pietro a Patierno	2,76	4,40
Secondigliano	2,47	4,27
Chiaiano	2,33	4,05
Pocsuo	2,53	4,17
Poggioreale	2,10	4,48
Pianura	3,00	4,26
Ponticelli	1,39	1,50

Come appare ci troviamo di fronte ad una situazione quasi di "limite", alla quale si sono aggiunte, con le ovvie conseguenze peggiorative, le demolizioni effettuate fra il 1931 ed il 1939, che vennero sostituite da nuove costruzioni in misura insufficiente, mentre l'accrescimento naturale della popolazione contribuiva per una quota a rendere sempre più tesa la situazione che aveva già raggiunto e superato i limiti della tollerabile.

In questo condizioni, in aggiunta all'arresto di ogni manifestazione di attività costruttiva, Napoli cominciò a subire i primi attacchi aerei, che in seguito, per effetto delle devastazioni dovute a rappresaglia e ad altri eventi, dovevano incidere ancora più sensibilmente e profondamente sul patrimonio edilizio della città.

[illegible]

Come abbiamo premesso, il patrimonio edilizio napoletano e' stato colpito, e duramente, dalla guerra, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, di maniera che, a sfogliare dei bollettini, si puo' dire che non vi sia un'abitazione che non abbia subito danni in dipendenza dell'offesa aerea, o dei vari sinistri intervenuti che si possono considerare collegati alla guerra stessa.

Dai vetri infranti dalle esplosioni, all'edificio completamente raso al suolo, e' tutta quanta una graduatoria di danni che sarebbe troppo lungo enumerare, di maniera che si e' costretti a considerare solo le abitazioni completamente distrutte e quelle danneggiate, limitatamente a quelle non abitate, considerando cosi' il fatto del 2 non essere abitate" come indice della gravita' del danno subito che ne ha determinato materialmente la inabitabilita' e la indipendibilita'.

Escludiamo, cosi', deliberatamente, un complesso rilevantissimo di unita' locative, che abbisognano anch'esse di riparazioni quanto mai urgenti, e che sarebbero, anzi, del tutto inabitabili, se che il bisogno assoluto di un ricovero fa funzionare ancora da "abitazioni".

La sistemazione, pertanto, di dette abitazioni, in numero certamente rilevantissimo, deve essere tenuta presente nel determinare il fabbisogno dei nuovi vani efficienti per una sistemazione definitiva della popolazione napoletana.

In una indagine recentemente effettuata sono stati rilevati appunto i complessi edilizi completamente distrutti e quelli danneggiati al punto da non renderne possibile l'uso come abitazione.

Di ciascuno di essi e' stato calcolato il numero degli appartamenti che erano costituiti ed il numero dei vani in complesso che li formavano.

Nella tabella che segue, pertanto, ne riproduciamo i dati, tenendoli distinti per frazione al fine di rendere possibile l'istituzione di confronti e la derivazione di qualche indice rappresentativo della situazione.

Evidentemente l'indagine non puo' essere completa, anche perche' il concetto di abitabilita' degli edifici parzialmente sinistrati, derivato dal fatto di essere o meno occupati, e' dovuto alla valutazione soggettiva dell'occupante, determinata in gran parte dalla impossibilita' di trovare altrove alloggio. Criterio questo relativo e non certo assoluto.

Con questa limitazione, pertanto, possiamo ora considerare i dati contenuti nella tabella che segue nella quale sono riportate le sole abitazioni completamente distrutte, e quelle parzialmente danneggiate, ma non piu' abitabili, rilevate nella indagine a tale fine compiuta.

* * * *

ATTIVITÀ INDUSTRIALI E ARTIGIANALI IN NOVE MANIFATTURE DI LANA DAL 1744

Rioni	ATTIVITÀ PRESENTI		ATTIVITÀ CESSATE	
	abitazioni	vani	abitazioni	vani
S.Ferdinando	476	1.635	652	2.905
Chiaia	384	900	540	1.726
S.Giuseppe	429	1.197	535	489
Montecalvario	372	849	135	386
Avvocata	234	247	119	386
Stella	359	608	195	359
S.Carlo	208	467	178	236
Vicaria	345	1.090	308	884
S.Lorenzo	1.147	3.183	762	2.200
Mercato	1.885	3.274	653	1.363
Pendino	1.238	3.642	433	1.681
Porto	352	938	165	858
Vomero	64	275	64	313
Fuorigrotta	166	442	69	167
Bagnoli	389	1.074	—	—
S.Giovanni	530	842	76	267
Barra	17	23	97	111
Ponticelli	104	131	—	—
S.Pietro	2	4	21	37
Poggioreale	573	1.320	932	1.021
Complessivo	8.990	22.068	5.267	13.783

La cifra di cui sopra, per quanto sembrio in un certo senso inferiori a quella che si ritengono debbano essere state le devastazioni portate dalla guerra nella consistenza edilizia napoletana, sono parallele a quelle raccolte dagli uffici statali per la liquidazione dei danni di guerra il che' le fa ritenere certamente attendibili.

Non si e' mancato di effettuare un riscontro con le domande presentate all'ufficio comunale dei tributi per le agevole delle tasse comunali relative alle abitazioni: contributo fognature, rimanenze inesistite e valore locativo, e che sono in numero di appena 3.902, rispetto a 14.187 abitazioni sinistrate ed inabitabili.

La differenza puo' essere spiegata a trascuratezza da parte degli interessati che, specie nel caso di abitazioni demolite completamente, non hanno ritenuto necessario presentare domanda di agravio, anche perche' molte abitazioni, per il minimo imponibile loro attribuito sono esenti da ogni imposizione.

Considerando, sotto questo punto di vista il complesso dei dati, si potrebbe mettere in relazione le circa 4.000 istanze presentate con le 5.207 abitazioni danneggiate e non abitate, considerando la differenza di circa 1000 come dovuta ad abitazioni esenti da tributi perche' inferiori al minimo tassabile.

Ritengono utile riportare i dati in parola nella tabella che segue.

- RIPARTO DELLE RICHIESTE DI CREDITO PER SINGOLI ESERCIZI AGRICOLI PRESENTATE ALL'ISTITUTO TRAMITE I SOCI -

Località	Numero	Importo	Importo
S.Ferdinando	285	20	305
Gioia	255	22	277
S.Giuseppe	105	15	120
Montecalvario	367	13	380
Avvocata	85	8	93
Stella	230	5	235
S.Carlo-Mare-Vicinale-Cutarella	96	4	100
Vittoria-Poggioreale	509	43	552
S.Lorenzo	257	43	300
Mercato	328	32	360
Pendino	645	55	700
Porto	344	19	363
Vomero	50	-	50
Posillipo	50	-	50
Pagani e Pianura	73	-	73
Barra-Ponticelli			
S.Giovanni-S.Pietro			
Secondigliano-Scampia			
Secondo-Chiaiano	25	15	40
	3.632	290	3.922

Cosa sigora, anche limitatamente al ristretto criterio tenuto nella indagine, la falla aperta nella consistenza edilizia napoletana e' veramente impressionante.

Diecimila abitazioni distrutte, e cinquemila danneggiate al punto da non essere piu' abitabili, formano un complesso di 55 mila abitazioni con oltre 45 mila vani, che rappresenta un salasso veramente notevole nella consistenza delle abitazioni cittadine.

Queste cifre, che come si e' detto, rappresentano una perdita soltanto dell'effettiva sottrazione alla disponibilita' normale, in quanto moltissime altre sono egualmente da considerarsi non disponibili, in quanto le loro condizioni di abitabilita' sono tali da richiedere un sollecito intervento delle condizioni locative normali.

A conclusione di piu' ingenti vilipendi sono giunti, invece, primi risultati ufficiali che si occupano per loro conto della ricostruzione edilizia napoletana, che fanno salire all'ordine di grandezza di 300 mila unita' i vani inutilizzati in dipendenza dei sinistri bellici.

Il numero desta certamente impressione, ma messo in relazione alla effettiva consistenza edilizia napoletana, ma se si tiene conto della graduazione del danno che puo' subire un'abitazione o del numero di vani rimasti praticamente inabitati, la cifra come sopra enunciata appare piu' che probabile in quanto riferita ai vani danneggiati e che, indipendentemente dal fatto di essere provvisoriamente abitati (il che e' dovuto alla grande penuria di abitazioni in Napoli, aggravatasi per effetto di distruzioni o di requisizioni), richiedono con ogni urgenza radicali e profonde riparazioni.

E se da questo settore si passa a quello delle opere di risanamento, non piu' procrastinabili dopo decenni di vana attesa, il numero di vani vuoti,o rimovati, di cui Napoli ha assoluto ed immediato bisogno, sale all'ordine di grandezza di 200 mila unita'.

Una rilevante massa di lavoro ricostruttivo attende, dunque l'attivita' edilizia napoletana, in un primo e piu' urgente momento per la ricostruzione di quello che e' stato distrutto dalla guerra, ed in un secondo, ma non meno urgente tempo per effettuare quel piano di risanamento e di ampliamento promesso da troppi decenni, la cui esecuzione protratta nel volgere, e per sopravvenimento di eventi, si fa ancora attendere, nel mentre che la popolazione napoletana e' costretta in condizioni tali che le attribuiscono un vergognoso primato di disagio e di malsanita' dal punto di vista della sistemazione delle abitazioni.

LA SISTEMAZIONE ATTUALE DELLA POPOLAZIONE NAPOLETANA

Come si e' sistemata intanto la popolazione nelle abitazioni residue della citta' di Napoli, e quali sono stati gli spostamenti che si sono operati nella sua distribuzione ?

E' questo interrogativo, prima ancora di accennare a rappresentazioni di cifre, possiamo ricordare con la indicazione delle due sole possibilita' che si sono offerte ai napoletani in tale situazione: ricercare ancora di piu' le residue abitazioni della citta', oppure trasferirsi temporaneamente nei comuni limitrofi che presentano ancora qualche margine di disponibilita', in prosecuzione di quello che fu la espansione da affollamento centrale, attuata nel periodo di punta delle incursioni aeree.

Ma procediamo piu' avanti la discussione, nel mentre accenniamo a

quella che e' stata la sistemazione di fatto rilevata nell'ultimo censimento della popolazione, effettuato recentissimamente, nel settembre del 1944, i cui dati ci rappresentano con ogni evidenza ed immediatezza la distribuzione della popolazione nei vari quartieri della città.

Dall'esame dei primi risultati e' apparsa immediatamente la costruzione fra popolazione calcolata e quella effettivamente rimasta, nonche' una profonda differenza nello schema di distribuzione della popolazione nei vari quartieri in dipendenza delle distruzioni operate dalla guerra, o per altre cause strettamente connesse alla guerra stessa.

E' assai caratteristico, a questo speciale riguardo, effettuare un confronto fra la situazione del 1936 e quella del 1944, nelle singole frazioni del territorio del Comune di Napoli, e nel complesso.

MOVIMENTO DELLA DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE NATURALMENTE NELLE VARIE FRAZIONI

TRA IL 1936 ED IL 1944

FRAZIONE	Popolazione presente o di fatto		DIFFERENZE	
	Al 21 - 4 - 36	al 25 - 9 - 44		
S.Ferdinando	37.360	35.357	---	231
Cisala	61.794	63.393	1689	-
S.Giuseppe	15.727	13.088	---	-2639
Montecalvario	44.217	48.076	3759	-
Avvocata	49.338	54.558	5268	-
Stella	53. 840	57.447	3607	-
S.Carlo	62.734	67.304	5570	-
Vicaria	25.638	23.038	-	2930
S.Lorenzo	113.814	109.386	-	4428
Mercato	35.372	19.388	-	15987 ✓
Pendino	54.413	36.249	-	18164 ✓
Porto	24.379	15.169	-	9355 ✓
Vasaro	52.367	65.485	12338	---
Posillipo	14.638	13.231	693	---
Pegnata	13.783	14.771	1028	---
Fuorigrotta	29.492	20.849	---	8553
Bagnoli	10.388	13.375	1080	---
Pianura	12.644	13.000	356	---
Soccavo	53.729	19.956	---	13733 ✓
Arenella	21.749	21.632	---	117
Vomero	16.753	17.397	644	---
S.Giovanni	29.909	28.910	---	1019
S.Maria a Cubito	12.186	10.254	---	1892
Secondigliano	27.423	29.784	2361	---
Miano	8.383	8.526	1143	---
Chiaiano	5.027	5.936	909	---
Piscinola	7.567	9.989	2422	---
Marianella	461	96	---	365
Totale	876.094	836.700	39.394	83.223

Una prima constatazione balza evidente, ed e' costituita dalla contrazione del dato di popolazione totale fra il 1936 ed il 1944, di ben 99.394 unita' corrispondenti al 5% della popolazione, ma che risulta certamente ancora piu' rilevante se ci riferiamo al dato di popolazione " calcolata ", che farebbe ascendere la popolazione di Napoli al settembre 1944 a ben 932.932 abitanti, con una differenza, quindi, di 96.292 unita' pari al 10%.

Appare fuor di luogo soffermarsi in questa sede la valutazione sicuramente del fenomeno, nel mentre che quello che ci preoccupa e' la ripartizione differenziale della popolazione ai due estremi considerati il 1936 e il 1944.

D'altra parte, i dati sul movimento anagrafico confermano l'ordine di grandezza del 1936, in maniera che possiamo accogliere le risultanze come effettivamente rappresentative dell'attuale dinamismo.

In dipendenza di tale conferma possiamo asserire senz'altro l'esistenza di un nucleo di circa 40 mila persone che risiedono nei Comuni contermini, provenienti da Napoli, e che si sono dovuti allontanare da quelle località per difetto di alloggiamento venuto meno in dipendenza della guerra.

L'esistenza di questo coefficiente ci e' dimostrata dalla eccedenza di carte annonarie nel Comune di Napoli, che supera di circa 40 mila unita' le cifre di popolazione notoriamente assentesi, e che corrispondono alle famiglie sinistrate nelle domande annonarie regolarmente, che ritirano in Napoli le loro carte annonarie, che vengono, poi, spese nei Comuni di residenza provvisoria.

Cio' e' confermato dal fatto che il numero delle carte annonarie che risultano " spese " nel Comune di Napoli, e' inferiore al numero delle carte annonarie emesse nel comune stesso.

D'altra parte, l'esistenza effettiva di questo coefficiente e' confermata dal fatto che numerosissimi di napoletani raggiungono quotidianamente la città dai paesi circonvicini, attuando un movimento

che affolla sino all'inverosimile i mezzi di comunicazione esistenti.

Oltre 40 mila abitanti che sono rimasti praticamente senza alloggio in Napoli, vi è poi la massa certamente rilevante delle persone che hanno trovato modo di potersi " sistemare " ugualmente sovraffollando le abitazioni vecchie dei quartieri meno fabbricati, la maggior parte trovando rifugio presso parenti o amici.

L'esistenza di questi casi è dimostrata dal fatto positivo dello incremento della popolazione in alcune frazioni e del decremento di altre.

E' evidente che, grosso modo, totalizzando gli incrementi, si ha il volume di popolazione che è andato a sovraffollare le abitazioni che' rimaste di ciascuna frazione, mentre che totalizzando i decrementi si ottiene, invece, il volume di popolazione che è rimasto senza tetto proprio nella frazione nella quale un tempo risiedeva.

La conclusione ultima di cifre che possono derivarsi dalla tabella precedentemente riportata, ad escludendo, ben vero, quella parte positiva e negativa del fenomeno che si compone nel movimento interno di ciascuna frazione, e considerando solo la situazione derivante dal calcolo finale della popolazione di ciascuna frazione di città, sono la seguenti:

Contrazione della popolazione di città, rilevata a titolo di minima approssimazione fra il 21 aprile 1936 ed il 15 settembre 1944: 36.394

Incremento della popolazione in alcune frazioni per un ammontare di persone: 41.829

Riduzione della popolazione in altre frazioni per un ammontare di persone: 81.623

La portata di queste risultanze di cifre è ovvia, e può compendiarsi nei seguenti fenomeni, tutti quanti dovuti alla diminuita disponibilità dei 15.000 alloggi distrutti per causa di guerra.

I) Esodo di 40.000 unità della popolazione napoletana verso i Comuni della periferia, già precedentemente sovraffollati, come le rilevazioni del censimento del 1931. Si aggiunga, poi, che dal 1932 ad oggi la costruzione edilizia è rimasta in ogni precedente decennio, mentre che la popolazione povera è, invece, considerevolmente accresciuta.

Le conclusioni, quindi, oggettive e soggettive, della sistemazione della popolazione rimangono, pertanto, sempre più pericolose.

2) Trasferimento della popolazione napoletana delle zone risanate in altre zone non colpite dalle demolizioni, per un complesso di ben 43.029 persone.

Siccome la costruzione edilizia delle zone di sfollamento deve considerarsi praticamente zero secondo quell'intervallo, deve concludersi, con ogni rigore di cifre, che laddove nel 1936 abitavano 402.187 persone, quel 1944 ne sono rimaste non 443.972, con un aumento di 37.785 persone, pari al 10% in che ci autorizza a ritenere che il problema di sfollamento sarà conseguente, dunque, già enormemente al 70% aggravatosi ancora per l'aumento di popolazione intervenuto tra il 1931 ed il 1936 nella misura del 5%, raggiungendo, così, effettivamente i limiti della tollerenza meglio ammissibili non la possibilità di resistenza umana, e che non è più assolutamente pensare di essere ulteriormente protratti.

I RIFLESSI SULLA SALUTE PUBBLICA

Una situazione di affollamento così fatta, in presenza condizioni locative di un rilevantissimo numero di insalubri, doveva necessariamente avere influito sull'andamento della salute pubblica, ed è utile, quindi, rilevare le probabili conseguenze sull'andamento di alcune cagioni della mortalità.

Rileviamo, intanto, già di seguito, alcuni dati riferenti al movimento [illegible] del 1932 al 1944 che ci mostrano, indubbiamente, l'aggravamento della mortalità generale della popolazione, ed in secondo luogo, l'aggravamento della mortalità specifica per le più gravi delle malattie sociali: la tubercolosi.

Non riportiamo qui le cifre assolute, data la impossibilità di valutare al suo giusto livello la popolazione presente nell'intervallo considerato, ma non possiamo, tuttavia non rilevare come di fronte alla rilevata della popolazione intervenuta nel frattempo, la cifra assoluta dei decessi in continuo, impressionantemente aumento fino al 1944.

Degno, inoltre, di particolare rilievo e' il numero dei deceduti per malattie infettive e per T.B.C. che negli ultimi anni risultano praticamente raddoppiati rispetto ai valori del 1931.

Trascurando, quindi, le più' specifiche valutazioni, che sarebbero in questa sede fuori di luogo, riportiamo, qui di seguito, le due tabelle delle quali l'una il movimento generale dei decessi e quello dei deceduti per malattie infettive e per T.B.C., nel mentre l'altra riporta i valori della mortalità' infantile, che, come è risaputo, viene comunemente rappresentando il numero dei deceduti a meno di un anno con i nati del corrispondente periodo.

Ecco, intanto le due tabelle:

MOVIMENTO DELLA POPOLAZIONE RAVENNATE DAL 1931 AL 1944 E MORTALITA' PER MALATTIE INFETTIVE E T.B.C.

ANNO	DECESSI di cui deceduti per MALATTIE INFETTIVE	T.B.C.
1931	14.396	1.866	1.089
1932	15.499	2.150	938
1933	13.893	2.067	1.022
1934	14.209	1.943	1.081
1935	15.839	2.114	1.221
1936	13.604	2.455	1.209
1937	15.037	2.153	1.250
1938	16.816	1.934	1.196
1939	14.456	1.765	1.140
1940	16.689	3.813	1.258
1941	10.752	2.289	1.557

1942	24.678	3.388	1.398
1943	20.865	2.927	1.397
1944	22.451	2.742	2.086
1945	29.452	3.417	1.707

Riconosce dai dati esposti in conclusione precedentemente riportata, con riferimento particolare, da altra parte, deve risultare nell'altra tabella qui appresso trascritta, e che contiene i dati sulla mortalità infantile in Napoli dal 1931 al 1944.

Essono i minori

MORTALITÀ INFANTILE IN NAPOLI DAL 1931 AL 1944

ANNO	NATI	MORTI A MENO DI UN ANNO
1931	22.363	2.522
1932	22.256	2.487
1933	22.019	2.036
1934	21.456	2.063
1935	21.839	2.399
1936	21.553	2.338
1937	22.285	2.341
1938	23.735	2.679
1939	24.554	2.867
1940	25.904	2.909
1941	28.300	3.456
1942	24.678	3.388
1943	20.865	2.927
1944	22.451	2.534

Come appare, anche la mortalità infantile è in preoccupante aumento in quest'ultimo periodo in dipendenza delle condizioni di disagio in cui vive la popolazione napoletana, condizioni nelle quali intervengono in parte certamente rilevante, se non del tutto determinante la situazione antigienica delle abitazioni in cui si è da tempo costretta la cittadinanza napoletana, e che sono diventate sempre preoccupanti in quest'ultimo periodo.

CONCLUSIONI

Come appare dalle cifre e dai dati fino a questo momento esaminati, la situazione edilizia napoletana, pur avendo avuto dal periodo prebellico, è giunta ora ad un punto che non può ulteriormente consentire rinvii, e pertanto rimedi.

La popolazione napoletana si trova presentemente in condizioni di abitazione tali che non possono più a lungo durare senza che si ripercuotano dolorose conseguenze nel campo della salute pubblica.

Le epidemie ricorrenti di dissenteria e di tubercolosi che sono state ~~ultimamente~~ combattute con energico intervento delle Autorità Sanitarie, con provvedimenti contingenti di disinfezione, di vaccinazione e di isolamento coatto nelle intere popolazioni, sono un indice di un pericolo che sovrasta alla città e che deve costituire il motivo per un intervento quanto mai rapido, profondo ed efficace. E' l'unica via da seguire.....

E' necessario, quindi, intervenire immediatamente, se non si vuole che si determinino gravi, irreparabili danni nella conservazione di una delle più numerose popolazioni a tipo urbanistico, che, deve considerarsi come una parte rappresentativa ed importante della vita economica del paese.

In dipendenza della urgenza assoluta di una immediata disponibilità di vani, si rende del tutto indispensabile addivenire, di concerto con le Autorità locali e con l'appoggio del Governo, alla attuazione di un programma di ricostruzione delle situazioni edilizie della zona non vincolate da piani regolatori, ricostruzioni per le quali dovrebbe essere assegnato un termine per l'inizio e per l'espletamento dei lavori, onde consentire la utilizza-

maniere offre il più' breve tempo.

Per rendere possibile, ed in un certo senso economica la sollecita ricostruzione, occorrerà' procedere all'assegnazione diretta e garantita sul- le aree disponibili o sulle quantità' prodotte a mano a mano, delle materie pri- me e dei materiali strettamente necessari: cemento, calcio, gesso, ferro, la- terizi e così' via, sottraendosi dalla cosa speculazione del mercato nero che impone oggi nel commercio di questi irrinunciabili prodotti.

La sorveglianza dei lavori andrebbe affidata agli Uffici del Genio Ci- vile ed a quelli Comunali, sia per quanto riguarda l'osservanza dei termini che per quanto concerne l'effettivo impiego dei materiali.

Non si esclude la possibilità' per taluno qualche proprietario restio alla ricostruzione delle abitazioni adibitevole, l'intervento della procedura di espropriazione per causa di pubblica utilità' dei relitti, da parte di ogni Ente al quale si accolla l'obbligo della immediata ricostruzione.

Per le zone, invece, che ricadono nell'ambito dei piani regolatori approvati, la possibilità' di riparazione dovrà' essere limitata ai soli ca- si nei quali con un minimo di spesa accertabile in breve periodo di tempo, si possa ottenere la disponibilità' di un'abitazione, ciò' per evitare una dispersione di richiamo qual caso che la casa dovesse essere successivamente demolita.

Indipendentemente da questi rimedi di carattere eccezionale e prov- visionale, dovrà' procedersi al completamento dei piani di ampliamento della città', rimasti da anni inoperosi in dipendenza delle tragiche vicende di questo ultimo periodo di vita nazionale.

Una rilevantissima quantità' di abitazioni verrebbe così' ad ottenersi, con sollievo immediato della popolazione di città', costretta ora in condi- zioni molto al disotto del livello minimo compatibile con la sanità' e la di- gnità' della vita umana.

Dovrebbe, infine, procedersi alla rielaborazione del piano di ampliamento del piano occidentale, modificato per la creazione della Triennale, e che potrebbe riflettersi su uno dei più vasti quartieri della città, la cui disponibilità permetterebbe la possibilità di iniziare il piano di risanamento edilizio del vecchio nucleo urbano, la cui congestione si invoca da oltre sessantanni e che ancor più ulteriormente essere rinviata.

Una riforma dovrebbe infine, essere apportata al vigente Regolamento Edilizio perchè si determinino condizioni più favorevoli alla ripresa ed alla economicità delle costruzioni, sia come altezza dei fabbricati che come altezza minima dei vani.

La eccezionale situazione patologica dell'edilizia napoletana, rivalutatasi per effetto delle distruzioni belliche, ha raggiunto ormai una situazione nella quale non si può ragionevolmente pensare che essa possa più a lungo perdurare.

****

72

[illegible]

Dallo studio dei primi regolamenti e' stato preso in esame il problema climatologico, affrontato ai fini di regolamenti comunque teorico e coordinativo antiquinquennale dal suo lato pratico.

A detta parola di essere stati raccolti dall'Osservatorio di Capodimonte una variabilità, (dal 1825) particolare attenzione alle variabili climatiche più importanti nell'urbanistica come [illegible] temperature, umidità, nubi, [illegible] precipitazioni. Per ciascuno di questi parametri sono stati costruiti dei grafici capaci di indicare il migliore orientamento da dare ai singoli fabbricati.

Le scarse e le nuvolosità e con il [illegible] sono sempre [illegible] angolo, in quanto la migliore [illegible] [illegible] dei principi climatologici ed è [illegible] in tal caso sacrificare quella in favore di quella, tenuto conto anche delle [illegible] [illegible] [illegible].

Per i nuovi quartieri sono stati [illegible], nel limite del possibile, i vincoli di quelli studi.

Venti - La conoscenza della frequenza e della velocità dei venti ha notevole importanza nell'urbanistica, in [illegible] nella fascia o nelle [illegible] di [illegible] necessaria [illegible] per l'opportuna [illegible] dei fabbricati dagli stessi di temperature, velocità, direzioni, [illegible].

Tra gli altri pericoli [illegible] quello di [illegible] un clima [illegible], influenzato solo in minima parte dall'azione dei venti, non sarebbe necessario studiare in dettaglio i venti di Napoli se non per quei [illegible] che [illegible] [illegible] [illegible] piovose.

Un fabbricato investito in pieno dal vento in una giornata piovosa si [illegible] in condizioni precarie sia per l'umidità che la muratura assorbirebbe, sia per il danno che la pioggia battuta dal vento provocherebbe contro gli infissi.

Egualmente, sarebbe molto incomodo transitare in una giornata piovosa per una strada presa di infilata da un vento a forte velocità.

Alcuni venti invece mitigano l'eccessivo calore estivo, spazzano le impurità sospese nell'aria e favoriscono l'evaporazione.

Dal grafico delle frequenze medie annuali dei venti si nota come la direzione di maggior frequenza sia quella sud-ovest, seguita, in ordine di grandezza, dalla nord-nord-est, sud-sud-ovest, nord e sud. Si può dunque affermare che la frequenza predominante è la sud sud-ovest, nord-nord-est.

La frequenza minore si ha nella direzione est-sud-est. Questo si spiega più facilmente considerando la protezione dai venti esercitata dal Vesuvio.

Nei mesi invernali (dicembre, gennaio e febbraio) i venti più frequenti sono quelli di nord-nord est, cioè fra la tramontana e il greco, in primavera (marzo aprile e maggio) i più frequenti sono sud-sud-ovest, tra libeccio ed ostro. In estate (giugno, luglio, agosto) ancora sud-sud-ovest e sud-ovest, con un crescendo rispetto alla primavera del ponente di ovest, ed una sensibile diminuzione rispetto alla primavera ed ancor più rispetto all'inverno, dei venti freddi di tramontana greco. In autunno (settembre, ottobre, novembre) si nota una graduale spostamento dei venti dal sud al nord, con una prevalenza di libeccio in settembre e di tramontana in novembre.

E' da notare che il libeccio di sud-ovest , il cosi' detto pecorino, e' una brezza marina fresca, molto giovevole per Napoli dal mese di marzo a quello di settembre.

Dal grafico della velocità si nota che i venti i quali raggiungono una velocità maggiore sono quelli di ovest sud-ovest, tra ponente e libeccio, sud sud-ovest, tra libeccio ed ostro, sud-ovest libeccio, nord nord-est fra tramontana e greco. Quelli che hanno velocità minore sono: est sud-est,

Tra ostro e scirocco, cioè Nord-Est, tra levante e greco e sud-est scirocco.

Da questa analisi risulta che i venti predominanti a Napoli sono i venti da Sud e Ovest e da Nord ed Est, cioè i venti del primo e del terzo quadrante i quali portano i maggiori benefici in estate. Quelli meno predominanti sono i venti del terzo quadrante, acquiferi per eccellenza. Quelli del quarto quadrante sono ambedue sia come frequenza che come velocità.

Nel ventiduquennio la velocità massima è stata raggiunta dai venti di ostro con 78 Km. all'ora.

In base a questo studio sui venti si può affermare che un fabbricato bioposizionale deve essere orientato in una direzione compresa tra il Nord-Est ed il Sud-Ovest, con l'asse maggiore nella direzione di maggior frequenza dei venti, coincidente con la direzione di maggior velocità, e cioè approssimativamente sud-ovest - nord-est.

TEMPERATURA

Anche come temperature Napoli si trova in condizioni di privilegio. Utilissimo è un'analisi di questo fattore ai fini urbanistici.

La conoscenza delle variazioni di temperatura indica all'urbanista quali facciate di un fabbricato riceveranno il sole in condizioni di più bassa temperatura ambientale ed abbiano bisogno, di conseguenza, di una maggior durata di irradiazione per ugualizzare gli effetti termici.

Le temperature minime si verificano a Napoli in luglio, sebbene anche agosto presenti alcune volte temperature molto alte. Le temperature minime variano da gennaio a febbraio. Nel ventiduquennio il minimo assoluto si è verificato il 14-2-1905 con gradi di 4°,6. La temperatura massima assoluta raramente supera i 35 gradi come avvenuto il 4.7.1916 con 36 gradi all'ombra.

Tali temperature sono prese all'ombra in luogo ventilato.

I valori delle temperature delle terrazze e pareti insolate in estate sono ben differenti.

La temperatura pomeridiana e' sempre superiore a quella antimeridiana, e la massima temperatura della giornata non coincide con mezzogiorno, ma si registra sempre piu' tardi, come la minima poco prima del sorgere del sole. Identico divario si verifica nell'anno.

Infatti, le temperature massima e minima non corrispondono con le epoche di solstizio.

La temperatura cresce rapidamente la mattina e diminuisce la sera.

Siccome si cerca di correggere durante l'inverno le varie esposizioni delle facciate, cercando di equilibrare l'effetto termico e' necessario tener conto, oltre la durata di insolazione, della maggior temperatura ambientale pomeridiana, dando alla facciata rivolta a levante una durata di insolazione maggiore di quella rivolta a ponente.

Questa esposizione risulta molto utile anche in estate, perche' riduce la quantita' di calore assorbita dalla facciata rivolta a ponente.

~~Questa esposizione risulta~~

Anche per effetto della temperatura il migliore orientamento da dare ad un fabbricato biesposizionale e' dunque quello in cui l'asse maggiore risulta inclinato a destra della direzione mezzogiorno, tra il primo ed il terzo quadrante.

PIOGGIA

Caratteristiche sono le precipitazioni atmosferiche a Napoli. Si può dire che non si verificano precipitazioni normali ma piovasche a carattere torrenziale, talvolta di ingrandimento violento. Generalmente sono di breve durata, ma dato la configurazione del terreno quasi dovunque in pendio, la quantita' di pioggia caduta si incanala in vere lave di acqua, le quali creano sempre degli inconvenienti.

Importante e' questa caratteristica per il proporzionamento delle fognature.

Come abbiamo rilevato precedentemente, le piogge, specie se considerate in considerazione ai venti, sono un fattore di grande importanza per l'urbanistica nella scelta del migliore orientamento da dare ai fabbricati.

Dai dati raccolti nel venticinquennio, il mese più piovoso è ottobre, seguito da novembre e dicembre. Il meno piovoso è luglio seguito da agosto e settembre.

UMIDITA'

Si è riportato per Napoli un grafico della variazione dell'umidità media nel venticinquennio.

NEBULOSITA'

Per lo studio dell'insolazione occorre conoscere la nebulosità diurna, ovvero le ore di sole effettivo. Dai dati sui giorni sereni di indubbia insolazione totale si rileva che in un anno vi sono 162 giorni sereni cioè circa il 45% il che non è poco se si pensi che alcuni paesi arrivano all'80%. I mesi più sereni sono luglio e agosto, i meno sereni febbraio, dicembre e novembre. I giorni nuvolosi sedi annuali assommano a 207 cioè circa il 30%.

A Roma, i giorni nuvolosi arrivano a 62%.

I mesi più nuvolosi sono nell'ordine: marzo, maggio e giugno.

I giorni totalmente coperti sedi assommano al 26%. I mesi più coperti sono dicembre, gennaio e novembre, i meno coperti luglio e agosto.

In base a queste indagini, sono stati fatti degli studi sull'orientamento dei fabbricati e sulla larghezza stradale in rapporto all'altezza di essi.

ORIENTAMENTO FABBRICATI

A mezzo dei grafici del Fisher, riferenti per Napoli, sono state costruite le ombre per ogni ora di sole, dal sorgere al tramonto, nei solstizi e negli equinozi di un fabbricato Nord-Sud, in pianta ed in prospetto, inclinando il fabbricato di 20 gradi in 20 gradi verso est dal punto nord.

Dai grafici si sono rilevate le durate di insolazione alle quattro pareti, contrassegnate in senso orario a partire dal lato ovest in alto, con i numeri 1, 2, 3, 4.

Dall'esame di questi specchietti occorre tener presente tre norme generali da seguire nei limiti del possibile.

1) Dare la massima durata di insolazione nella stagione invernale alle facciate 2 e 4, e la minima nei periodi di caldo intenso.

2) Tenere presente che nella stagione invernale la temperatura ambiente della facciata rivolta a levante è inferiore a quella della facciata rivolta a ponente e che nell'inverno la nebbia mattutina ritarda ancora il soleggiamento della facciata a levante. Occorre pertanto dare maggior durata di soleggiamento alle facciate rivolte a levante in confronto di quelle delle facciate a ponente.

3) Cercare di conciliare le due norme predette con la necessità di permettere al sole di entrare il più possibile in profondità.

L'orientamento ai punti cardinali di un periodo di insolazione uguale alle due facciate in esame, quindi non soddisfa la seconda norma.

L'orientamento 40 gradi ad est di Nord dà al solstizio invernale una durata di insolazione di un'ora e 56' a ponente in confronto di 7 ore e 14' a levante a questa differenza eccessiva può essere accettata.

Negli orientamenti seguenti, sempre al solstizio invernc, una delle facciate non è affatto insolata. Ragione per scartarli senz'altro.

Nell'orientamento 70 gradi a sud di est si nota una insolazione della facciata rivolta a levante inferiore a quella corrispondente per la facciata a ponente, sì ha cioè esattamente l'opposto di quanto consigliato al N.2.

Resta da esaminare l'orientamento 20 gradi ad est di Nord, il quale dà 5 ore e 54' di soleggiamento a levante in confronto di tre ore e 26' a ponente, su 9 ore e 108 di soleggiamento totale al solstizio d'inverno. Questo è la migliore soluzione tra quelle analizzate.

Esaminando le condizioni dello stesso orientamento al solstizio estivo si trovano 7½ ore e 57' di soleggiamento a levante in confronto di 5 ore e 32' a ponente su 15 ore e 3' di soleggiamento totale al 22.6 .

Confrontando questi dati con le durate di sole al solstizio estivo per gli altri orientamenti , vediamo che questo è il minimo assoluto, e possiamo quindi affermare con sicurezza che l'orientamento di 20 gradi ad Est di Nord, fra gli orientamenti presi in esame è senz'altro il migliore, in quanto realizza perfettamente le norme 1 e 2.

Ma non è lecito contentarsi senz'altro del risultato raggiunto, perchè non sappiamo se le condizioni migliorano a 25° 15' o a 22°. Limitando lo studio ad una decina di gradi intorno ai 20 gradi, è possibile costruire le curve per ogni grado ed indicare con sicurezza l'orientamento che garantisce la più soddisfacente durata di insolazione.

Occorre ricordare che questa analisi ha come scopo di trovare l'orientamento di insolazione massima ed uguale sulle due facciate, supponendo un fabbricato adibito solo ad abitazione e con appartamenti ad una sola esposizione. E' ovvio che ove tale fabbricato abbia altra destinazione può darsi convenga dare ad esso un orientamento differente, anche in contrasto con le norme indicate.

Dall'esame dei grafici relativi alle durate di insolazione dai 15° ai 25° ad est di nord, i quali ci danno una variazione molto piccola di 1° di differenza, risulta utile, dovendosi prestare solo alla massima insolazione al solstizio d'inverno, di scegliere l'orientamento di 20° ad est di nord cioè da 5 ore e 57', 3 ore e 13' di insolazione per le facciate 2 e 4.

Per il solstizio d'estate, per avere la minima insolazione, è opportuno scegliere l'orientamento di 15 gradi con durata d'insolazione di 7 ore 33' e 7 ore e 10' per le facciate 2 e 4 rispettivamente.

Si può dunque affermare che l'orientamento migliore per proteggere le insolazioni sulle due facciate maggiori di un fabbricato ortogonale va scelto tra gli orientamenti i quali fermino tra l'asse maggiore del fabbricato e il meridiano gli angoli di 15 gradi e 200 gradi.

Poichè alla latitudine di Napoli l'asse allungato ha una inclinazione rispetto al nord di circa 18 gradi, potremo dire che l'orientamento di 15 gradi ad est di nord è l'orientamento equivalente per un fabbricato ortogonale. E questo risultato concorda perfettamente con quelli ricavati dallo studio dei venti e della temperatura.

STUDI SULLA PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Immaginando un fabbricato bicorridoio con orientamento 15 gradi ad est di nord, alto 20 metri si potranno costruire con i grafici del Fisher le ombre del prospetto per il solstizio invernale, per l'equinozio e per il solstizio estivo. Sul prolungamento della base del prospetto si ricavano i punti d'incontro con le limitatrici d'ombra alle varie ore del giorno, le distanze dal fabbricato dei limiti delle zone d'ombra. Immaginando procedimento a questo fabbricato l'altro di altezza uguale avremo per le varie date dell'anno lo specchio indicato nei grafici.

Questo specchio ci dice che la scelta di una delle distanze può dipendere da molti fattori i quali dovranno essere analizzati caso per caso.

In conclusione, sono possibili le seguenti considerazioni:

1) Nel caso in cui le altezze dei fabbricati precipiziani siano diverse tra loro, si potranno utilizzare gli stessi grafici variando la scala. A tale scopo i grafici portano le altezze d'ombra e non quelle dei sole.

2) Per una altezza media come quella presa in esame, possono essere soddisfacenti tutti e tre i rapporti tra la larghezza stradale e l'altezza del fabbricato. Per le altezze piccole, come a schiera di uno-due piani, non può ritenersi possibile considerare il rapporto 1:1 perchè tutte le larghezze stradali insufficienti al traffico, ed occorrerà scegliere il rapporto 1:1,25 od un rapporto maggiore. La considerazione opposta potrà farsi per edifici di 10-12 piani.

Sempre a mezzo dei grafici del Fisher si sono costruite le penetrazioni del sole negli alloggi ed infine si è calcolata la diminuzione del giorno, per l'effetto delle altane esistenti.

LA RIDISTRIBUZIONE DELLE ZONE RESIDENZIALI

L'urbanistica moderna rifugge dall'espansione della città a macchia d'olio. La decompressione dei centri congestionati e lo sviluppo edilizio futuro della città dovranno essere convogliati verso i centri edificati ad oriente, a nord e ad occidente della città.

In un simile processo non può prescindere dal complesso delle necessità funzionali di una città moderna e dei bisogni accertati e di una gran parte della popolazione.

La possibilità di decongestionamento debbono essere quindi contemperate con quella di risanamento e diradamento delle zone centrali e dei complessi di valore storico e artistico.

La base a questi concetti la zonizzazione edilizia si svilupperà in tre settori distinti.

Le zone di valore storico ed artistico, con caratteri ambientali ben definiti, nelle quali l'edilizia pur conservando le norme fondamentali dell'igiene rispetterà le caratteristiche volumetriche della zona stessa. In queste zone la densità della popolazione dovrà scendere al disotto del livello attuale per consentire oltre la bonifica edilizia l'isolamento ed il restauro dei complessi architettonici di valore storico ed artistico.

Questa bonifica che incide fatalmente sulle abitazioni dei meno abbienti dovrà essere preceduta dal risanamento delle zone circostanti, e dalla espansione dei complessi edilizi periferici, in modo da offrire agli abitanti dei nuovi alloggi più salubri e dignitosi, ubicati in modo da rispondere alle varie esigenze economiche dei vari complessi familiari.

Le zone centrali, il cui carattere edilizio sarà meglio con maggiore dettaglio dal Piano Particolareggiato, ma per le quali sono già stabiliti in linea di massima sin da Piano Regolatore generale i limiti di sfruttamento e le caratteristiche urbanistiche, in queste zone occorrerà procedere gradualmente, a seconda delle possibilità economiche, al risanamento

edilizio ed alla creazione di una rete viaria organica e ben proporzionata alle necessita' del traffico in superficie. Nei limiti consentiti dalla imprevedibilita' dell'attuale situazione generale e di quella futura, e' stata svolta in questo senso un'analisi delle attuali condizioni economiche dell'edilizia e di quelle avvenire, in modo da proporzionare lo sfruttamento edilizio dei nuovi lotti non solo alle esigenze dello urbanistica moderna ma anche alle reali possibilita' economiche e finanziarie del mercato edilizio.

La zona periferica, con caratteristiche climatologiche molto favorevoli per una espansione edilizia estensiva, ma per la quale occorre prevedere una moderna rete dei trasporti collettivi capace di collegare rapidamente col centro urbano quella parte della popolazione locale che non avra' capacita' di trovare subito delle fonti di lavoro disponibili sul posto.

La densita' edilizia e' stata stabilita in modo da rappresentare un giusto equilibrio tra le opportunita' di sottrarre il minor numero di aree alla produzione agricola e di realizzare quelle lottizzazioni a carattere estensivo consentite dal costo piu' basso dei terreni.

Se anche il proporzionamento in dettaglio di queste zone e' compito del Piano particolareggiato, la previsione del Piano Regolatore Generale e del Regolamento Edilizio allegato non sarebbero stati possibili senza un esame approfondito delle condizioni attuali e delle possibilita' future, tanto piu' che i bisogni urgenti della ricostruzione richiedono proposte realistiche e di concreta attuazione, poiche' tutta la pianificazione astratta vana ed i vincoli distrutti o insufficienti finirebbero contro ogni norma per ricostruirsi sui vecchi schemi se la nuova pianificazione non rispondesse pienamente alla realta' economiche locali.

L'esame di queste condizioni e' stato fatto con tutta la precisione consentita dalle disponibilita' statistiche e cartografiche, dalla possibilita' di indagini sul posto. I dati relativi sono raccolti nei diagrammi e nelle tabelle allegate, riassunti nello schema di Regolamento Edilizio per il Comune di Napoli.

Nella descrizione seguente delle singole armi sono stati precisati i criteri seguiti per ciascuna di esse.

* * * *

ZONA RI

ZONA DI INTERESSE STORICO ED ARTISTICO

In questo centro della città si pone uno dei maggiori problemi urbanistici di Napoli: trovare il limite critico tra le esigenze della tradizione storica e quella della urbanistica moderna.

Questo limite critico è stato rispettato facendo solo lambire il centro storico dalle grandi correnti di traffico Est-Ovest (Foria e Pettifile) e Nord-Sud (Marittima e Toledo e Corso Garibaldi) ed attraversandole con due sole nuove arterie di traffico locale (Est-Ovest e Nord-Sud) concepite con carattere tale da non turbare, anzi da valorizzare l'ambiente circostante.

Solo inserendo moderatamente e con rispetto la vita moderna nel vecchio centro sarà possibile salvarlo da future distruzioni razionali da parte di urbanisti più intransigenti.

Il carattere attuale della zona è dato principalmente dalla invasione disordinata delle nuove fabbriche su quelle più antiche, dalle sopraelevazioni, dalla occupazione delle aree libere nei cortili, negli spazi verdi preesistenti, sotto la spinta dei bisogni nuovi, dalla speculazione, dal mantenimento di inammissibili complessi familiari, legati un tempo dallo sviluppo della burocrazia statale, di alloggiare nei pressi del posto di lavoro, a causa soprattutto della inefficienza dei mezzi di trasporto collettivi, motivo predominante ancora oggi per molti rioni della città dal loro sviluppo e dalla loro contraddizione.

Le trasformazioni edilizie che questa zona dovrà subire col tempo pongono il problema dell'ambientamento, per il quale non è possibile dettare norme e che resterà affidato alla sensibilità ed al gusto degli architetti moderni.

Questo centro storico-monumentale può considerarsi delimitato dallo antico perimetro della città.

Fino al XIX° secolo il centro intellettuale della citta' rimase circoscritto in questa zona, le condizioni di sovraffollamento che esso oggi presenta spingono a studiare un diradamento il quale ne conservi intatto il carattere di centro storico e monumentale.

I criteri informativi di questo studio sono stati dettati dalle esigenze del traffico, dalle deplorevoli condizioni igieniche della edilizia, della opportunita' di mettere in luce i monumenti poco noti perche' oppressi dal caotico addensamento edilizio.

Arduo compito e' stato quello di risolvere i tre problemi senza turbare la trama urbanistica - ippodamea, rarissimo esempio del genere. Ardua opera di mettere con criteri obiettivi le opere veramente significative del passato ispirandosi quello dell'avvenire.

- ESIGENZE DEL TRAFFICO -

In relazione alle esigenze moderne del traffico - sia pure inteso come traffico locale data le caratteristiche della zona - le attuali condizioni stradali sono risultate del tutto insufficienti.

La trama dell'antica citta' presentava una serie di vasi tagliati da tre decumani. Essa venne alterata in parte, nel corso dei secoli da arbitrarie occupazioni del suolo. Non sarebbe stato pertanto possibile considerare un allargamento stradale continuo della trama esistente senza incidere notevoli complessi monumentali creati proprio in conseguenza delle dette occupazioni di suolo.

Da questa difficolta' e' nato il tracciato della via Est-Ovest, tra Piazza Garibaldi e Montesanto, il quale si mantiene per quanto possibile continuo e rettilineo fra i due decumani: Via Tribunali e S.Biagio dei Librai. Il complesso monumentale di S.Gregorio Armeno e' stato sbancato a valle mentre S.Lorenzo Maggiore e' stato attraversato nel cortile antistante, rispettando le cappelle gentilizie di fronte alla Chiesa.

Per valorizzare altri monumenti e creare attraversamenti laterali e' stato progettato l'allargamento di Via Giuseppe Raffei, a Nord del Convento di S.Gregorio, e collegamento della nuova via con la Piazza S.Gaetano ampliata, con il Campanile di S.Lorenzo Maggiore del frontale.

Un allacciamento con Piazza Trinita' Maggiore e' stato creato lasciando nelle costruzioni laterali alla Chiesa del Gesu' Nuovo.

Per migliorare il collegamento Nord-Sud e' stato progettato il prolungamento di Via Costantinopoli, allargando la via di S.Sebastiano e sottopassando la Piazza Ambibelli per non turbare l'equilibrio degli edifici esistenti.

Questa strada prosegue fino a Piazza della Borsa, collegandosi alla strada marittima ed alla zona del Porto.

- CONDIZIONI IGIENICHE -

In conseguenza delle condizioni stradali previste e di altre meno importanti indicate nei grafici, le condizioni igieniche della zona verranno sensibilmente migliorate. Infatti laddove gli allargamenti stradali previsti costringono ad incidere gli edifici attualmente esistenti, e' stato possibile studiare nuove lottizzazioni nella zona interessata.

Queste lottizzazioni consentono di mettere in luce anche i complessi monumentali senza alterare gli ambienti preesistenti. Il loro proporzionamento volumetrico e l'aspetto formale saranno gli elementi determinanti delle nuove architetture che vi dovranno sorgere in avvenire.

Inoltre, nello studio della zona, e' stata considerata la necessita' di eliminare i numerosi fondaci tuttora esistenti, incompatibili con gli attuali orientamenti sociali ed igienici.

- RISTRUTTURAZIONE DI COMPLESSI -

Innumerevoli sono i complessi monumentali esistenti nella zona nobile ed parziali di epoche diverse, chiostri bellissimi,chiese la cui struttura

risalgono fino al 7° secolo. Queste fabbriche sono assegnate da sovrastrutture, costruite tra edifici di recente gusto che le deturpano e le rendono spesso inaccessibile al pubblico ed agli studiosi. Nei limiti di competenza del Piano Regolatore Generale sono state isolate per creare i presupposti di un nuovo ambientamento più decoroso.

E tale criterio è stato seguito per S.Agostino Maggiore, S.Lorenzo, S.Paolo Maggiore, la Chiesa di Donnaregina e di S.Agrippina e per altri complessi minori indicati nella tavola relativa.

In molti casi, da siffatta opera di isolamento è scaturita la soluzione estemporanea urbanistica di problemi locali di traffico o di bonifica edilizia, collegati in una organica sistemazione capace di migliorare, senza alterarla, tutta la trama viaria della città.

Z O N A 21

ZONA DI VALORE STORICO ED AMBIENTALE

(dati statistici di progetto)

Superficie 130 ha

mq/letto (media) 20 mq

larg.strad./h fabbr. I

Area coperta	29,92%	388 960 mq	2992 mq/ha
verde ripartito	31,56%	410 280 mq	3156 mq/ha
str.e piazze	27,57%	358 410 mq	2757 mq/ha
edif.pubblici	5,75%	74 750 mq	575 mq/ha
chiese e monumenti	15,20%	197 600 mq	1520 mq/ha
	100,00%	1300 000 mq	10000 mq/ha

Abitanti 58 266

Densità 448 ab/ha

Densità edilizia 31.872 mc/ha

ZONA 13

ZONA CHIAIA - MONTECALVARIO

Il carattere predominante della zona consiste nel trovarsi fra due complessi viarii, l'uno in piano e l'altro a mezza costa. Le rettifilate ortogonali di via Roma e della Riviera di Chiaia da un lato, l'andamento sinuoso del Corso Vittorio Emanuele, dall'altro, circoscrivono una vasta area edificata, con edilizia sempre crescente sui fianchi orientali e meridionali della collina del Vomero, coronata dagli oliveti di S.Martino e dall'armonico accostamento dei torri e massicci controforti di Castel S.Elmo con la snella geometria del Chiostro seicentesco.

Questa area e' fittamente coperta da un'edilizia disordinata trovantesi da un fitto reticolo stradale di tracciato, carattere e natura diversa nei diversi settori, a seconda dei vari orientamenti urbanistici dei successivi periodi storici che la hanno tra loro saldata. Edilizia relativamente nuova sui fronti stradali di maggior traffico, discordante ed insalubre alle spalle di questo scenario.

Oltre le ragioni di urbanistica di carattere generale che suggerivano di creare proprio in questa zona una rete circolatoria corrente per risolvere in parte la grave situazione del traffico cittadino, vi erano necessita' di risanamento edilizio locale e suggerire una soluzione capace di risolvere il problema con i mezzi della urbanistica.

Ma una soluzione del problema doveva tener conto anche di altri fattori realistici.

Anzitutto, il problema della possibilita' economiche di realizzazione d'un piano di risanamento in questo tessuto edilizio complesso. Il problema della gradualita' in un momento nel quale la crisi edilizia di dicembre,

il disturbo per la edilizia popolare, le distruzioni operate anche in questa zona dalla guerra consigliano molta cautela e realismo nel proporre soluzioni eccessivamente rischiose per l'economia e l'attuale tenore di vita del popolo napoletano. In ultimo, il sentimento della pubblica opinione per taluni complessi di valore tradizionale più che storico ed artistico e la possibile reazione contro ogni soluzione troppo radicale e non giustificata da improrogabile necessità di traffico o risanamento.

Il tema urbanistico è dunque in questa zona quanto mai preciso. Affiancato dalla necessità di trovare una soluzione diversa per una direttrice stradale la quale presenta i gravi inconvenienti del rettifilo di Capodichino, del nodo Museo-Salvator Rosa, della limitata ampiezza di via Roma e di via Chiaia delle difficoltà di traffico agli imbocchi di via Filangieri e della Riviera, di rallentamenti incresciosi in tutto il suo percorso, vi è il dovere sociale di risolvere la intollerabile situazione edilizia dei rioni di S. Potito, Monte Santo, Monte Calvario, Cardati, del Vasto a Chiaia, di S. Maria Apparente ed di Piedigrotta.

Delle nuove arterie, con la Via Partenope a S. Pasquale si intendono i problemi del traffico di penetrazione nord-sud e di collegamento est-ovest, ma è affrontato più in dettaglio nel capitolo sulla rete stradale.

Qui occorre anzitutto precisare i criteri realistici i quali hanno consigliato di non affrontare drasticamente il risanamento sociale del complesso urbanistico Museo-Toledo-S. Ferdinando-Chiaia-Piazza Vittoria, ma di suggerire una soluzione la quale garantisca la graduale realizzazione del risanamento edilizio della zona.

La nuova trama di strade residenziali e di collegamento, intesa come ossatura delle nuove lottizzazioni prevede allineamenti di notevole importanza nei tratti di Salvator Rosa-S. Teresa-Foria, di

Piazza Dante-Via Foria, di Montesanto-Via Montagnieri-Torre Ricchia-Corso V. E., di Via Roma-Piazza Gesù e Maria, Piazza Mazzini, di Piazza Carità-Via Pignasecca-Montesanto, di Via Sanfelice-parallela a Toledo, di Via S.Brigida-parallela a Toledo, di Via Cavalleriza-C.Maria in Portico-Stazione Marginale, di Via Alabardieri-S. Pasquale a Chiaia, di Piazza dei Mottari-Via Carlo Poerio-S. Pasquale a Chiaia-Riviera. A questo si propone di deviare due nuove strade parallele a Toledo, con andamento adeguato alle curve di livello del terreno, l'una con sbocco a Garibaldi, l'altra a S. Maria Apparente.

La soluzione del problema edilizio, partendo dall'analisi statistica dei dati attuali, e di quelli futuri, e' fondata sul principio di contenere la densita' generale e quella dei singoli lotti, scegliendo nella regolamentazione gli adatti rapporti tra altezza degli edifici e distanza fra essi, capaci di aumentare lo sfruttamento del terreno, creando migliori condizioni igieniche ed estetiche.

Le aree investite dal piano sono state mantenute nei limiti di proporzionalita' indispensabili per determinare partite attive, nell'analisi economica del risanamento, tali da consentire la realizzazione dell'opera nei limiti della attuali possibilita' finanziarie, sia a mezzo dell'iniziativa privata, che nell'ambito dei singoli comparti.

La progettazione dettagliata dei lotti sara' compito del piano particolareggiato, in base alle norme gia' fissate dal regolamento edilizio allegato.

AREA 33

SPERIA - MONTECALVELLO

Superficie 281 ha

mq/letto (media) 20 mq/letto

Larghezza stradale/h Ovicirceto I.

Area coperta	23,64%	664 281mq	2364 mq/ha
Verde rigoroso	40,54%	1 139 174mq	4054 mq/ha
Verde concentrato	5,00%	140 500mq	500 mq/ha
Strade e Piazze	22,00%	618 200mq	2200 mq/ha
Edifici Pubblici	3,12%	87 672mq	312 mq/ha
Chiese e Monumenti	2,50%	70 250mq	250 mq/ha
Ferrovia	0,32%	8 990mq	32 mq/ha
Orti e Terreni	2,82%	80 928mq	288 mq/ha
	100,00%	2 810000mq	10000 mq/ha

Abitanti 175 365 Densità' 624,13%/ha

Densità' edilizia 73 289 mc/ha

ZONE 26 - 33

ZONE PORTUALE * MERCATO E PORTUALE * MARINARIA

La creazione del tracciato è stato il fatto dominante della vita urbanistica napoletana del secolo scorso. Esso è stato l'inizio di una politica di risanamento e di espulso della città ad espandersi verso oriente. Le intenzioni erano buone, non altrettanto felice è stata la realizzazione di queste idee, perchè il risanamento non si è esteso in profondità nelle zone laterali e la spinta ad oriente è stata provocata dalle infelici posizioni degli impianti ferroviari.

In quanto poi al tracciato del Rettifilo, esso è stato concepito in modo da non poter costituire una grande strada di servizio del porto, e purtroppo non se ne è allontanato; fu consentito la creazione di un quartiere di ampio respiro nell'estrema terra portuale.

Il porto, a sua volta, si è sviluppato verso oriente mantenendosi a contatto con un edilizia antiigienica e disordinata, retaggio di tristi tempi che passarono tra Napoli, e colui che sbarcava, in maniera non certo dignitosa, questa edilizia premeva sul porto togliendogli ogni respiro: l'area del porto in corrispondenza del Mandracchio, si restringeva a meno di venti metri. Mancava poi una vera strada di drenaggio dei traffici portuali, strada che, raccogliendo tutti i traffici pesanti affluenti dal porto, impedisse che essi investissero la minuta trama delle strade urbane; non si poteva infatti classificare fra le strade efficienti un'arteria a tracciato tortuosissimo, che, in corrispondenza del Pilastro, si restringeva a 16 metri e che fiancheggiava l'angusto e vecchio Ponte della Maddalena, dopo una brusca baionetta.

Le distruzioni belliche si sono esaurite, per ovvie ragioni, quasi tutte in questa zona, con un carattere di radicalità ma meno che si avvicinano ai Granili, nella quale località esse raggiungono quasi il 100% dell'antico edilizio.

Di fronte a tale distruzione, si è pensato che bisogna trarne profitto per salvare quel retaggio di invivibilità rappresentato dai quartieri portuali, ove in vicoli tortuosi e male edificati si elevavano case alte, oltre a vedere ben di rado il sole nei piani bassi e negli angusti cortili, erano costruite senza il più elementare rispetto dell'igiene e non influivano certo vantaggiosamente sul morale degli abitanti.

Ricostruire questa zona così com'era avrebbe rappresentato un assurdo soprattutto tenendo conto che, a causa dello irrazionale sfruttamento del suolo, dovuto alla tendenza primitiva dell'accentuato frazionamento della proprietà, la densità edilizia non era poi quella che si potrebbe ottenere con un quartiere moderno.

Le esigenze del momento hanno consigliato di affrontare in questa zona lo studio di un piano di ricostruzione, sviluppando nel dettaglio gli orientamenti di massima del Piano Regolatore Generale.

Dopo lunghe trattative con la Commissione per il Porto, allo scopo di contemperare le esigenze della zona portuale con quelle dell'abitato urbano, si è giunti alla definizione delle nuove zone portuali, che permette di dare un certo respiro al porto e consente nello stesso tempo, tra il porto ed il Battifollo, la ricostruzione di un quartiere igienico ed ordinato, tale da dare un saldo attivo nel bilancio dei vani disponibili tra la situazione antecedente e la sistemazione in progetto.

La ricostruzione della zona è stata prevista con criterio di gradualità, sia per gli effetti economici, sia per evitare crisi di abitazioni durante il lavoro. Allo stesso effetto è stato anche presentato il piano di ricostruzione di un lotto di abitazioni all'Arnaccio, in modo da attuare il criterio che, ove mai degli abitanti ancora in sito dovessero essere sloggiati per effetto delle demolizioni, essi potessero già trovare alloggio nelle nuove costruzioni.

La Via Marittima si sviluppa fra Piazza Municipio ed il Granili con un ampio fronte sulla stessa Via Taramondolo nel suo andamento curvilineo a largo raggio e, quindi, con una ripresa nel carattere panoramico d'insieme e nelle successioni prospettiche del tracciato più esclusivamente del precedente esempio.

Si tenga anzi presente che lo sviluppo della nuova strada rispetto di Via Cerrocchio conte il risultato estetico sarà certamente molto notevole.

Il nuovo quartiere si dividerà, per quanto riguarda la sua funzione urbana ed il suo carattere architettonico, in due grandi tronconi.

LA NUOVA PIAZZA MUNICIPIO ED IL CENTRO

Fra questi due grandi e vitali gangli della vita napoletana, si sviluppa la zona più strettamente urbana. Sulla nuova Via Marittima si affacceranno direttamente il centro commerciale della città in logica continuità storica ed urbanistica con la creazione del retrostante parcheggio. Questo decisivo spostamento del centro commerciale oltre a dare energica impulso alla spinta urbana verso oriente (cioè verso l'unica direzione ove la città può trovare spazio) decongestionerà l'asse di Via Toledo, lungo il quale si trova attualmente individuato lo sviluppo del centro cittadino. Si eviterà così l'allargamento di questa strada così giustamente cara ai napoletani, perchè è lo unico esempio storico integralmente conservato fino a qualche anno addietro.

Si tenga conto poi del fatto che Toledo comprensa così non è fra la collina e il centro storico non potrà più divenire una grande arteria moderna di quaranta metri.

Il profilo dei fabbricati sul grande tronco urbano della Via Marittima è stato concepito con due note plastiche basse, ed orizzontali ai due lati in modo da dare rilievo alle due storiche e planiziate moli del Maschio Angioino e del Campanile del Carmine, ed un tratto centrale, con una serie di edifici a sviluppo maggiore verticale, e quelli altri a spezzare la monotonia di una

palazzata continua lungo chilometri, permettesse nel contempo l'afflusso nel vecchio centro della vivificatrice aria del mare e, dove delle possibilità edilizie tali da compensare le spese dovute all'ingrandimento del porto.

In questo tratto non vi sono sacrifici dal punto di vista monumentale, salvo la Chiesetta di S. Maria di Portoselvo, di scarso valore artistico e il paesaggio che si scorrebbe fra le mura aragonesi e la Chiesa del Carmine.

Tale lieve sacrificio s' pero' piu' che compensato dalla sistemazione della Piazza Mercato che risanerebbe l'edificio della storica sede e del monumento fiancheggiando della facciata della Chiesa. Davanti alla piazza storica, sulla Via Marittima, prospetterebbe un altro ampio spazio destinato a moderno piazzale di commercio dal cui panorama particolare si godrebbe il vivace e pittoresco quadro del Mercato svolgentesi nell'ampio sfondo alberato a verde.

LA ZONA TRA IL CENTRO E I CANALI

In questo settore, che costituisce la parte piu' commerciale del porto, il quartiere residenziale si limita alla zona dell'antico Borgo Loreto ed ha lo scopo di ricostruire, con criteri moderni, questo borgo e le case dei pescatori della Marinella. Gli edifici sono ricostruiti secondo determinati igienici dell'urbanistica moderna e cioe' senza cortile e con l'asse maggiore orientato in modo da ricevere la migliore insolazione e l'afflusso dell'aria marina. Nel secondo ed ultimo tratto della zona si sviluppera' la zona industriale. La Commissione del Piano Regolatore si e' preoccupata anche dell'ulteriore proseguimento della Marittima per quanto non sia competenza dell'attuale piano di ricostruzione.

Tale proseguimento potrebbe svilupparsi o allargando la Via di Portosel, o spostando il tracciato a nord della via stessa, o meglio, a sud, nel caso che sia la ferrovia statale dei comodi vendolani trovasse altra sede.

Una qualsiasi fra queste soluzioni potra' essere collegata all'attuale tronco della " Marittima " in corrispondenza dei Granili.

Per l'attuazione del piano di ricostruzione in maniera decorosa e razionale, è necessario ricorrere all'istituto dei consorzi previsto nella nostra legge urbanistica o quanto meno a una forma consortiviatica o comunque tale da permettere la ricostruzione ordinata secondo le igieniche ed estetiche e non secondo il cervellotico e elementare frazionamento della zona seguendo il quale non si può raggiungere nulla di buono.

In sintesi, quindi, la ricostruzione progettata risolve i seguenti fondamentali problemi della vita urbana di Napoli.

a) concede al porto le aree di cui necessita per un minimo di vita modernamente efficiente e gli fornisce una grande arteria di drenaggio del suo traffico camionale e automobilistico;

b) offre lo spunto ad una ricostruzione igienica ed ordinata dei quartieri distrutti a ridosso del porto in modo tale da costituire un sano sfogo della città di Napoli;

c) sistema definitivamente il centro commerciale della zona più bassa e cioè nel triangolo compreso fra il porto, la zona industriale e il Rettifilo;

d) incanala da un lato di fronte della Vittoria e dall'altro alla Via Partenope di Portici, sulla lunghissima costiera del golfo di Napoli nel suo tratto più vivo e risolve le comunicazioni fra l'oriente e l'occidente della città.

«E»

ZONA 85 88 90

ZONA MARITTIMA - MERCATO.

Superficie 425.000 mq.

n°lotto 20

Larghezza strad/h edificat. I

area coperta	22,68%	97.240 mq.	2268 mq/
verde ripartito	38,76%	151.980 mq.	3576 mq/
strade e piazze	35,00%	148.750 mq.	3500 mq/
edif. pubblici	3,21%	13.642	mq/ 321 mq/
chiesa e monumenti	3,15%	13.388	mq. 315 mq/
	100,00%	425.000	mq. 10000 mq.

Abitanti 27306 Densità 642 $\frac{mq.}{ha}$ = 12.800

Z O N A 31

Z O N A M A R I T T I M A M A D D A L E N A

Superficie 359.000 mq.

mq. lotto 29

Insediamenti abitativi edif. 7

area coperta	22,56%	80844	mq.	2296	mq.
verde ripartito	37,24%	98606	mq.	3724	mq.
strade e piazze	32,08%	82150	mq.	3208	mq.
ed. pubblici	2,50%	6625	mq.	250	mq.
riserva	5,62%	16625	mq.	562	mq.
	100,00%	265000	mq.	10000	mq.

abitanti 13.557 densità 511 $\frac{281}{km}$ = 64.207

100

ROMA '27

ZONA S. ANTONIO ABATE

Le attuali condizioni igienico-sociali nel quartiere S. Antonio Abate sono tra le più deplorevoli della città. Lo studio di questa zona, pertanto, è stato inteso a risanare la Via S. Antonio Abate, con tutte le sue traverse laterali, creando una strada di collegamento tra Piazza Carlo III e Piazza Porta Capuana rispondente alle moderne esigenze di traffico. Sono state conservate, per quanto possibile le trame stradale esistenti, allfine di non gravare con ingenti spese di impianto dei servizi all'attuazione del progetto e di consentire lo sviluppo graduale.

L'attuale densità, pur essendo notevole viene mantenuta nella zona della nuova lottizzazione che prevede edifici più alti, con maggior numero di piani e una più grande distanza tra di loro. Sono previste ampie zone di verde tra i singoli edifici, i quali sono orientati in modo da rispondere ai moderni criteri urbanistici per quanto riguarda i rapporti di soleggiamento e di zona libera. I dati caratteristici della zona sono:

C. M.

Z O N A B1

ZONA S.ANTONIO ABATE

Superficie 1.000.000 mq.

n. mq.lotto 20

Larghezza stand./h fabbric. I

area coperta	19.54%	195.400 mq.	1954 mq.
verde ripartito	35.43%	354.300 mq.	3543 "
verde concentrato	7.50%	75.000 mq.	750 "
strade e piazze	32.00%	320.000 mq.	3200 "
ed.pubblici	3.55%	35.500 mq.	355 "
chiese e monumenti	2.00%	20.000 mq.	200 "
	100.00%	1.000.000 mq.	10.000 mq.

Abitanti 72.139 Densità' 711 ab/ha 64436

Z O N A 2-7 - II - 8

ROMA BAGNOLI - FUORIGROTTA - LOCALITA' CAMPANELLA - CAMPIGLIA

La zona ad occidente della citta', nella conca tra le colline di Posillipo e dei Camaldoli, ha tutte le caratteristiche per essere prevista come una delle prime zone di espansione e di decongestionamento urbano.

Infatti, il complesso viario, i servizi esistenti e le linee di comunicazione sono abbastanza capaci per consentire una immediata utilizzazione edilizia.

Anche i lotti gia' fabbricati si prestano ad essere inseriti in uno schema urbanistico moderno senza turbarne la coerenza, in attesa di future radicali trasformazioni.

Tutta la zona e' travagliata nella sua lunghezza dalla via Nuova Bagnoli la quale la divide sostanzialmente in due parti, l'una occupata gli impianti industriali dell'Ilva e quelli ferroviari delle F.F.S., l'altra particolarmente adatta allo sviluppo di una edilizia popolare, appunto perche' la presenza delle zone di attivita' industriali, artigianali, agricole e perfino turistiche con la destinazione futura della Mostra, garantisce quella sufficienza economica che e' condizione essenziale per garantire [illegible] di popolazione.

Fra le lottizzazioni previste le principali sono ubicate lungo la via Leopardi, con edifici in linea a 10 piani, nella zona a Nord, leggermente in pendenza, con casette doppie ed a schiera, nella zona compresa tra Via Consalvo e via Caravaggio, disposta ad anfiteatro con esposizione verso occidente, con casette singole doppie o a schiera da due o tre piani, con edifici destinati ad alberghi di carattere residenziale nella zona limitrofa all'area destinata al decentramento ed allo sviluppo dei padiglioni della Mostra di Ingegneria.

La lottizzazione della zona di Fuorigrotta sono separate da quelle della zona di Bagnoli dalle installazioni della Mostra, destinata a divenire una Fiera industriale internazionale, e da un Parco pubblico ottenute dalla sistemazione del Parco Edonistico e del Parco divertimenti. Tra il confine occidentale di questo Parco e l'abitato di Bagnoli, a cavallo del Viale di Agnano, e' prevista una lottizzazione a cui sono bene favorevolmente realizzabili dal Genio Civile come rinuovi stabili per i senza tetto.

Fra la nuova via di Bagnoli e la Domiziana, la ferrovia Cumana conserva tuttora il suo tracciato in superficie, tagliando pertanto la zona in due tronchi, traversando a livello il viale di Agnano ed interrompendo il grande viale centrale della lottizzazione a Nord di Bagnoli.

L'abbassamento in trincea della linea ferroviaria consentirebbe tutti questi inconvenienti, e consentirebbe di dare alla zona di Bagnoli quella unita' urbanistica di cui oggi difetta.

Analoga funzione avrebbe la deviazione della via Nuova Bagnoli nel tratto in cui attraversa l'abitato. Deviandola a monte si avrebbe, infatti, il doppio vantaggio di realizzare due scorrimenti viari ortogonali piu' organiche con incroci nei pressi della stazione di Bagnoli della Cumana, di dare maggior respiro ai complessi edilizi di Bagnoli tra la strada ed il mare, di risanare la parte piu' disordinata di questo centro.

Anche la parte terminale della zona industriale dell'Ilva, nella quale sono sistemati gli uffici, guadagnerebbe non poco con questa rettifica e potrebbe concentrare i nuovi edifici della direzione in area ridotta, a vantaggio dei suoi impianti industriali.

La gradualita' di questa deviazione della via Nuova Bagnoli si potra' ottenere assegnando in un primo tempo alla strada una sezione ridotta, lungo l'attuale percorso della Ferrovia.

Non appena l'abbassamento del piano del ferro sarà realizzabile, la nuova strada potrà estendersi sul tracciato della galleria artificiale.

La fascia costiera risultante da questa deviazione della strada potrà essere destinata a zona balneare, a sede di circoli nautici e sportivi per tutti i lavoratori della zona.

Come ampliamento di questa zona potranno prevedersi per l'avvenire i terreni lungo la strada di Pozzuoli, ad oriente di Bagnoli.

Quale zona di espansione di Fuorigrotta, lungo la strada di collegamento con Soccavo, è prevista una lottizzazione in contrada Loggetta Cannavella, articolata lungo la strada e con carattere semi-intensivo. Un centro religioso, un edificio pubblico ed un centro alberghiero delimitano la Piazza, a Nord della quale è previsto un centro sportivo. Ad oriente della provinciale possono prevedersi anche a seguito delimitate da una strada a carattere residenziale, di collegamento tra la provinciale a Sud e la zona sportiva a Nord.

Il settore orientale di cintura periferica della rete cimentizia ha come elemento di saldatura tra Fuorigrotta e Soccavo un tracciato stradale in prosecuzione della Via Leopardi, nel punto in cui questa raggiungerà la Mostra-Agnano lungo il canalone esistente della Cintia.

Lungo questo tracciato, ampliato e rettificato, è prevista una lottizzazione nella contrada Cupiello. Un centro rappresentativo collegato ad un centro religioso da una strada fiancheggiata da una serie di costruzioni a carattere semi-intensivo. Completano la composizione urbanistica una serie di casette a carattere rurale, verso occidente e verso nord.

Nella sistemazione della zona si è tenuto conto della presenza di un poggio avente notevole carattere panoramico e paesistico.

Al. K.

Z O N A 2

ZONA PARTICOLARE

Superficie 1.013.200 mq.

mq.lotto 20

larghezza stradale /h edificio 1,25

area coperta	13,92%	141643 mq.	1392 mq
verde ripartito	20,14%	204098 mq.	2014 mq
strade e piazze	17,27%	174993 mq.	1727 mq
edifici pubblici	1,46%	14792 mq.	146 mq
Chiese e monumenti	1,17%	11854 mq.	117 mq
Ferrovia	1,91%	19353 mq.	191 mq
Orti e terreni	34,67%	351277 mq.	3467 mq
Verde concentrato	9,46%	97228 mq.	946 mq
	100,00%	1.013.206 mq.	10.000 mq.

Altezza 30.2% densità 299 $\frac{299}{ha}$ = 22,366

Z O N A 7

ZONA PUBBLICA.

Superficie	1.120.000	mq.
mq. lotto	20	
Larghezza strada/h fabbr.	1,25	

			per ha
Area coperta	16,04%	189.872 mq.	1604 mq
Verde ripartito	39,61 %	467.358 mq	3961 mq
Verde concentrato	12,99 %	152.220 mq	1290 mq
Strade e piazze	23,65%	279.070 mq	2365 mq
Edifici pubblici	2,16 %	25.488 mq	216 mq
Chiesa e pertinenti	1,72 %	20.296 mq	172 mq
Ferrovia	0,30 %	3540 mq	30 mq
Orti e terreni	3,62 %	42.756 mq	362 mq
	100,00 %	1.180.000 mq	10.000 mq

Abitanti 50.976 densità 432 $\frac{\text{mq. } 1120000}{\text{ha}}$ = 44.930

ZONA II

ZONA ESPANSIONE E PERIFERIA

Superficie 275.000 mq

mq/ ab.te 29

Larghezza strd/h edific. 1,25

Aree coperte	8,12%	22.330 mq	632 mq.
Verde ripartito	22,15%	60.923 mq	2215 mq.
Verde concentrato	13,40%	36.850 mq	1340 mq.
Strade e piazze	9 %	24.750 mq	900 mq.
Id. pubblici	1,12%	3.080 mq	112 mq.
Chiese e monumenti	0,80%	2.447 mq	89 mq.
Orti e terreni	45,32%	124. 630 mq	4532 mq.
	100,00%	275.000 mq	10000 mq

Abitanti 9340 densita' 223 $\frac{ab.}{ha}$ = 33428

ZONA B

ZONA CAPPUCCI

Superficie 340.000 mq.

mq/letto 20

Largh. strad/h media. I,29

Area coperta	8,62%	29.308 mq	863 mq.
Verde ripartito	20,13%	68.442 mq	2013 mq.
Verde concentrato	12,50%	42.500 mq	1250 mq.
Strade e piazze	20, 5%	68.000 mq	2000 mq.
Edif. pubblici	0,97%	3.298 mq	97 mq.
Chiese e monumenti	0,77%	2.618 mq	77 mq.
Orti e terreni	37,01%	125. 834mq	3701 mq.
	100,00%	340.000 mq	10000 mq.

Altezza 6576 densita' I94 $\frac{V}{Sm}$ = 13732

ZONA Z2

NUOVA VIGNOLO - ARCHIVIA - CANGIANI

(Pianificazione)

La zona in oggetto e' delimitata ad ovest dalla Via Nuova Canaliali che, a Nord-Ovest, arriva a Piancastia dei Cangiani, quasi a monte dalla zona stessa; a Nord-Est ed a Est da via Domenico Fontana, da via A.D'Antona, da via Nuova Montedonzelli ed, ancora, da via D.Fontana; a Sud da una nuova via Est-Ovest che collega la zona occidentale con la parte alta dell'Arenella e con le zone orientali. Il terreno si presenta movimentato, vario, ed oltremodo caratteristico.

Salendo da quota 190 a quota 280, vicino di vedute panoramiche e pittoresche specialmente nella parte occidentale, la località con il suo magnifico verde e la sua varia altimetria e' più che adatta ad una zona di decompressione a carattere misto, con forti percentuali di verde.

CRITERI URBANISTICI

Adattandosi alla caratteristica plastica del terreno si e' progettato un quartiere misto, residenziale e verde. Il carattere più pittoresco e più variato - di vera e propria città giardino - e' la collina dal lungo asse, con una piccola vallata verde ed un collinetto verde di contorno, e' aperto sul golfo. In questa parte della zona sono state previste casette unifamiliari a schiera individuali a 2 piani con scala interna e casette isolate ugualmente a 2 piani, tutte con orto.

Dall'incrocio di via D. Fontana con Via A. D'Antona parte una larga strada residenziale nella quale, ad ovest, dalla parte a monte, e' sistemato

con un gruppo di edifici in linea a tre piani (compreso il piano rialzato) con larghi spazi liberi e giardini. Piu' ad Est, a valle della strada omissis, scende a gradoni, seguendo il terreno un gruppo di edifici in linea a 4 piani ed un gruppo di casette a schiera di Est, compreso tra via Domenico Gonnaga e via Nuova Montedonnelli, scende una spina di edifici in linea a 4 piani con lungo viale pedonale interno, zone verdi laterali e casette a schiera con orto ai lati.

Nella parte centrale della zona, ad occidente della via Montedonnelli, e' previsto a monte un gruppo di edifici in linea a cinque piani con ai lati casette e villini isolati allineati sui gradoni dell'andamento naturale rappresentato dal terreno. A valle, un ventaglio di edifici in linea a tre piani quelli laterali ed a cinque piani quelli di spina.

Nella parte occidentale sono sistemate a valle su un terreno assai mosso casette a schiera e casette isolate. Nella parte occidentale a valle e' prevista una spina di edifici in linea a cinque ed a quattro piani, con orientamento Nord-Sud, spostato di 15-20 gradi verso Est, avente a monte una piccola Piazza sulla quale si affaccia una Chiesa in prosecuzione di un edificio religioso esistente. Case isolate a Nord, casette a schiera nell'ansa di via G. Fontana ad Est, un folto gruppo di case di tipo economico a cinque piani a valle, disposte obliquamente a gradoni nel verde ed un gruppo di edifici in linea a tre piani a monte di questi completano la parte orientale della zona.

Nel progetto di sistemazione si e' cercato di non turbare il carattere ridente dei luoghi adattandosi al terreno per le nuove strade ed alternando le zone piu' dense con quelle piu' rade e ricche di verde, senza irrigidirsi in schemi eccessivamente geometrici e lineari nocivi allo speciale aspetto urbanistico e panoramico della zona.

Per quanto riguarda le scuole, pur non dovendo servire una popolazione molto densa, sono stati previsti quattro edifici per una scuola elementare ed un edificio per una scuola media. Esse sono state ubicate in maniera da poter servire la zona a nord, quella a valle e quella ancora piu' a valle della zona considerata.

La scuola media e' stata ubicata non al centro della zona ma leggermente spostata a valle, per tener conto dell'aumento di densita' verso valle, nella parte piu' vicina al nucleo urbano piu' densamente abitato dell'Arenella.

Per quanto riguarda gli edifici pubblici e commerciali, sono stati previsti: un piccolo albergo in prossimita' di Piazzetta dei Cangiari, sull'ampio slargo della strada residenziale che serve la zona a Nord, un edificio per uffici ed uno piu' basso per gli uffici postali e di Pubblica Sicurezza, anche' un altro edificio basso, ad uso di mercato, a quali tutti costituiscono la Piazza adiacente di via D'Amelio.

Un mercato piu' vasto serve la parte orientale e quella centrale della zona, anch'esse piu' dense di popolazione. Un Cinema-Teatro e' previsto nella parte centrale della zona.

Per quanto riguarda le comunicazioni si prevede che una linea tramviaria o una funicolare rappresenterebbero una spesa d'impianto e di esercizio eccessiva. Si e' previsto un servizio rapido di filobus e di autobus, con una grande autorimessa, disponibile anche per i privati, nella parte piu' alta della zona, con le abitazioni del personale sistemate sui due piani sovrastanti l'autorimessa.

Per quanto riguarda il verde si puo' affermare che esso e' dovunque previsto nelle zone residenziali ed in quella rada, con fasci di verde pubblico

nei vicoli stretti e nelle piazze, verde primario tra le case più alte e orti fra le casette a schiera e quelle isolate.

Esaminando le tabelle statistiche della zona, la densità potrebbe sembrare a prima vista troppo limitata. Ma studiando attentamente la zona risulta immediatamente che una parte della superficie non è adatta ad essere utilizzata a causa della sua speciale configurazione.

Nelle zone di terreno più montuose è possibile ubicare casette isolate nel verde in alcuni lotti. Inoltre bisogna considerare la sistemazione di orti per oltre 400 ettogrammi e vaste aree verdi fra le costruzioni di tipo semi-denso, una zona di rispetto abbastanza vasta per la Società Meridionale di Elettricità, cinque edifici scolastici contornati di verde.

Dato il carattere particolare della zona, una maggiore densità avrebbe potuto rivelarsi in contrasto con i criteri urbanistici adottati in genere in questi tipi di zona satellite-sufficienti.

Avvocato Petrone

C. L. M.

Z O N A X2

VERDE ATTREZZATO GARIGLIANO (Pentifarico)

Superficie 938,800

sq. lotto 20

Largh.strad. h. edifici 1,25

Area coperta	11,85 %	103.737 sq.	1105 sq.
Verde concentrato	5,00 %	46.940 sq.	500 sq.
Verde ripartito	33,33 %	312,900 sq.	3333 sq.
Strade e piazze	25.00 %	235,524 sq.	2500 sq.
edif.pubbl.	2,49 %	22,532 sq.	240 sq.
chiese e monumenti	0,22 %	2,065 sq.	22 sq.
orti a terreni	22,00 %	206,700 sq.	2200 sq.
	100,00 %	938,800 sq.	10000 sq.

Abitanti 28,776 Densità 200 $\frac{ab.}{ha}$ a 19.000

Tav. 4/4

ZONA N2

ZONA VIGNA - ARTIGLIA GARIBALDI (Urbano)

Zona di immediata espansione del Vomero e' quella circostante Piazza Medaglia d'Oro a l'Arenella.

Da natura del terreno, quasi pianeggiante, si presta allo studio di un quartiere ampio, salubre, facilmente e comodamente servito da strade di collegamento con il Vomero e con via Salvator Rosa.

Stabilito quindi il principio:

- Di migliorare i collegamenti gia' esistenti e di crearne dei nuovi per allacciare Salvator Rosa col Vomero e con Soccavo;
- Di conservare sia pure temporaneamente gli edifici gia' esistenti intorno alla Piazza Medaglia d'Oro;
- Di trasformare la planimetria della Piazza Medaglia d'Oro che mal si presta ad un buon orientamento degli edifici, si e' studiato un tipo di lottizzazione che si estende, per la maggior parte, ed originale di piazza Medaglia d'Oro.

Tale lottizzazione prevede i seguenti allacciamenti stradali:

- Viale Michelangelo con Piazza degli Artisti ove si prevede la costruzione di un grande Mercato coperto;
- Piazza Medaglia d'Oro con:
- Piazza degli Artisti (gia' esistente)
- Soccavo, mediante un'ampia arteria che attraversa la lottizzazione e lambisce un centro ove si prevede la sistemazione di una Chiesa, di scuole ed edifici pubblici;
- Cappella dei Cangiani (gia' esistente)
- Piazza Arenella che a sua volta si collega direttamente con Salvator Rosa e Soccavo;
- Piazza Vanvitelli, passando di fronte al prolungamento di Viale Michelangelo verso Piazza degli Artisti.

R. S. M.

Z.O.R.A. 12

VICOLO ANSELMA CANEVARI (Tiburtino)

Superficie 3.791.200 mq.

mq. letto 20

largh. strade 1,25

Area coperta	20,68 %	758.240 mq.	2000 mq/ha
Verde ripartito	40.00 %	1516.480 mq.	4000 mq.
" concentr.	10,30 %	386.400 mq.	1020 mq.
Strade e Piazze	15.00 %	568.680 mq.	1500 mq.
Edif. pubbl.	2,00 %	75.824 mq.	200 mq.
Chiese e Comm.	1,80 %	68.242 mq.	180 mq.
Ferrovia	0.80 %	30.320 mq.	80 mq.
Orti e terreni	10.20 %	386.752 mq.	1020 mq.
	100.00 %	3791.200 mq.	10000 mq.

Abitanti 197.142 densità 520 ab./ha densità ediliz. 55.000 mc/ha

108 116

ZONE 9 - 10

Y

NUOVE PIANTE - SVILUPPO

Il previsto sviluppo della Ferrovia Cumana con una deviazione verso Nord della Galleria di Montesanto ed uno sbocco nella località S.Domenico, con tracciato parallelo alla strada Soccavo Pianura, consente di affidare lo sviluppo di questi centri la espansione parziale della città verso Occidente.

A questa nuova linea di comunicazione col centro, la quale consente di collegare rapidamente con Piazza Carità i futuri nuovi edifici terziari della zona, si aggiunge la possibilità di altri due collegamenti di Soccavo e Pianura con il centro cittadino, l'uno attraverso Antignano, l'altro attraverso la Salita e la Leopardi, entrambi attraverso Montagnola, le gallerie di traffico pesante a valore, la Riviera di Chiaia.

Entrambe le zone hanno il comune carattere di essere ubicate in una zona collinosa a Nord della conca di Fuorigrotta, a ridosso delle alture dei Camaldoli, ventilate dalle brezze di ponente, protette dai venti del nord.

La naturale aridità del terreno vulcanico potrà essere corretta dalla possibilità di irrigazione per mezzo delle acque del collettore di Cuma, dopo aver fatto loro subire un radicale processo di epurazione ed averle rimesse nel collettore, questa opera essendo in ogni caso indispensabile per la sistemazione del lido cumano col centro balneare cittadino.

Altro carattere comune dei due nuovi centri di espansione sarà il distacco dell'abitato umano.

L'inserimento del nuovo tronco della ferrovia secondaria determina invece situazioni diverse nei due centri.

Esso dovrà infatti passare a Soccavo tra l'abitato e le prime pendici dei Camaldoli, mentre dovrà seguire a Pianura l'andamento delle curve di livello, passando fra il vecchio abitato e la strada provinciale. Questa necessità di uderema del tracciato al terreno obbligherà a sviluppare il nuovo abitato di Soccavo a valle, quello di Pianura a monte della provinciale per Montagna Spaccata.

Altro carattere di differenziazione fra le due zone di espansione sta nel fatto che Soccavo graviterà soprattutto verso la zona di lavoro industriale di Bagnoli, mentre Pianura subirà l'influenza della sua maggiore vicinanza al bacinetto agricolo di Quarto ed all'elitrasporto di Marano.

Di questa differente caratteristica si dovrà anche tener conto nel piano di gradualità, in quanto è da prevedere un più rapido sviluppo della zona di Soccavo, contemporaneamente a quello di Fuorigrotta, mentre è presumibile che Pianura dovrà veder completato il nuovo tracciato della Circumvallazione ed iniziato lo sviluppo agricolo della regione circostante e del Lago di Cuma, per potervi compiutamente sviluppare, nonostante la posizione migliore dei suoi terreni ed il carattere più panoramico della sua espansione.

Per facilitare lo sviluppo dei due centri e favorirli, in conseguenza dei rapidi mezzi di trasporto, lo sfollamento alle pendici abitanti che abitano il loro posto di lavoro nella zona di Fuorigrotta, ma di quelli che continueranno ad avere le loro occupazioni in città, si è tenuta la nuova zona di espansione lontana dal vecchio centro, per evitare le difficoltà di ambientamento degli immigranti con la sistemazione edilizia del posto e con le loro particolari caratteristiche.

Cfr

Z O N A 9

Z O N A DI P I A N I F I C A

Superficie 1.810.000 mq.

mq./ letto 20

Largh.strad. /a edificio 1,25

Area coperta	12,67 %	221,227 mq.	1.167 ha.
verde ripartito	27,24 %	493.[illegible]24 mq.	2.724 mq.
strade e piazze	27,30 %	493,630 mq.	2,230 mq.
edif.pubblici	1,31 %	23.731 mq.	131 mq.
chiese e monumenti	1.04 %	18,824 mq.	104 mq.
orti e terreni	21,44%	388.064 mq	2144 mq.
verde comunitario	15,00%	271.510 mq	1.500 mq.
100,00%		1.810.000 mq	10.000 mq.

abitanti 47.526 densita' 262 ab./ha. densita' edil.18588 mq/ha

Z O N A IC

Z O N A E D I F I C A T A

Superficie 1.015.000 mq

mq/abitante 20 mq

Lungh. strd./ alt. edifici 1,25

Aree coperte	8,97%	97.324 mq	897	mq/ ha
verde ripartito	16,65%	180.683 mq	1.665	mq.
stands e piazze	10,00%	108.500 mq	1.000	mq.
edifici pubbl.	0,90%	9,765 mq	90	mq.
chiese e monumenti	0,73%	7,921 mq	73	mq.
orti e terreni	49,95%	541. 987 mq	4.995	mq.
verde comm.	12,80%	138. 820 mq	1.280	mq.
	100, 00%	1.085.000 mq	10000	mq.

abitanti 19.990 densità' 10) ab./ ha densita' ed. 14.341 mc/ha

ZONA 22.

ZONA STELLA VETERINARIA

Le condizioni igieniche del rione Stella Veterinaria sono ormai divenute intollerabili. I collegamenti stradali presentano numerosi inconvenienti: pendenze fortissime, larghezze stradali insufficienti, pessimo orientamento.

Ad ovviare tale inconveniente e' stato studiato uno schema di lottizzazione fra le maglie della rete viaria di progetto.

Allacciamento di via Duomo con la strada per Capodimonte. Allacciamento di Via Foria per via Settembrini - Stella-S.Teresa, Cavalcavia di Salvator Rosa. Una strada che parte da via Foria attraversa S.Efremo e successivamente il Bosco di Capodimonte. Un allargamento stradale attraverso il Vergini la direzione delle Scuole.

Pur rispettando quasi i monumenti e gli edifici di una certa importanza, si e' investito col piano una notevole quantita' di abitazioni malsane, particolarmente i fondaci numerosi esistenti.

La zona lottizzata, per la parte investita dal piano con due caratteri nettamente distinti. La parte urbana, così come indicato nella lottizzazione grafica e nella determinazione dei confini del regolamento edilizio, e' stata considerata con carattere intensivo, per rispondere alle necessita' anche future degli abitanti. La parte verso Oriente, dalla zona di S.Efremo, e lungo le pendici della collina ha conservato un carattere piu' estensivo, di solo consentito dall'andamento del terreno.

Cas. Ra. Sez. Ma.

ZONA 22

ZONA STELLA - VERZUOLESE (urbana)

Superficie 870.000mq mq/Ab/ha 20 largh. stand./h fabb. 1,25

Aree operte	18,00%	156,600 mq	1.300 mq/ha
verde ripartito	15,50%	134.850 mq	1.550 mq.
verde cons.	15,00%	130.500 mq	1.500 mq
strade e piazze	25,00%	217.500 mq	2.500 mq
edifici publ.	3,60%	31.320 mq	360 mq
chiese e conv.	1,70%	14.790 mq	170 mq
orti e terreni	21,20%	184.440 mq	2.120 mq
	100,00%	870.000 mq	10,000 mq

Abitanti 62,640 densità 720 ab/ha densità edilizia 54.000

(estensiva)

Superficie 85[illegible].00 mq. mq/Ab/ha 20 largh. strad./h fabb. 1,25

Aree operte	16,00%	127.500 mq	1,500 mq/ha.
verde rip.	12,50%	257.250 mq	1,250 mq/ha.
verde cons.	13,00%	110.610 mq	1,300 mq
strade e piazze	24,00%	204.000 mq	2,400 mq
edifici publ.	1,60%	13.600 mq	260 mq
chiese e conv.	1,00%	8,500 mq	1000 mq
orti e terre	26,90%	228,650 mq	2,690 mq
	100,00%	850.000 mq	10.600 mq

Abitanti 25,600 densità 300 ab/ha densità ed. 27.000 mc/ha

ZONA 6

ZONA POSILLIPO

Uno degli scopi del Piano Regolatore e del Regolamento Edilizio che ne e' parte integrante e' quello di salvaguardare la zona di Napoli non ancora edificata da un'edilizia disordinata ed antiestetica. Un altro scopo e' quello di tutelare la bellezza panoramica di alcune zone che sono parte integrante del paesaggio napoletano.

Posillipo e' tra queste. A Posillipo sono state contemplate alcune parti nelle quali sara' consentita una moderata espansione in lottizzazione a tipo estensivo.

Queste zone sono state definite in numero di cinque: la prima, tra Via Alessandro Manzoni, la Via del Mare e Villanova e la nuova Via Panoramica circa 50/ha.

La seconda zona espansione dei rioni Solaito e Arcarelli, la pianta del Manzoni di Posillipo di circa 9/ha.

La terza, a valle di Via Nuova Posillipo, zona espansione del rione esistente di circa 26/ha.

La quarta, a valle di Via S. Strato, tra la discesa Mergellina e la Via per il Parco della Rimembranza, di circa 20/ha.

La quinta a valle del Parco verso ovest, da Via nuova del Parco alla Via del Parco della Rimembranza di circa 8,5/ha.

In totale circa 100/ha.

In queste zone sara' consentita una edificazione estensiva entro i limiti stabiliti dal Regolamento Edilizio. Ma, per limitare lo sfruttamento ed un quinto della superficie, si puo' provvedere una disponibilita' di alloggi di circa 40 mila abitanti, piu' che sufficiente a soddisfare le previsioni stagionali dell'avvenire.

Da la zona di Posillipo si estende lungo il versante orientale della collina fino al Ponte Vitale, presso il Corso V. E.. Era Bergallina e questo lembo di pone un problema diverso.

Infatti e' da prevedere che il Porto di Bergallina sara' attrezzato convenientemente e destinato alla industria della pesca nella sua tradizionale forma artigiana. Almeno fino a quando questa attivita' non si sara' solidamente evoluta verso la forma industriale.

I pescatori di Bergallina sono circa 10.000 con le loro famiglie. Essi hanno bisogno di alloggi. Attualmente vivono in fondaci, bassi e stamberghe. Questi alloggi non potranno distare eccessivamente dal luogo di sbarco. Il pescatore arriva in porto ad ore tarde della notte, spesso inzuppato di acqua e intirizzito dal freddo.

Le aree previste per queste abitazioni sono due, l'una in piano della Piazzetta Bergallina a valle del Ponte Sperone, fino alla stazione inferiore della quarta funicolare. L'altra in collina, allogiata ai fianchi del Ponte Sperone, tra la Banca di S.Antonio ed il Ponte Vitale, nella parte alta della collina che e' dietro il piazzale ferroviario di Bergallina.

In questa zona e' prevista una lottizzazione estensiva, di case isolate o raggruppate, capaci di non turbare l'estetica della collina, anzi di arricchirne ed una armonica fusione della tradizionale architettura mediterranea con i pini e le culture arboree piu' basse della collina.

Gli Aa.

ZONA 6

ZONA POSSIBILE INSEDIAMENTO TERZIARIO

Superficie 5.470.000mq

mq/ha lotto 75

Indice/area standard = ha. Edificabile 1,25

Area superficie	6,66%	365.396 mq	668	mq/mq.
verde rip.	3,32%	181.604 mq	332	mq
verde attr.	6,66%	363.755 mq	665	mq
strade e piazze	10,00%	546.000 mq	1.000	mq
edif. pubbl.	0,67%	36.649 mq	67	mq
chiese e scuole	0,53%	28.737 mq	53	mq
urbanizzazioni	72,15%	3.946.605 mq	7.215	mq
	100,00%	5.470.000 mq	1.0000	mq

abitanti 72.752 densità 133 ab/ha densità edif. 32.638 mc/ha

ZONA XII

ZONA RESIDENZIALE BENDALLO-CAPODIMONTE

In località Bendillo a sud-ovest di un nuovo rione popolare con annesse ad un piano, e' stato studiato uno schema di abitazioni disposte lungo la strada che collega Capodimonte con la zona Ospedaliera.

Questa lottizzazione si estende verso sud fino ai un poggio dominato da una villa circondata da un ampio giardino. Il centro di questa lottizzazione e' collegato verso l'Arenella da una nuova strada di progetto.

La possibilità di edificio allacciamento con il centro urbano a mezzo di linee filoviarie l'aspetto attraente della località panoramica, consigliano di considerarla come una zona di facile espansione della città.

Ad ovest di questa lottizzazione, in corrispondenza della Porta Piccola del bosco di Capodimonte, le costruzioni sorte tra le maglie delle tracce stradali dell'antico villaggio sono in gran parte in condizioni miserevoli stabilmente ad splendido panorama. Il loro risanamento e' stato rinviato dalle difficolta' e dalla lentezza dei mezzi di trasporto fin'ora esistenti.

Con lo sviluppo della nuova strada in penetrazione, servita da una linea metropolitana e da veloci mezzi di trasporto in superficie, non vi e' dubbio sulla possibilità di sfruttare in pieno le non comuni caratteristiche di salubrità e di ampia panoramica della zona.

Poiche' il tratto in galleria della strada di progetto vincolera' la lottizzazione degli edifici sovrastanti, e' stata prevista come cesatura stradale del nuovo rione, una arteria veicolare, sovrastante la galleria di progetto, la quale determina l'andamento delle lottizzazioni edilizie laterali e delle fughe sottostanti.

Comm. Ra

ZONA IB.

ZONA INTENSIVA DI RECENTE

Superficie 2460,000 mq

mq/lotto 20,

Larg. stand./ha edif. 1,25

Aree coperte	5,40%	132,840 mq	540 mq/ha.
verde pro.	13,45%	331,854 mq	1,349 mq
verde com.	8,80%	216,480 mq	880 mq
strade e piazze	12,70%	312,420 mq	1,270 mq
ed. pubb.	0,82%	20,172 mq	82 mq
chiese e mon.	0,66%	16,236 mq	68 mq
orti e terre	58,13%	1,429 ,978 mq	5,813 mq
	100,00 %	2,460 ,000 mq	10,000 mq

Abitanti 33,932 densità' 103 ab/ha densità' edil. 7,313

13'933

ZONA 19 - 24

ZONE: PERCUMOLA - POGGIOMARINO - CHIAIANO - SECONDIGLIANO - MIANO - CAPODICHINO

L'espansione di Napoli verso l'altopiano e' stata fin'ora ritardata principalmente dalle cattive condizioni dei mezzi di trasporto collettivi, da questa zona a nord-ovest acquista quindi un notevole complesso di abitazioni economiche ed igieniche per la parte piu' sovraffollata della citta'.

Questo programma avrebbe anche l'altro vantaggio di realizzare il risanamento di molti di questi centri ove gli abitanti vivono in condizioni intollerabili di igiene, nonostante la salubrita' della zona.

La nuova rete stradale, corredata di un sistema sufficiente di trasporti, consente il collegamento dei vari punti di un programma di lottizzazioni per nuovi nuclei satelliti.

Ad esempio, il vecchio centro di Secondigliano e' stato mantenuto, salvo qualche rettifica stradale e qualche sparo di risanamento, progettando a nord dell'attuale abitato, in una vasta zona pianeggiante, un complesso di edifici in linea a carattere semi-intensivo, disteso lungo la strada nazionale con carattere rurale nella parte piu' interna verso oriente.

Dalla strada nazionale si parte una arteria di collegamento che unisce i nuovi numeri abitati di Secondigliano, Miano, Piscinola. Per questi due ultimi centri le attuali condizioni igieniche della edilizia hanno sconsigliato di conservare le condizioni esistenti.

E' stato quindi studiato un piano di lottizzazione capace di salvarsi gradualmente alla trama attuale, sostituendosi in ultimo ad essa ed avendo un carattere semi-intensivo e rurale.

Un'altra nuova strada collega questi due ultimi centri con il quartiere di Capodichino a nord del quale si prevede ancora un centro abitato con edifici in linea, anch'essi a carattere semi-intensivo.

Per Piscinola invece e per gli altri centri a nord-ovest di Napoli e' possibile conservare e migliorare l'attuale centro, progettando intorno ad esso il nuovo nucleo.

Nel presso di Piscinula e' stato studiato lo sviluppo del centro di Marianella, ove la strada Aurano - Boscomigliano a nord e' l'arteria di collegamento con la strada proveniente da Arsano, per Boscomigliano e Mano che si congiunge in ultimo con quella di Capodimonte.

Carta.

Z O N A 1°

ZONA RESIDENZIALE - TERZIARIA - DIREZIONALE - ARTIGIANALE

Superficie 3.300.000 mq mq/Ettaro 20 Indice fondiario 1,25

Aree edif.	4,56%	150.480 mq	456 mq/ha
verde pub.	16,43%	541.530 mq	1.643 mq
verde priv.	14,00%	462.000 mq	420 mq
strad. e piaz.	7,90%	261.000 mq	790 mq
ed. pubb.	0,50%	16.500 mq	50 mq
chiese e mon.	0,18%	5.940 mq	18 mq
orti e terra	67,35%	2.222 .550 mq	6.735 mq
	100, 00%	3.300 .000 mq	10.000 mq

abitanti 33.932 densita' 103 ab/ha densita' edil. 7.332 mc/ha

Z O N A 2A

ZONA STAGIONALE - MARE - SPIAGGIA - S. PIETRO A PATERNO.

Superficie 4.480.000 mq mq/Ettaro 20 Indice strad./h fabb. 1,25

Aree con.	3,40%	152,320 mq	340 mq/ha
verde pub.	11,94%	534,912 mq	1.194 mq
verde conc.	10,00%	448,000 mq	1.000 mq
strade e piaz.	5,10%	228,480 mq	510 mq
ed. pubb.	0,64%	28,672 mq	64 mq
chiese e mon.	0,20%	8,960 mq	20 mq
orti e terre	68,72%	3.078 ,656 mq	6,872 mq
	100,00 %	4.480 ,000 mq	10.000 mq

abitanti 57.120 densita' 128 ab./ha densita' ed. 8.500 mc/ha

ZUR 25=26

PORT S.GIOVANNI - LODI - PORTICELLI

Nella zona orientale della citta' esistono attualmente alcuni centri abitati in condizioni igieniche statistiche assolutamente deplorevoli.

Anche in questa zona nasce il duplice problema di risanare l'abitato attuale e di creare le condizioni di vita adatte per una espansione della citta' in questo senso, [illegible]

Anche queste tre zone di espansione sono state collegate agli sviluppi della rete circolatoria, soprattutto alla previsione della nuova arteria tra la via Emilia di Portici e l'autostrada.

Col programmazione delle nuove aree per il Porto e della nuova zona di espansione industriale, e' possibile prevedere in un futuro non lontano la sistemazione di queste zone su basi moderne.

La prima fase di questo processo sara' di ampliamento, con la creazione di nuove zone gravitanti intorno alle esistenti. Quando ci saranno create le condizioni edilizie indispensabili, sara' possibile procedere al risanamento delle zone del vecchio abitato.

Per offrire condizioni igieniche migliori alla popolazione dei centri orientali, si e' ritenuto progettare le nuove zone di edificazione ad una distanza maggiore dai complessi industriali. Questo criterio e' stato seguito per S.Giovanni, per il quale si prevede il risanamento del centro attuale e la costruzione di una nuova zona lungo la strada di Portici.

Porre offre maggiori possibilita' di espansione nella zona a monte, richiedendo per la zona a valle una preventiva bonifica radicale. Questo centro e' collegato ai probabili centri di lavoro della popolazione con una buona rete stradale. Questo centro ha le maggiori probabilita' di sviluppo nella sua parte orientale.

Nel progettare le nuove lottizzazioni si è tenuto conto delle strade di collegamento e residenziali esistenti, anche dei collegamenti per Ottaviano e per Portici.

Questa arteria è tagliata da quattro strade, di cui due esistenti dovranno essere migliorate ed ampliate e due nuove collegheranno Pontecelli con Barra e con la zona industriale e portuale.

La parte centrale del centro è stata separata da quella di progetto con una zona verde nella quale dovranno sorgere i nuovi edifici pubblici. Avvenuta la costruzione del nuovo centro, questa zona si troverà ad essere baricentrica rispetto al complesso delle lottizzazioni.

Pontecelli sorge al limite della zona industriale, lungo la via Argine. Esso è attraversato dalla strada di collegamento con Barra. La nuova lottizzazione è prevista tra via del Lupo e via Abbeveratoio, col rustico all'incrocio delle due strade.

ed h.

Z O N A 35 ZONA B. ESPANSIONE A TESSUTO - BASSA

Superficie		3.600.000 mq.	mq/ letto 20 Largh.strad./Ha Sub.I,25
area coperta	18,48 %	665.280 mq	1848 mq/ha
verde ripart.	12,97 %	466,920 mq.	1297 mq.
verde concent.	5%	180.000 mq.	500 mq.
strade e piazze	8,90%	320.423 mq.	890 mq.
ed.pubblici	0,77%	27.720 mq.	77 mq.
chiese e romit.	0,60%	21.600 mq.	60 mq.
ferrovie	8,35%	300.600 mq.	835 mq.
orti e terreni	44,93%	1. 617.480 mq.	4493 mq.
	100,00 %	3.600.000 mq.	10.000 mq.

Abitanti 55.404 Densita' 154 $\frac{mq.}{ha}$ = 40.656

Z O N A 36 ZONA RESIDENZIALE

Superficie	1.300.000 mq.	mq./letto 20	Largh.strad./Ha Sub.I,25
area coperta	7,21 %	93,730 mq.	702 mq.
verde ripartito	21,74 %	282,620 mq.	2174 mq.
verde concent.	11,00 %	143,000 mq.	1100 mq.
strade e piazze	7,30 %	94,900 mq.	730 mq.
ed.pubblici	1,15 %	14,950 mq.	115 mq.
chiese e romitori	0,90 %	11,700 mq.	90 mq.
orti e terreni	50,90 %	661,700 mq.	5090 mq.
	100,00 %	1300.000 mq.	10,000 mq.

Abitanti 29.617 densita' 228 $\frac{mq.}{ha}$ = 15.257

- Z O N A 38 ZONA RESIDENZIALE CAPODICHINO

Zona B.E. della città, a ~~ovest~~ delle attuali penetrazioni, di Capodichino.

Zona nella parte collina, nella sua parte più a nord, limitata ad occidente dalla collina di Capodichino. Pianeggiante nella sua parte urbana, limitata dall'attuale posizione degli impianti ferroviari e dalla zona industriale di Poggioreale.

Questa zona si presta ad una lottizzazione intensiva nella parte pianeggiante più urbana, estensiva sui terreni accidentati a monte.

L'area dell'attuale manicomio provinciale è inserita nella sua destinazione. Si prevede invece lo spostamento dell'Ospedale Cotugno per malattie infettive, in quanto questi tipi di ospedali dovranno essere sistematicamente lontani dai centri urbani, per garantirli dal contagio di ammalati provenienti dalla provincia per avere ricovero.

Per restare nei limiti realistici che hanno informato tutto il piano, sono stati investiti, nella parte urbana, soltanto i complessi edilizi in condizioni non più tollerabili.

Ca. Pa

!!!

Z O N A 22 ZONA RESIDENZIALE

Superficie 2.377.600 mq. mq/ letto 20 Largh.strad./h edif.I,25

aree coperte	7,506	178,275 mq.	750 mq/ha
verde ripartito	3,32 %	78,936 mq.	332 mq.
verde concentrato	10,00 %	237,700 mq.	1000 mq.
piazze e piazze	10.00 %	237,700 mq.	1000 mq.
edif.pubblici	1,50 %	35,665 mq.	150 mq.
chiese e monumenti	1,20 %	28,524 mq.	120 mq.
ferrovie Gy	0,70 %	16,640 mq.	70 mq.
orti e terreni	65,78 %	1563.590 mq.	6578 mq.
	100,00 %	2.377.000 mq.	10000 mq.

abitanti 71.310 Densità' 300 $\frac{\text{ab.}}{\text{ha.}}$ = 21.000

****

RELAZIONE SUI FONDACI LUNGO I DECUMANI DELLA CITTA' DI NAPOLI

Il Piano Regolatore si è preoccupato dei numerosi fondaci superstiti, nei quali si dovrà opera possibile il risanamento.

I fondaci erano nel 1876, all'epoca dell'Amministrazione Comunale, num 108. Nel periodo tra il 1876 ed il 1937, in 61 anni, ne furono bonificati in seguito alle opere di risanamento soltanto 23. Attualmente vi sono ancora 69 fondaci.

1) Pontone - Vico S.Maria delle Grazie a Loreto
2) Mannettari
3) Cortile - Pontecorvo
4) Capodimonte
5) Cappella dei Lanaioli - S. Maria Antesaecula
6) Carrafecchiola - Capodimonte
7) Carbonara - Tribunali
8) Carmeliello - Mercato
9) Carmeliello ai Mannesi - Duomo
10) Catari - Capodimonte
11) Cavalcalo - Duomo
12) Cavone - P. zza S. Carmine
13) Carrittori - Vasciglierà
14) Chiancho - Loggia di Cavone
15) Cimesi - Capodimonte
16) Cristalliai
17) Crocifissi - Miracoli
18) Dogana del Sale - Piazza Mercato
19) Donnaregina
20) Duca Mauro - Pontenuovo
21) Falco - Vasciglierà
22) Fontanelle - Loreto
23) Fata a Forcella - Miracoli

24) Pino = Mariella
25) Pepe a S. Chiara
26) Pernella S. Giovanniello
27) Gabella della Farina = Loreto
28) Celso ai Ventaglieri
29) Coppia a S. Chiara
29) Celso ai Mannesi
30) Pignatti
31) Immacolata = Vicaria
32) Lupoli = Pignatelli
33) Limongelli
34) Lojeri
35) Lacotte = Vicaria
36) Girasoli
37) Monte Piscopo = Tribunali
38) Nove a Zarzolo
39) Selizzola a Loreto
40) Palazzo senza Porte = S. Giovanniello
41) Pepere = Vetriera Vecchia
42) Pergola
43) Perrone = Torretta
44) Pietramarina
45) Pignatelli = S. Eligio
46) Politi = Monte Calvario
47) Fontenuova
48) Portanuova
49) Quattro Mastrogge = Vicaria
50) Lupo = Avvocata
51) Pescariello
52) Salata = Olivella
53) Sanseverinelli
54) Scorziata

55) Santissimo Cielo

56) Speranzella = Vicaria

57) S. Carlo

58) S. Caterina a Formiello

59) S. Arcano

60) S. Filippo e Giacomo

61) S. Giorgio dei Genovesi

62) S. Giovanni a Loreto

63) S. Giovanni Ad Porta

64) S. Giovanniello

65) S. Giuseppe = Avvocata

66) S. Gregorio Armeno

67) S. Maria a Cappella Vecchia

68) S. Maria delle Grazie = Vicaria

69) S. Matteo = Loreto

70) S. Nicola = Avvocata

71) S. Nicola dei Caserti

72) S. Paolo

73) S. Petrillo

74) S. Potito

75) S. Severino

76) S. Sofia

77) Trinitari

78) Vasto a Chiaia

79) Vetreria Vecchia = Loreto

80) Zuccaro = S. Caterina a Formello.

Questi Fondaci sono stati tutti investiti dalle nuove lottizzazioni del piano. Sono precisati nelle piante al 4000 ed indicati col simbolo (F).

Co. Sia

§ § § § § §

LA VIABILITÀ DELLA CIRCUMVESUVIANA.

LA FUNZIONE DIRETTRICE DI PROGETTO.

Elemento principale della zona di previsione dei centri abitati minori intorno a Napoli, dal corso del Volturno alle prime pendici dei Monti Lattari, converge da Capua verso la stretta fascia litorale tra le falde del Vesuvio ed il mare. Questa è anche la direttrice della principale strada di grande traffico nord-sud, da Roma alla Calabria.

Sparallelata a questo asse vi è quello autostrade, dalla zona di Caggiano verso i Monti di Avella, che raggiunge la dorsale appenninica e l'altopiano Irpino, direttrice della strada di grande traffico Napoli alla Puglia.

Intorno a queste due coordinate fondamentali si articola la rete delle strade di grande traffico che si sviluppano attraverso la Campania.

La direttrice occidentale verso Roma per Carinaro, che raccoglie le due strade da Pozzuoli per Santa Maria e per Aversa.

La direttrice nord verso Roma per Capua, che raccoglie le due strade per Aversa e Caserta.

La direttrice orientale verso la Puglia, per Benevento ed Avellino.

La direttrice sud, verso il Salernitano e la Calabria, che raccoglie le due strade per S. Agata e per Ottaviano ad oriente del Vesuvio, la Via Regia di Portici e l'autostrada tra il Vesuvio ed il mare.

Il principale problema viabilistico consiste dunque nel saldare l'asse nord - sud attualmente interrotto nella zona di Capodichino dalla differenza di livello tra l'altopiano e la zona industriale, e dalla discontinuità opera ferroviaria al tronco della Via Traccia.

Questa saldatura è stata ottenuta deviando il rettifilo di Secondigliano, raccogliendo circonvallazione da zona di espansione del Cimitero, sottopassare la ferrovia Napoli - Foggia e la strada per la Puglia, raccordandolo con la Via Traccia a monte del nuovo pianerottolo della Strada Nazionale di progetto.

Un alleggerimento di questo traffico viene realizzato progettando una parallela di Via Traccia verso oriente, in previsione di un futuro espansione della zona industriale in questa direzione.

Questo secondo ramo della direttrice nord - sud, congiungerebbe a livello la Via della Puglia, raccordando tra loro queste due componenti fondamentali e facilitando il traffico diretto nord - est fuori del perimetro urbano.

La strada di grande traffico disponibile verso est sono attualmente la Via Lago di Varano e l'autostrada. In un primo momento l'allontanamento della circonvallazione edilizia del Comune Preventivo fino a Torre del Greco, la accosta in una sua particolare caratteristica di strada di traffico veloce.

Si è progettato quindi una terza strada di grande traffico, parallela rispetto alla sua prima, la quale devia dalla Traccia nel suo punto di incrocio con la Via S. Ferrante e si riallaccia sull'antica Napoli - Portici alla uscita dell'abitato di Torre del Greco, dove la strada esistente è più ampia e risolve tangenzialmente i successivi abitati.

Per quanto riguarda il collegamento anulare delle quattro direttrici fondamentali, esso è stato come sopra accennato all'andamento altimetrico del terreno, soprattutto nella zona Vesuviana. Si è quindi in questa zona che è stata progettata la maglietta di questo anello prevedendo il prolungamento di Via Leopardi, lo allargamento e la sistemazione dei tracciati stradali oggi esistenti tra il Cimitero di Pontecagnano, la Cintia, per Piazza e Varano, il collegamento fra Varano e Secondigliano, sul percorso Punta di Varano - La Pilanda - quadrivio di Arzano, la circonvallazione di Secondigliano e S. Pietro a Patierno, con l'allacciamento, attraverso la parallela orientale a Via Traccia con la direttrice sud verso il Salernitano e le Calabrie.

I prevedibili sviluppi avvenire dei trasporti su strada ordinaria e la necessità di un decentramento edilizio il quale presuppone rapidi mezzi di collegamento col centro urbano, danno a questi tracciati stradali ed ai nodi viari che vi fanno capo una grande e fondamentale importanza per lo sviluppo economico ed edilizio della città.

Le strade di penetrazione che congiungono questi centri nodi e li collegano con la rete di traffico urbano sono attualmente deficienti sia per struttura come per larghezza, in quanto aggiungono agli inconvenienti intrinseci il difetto di convogliare il traffico in pochi ed insufficienti nodi urbani, con le inconvenienze di dannosi intralci del traffico.

Questi inconvenienti si fanno sentire particolarmente nelle direttrici nord ed orientali.

Le strade di Montagna Spaccata e di Grano penetrano in città attraverso le due gallerie nella zona bassa di Largollino e rappresentano, a mezzo del primo tratto della Agnano - Roma, la zona alta Vomero - Arenella - Camaldoli. Pure l'opportuno provvedere una sistemazione delle curve e pendenze di questa ultima strada in quanto si presenta resa adatta per il prevedibile traffico avvenire.

Più grave è la situazione della direttrice nord. Gli accessi alla rete urbana sono, da questo lato, assolutamente inadatti a raccogliere il traffico attuale ed i suoi futuri sviluppi. Due sono infatti le strade di penetrazione esistenti:

La una, dal Cavalcavia, attraverso il tormentato regresso di Capodimonte, raggiunge la rete urbana nel groviglio stradale del Museo.

L'altra, dividendosi all'incrocio di Capodichino, con l'altro più lungo e tortuoso, per l'altro discende di Poggioreale. Ambedue queste strade confluiscono di nuovo nella zona di Piazza Carlo III.

Il Piano Regolatore prevede tre nuove arterie per la penetrazione in città in questo settore.

La prima si innesta al Cavalcavia, devia verso occidente dalla attuale strada di Capodichino, entra in galleria per circa 800 metri, sbocca al Ponte di Capodichino, evitando il regresso, si innesta sull'attuale Via Enrico Capodichino, prosegue rettilinea, adeguandosi al terreno, verso S. Pietro,

evitando la discesa di S. Teresa e si sviluppa parallelamente alla Via Roma, raggiungendo i Rioni occidentali della città senza immettersi nella insufficiente rete stradale esistente.

Essa raccoglie i traffici in direzione est - ovest in tre assi principali: a S. Teresa la nuova deviazione del Corso V. E., collegata direttamente alle spalle del Museo con la Via Foria, abbandonando l'attuale ripida discesa di Salvator Rosa; a Montesanto la strada di collegamento di Piazza delle Carceri per Via Santagliera, ricordata a mezza di Corso Vittoria con Piazza Cavour e la strada per il Vomero; a Montecalvario il prolungamento di Via G. Sanfelice che collega la direttrice Piazza Garibaldi - Corso Umberto - Piazza Dante con la parallela a Via Chiaia - Piazza dei Martiri - Via Carlo Poerio - convenientemente allargata - Riviera di Chiaia e le due gallerie per Fuorigrotta.

La seconda nuova strada di penetrazione parte dalla Via di Capodimonte circa 200 metri dopo il ponte, costeggia la rete di rifornimento dell'acquedotto, attraversa con due ampie curve i giardini e sbocca dalla salita Capodimonte, ai piedi del Museo e sbocca in Via Foria in asse con la Via del Duomo.

La terza nuova strada di penetrazione si distacca dalla direttrice nord - sud presso Secondigliano, a circa 700 metri a sud del quadrivio di Arenaccia, passa fra i due centri satelliti di Miano e Piscinola, scavalca il Cavone di Miano, attraversa il Bosco di Capodimonte sul tracciato del viadotto esistente, sbocca sulla Via dei Ponti Rossi, segue la curva di livello del Vallone S. Rocco, segue il tracciato della Via Veterinaria e raggiunge Foria in asse con la Via Cesare Rosaroll.

Per quanto riguarda la direttrice orientale verso Avellino e la Puglia, essa presenta il grave inconveniente di un accesso assolutamente insufficiente e disagevole con la zona industriale e col Porto.

Come si vedrà in seguito, la grave situazione attuale non ha consentito alla Commissione di affrontare decisamente il problema della sistema-

stione degli impianti ferroviari e delle zone industriali. Qualsiasi proposta di viabilità nuova in questa materia avrebbe avuta la precipua conseguenza di aumentare ancora maggiormente la difficile opera di ricostruzione dei trasporti ferroviari e degli impianti industriali. Non era possibile pensare, nelle attuali condizioni delle e comunicazioni e delle produzioni nazionali, di aggravare della enorme distruzione per impegnare lo Stato ed i privati con un piano di lavori assolutamente sproporzionato alle possibilità finanziarie avvenire.

Il miglioramento del traffico verso le zone industriali e verso il porto viene avviato verso la sua graduale soluzione mediante quattro nuove sistemazioni stradali, collegate con la direttrice est - ovest rappresentata dalla Via Nuova Francesco.

La prima, partendo da oriente, è la cosiddetta Via Traverso, destinata a favorire il graduale trasferimento delle industrie nella nuova zona di espansione.

La seconda nasce dal prolungamento Sud-Nord-Ovest della Via Giantur-co a nord fino alla Via nuova Poggioreale, e sud fino all'incrocio della Via Foria di Portici anche Via Arenaccia.

La terza, la prolungamento di Via Marittima, mercede del sottopassaggio attualmente destinato alla ferrovia Napoli- Roma - Salerno e perciò prolungato in sotterraneo fino alla Stazione dei Cavalli.

La quarta arteria costituita dal prolungamento dell'asse Via Arenaccia - Corso Novara, fino all'attuale Borgo Loreto, sovrapassando con un cavalcavia la galleria di testa del Fascio di binari della Napoli - Centrale, e ridosso del nuovo Fabbricato Viaggiatori del quale si prevede l'arretramento fino alla Piazza Garibaldi.

Quest'ultima ultima strada sistemerebbero definitivamente il collegamento del porto con il traffico proveniente da nord e da est. Esse sarebbero integrate dalle strade di penetrazione da direzione est - ovest, provenienti dai Comuni Vesuviani.

La ultima, la direttrice sud del Salernitano e delle Calabrie, la quale raccoglie le cinque strade Argine, Ottaviano, Autostrada, nuova strada

a mare costa e Via Regia, penetra in città per mezzo di quattro strade principali: la rettifica dell'autostrada dal sovrapassaggio del canale Pollena, parallelamente al suo attuale Parco Mostri ridotto e rettificato fino al Corso Umberto; la Via G. Ferraris, la quale conserva ancora il suo tracciato obliquo per non impegnare la ricostruzione di importanti complessi industriali, ma che acquisterà in avvenire un tracciato più lineare, costeggiando il nuovo piazzale ferroviario della Circumvesuviana e proseguendo, attraverso il nuovo Ponte Carmelo, fino alla Piazza Nicola Amore; la Via Pendinelli, la quale raggiunge attraverso Piazza G. Pepe il centro del Rione Carlo e Pendino; in ultimo la Via Marittima, saldatura del grande arco costiero tra la zona agricola vesuviana e flegrea, collegamento delle zone industriali di lavoro portuali con il nuovo centro commerciale tra il Rettifilo ed il mare, accesso del traffico marittimo proveniente dalla penisola Sorrentina e dal porto, con le zone alberghiere di S. Lucia e della Riviera di Chiaia.

Tra le maglie di questa rete stradale di penetrazione sono previsti il diradamento, il risanamento e la espansione dei quartieri residenziali destinati allo sviluppo della edilizia ed al graduale miglioramento ed adeguamento delle abitazioni.

La zona storica sarà isolata dalle correnti di traffico per mezzo di un anello di circonvallazione e collegata alle altre per mezzo di due strade: una est - ovest, in prolungamento di Via Diocleziano, tra i due decumani di Via Forcella e di Via Tribunali, fino a raggiungere la parallela a Toledo, l'altra a nord - sud, in prolungamento di Via Costantinopoli, per la direttrice di S. Sebastiano, attraversando gli edifici storici dei Banchi Nuovi fino a raggiungere attraverso la Piazza della Borsa la Via Marittima ed il Porto.

Per quanto riguarda l'ampliamento la viabilità di collegamento della zona Monte Echia, che ha le medesime caratteristiche edilizie e viarie della zona

della zona Chiaia-Posillipo, si prevede di aggiungere alla dorsale di Via Mergellina, che collega questo quartiere con il Centro V.E., due collegamenti uno con la Piazza Carolina, l'altro con la zona bassa di S. Lucia.
Tutte queste strade confluiscono nel rilancio terminale delle opere proteso verso il mare, dove è prevista una zona verde pubblica di riposo affacciata sul panorama del golfo.
La zona di S. Antonio Abate avrà come arteria centrale di collegamento la strada secondaria, dalla quale si dipartirà normalmente la rete di strade di collegamento con il Corso Garibaldi e con la via S. Giovanni a Carbonara.
Le quattro zone periferiche a nord-ovest sono divise nelle reti delle strade di penetrazione e precisamente tra la Pianura-Soccavo, il prolungamento della Via Leopardi Verso la Circia, l'autostrada e la strada costiera Pozzuoli-Licola, la zona parte antistante.
Da un lato del tronco stradale che parte dal Ponte di Soccavo fino alla periferia nord degli Astroni si sviluppano i nuovi centri di decongestionamento di Soccavo e Pianura, il primo a valle del centro attuale, il secondo nell'angolo compreso tra la strada di Montagna Spaccata e la strada che collega Fuorigrotta con Pianura, passando per il vecchio centro di Pianura.
La grande zona in collina, ad occidente del centro urbano, rappresentata lo sviluppo edilizio di Napoli, per lo sfollamento del centro urbano, quello che la zona pedemontana del Vomero rappresenta nel tessuto passato.
Questa vasta zona è collegata al centro urbano da tre strade; una che parte dalla via Cumiliana, la contrada Due Porte, si snoda verso Antignano e raggiunge Porta attraverso i Vergini. La Via Antignani che raggiunge il Corso V. E. e Salvator Rosa, raccoglie per la nuova arteria a monte di S. [illegible] e raggiunge confluendo Via Porta e Piazza Cavour, evitando le curve e la pendenza di Via Salvator Rosa. La terza via G. Matteotti, che incrocia il Corso V.E. in Piazza Mazzini e si collega con nuova viaria a Via Vanvitelli, raggiungendo attraverso la nuova sistemazione di Montesanto Piazza Carità, Via Settetti, Via Raffaello ed il corso Umberto.
Oltre queste strade la zona alta è lambita ad occidente dalla Nuova Agnano,

dalla quale si dipartono la Via per Lo cenisio a nord e la Via Cenisio a sud. Questa ultima si biforca all'incrocio di Via Scarlatti, scendendo da un lato verso il Corso Vittorio Emanuele con via Achille Falcone, proseguendo dall'altro lato lungo la spartiacque della collina fino ad incontrare la Via Manzoni verso occidente e la via Tasso verso Sud.

La zona Stella Valentina si estende fra le quattro strade di penetrazione del Nord: le due strade esistenti di Via Nuova di Capodimonte e di Capodichino le due strade di progetto ad Oriente e ad Occidente dell'Osservatorio.

La rete stradale residenziale si sviluppa, per la parte orientale, con trama parallela a via Ferrante,si allarga a ventaglio nella parte occidentale collegandosi con la zona bassa del rione Sanità'.

Anche i nuovi centri satellite di Piscicelle, Marianella, Secondigliano, Miano, e Miranella, si sviluppano tra le maglie della rete stradale di grande traffico e di penetrazione . A questa rete sono collegati a mezzo di schemi stradali residenziali i quali avviano la schema definitivo di accettanza del piano particolareggiato.

Nella parte Orientale della citta', S. Giovanni, Barra, e Ponticelli, si sviluppano, tra le quattro strade di penetrazione da Sud ed da Oriente verso la citta'.

LA SISTEMAZIONE FERROVIARIA DI NAPOLI NEI SUOI RIFLESSI URBANISTICI

Superata - o per meglio dire accantonata l'idea di una trasformazione radicale degli impianti ferroviari di Napoli, sia per la difficoltà dovute alla sistemazione contingente, sia per la ristretta disponibilità del Ministero delle Comunicazioni, la trattativa svolta col Ministero stesso si sono basate principalmente sul progetto di spostamento della stazione merci di Via Brecce, con la conseguente possibilità di una rettifica dell'autostrada nel suo tratto urbano, cioè che significherebbe per questa arteria di collegamento di Napoli con il F.d.S. e sulla nuova sistemazione del fabbricato viaggiatori accessibile in modo da permettere il scavalcamento degli impianti di stazione dell'arteria di collegamento del porto con il Corso Novara. Tale scavalcamento specialmente se integrato dalla sistemazione dello stesso all'attraversamento in corrispondenza di Via Firenze e del collegamento di Via Brecce con le Piazze Garibaldi e Capodichino migliorerà sensibilmente l'allacciamento del porto con la autostrada.

La creazione di un grande piazzale per lo scalo merci lungo la via Brecce renderà sempre più necessaria un efficiente sistemazione di questa arteria che oltre a rappresentare collegamento principale traffico merci ed industriale costituisce un tronco della grande linea di attraversamento [illegible] CALABRIE A.

La sistemazione degli impianti ferroviari, i futuri sviluppi e la graduale verso un assetto definitivo saranno illustrati ampiamente nella relazione che segue. E' però importante fare osservare come è stato condizionato il riordinamento del grande nodo di traffico di Piazza Garibaldi che costituisce il punto delicato maglia serrata di tutta la rete stradale urbana per l'importanza e il numero delle arterie che la cosa confluiscono.

In questo nodo confluiscono sei tipi di traffici:

a) i traffici per la stazione via passeggeri che merci.

b) i traffici interurbani che penetrano la città via attraverso l'autostrada che attraverso Via Capodichino.

c) i traffici urbani convogliati da una viabilità di attorno da quasi tutte le direzioni.

d) infine i traffici del Porto attraverso la Via Garibaldi e Stadio Polare.

delle quali quest'ultima chiusa con un sottopassaggio stradale di pochi metri.

Il nuovo assetto della stazione ferroviaria discusso con l'Amministrazione relativa prevede anzitutto la scomparsa del vecchio fabbricato viaggiatori. Ciò che portebbe la piazza ad acquistare una superficie pari ad oltre due volte e mezzo l'attuale. In fondo a questa vasta piazza si prevederebbe il nuovo fabbricato viaggiatori.

Una grande pensilina albergata e servita da passerelle automobilistiche accoglierebbe i viaggiatori all'uscita della stazione costituendo un luogo di sosta tanto opportuno per dar modo a chi arriva di valutare presso affluenza verso il mezzo di trasporto più opportuno. Questa grande pedana servirà anche a separare - nella stessa piazza - il modo di traffico prettamente urbano chiuso in corrispondenza dell'incrocio Pettifilo - Corso Garibaldi.

In tali termini, all'edificio di stazione arriverebbero solo i traffici che interessano la stazione ferroviaria e quella della metropolitana, delle quali l'Amministrazione ferroviaria ha giustamente chiesto l'abbinamento.

L'autostrada Napoli - Pompei avrà un'ubicazione di estremo di notevoli dimensioni in corrispondenza del nodo stradale e poi, proseguendo in asse a Porta Nolana isolata, si immetterà direttamente nel Pettifilo; in tal modo il traffico di questa importante arteria potrà affluire direttamente in Piazza Garibaldi oppure proseguire per il Pettifilo.

Nel progetto di ambientamento della stazione ferroviaria era stato previsto un innesto dell'autostrada in asse a Piazza Garibaldi, ciò che avrebbe sistemato l'accesso a Napoli dal sud in maniera più degna.

Il collegamento del porto con il nord è stato assicurato da una arteria larga m.20 che sovrapassa gli impianti ferroviari sopra la galleria di testa della stazione, ciò che rende questo importante traffico commerciale completamente indipendente dal traffico sia dell'autostrada che di Piazza Garibaldi o del Corso Meridionale.

La rampa nord del sovrappassaggio si sviluppera' sul Corso Novara convenientemente allargato in modo da rendere la rampa stessa indipendente dai due fabbricati che degli sbocchi trasversali.

Questa indipendenza e' resa necessaria anche dalla necessita' di allargare la rampa di salita quanto e' necessario al fine di raggiungere una conveniente altezza in corrispondenza della galleria di tutta la quale, per la sua notevole lunghezza di m. 220, non puo' essere di altezza molto piccola.

Nel resto sud il sovrappassaggio - per la parte adiacente al fabbricato di stazione - potra' servire da portinato di uscita.

Con il complesso di provvedimenti illustrato, il nodo " stazione " ottiene un assetto senza paragone migliore di quello attuale.

I TRASPORTI PUBBLICI

A) I TRASPORTI FERROVIARI

Data l'importanza preminente di un razionale assetto degli impianti e dei servizi di trasporto ferroviari per lo sviluppo ed il benessere di ogni grande città, da tale problema assume un interesse assolutamente prevalente nel caso di Napoli, che dal porto attinge la maggiore ragione della sua possibilità di lavoro e trova nel turismo una delle fonti principali di ricchezza. Esso è stato perciò oggetto dei più importanti studi da parte della Commissione per il Piano Regolatore ed è opportuno che le conclusioni di questi siano qui riportate, anche se i risultati pratici che si è pervenuti non abbiano potuto essere pari a quelli auspicati.

Va anzitutto ricordato che Napoli, dopo aver visto, col progressivo allontanarsi del suo rapporto d'importanza con le altre città del mezzogiorno e col miglioramento della celerità dei trasporti, spostarsi a favore di Roma buona parte del traffico che prima faceva capo ad essa, mediante l'istituzione delle Direttissime nuove possibilità di vita. Il tratto urbano della nuova linea veniva ad attraversarla in tutta la sua lunghezza e avrebbe potuto compiere, anche se non costruito con questo intento, attraverso di esso quel traffico che in misura sempre crescente tendeva a toccare soltanto la stazione centrale. In più la costruzione del raccordo Villa Literno - Aversa, la linea per Cancello si evitò di quasi tutto il suo traffico per far posto al servizio locale e, qualche anno dopo, la costruzione del raccordo San Marcellino - Orta Glarano permise il transito diretto, senza toccare Napoli, delle comunicazioni celeri tra Roma e le Puglie.

Più recentemente l'Amministrazione Ferroviaria ha rivolto allo studio la costruzione di una nuova linea che Napoli a Nocera passante a nord del Vesuvio, onde alleggerire il sovraccarico della attuale linea Litoranea, e così eliminare il pericolo che la successiva costruzione di un raccordo fra questa linea e quella di Aversa consenta l'istradamento diretto delle comunicazioni

colari fra Roma e le Calabrie, senza toccare la stazione centrale.

Sono intuitivi i danni che sono derivati e deriverebbero ulteriormente alla Città dalla esclusione che detta.

E poichè' compito e passione degli studiosi del Piano Regolatore e' quello di guardare al migliore avvenire turistico, commerciale, industriale e culturale della Città', primo fra tutti doveva essere il l'interesse a far affluire attraverso la Città' tutto o almeno la maggior parte del traffico nord-sud e di darle così molteplici punti di fermata il massimo potere di richiamo, in contrasto col concetto di puro transito a cui tendono gli schemi in progetto.

Dal punto di vista ferroviario dato che esiste il tronco urbano della direttissima-imperfettamente utilizzato, per un metropolitano che non c' tale per la scarsa frequenza dei treni o la eccentricita' delle fermate, tesa a direttive precise nello studio del problema ferroviario napoletano doveva essere il ritorno del tronco urbano alla Direttissima allo scopo di alleggerire il traffico nord - sud e l'adozione di quelle modifiche di impianto che valessero a valorizzare detto tronco e ad evitare l'attraversamento del traffico per linee estreme alla città'.

E poichè' il miglior ostacolo alla utilizzazione completa e' dato dalle difficolta' che nascono alla stazione centrale per l'arrivo delle linee tirrenica ed una quota elevata da quella delle linee in uscita verso nord, nello studiare una nuova sistemazione degli impianti ferroviari di Napoli era necessario unificare le due stazioni attuali in un unico piazzale, che consentisse minore difficolta' e limitazioni le complesse operazioni inerenti al transito dei treni a lungo percorso.

Secondo gli obbiettivi degli studi doveva essere quello che riflette il potenziamento degli impianti ferroviari nella parte orientale della città', in relazione allo sviluppo urbano già' verificatosi ed in atto ed alle sue ulteriori possibilita'; la convivenza cioe' di detti impianti con la futura destinazione della zona.

Ugo agnardo alla cortag mostura come l'attuale Stazione Centrale cor-
ta quasi Piazza Garibaldi segnava il limite orientale dell'agglomerato urba-
no, viene ora a trovarsi ormai della espansione di esso, che preme verso la
zona pianeggiante e facile che la circonda e che trova negli impianti ferrovia-
ri insormontabile ostacolo ed un ordinato ma accrescimento verso oriente.

Tuttavia, un allontanamento della Stazione Centrale più a levante,
quale fu studiato nel 1936 e che renderà, fra l'altro, necessaria un'importan-
te deviazione dell'ultimo tratto del tronco ferroviario urbano - oppure una
soppressione che perchè Piazza Garibaldi, che oggi è già un centro commercia-
le di primissima importanza, diventerà in avvenire il cuore di tutta la parte del-
la città ad oriente del dorsale di Mezzofalcone, sia perchè la stazione stes-
sa, convogliando alle diverse ore ogni sede degli impianti di deposito e offi-
cine ed i rilevanti dei tronchi di accesso da Nola e da Salerno, verrebbe a ri-
trovarsi, aggravandolo, lo sbarramento che questi tronchi costituiscono ad ogni
ulteriore espansione della città in quella direzione e alle comunicazioni stra-
dali sul mare del medesimi.

La soluzione che è risultata preferibile e tale da risolvere completa-
mente il complesso problema, sbocca sul schemato di deve al fascio dei binari
di accesso alla stazione centrale da ordine la stessa cintura metropolitana
del tronco urbano, a continuazione di questo, quasi assorbito come dello ampliag-
mento cittadino in quella direzione, e di lasciare su di esso e nella stessa
posizione la stazione principale della città, portandola perpendicolarmente al pia-
no della metropolitana (quota 4,66) e sostituendola in parte dei binari di
transito provenienti da Cerpillico, in parte di un adeguato numero di binari
di testa per i treni che hanno origine in essa.

All'uscita degli arsoli il fascio dei binari dovrebbe correre in
una galleria sottile fino alla Via Traccia, uscendo poi all'aperto e prose-
guendo su nuovi rilevati verso Aversa, Caserta e Salerno.

Con questo provvedimento è possibile:

di incentivare i lavori programmati da Marcellina in piano sul fronte dei binari di stazione senza limitazioni di lunghezza e con la possibilità di risolvere senza difficoltà alcuna per tutte le altre direzioni di collegamento, scavalcando a 90° il fascio dei binari, il Corso Orientale con un nuovo ponte previsto in prosecuzione di viale Angeli Azzurri;

di sovrappassare il Fascio stesso con altre arterie stradali collocate alla nuova quota e cui si rendesse possibile il piano di scarpata attraversando la direttrice ferroviaria Milano-Roma;

di rendere inoltre possibile di creare una grande strada rettilinea che da Piazza Garibaldi scavalcando la ferrovia di stazione con un ampia opera d'arte in cemento armato, prenda origine verso ovest al di sopra della galleria multipla di cui si è detto, fino a via Trento, formando la sede stradale del nuovo quartiere e diventando nel verso est-ovest, per allacciarsi all'autostrada per Milano a verso Nord-Est, di una forma naturale per Sesto e Cinisello.

Naturalmente la soluzione più grande consente maggiori possibilità nel scegliere un soddisfacente tracciato di binari, non dovendo condizionare anche i binari dei servizi merci e i fasci per soluzioni di ripiego. Inoltre per il secondo viadotto sarebbe assai opportuno che attualmente già previsto dall'amministrazione ferroviaria per la creazione di un nuovo scalo merci a Greco, i servizi necessari di stazionamento merci e smistamento, i servizi postali e ferroviari non dovrebbero essere compresi a Greco ma piuttosto a Cormano lo vetture. Tale soluzione le officine stesse dovrebbero pensare essere arretrate, non in dipendenza della nuova quota assunta dai binari di Greco centrale, ma in dipendenza del nuovo andamento tracciato di uscita sulla nuova direzione. Tale spostamento consentirebbe di disporre tutti gli impianti in modo più razionale e di acquistare gli attuali piazzali a livello a di proprietà di Ferrovie, concentrando a via Trento una scarpata verso Nord. Inoltre esso permetterebbe un arretramento del fronte della stazione in piazza Garibaldi in modo da togliere ogni ostacolo alla connessione fra via Stella Polare e il Corso Occidentale

costituendo avanti il nuovo Fabbricato Viaggiatori una conveniente zona di riposo.

Infine il raccordo col porto verrebbe spostato e portato oltre la Via Argine, e collegato, con un ramo alla stazione Centrale; con un altro, sottopassando il binario di Salerno, con la nuova Stazione di Smistamento da costruirsi fra il Purgatorio e Pantaccelli.

Ma i tempi non sono favorevoli alla esecuzione di lavori di così grande mole ed era prevedibile che l'Amministrazione Ferroviaria non ravvisasse nel progetto comunque vantaggi sufficienti da giustificarli nell'interesse dell'esercizio, che trova più comodo servirsi della linea di Aversa per le comunicazioni con Roma.

E' perciò che la Commissione per il P.R., pur avvertendo nel progetto stesso la soluzione completa del problema, ha preferito, in piena accordo con l'Azienda Autonoma Ferroviaria di Napoli Centrale, una soluzione tale da decongestionare l'ordinamento del traffico viario nella zona e una rettifica dell'area occupata dallo scalo merci verso Via Stella Polare, che comporta la costruzione di un grande arteria stradale che, da Via Argine a sboccare in questa, costituisca un degno accesso a Napoli dalla provinciale del mezzogiorno e sia riservata al traffico veloce, convogliato fino a Barra dalla attuale autostrada per Salerno.

La costruzione di un nuovo F.V.C. in luogo dell'attuale, risultato non volto [illegible, veggasi] a seguito di successivi adattamenti della vecchia stazione= consentirà di risolvere anche il problema del traffico passeggeri che, provenendo dalla zona costiera per l'attuale Via Stella Polare= di cui è prevista un'importante rettifica,= si dirigerà direttamente per il Corso Occidentale a Gianicchino, per proseguire per Aversa e per Caserta. Questo traffico che, se mantenuto in Piazza Garibaldi acquisterebbe il carattere di grave intralcio a quello ordinario, sarà invece convogliato su un cavalcavia compreso nel fabbricato di stazione e con proseguimento in galleria di tutti i binari.

Sarà così possibile, nella piena libertà del vecchio fabbricato, predisporre l'avviamento ordinato dei mezzi di trasporto pubblici e privati al nuovo fabbricato, che potrà risultare, oltre tutto, anche spesa meno di Napoli per l'ingiusta ed il regolare delle sue diramazioni. Due Mazzette laterali, rinunciando demolendo la fabbricata esterna della piazza, consentiranno la sosta dei veicoli a servizio della stazione e il defluire del traffico ordinario e dei mezzi di trasporto pubblici (tram o filobus) che chiuderanno il loro terzino con anelli interessanti le arterie laterali.

Sarà inoltre ricavata un'area adeguata altre ogni bisogno per l'impianto del nuovo scalo merci, destinato a sostituire l'attuale a Via Stella Polare, e cioè, previste opportune restrizioni alle strade di accesso a tale area e al resto stradale ivi esistente.

Con tal mezzo, senza dubbio, alcuni dei principali problemi, posti dalla Commissione a base dei suoi studi, vedrebbero risolti.

Inoltre mentre sarà sempre possibile ottenere conforme opportuna unione delle autorità cittadine che i principali treni locomotori attraversino la città, mediante la raccorda disposizione dei binari nella stazione centrale; gli impianti delle Ferrovie continueranno a seguire il sistema della espansione della città verso oriente e a rendere difficili le comunicazioni stradali.

Se quanto esposto che non è necessariamente legato al problema della stazione centrale potrà essere attuato in avvenire quando la Direzione sarà risolta; ed è da augurarsi che non sarà ultimo sogno a Napoli quello che da quando è stato dato a molte altre città, i cui impianti ferroviari sono stati dall'Amministrazione Ferroviaria corretti e rifatti, senza la ricerca di un corrispondente compenso nel ristretto quadro della economia di esercizio.

La eliminazione conseguente soppresserebbe d'altronde un pericoloso contributo alla congestione del traffico in una zona così importante quale Piazza Garibaldi e come tale va considerata come una delle ricadute più favorevoli degli studi sul Piano Regolatore.

B) FERROVIE SECONDARIE

Alle comunicazioni con gli altri paesi della Provincia provvede - oltre ai servizi locali delle FF.SS. una importante rete di Ferrovie Secondarie e di tramvia.

Nella zona occidentale, la Ferrovia Cumana, col valorizzarsi della spiaggia del Golfo di Pozzuoli, e di quella meridionale di Lucrino destinata a ritornare il vero Lido di Napoli, si avvia in estate un traffico tipicamente balneare destinato ad un sicuro incremento. Per farvi fronte è stato progettato un raddoppio della linea stessa che invece di correre normale all'attuale tracciato, costituisca una nuova linea che dia vita alla vasta area che a nord della montagna spaccata, si estende da Soccavo a Pianura, sulle ridenti pendici di Monte Grillo e di Monte Spaccato, fino a Licola, di qui la linea si dispone parallela alla spiaggia in modo da servirla in tutta la sua estensione, per rimanere al Fusaro all'attuale tracciato.

Dal Fusaro partirebbe poi un nuovo tronco, che per Cappella e Lucrino raggiungerebbe il Porto Miseno. Potranno così i servizi di navigazione con le Isole modificare con vantaggio il loro approdo, mentre la vicina Miliscola contribuirà a dare sfogo alle necessità balneari con la sua magnifica spiaggia abbellita dalla visione della vicina Procida.

Per far fronte alla nuova necessità di traffico connesso col programma suddetto, è stato previsto il trasferimento del capolinea di Napoli - oggi costretto nell'angusto spazio della stazione di Montesanto in una nuova stazione di dimensioni adeguate, che sorgerà fra la via Montecalvario e Pedamentina con fronte sulla nuova via

parallela a via Roma e con sistemazione parziale in sotterraneo, tale da contribuire efficacemente al risanamento edilizio in quella zona.

La zona orientale o sud orientale e la ridente plaga ai piedi del Vesuvio sono adeguatamente servite dalla Ferrovia Napoli-Nola-Baiano (destinata in avvenire a prolungarsi fino ad Avellino) e dalla Circumvesuviana, la quale, col prolungamento a Sorrento in corso di ricostruzione e col raddoppio del binario fino a Torre Annunziata, portera' un contributo nuovo agli interessi commerciali e turistici della provincia.

I due tronchi di accesso a Napoli, provenienti da Castellammare e da Torre, dovranno adattarsi alla futura sistemazione della zona compresa fra via Traccia e Piazza Garibaldi. Mentre per il primo e' in progetto una rettifica dell'attraversamento del rilevato ferroviario ed una variante altimetrica del tratto parallelo alla Via Poggioreale, onde sopprimere alcuni passaggi a livello e consentire una stazione piu' ampia e meglio ubicata dell'attuale, sara' per l'altro necessario sottopassare la grande arteria stradale prevista a lato dello scalo ferroviario, pur continuando a sovrapassare le successive strade e la ferrovia di Stato per Salerno.

Meno bon servita e' invece la zona dell'altopiano di Materdei e dei pendii piu' a nord fino ad Averno. La prima comprende gli abitati di Materdei, Ospedale, Calvizzano, Giuliano e Villaricca a quote variabili dai 100 fino a 225 m. sul mare, che raggruppano circa 32.000 abitanti. La seconda abbraccia, oltre Averno, i Paesi che le fanno corona (Frattaia, S.Marcellino, Frignano, Aversa), a quote variabili dai 40 ai 30 metri s.m., con una popolazione complessiva di oltre 68.000 abitanti. Esso sono allacciati a Napoli dalle Ferrovie Napoli-Piedimonte, dalle tramvie del nord o dalle tramvie provinciali.

Priva di comunicazioni è invece la zona che, ai piedi delle colline dei Camaldoli, comprende gli abitati di Soccavo e Pianura e quella dell'altopiano che dalla sommità stessa dei Camaldoli degrada verso Marano e la piana di Quarto.

Tanto le tramvie quanto la Napoli e Pozzuoli sono vincolate alla rapida differenziazione tra Capodimonte e Capodichino e la parte centrale di Napoli che ne limita la potenzialità e crea difficoltà intollerabili nell'esercizio.

E' perciò consigliabile una radicale modifica del tracciato della Piedimonte, la quale le dia le caratteristiche necessarie ad un esercizio veloce quale si conviene ad una moderna ferrovia elettrica.

E poichè nella zona pianeggiante ad oriente della ferrovia Napoli - Aversa esistono numerosi centri, intensamente abitati, collegati con a Napoli dal servizio necessariamente lento e limitato delle tramvie provinciali, appare possibile collegare Aversa a Napoli a mezzo di una nuova linea ferroviaria, la quale tocchi Afragola, Cardito, Caivano, Frattaggiore, Crispano, S. Antimo e Casoria, raggiunga Aversa e prosegua per S. Maria e Capua con un tracciato diretto, attraversando i piani dell'Agro Aversano.

Questi ultimi, verrebbero invece collegati da una seconda linea la quale, utilizzando la sede dell'attuale ferrovia da Aversa a Giugliano, e congiungendosi a Pianura con la linea da Napoli a Baiola progettata a sussidio della Ferrovia Cumana.

In tal modo si verrebbero ad avere due grandi gruppi di comunicazioni ferroviarie vicinali, quello orientale, costituito dalla Circumvesuviana, dalla Napoli - Nola - Baiano e dalla linea di progetto per Frattaggiore - Afragola - Aversa - S. Maria, con eventuale diramazione per Caserta; quello occidentale, costituito soprattutto dalla linea Circumflegrea e dalla progettata linea per Pianura - Marano ed Aversa ed ai piedi limitrofi, spinta possibilmente fino ad Alvignano.

le stazioni di arrivo, ubicate per il primo a Corso Garibaldi, per il secondo a Fuorigrotta, possono considerarsi sufficientemente vicine al centro cittadino per consentire ai viaggiatori di proseguire a piedi o con mezzi di trasporto urbani.

Non appare, perciò, ravvisabile una ulteriore penetrazione delle ferrovie, essendo preferibile separare il loro traffico da quello della zona suburbana e periferica della città.

Quest'ultimo deve rientrare fra i compiti dei servizi urbani.

C) SERVIZI URBANI

Per quanto riguarda i servizi interni cittadini, un esame della possibilità offerta dalla rete viaria, sia pure ampliata con le nuove arterie proposte dal piano regolatore, conferma che un efficiente servizio di trasporto potrà solo aversi con la creazione di alcune linee sotterranee metropolitane. La elevata densità di popolazione, le notevoli distanze fra alcuni quartieri, la sensibile pendenza di alcune strade, richiedono una adeguata capacità di avviare i servizi di superficie di gran parte del traffico, specie di quello a più lungo percorso.

La stessa configurazione della città, distesa ad arco lungo il mare, con le industrie raggruppate prevalentemente lungo il mare e distanti anche di 10 Km. fra alcune località, rende necessario un sistema di comunicazione rapidissime, di sufficiente capacità e di basso costo, realizzabile solo con vie sotterranee.

E' perciò che si ritiene indispensabile la creazione di almeno due linee metropolitane (le quali, integrate dal servizio che potrebbe ancora effettuarsi sul tronco urbano della direttissima) assicurino collegamenti rapidi e di massa, secondo le varie direzioni definite dalla configurazione della città.

La prima di tali linee (linea a) da Piazza Sannazzaro, toccando la stazione di Mergellina, dovrebbe servire il quartiere Arenaccia e Ponticelli ed il vecchio centro di Piazza Trieste e Trento, proseguendo poi, secondo la direttrice Via Nuova, fino alla zona di Capodimonte, dando con un ramo dovrebbe raggiungere Secondigliano e con l'altro gli abitati di Marianella e Piscinola ed i nuovi quartieri residenziali lì progettati. In prosieguo di tempo le due diramazioni potrebbero spingersi la prima a Casoria; la seconda per Chiaiano e Marano, con tratti prevalentemente allo scoperto.

La seconda (linea b) dovrebbe servire il Vomero ed il nuovo quartiere dell'Arenella e, toccando Montesanto, innestarsi la linea A a Piazza Carità, proseguendo poi, per Piazza della Borsa e Corso Umberto, fino alla stazione della Circumvesuviana ed a quella centrale e sopraelevati, a servizio del nuovo quartiere fra la ferrovia ed il mare della zona industriale adiacente, fino a S.Giovanni (Ponte del Lagno).

Anche di questa linea sono previsti più ampi sviluppi, col prolungamento da un lato a Soccavo e dall'altro a Portici ed a Resina.

L'attuale linea sotterranea delle FF.SS. dovrebbe, con opportuna rettifica della fermata di Montesanto, consentire un trasbordo diretto con la linea B., mentre altra stazione di trasbordo con la linea A dovrebbe aversi al Museo, con la creazione di una nuova fermata a mezza strada fra Montesanto e Piazza Cavour.

Le tre stazioni suddette permetterebbero, con un solo trasbordo, il passaggio dall'uno all'altro dei sei rami di linea, che vengono così ad irraggiarsi dalla zona più centrale della città nelle varie direzioni.

La zona Flegrea, da Fuorigrotta a Pozzuoli si ritiene sufficientemente servita dalla linea delle FF.SS. e dalla Ferrovia Cumana, pur non escludendo che, in prosieguo di tempo, la coda di quest'ultima, fino a Pozzuoli, possa servire piuttosto ad una terza linea metropolitana, che da

Eventualmente potrebbe prolungarsi verso Oriente fino a Pozzuoli. Ciò anche nella previsione che l'accrescersi del traffico ferroviario sulla linea di Stato renda difficoltoso il mantenimento su di essa del servizio metropolitano.

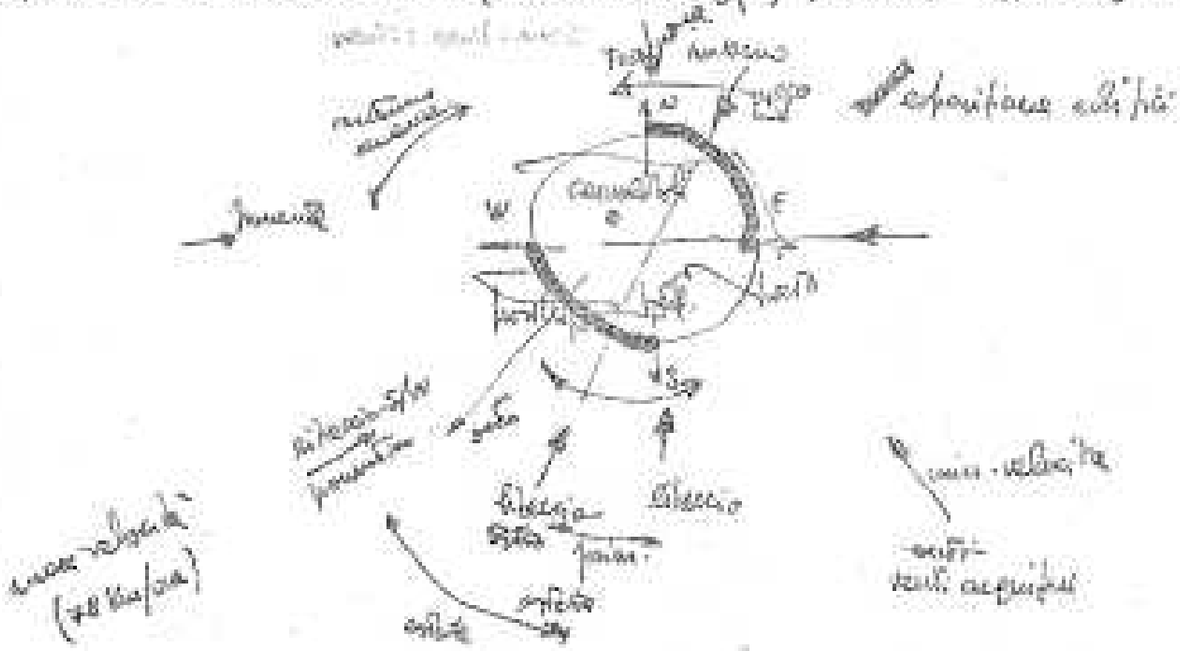
Le due linee misurano km. 10,600 la prima con Km. 3,190 per la diramazione verso Chiaiano e Km. 9,500 la seconda, che con i futuri prolungamenti salirebbero a Km. 15,900. = Km. 16,910 =

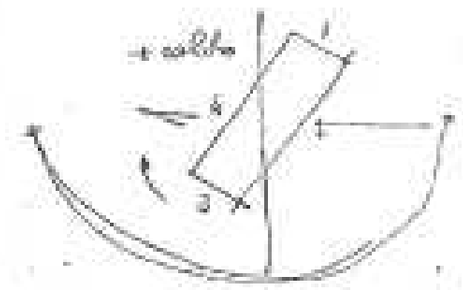
Il traffico probabile, in base alla popolazione cui potrà giungere Napoli alla fine del prossimo decennio, si può calcolare in almeno 42,000,000 di viaggiatori all'anno e perciò tale da alimentare con successo un servizio sufficientemente intenso.

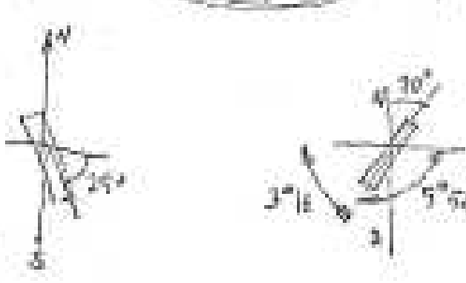
Alleggerito della maggior parte del traffico passato, per l'efficace servizio sotterraneo di cui si è detto, le linee di superficie verrebbero decongestionate e la rete potrebbe essere opportunamente snellita ed esercitata per la sua massima parte con filovie, con notevole miglioramento nella velocità e nella disciplina del traffico dei veicoli ordinari.

In. Vi.

p. 41









nascita industria in altro
centro Sicilia per l'edificio fu al piano della strada PRG
piano di ricostruzione quartiere Porta - Mercato
notizie storiche
si sviluppò in epoca greca - Romana - Medioevo, con Roma si chiamò originariamente (V sec)
Valeria Piacentina in via Giustina allatta dal prefetto di Africa - diventa Cristiana
Carlo Emanuele (1603-1638) studia presso dei Gesuiti nobili che era nel suo (amici Guglielmi - scuola)
nominò Governatore - si costituì il giro col capitano
Vittorio Amedeo - Vittorio (1666-1675) regna l'imp. di Asti che si confina con le monache - Nizza
con cattol. fedeli; con la moglie di Francesco nobile per sotto di Vittorio
Federico II vincitore e unisce di Asti ne-nemici - Pallone cattol
Vittorio Amedeo - Vittorio (1726-1773) Statuti del regno - Carlo I - altezza d'Asp.
Vittorio Amedeo
Ferdinando (1603-1734) il nome che Pietro Alessandro Felicita (1906) destinata via Tabella
volte visto in se a via Mazzarelli il principato e da tre 3 sec - da tre
infanti. cast. di Nobili - nel 1734 Carlo di Borbone fece costruire
da Napoli il T. Carlo e Casa Hannover, al Consiglio la valle di
Portici, al Fondaco - Collegio dei pensieri - Infanta via pubblica
conflitto di parte e proclamazione via Reale - Con questo infatuato
Palermo celebrò il suo 2° sec. dell'800 e si costituì la Tavola
del Marmo, al Tribunale, al Palazzo
Ferdinando I fece il Fr. di Fondi (1815)

Provvedimenti

Piano generale per il risanamento 1884 in rep. della Fontana
Dist. Borgo-Molise 1926 (alt. Re. comune) 2617. Vedi anche 1 e 7
1884 piano Nuova. Città 20 anni. - Martinez - Pietà - di Carlo - Port. che Sicilia
le fognature e quella Milano Via. del 1884 del Prado - Pontino - Regina-Margh.
- Piave.
1914 dim. imp. Fontana d'Acqua nella Piazza. vedi e sud.-
1921 imp. Fontana
Spesa Nuova Immagine - Pubblico
Pr. Nino Accademia - Nuova Fontana
Piazza. Piazza S. Maria
Prop. Vitt. Museo Comunale - imp. Fognature
Dist. Napoli e Stato Tempo

10-11-26 Atto comunale SPESE

P. Reg. Generale free-

1919 da Giovanni pubblica. uno Stato (short. vedi cenni.) Piazza. città - 2 piazza. - Nuova
1926 Giovanni Nuova-Bonaldi via Roma - 2 nella Piazza - Piazza. Nuova - Palazzo
1939 progetto PRG affianca. del prof. della Direzione centri (Piazza. Comunale + 2 Piazza)
nella si prevedono gli aspetti di risanamento - Cattedrale
fonte Fontana. edilizi. Nuova Piazza nel - centro Nuova Fontana, Nuova Piazza
circum. con il collegio della Comune con le Nuove della FF.SS. con la Nuova Piazza ecc.-

NUOVA SISTEMAZIONE DELLA RETE AUTOFILOTRAMVIARIA, TENUTO PRESENTE IL NUOVO

PIANO REGOLATORE DELLA CITTA' DI NAPOLI

La rete filotramviaria gestita dall'Azienda Autofilotramviaria del Comune di Napoli, oltre ai tratti urbani, si estende da Torre del Greco ad E, a Giugliano a N., a Pozzuoli ad W. con uno sviluppo di circa 237 Km. di binario semplice e Km.18,6 di semplice linea filoviaria bifilare.

Il servizio Autobus, che fino al settembre 1943 integrava quello tramviario e filoviario in alcuni tratti urbani, e allacciava col centro le zone periferiche di Soccavo-Pianura, Ospedale- Istituto Pasteur-Bellavista-Posillipo, Raffineria, e' ridotto praticamente a zero, a seguito-distruzione del parco automobilistico, nonche' della rimessa officina Stella Polare.

Tutti i servizi urbani ed extra urbani, tramviari, filoviari ed autobus, si effettuavano fino al settembre 1943 con numero 516 vetture motrici, n.94 vetture rimorchiate, n.125 vetture autobus e n.36 vetture filobus, comprese le riserve rispettivamente assegnate ai depositi tramviari S.Giovanni, Carlo III, Carittone, Fuorigrotta ed Officina Tramviaria Ponte Lungo, alle rimesse Officina Stella Polare e Carlo III ed infine alle rimesse filoviarie di Posillipo.

L'alimentazione delle linee tramviarie e filoviarie era effettuata a mezzo delle sottostazioni Stella Polare, Ponte Lungo, Montesanto, Fuorigrotta, Carittone ausiliata dalla Sottostazione Serio della S.E.N. - Durante il periodo bellico si erano inoltre messe in servizio le sottostazioni Tondo, Marano, Agnano, e Posillipo portando così a KW.36800 la potenza complessiva delle macchine installate ed a KW 33800 circa la potenza media utile esclusa riserve.

Dopo la devastazione del settembre 1943, l'intero esercizio autofilotramviario rimase sospeso, riattivandosi poi gradualmente nel 1944, per un numero ridotto di linee urbane ed extra urbane e per queste ultime, ancora limitatamente ad alcune ore.

Il servizio tramviario attualmente si svolge su n.10 linee con n.160 vetture in servizio, distribuite nei depositi Carlo III, Frullone, Materdei, S.Giovanni e per quest'ultimo limitatamente alla parte deraglialata; in assenza dell'Officina Croce Lunga, stanno compiendo dal Comando Militare Alleato, si provvede con un'officina provvisoria impiantata nel Deposito Carlo III. Il servizio filoviario con n.6 vetture in servizio, ha la rimessa e officina a Fuorigrotta e negli stessi locali vi è una piccola officina per i pochi Autobus (n.3) addetti a servizi speciali.

Per la ripresa completa del servizio si aggiungono: assenza disponibilità di energia (3000 Km.), assenza disponibilità di vetture tramviarie, n.236 non tutte in pieno efficienza) oltre n.150 da riparare e ricostruire, assenza disponibilità di vetture filoviarie (6,28 di cui solo 10 efficienti e gommate), distruzione quasi completa del parco autobus, n.3 vetture efficienti e n.9 da riparare e gommare, inoltre ampliamento del traffico militare e conseguenti prelevamenti del Comando Militare Alleato.

Si è previsto, quindi, durante l'anno 1946 di portare gradualmente a n.260 il numero di vetture tramviarie in servizio oltre filovie, ripristinando, oltre le attuali linee tramviarie, le seguenti: Vomero-Museo-Piazza M. Acqua; Montesanto-Corso Umberto I° = Piazza Municipio; Vittoria-Capodimonte-Tunnel; Piazza Dante-Via Nicolardo Concordia-Piazza Carlo Quattro; Via Verdi-Porta via; Piazza Dante-Corso Umberto I - Galleria Bonaparte - Ferrovia - Piazza Dante; prolungando la linea Fuorigrotta-Torretta a Piazza Castello la linea Bergellina Piazza Garibaldi-Piazza Dante; la linea Bergellina - Porta Capuana - a Piazza Carlo III e la linea Porta Capuana-Poggioreale fino al Cimitero; ed infine, ripristinando le attuali linee 2-6-27-38 accorciate dalle nuove linee.

Per quanto si riferisce al servizio filoviario, si è previsto per la ripresa anno 1946, di portare a n.60 il numero delle vetture efficienti, ripristinando le linee Piazza Dante-via Cimarosa-Museo ed istituendo la linea: Bergellina-Vittoria-Fuorigrotta-Piazza Municipio, oltre la linea esistente Posillipo Capo- Piazza Municipio.

Infine per il servizio autobus si e' stabilito di acquistare sedici vetture ed acquistarne altre 12, per provvedere al servizio dei Corsi esistenti Lecceva-Piantum, e per le linee: Verona-Spedale Ospedale e Piazza Bra Arsenale e Tronco-Circonvallazione.

In previsione di una normalizzazione progressiva dei trasporti, si e' reso necessario lo studio per una sistemazione definitiva dei servizi autofilotramviari urbani ed extra urbani, sia con l'impianto di nuove linee, sia con modifica di quelle esistenti, tenendo conto del nuovo piano regolatore e delle aumentate esigenze del traffico, nonche' di sistemi piu' moderni di trasporti.

Risulta, infatti, che il servizio tramviario va man mano scomparendo dai centri urbani delle grandi metropoli e viene sostituito con autobus, filobus, e ferrovia metropolitana o sia', che per la semplificazione degli ostacoli incontrati di superare i forti pendii e la aumentata velocita' delle attuali vetture tramviarie, sia per l'economia ottenuta nella manutenzione degli armamenti stradali e delle conseguenti assicurazioni, sia infine per eliminare completamente i danni derivanti a terzi dalla corrente vaganti, inevitabili con l'impianto di binari a raso. Non risultando opportuno, per ragioni di costo, orientarsi verso la costruzione di una rete metropolitana urbana, si' verso una normalizzazione del servizio autobus, vincolata all'esercizio della massima disponibilita' di combustibile, resta solo possibile riferirsi alla estensione, per quanto applicabile, del sistema filoviario, con esclusione:

a) delle linee tramviarie extra-urbane gia' esistenti, da completare con raccordi al centro alla stazione ferroviaria, Giorgio e Tronco-Pontidello-Piazza Vittorio-Cavalleria e precisamente a Castoglio, che conviene ancora sfruttare con materiale tramviario disponibile;

b) delle linee autobus extra-urbane, il cui esercizio tramviario non comporta spese per nuovi impianti.

c) nel servizio suburbano, che si rende necessario sulle linee che, per lunghezza delle strade o dei capolinea, non consentono l'esercizio delle linee filoviarie.

Si è pertanto progettato di limitare il servizio tranviario alle zone periferiche e precisamente:

a) Corso Vercelli con 6 linee facenti capo tutte in Piazza Statuto.

b) Corso del Nord con sette linee facenti tutte capo a Piazza Sabotino.

c) Zona Rivoli con sette linee facenti tutte capo a Piazza Torretta.

Si è previsto complessivamente per tale servizio il seguente numero di vetture: 69 vetture a carrello e 96 vetture a due assi accoppiabili a 156, oltre la riserva.

Per le tre zone così individuate, è previsto un collegamento con linee di servizio ad un solo binario fra la Torretta e la stazione Lucchina e tra Piazza Duca degli Abruzzi, stella Polare-Piazza Carlo III e Duomo, non escludendo di impiantare di Carlo III per consentire la scambio di vetture e materiale in tre zone così.

Il servizio di autobus è stato previsto per solo 6 linee urbane percorrenti la strada di Chieri, Rivoli-Collegno-Grugliasco-Venaria-Druento-Pianezza e Pontirone, oltre navette Fontanetto e Purgatorio, e nei limiti per la Zona Nord Cocorre-Pianezza; Collegno-Pozzoli; Grugliasco-Ospedali-Stabilimenti e Borgaro-Torinese, da effettuarsi mediante 43 vetture accoppiabili a 53 oltre riserva.

Tutto il servizio urbano nella quasi totalità è stato previsto a mezzo del sistema filoviario con 32 linee, servite da 293 vetture, accoppiabili a 318 oltre riserva.

Si è pertanto tracciato su uno planimetria della città, scala 1:25000, aggiornata col nuovo Piano Regolatore, il percorso delle linee tranviarie, autobus e filoviarie in progetto, indicandole con diverso colore, come in legenda, e specificando poi nelle tabelle che seguono: lunghezza del percorso, intervallo e numero di vetture.

LINEE TRAMVIARIE

PERCORSO	Lunghezza Km.	Intervallo	N. Vetture	OSSERVAZIONI
CORSE VESUVIANE				
gelli-Barra-S.pereno-Stazione				
tima	8.920	10'	10 + 5st	Le vetture a carrel-
				le sono sottolinea-
gei-S.Giovanni-Stazione				to.
tima	8.875	5'	20	
PFL. GRECO-PORTICI-				
one Marittima	13.222	6'	22	
lagno-S.Giovanni-Stazione				
tima	7.108	6'	12 + 12st	
rgio-Barra-S.pereno-				
one Marittima	9.099	20'	5 trst	
rgio-Croce Lagno				
one Marittima	9.000	20'	5	
rdata-Piccia-Stazione				
Vima	9.546	35'	7 + 2 st	
NETA-CERCOLA	1.380	15'.	1	Totale vetture
				106

COMUNI DEL NORD

...SIGLIANO-P.DANTE	6.377	10'	7	
...INOLA-PIAZZA DANTE	5.926	12'	5	
...GO - PIAZZA DANTE	4.938	15'	4	
...TIGLIANO-PIAZZA DANTE	12.505	20'	7	
...GIANO-PIAZZA DANTE	8.954	20'	5 + 5m	
...ANO-PIAZZA DANTE	9.335	20'	5	
...ANELLA-PIAZZA DANTE	5.630	10'	6	Totale vetture n. 44

LINEE TRAMVIARIE

PERCORSO	Lunghezza Km.	Intervallo	N.Vetture	Osservazioni
ZONE VICINE				
TORRETTA-BAGNOLI	6.210	5'	12	
TORRETTA-PIAZZA EUROPA	3.010	10'	3	
TORRETTA-CASERMA-CAVALLERIZZA	4.471	12'	4	
TORRETTA-CASERMA CAVALLERIZZA				
CORSOLIO (estivo)	6.270	12'	6	
TORRETTA-AGNANO-CENTRO	6.237	20'	3	
TORRETTA-AGNANO IPPODROMO	6.873	60'	1	
TORRETTA-POZZUOLI	8.992	15'	6	Totale vetture n.35

LINEE FILOVIARIE

PERCORSO	Lunghezza Km.	Intervallo	N.Vetture	Osservazioni
P.SANNAZZARO-S.LUCIA-P.TRIESTE E				
TRIESTO-P.DANTE-P.MATTEOTTI	11.840	2'	44	
Capo Posillipo-P.Sannazzaro Vittoria	7.200	5'	12	
P.S.Luigi-P.Sannazzaro-S.Lucia-Via Plebiscito	5.850	9'	6	
P.S.Luigi-P.Sannazzaro-Via Chiaia-Piazza Trieste e Trento	5.050	5'	8	

. P.TRIESTE e Trento-P.Municipio- Ferrovia-Taddeo da Sessa- Giamturco	5.600	3'	15
. P.Plebiscito-P.Dante-P.Mazzini-Corso Garibaldi-Corso Giordano- P.Vanvitelli	4.760	4'	10
. Piazza Trieste e Trento-P.Dante-P.Mazzini-Santacroce-Michelangelo-P.Vanvitelli	4.440	4'	9
. P.Dante-Imbriani-Arenella-Medaglie d'oro-P.Artisti	3.520	4'	7
. (P.MARTIRI-PARCO MARGHERITA			
. (V.Tasso- A.Falcone-P.Vanvitelli	5.600	8'	6
. P.Martiri-Parco Margherita-Via Tasso-A.Manzoni-Villanova	6.600	8'	7
. P.Cavalleggeri-Via Cumana-Villanova-P.Bagnoli-Posillipo Capo	7.500	30'	2
. Vomero-Falcone-Manzoni-Bagnoli-Capo Posillipo (estiva)	9.100	20'	4
. P.Trieste e Trento-Via Roma -Ophthalmico-Corso Umberto I-Ferrovia-Nuova Stazione Circumvesuviana	3.200	7'	4
P.Carlo III-Corso Garibaldi-Ferrovia-Corso Umberto I - P.Municipio-V.Verdi	3.530	4'	8
P.Plebiscito - Via Roma -S.Teresa-Toledo-Capodimonte	3.250	4'	8
P.Trieste e Trento-Via Roma-Sanfelice-Ferrovia-Pretura-Tribunali-P.Colletta-Corso Umberto I - Sanfelice-Via Roma-P.Trieste e Trento	5.500	9'	9
Nuova Stazione Circumvesuviana-Ferrovia-Corso Umberto I - Via Duomo - P.Savoia-P.Dante	3.300	4'	8

.P.G.Vico- Foria- Duomo- Corso Umberto I- P.Municipio- Via Verdi	4.000	7'	5
.Via Verdi- Corso Umberto I -Duomo- Mario Pagano	2.850	4'	6
. P.Dante -Monteoliveto -Corso Umberto I- Via Firenze - P.Nazionale	3.478	4'	8
. Stabilimento latte - Via Foria -P.Dante	3.800	6'	5
. Nuova Stazione Cumana- Senfelice- Corso Umberto I - Ferrovia- Nuova Stazione Circumvesuviana	2.800	3'	8
. Vittoria-Tunnel-Parco Castello- Corso Umberto I - Ferrovia - Circumvesuviana	3.800	4'	8
. P.Municipio-Ferrovia-Porta Capuana-Poggioreale	4.900	4'	20
. Stazione Nuova Circumvesuviana-Ferrovia-Via Firenze -P.Nazionale-Poggioreale	3.250	7'	4
. Via Verdi -S.Anna Lombardi -S.Teresa- Tondo	3.850	5'	6
. Tondo Capodimonte - Museo - Lehalle - P.Nazionale -Poggioreale	6.172	8'	6
. Ottocalli-P.Carlo III - Museo-Monteoliveto- p.Municipio	4.300	7'	5
. p.Trieste e Trento-Via Roma- Senfelice - Taddeo da Sessa-Stadio-Portocapuo	4.800	8'	5
. P.Municipio-Nuova Marina- Corso Garibaldi- Ferrovia-P.Carlo III	3.350	7'	4
. P.Volturno-Nuova Marina-Corso Garibaldi- Ferrovia-P.Carlo III	3.900	6'	5
. P.Ferrovia- Cesare Rossarell-P.Cavour- S.Teresa - Tondo	3.400	6'	5

Totale vetture n.253=

LINEE AUTOBUS

PERCORSO	Lunghezza Km.	Intervallo	N.Vetture	Osservazioni
P.QUISISANA-Funicolare -ex-Mostra- Solfatara-Pozzuoli	11.850	60'	2	
S.Martino-Piazza Vanvitelli- Via Bernini- P.Artisti-Grande Ospedale-Istituto Sanatoriale	6.335	15'	4	
Ferrovia-Nuovo Tunnel-Funicolare- Camaldoli-Soccavo-Pianura	9.800	60'	2	
P.Trieste e Trento-Via Roma-S.Teresa- Materdei	2.600	4'	5	
P.Artisti-Pigna-Soccavo-Pianura	8.340	60'	2	
P.Amedeo- Via Chiaia-Via Roma-Montesanto	2.725	5'	5	
P.Amedeo-Via Roma-Via Sanfelice-Mercatocamicie- S.Domenico Maggiore	2.900	6'	4	
P.Amedeo-Nuova Arteria-Nuova Stazione- Centro - Montesanto	2.420	4'	5	
Museo - Tribunali - P.Dante - P.Trieste e Trento	3.325	6'	4	
Napoli-Coroglio-Capo Posillipo	3.140	20'	2	
Ferrovia-S.Ferraio-Caffiero	4.330	20'	2	
P.Dante - P.Cavour-Foria-P.Carlo III- Porta Nolana	3.440	6'	4	
Ospedale - Pergoteria-Fontanelle	1.900	20'	1	
S.Pagano	1.100	6'	1	Totale vetture 43.

RIMESSE ED OFFICINE

Ricavato così il fabbisogno di vetture tramviarie, filoviarie ed autobus e previsto un incremento del 25% per nuove linee, ed intensificazione di servizio oltre che in deposito ed in officina, si è prospettato nella tabella che segue il fab-

bisogno totale delle vetture occorrenti, la disponibilita' presente di vetture, il numero di quelle da ordinare o ricostruire.

Conseguentemente e' stato possibile redigere altre tabelle in rapporto alla capacita' delle rimesse esistenti o di altre da costruire, e cio' sia per il servizio tramviario che per quello filoviario ed autobus.

::::

VETTURE OCCORRENTI

Linee previste	previsto corr.	Intensificazione a nuove linee 25%	Riserve 10%	Officina 10%	Totale	Disponibilità vetture	N. Vetture da ordinare o ricostruire	Osservazioni
TRAMVIE 22						(104 corr.2		N.191 sono in ricostruzione o riparazione.
2 da assi	96	40	21	18	175	art.-30 bal.		
3 carrelli	89	2	9	6	106	80 a due assi)		
Totale	185	42	30	24	281	Totale 216	65	
FILOVIE 32	253	65	32	35	385	14 di cui 10 gomma	371	14 in riparazione
AUTOBUS 14	43	10	5	6	64	3 efficienti a gomma	61	N.9 in riparazione e saranno ponteggiati.

RIASSUNTO DEI TIPI DI VETTURE OCCORRENTI

	Tipo vettura	Previste in servizio.	Intensificazione.	Riserve	TOTALE	Capacità rimesse	OSSERVAZIONI
TRAMVIE							
2 ASSI (2 posti)	2 assi corr.	37 69	26 -	13 7	826 76	126	Sufficiente per il servizio previsto, escluso la intensificazione. Sufficiente.
4 ASSI (2 posti)	2 assi	44	10	5	99	59	
2 MOTRICI (2 posti)	2 assi corr.	15 20	4 2	3 2	22 24	120	Insufficiente e destinato provvedere intensificazione Dep.C.Giovanni
CARRI LAVORO officina)	2 assi corr.				18 6	70	Sufficiente e requisita.

RIEPILOGO DI OFFICINE

	VETTURE OCCORRENTI previste in eserc.	Intensificazione	Riserve	TOTALE	Capacità rimesse	Osservazioni
[illegible]						
[illegible] (Deposito)	24	-	4	28	28	Sufficiente
[illegible] MIRAGLIA Lotto B Dep.	72	18	10	100	100	In progetto
[illegible] MIRAGLIA Lotto B Dep.	61	23	6	90	90	In progetto
[illegible] III Deposito	96	24	12	132	132	Da trasformare
	253	65	32	350		
[illegible]				35		Da aggregare all'officina autobus
[illegible]						
[illegible]	43	10	5	58		
[illegible]				6		Suolo di mq: 12.500 da stabilire.
				64		

Risultano così sufficienti per il servizio tramviario i depositi esistenti di Pozzuoli, Carittone e S.Giovanni, salvo assegnazione al deposito di Ponticelli di n.26 vetture per i Comuni Vesuviani, nel caso di intensificazione di servizio. Anche l'Officina di riparazione vetture tramviarie di Croce Lagno risulta sufficiente per le esigenze del servizio stesso.

Per il servizio filoviario, oltre alla piccola rimessa officina di Posillipo, si è previsto la trasformazione dell'attuale deposito Carlo III esclusi i locali magazzini in una capacità complessiva di n.132 vetture filoviarie, oltre la costruzione della nuova Rione Miraglia lotto A, con piccola officina annessa, capacità 100 e di una nuova allo stesso Rione Miraglia, lotto B, capacità 90 vetture. L'Officina per vetture filoviarie, capacità 35 vetture, si aggregherà all'Officina Autobus.

Infine per gli autobus, escludendo la ricostruzione dell'ex garage Stella Polaredo destinarsi ad altro uso, occorre costruire un nuovo garage con officina annessa, con una capacita' complessiva di 64 vetture per cui occorre, unitamente all'officina filoviaria, un'area minima di mq. 12.500 da stabilire.

SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE

Sulla base delle linee tramviarie e filoviarie previste, supposte gia' incrementate del 25% come gia' detto, si e' ricavato nei calcoli che seguono la potenza totale necessaria a cio' indipendentemente dalla distribuzione e suddivisione della rete in centri da studiare a parte, e detta potenza e' stata paragonata a quella disponibile alle Sottostazioni esistenti e da costruire, ossia circa Kw.15.000.

Risulta anche dai calcoli e tabelle appresso riportate che le Sottostazioni esistenti e quelle da costruire a Porta Capuana, Arenella e Cappella Vecchia, escluso la sottostazione sussidiaria Serio della S.A.E., sono sufficienti per sopportare il massimo carico previsto; tuttavia per cautela di questa ultima Sottostazione e' stata studiata l'installazione di un altro gruppo di 1.500 Kw.

:::

SOTTOSTAZIONI

...azioni in ...o e colistem-	Macchine (Dinamo-commu-tatrici-motatori) Potenza in Kw.	Potenza in Kw. Resistente totale	Utile escluso riserve.
...agno	(2 x 750) + 1000	2.500	1500 + 1750
...olare	4 x 1000	4.000	3000
...ato	(2 x 300) + 1000 + 1350	2.950	1800 + 1950
...vita	(3 x 300) + 1000	1.900	900 + 1300
...ne	(2 x 400) + 240 + 300 + 500	1.840	1300 + 1340
	3 x 300	900	600
...po	3 x 300	900	600
	3 x 300	900	600
	2 x 300	600	300
	Potenza totale attuale	Kw. 16.490	10400 + 11440

...rtazioni da ...dre	Motatori	Potenza in Kw. Totale	Utile escluso riserve.
...prisana	2 x 1500	3.000	1.500
...la Vecchia	2 x 1500	3.000	1.500
...la	2 x 1500	3.000	1.500
...a	= POTENZA SOTTOSTAZIONI		
...ti sottolineata	IN PROGETTO =	9.000	4.500

CARICO ROTABILE ELETTRICO

Indipendentemente dalla distribuzione, che come si e' detto formera' oggetto di studio a parte, si e' calcolata la potenza media occorrente per il servizio tramviario e filoviario, ritenuto gia' aumentato del 25% oltre il previsto, per la eventualita' della nuova linea o incremento di servizio.

MOTRICI-VETTURE A CARRELLO.

Chiamando con Kw. la potenza richiesta in kilowatt g il peso vuoto più il sovraccarico in tonnellate (16 + 7) 100 persone in media, v la velocità media in metri al secondo $\frac{12.000}{3.600} = 3.3$ i la pendenza in metri per Km., in media = 20 (Kg. per tonn.

f la resistenza di attrito alla trazione: 10 Kg. per tonn. η il rendimento complessivo: linee e motori = 75%

avremo: $Kw = Qv \frac{(f + i)}{102\ \eta} = \frac{(16 + 7 + 3) \times 3,3 \times (10 + 20)}{102 \times 0,75} = 30.3$

e per 70 vetture in circolazione di questo tipo, calcolato per sicurezza a carico massimo avremo 70 x 30.3 = Kw. 2.121

MOTRICI A DUE ASSI.

Applicando la stessa formula per motrici a due assi di tipo medio =

Ove Q = 7 12 + 3.5 (50 persone in media)

$Kw = \frac{(12 + 3,5) \times 3.3 (10 + 20)}{102 \times 0,75} = 20.2$

e per n.159 vetture in circolazione avremo:

159 x 20.2 =

	Kw.	3.211.8
Riporto	Kw.	5.332.8

FILOVIE

Applicando la stessa formula anche per le vetture filoviarie, dove la resistenza f alla trazione viene per eccesso calcolata anche in Kg.10 a tonn. v la velocità media a secondo

$= \frac{16.000}{3.600} = 4.4$.

η = 80% rendimento linee e motori

q = 11.3 + 5.6 (80 persone) e sostituendo

$Kw. = \frac{(11.3 + 5.6) \times 4.4 \times (10 + 20)}{102 \times 0,80} = 29.5$

Riporto Kw. 5.332.8

e per n.321 vetture in circolazione attuale:

321 x 29.5 = Kw. 9.469.5

Carico totale Kw. 14.802.3

Risulta quindi provato che la potenza utile minima delle Sottostazioni, escluse riserve e compresa Sottostazioni di progetto, ossia Kw. (10.400 + 4.500) = 14.900, e' superiore al carico massimo risultante dal servizio tramviario e filoviario, supposto questo per sicurezza gia' aumentata del 25%,cioe' a Kw. 14.802.

CONCLUSIONE.

VETTURE, Occorre:

a) ricostruire n.65 vetture tra le 191 a disposizione.

b) completare n.14 vetture filoviarie ed ordinarne n. 357

c) riparare n.9 vetture autobus e ordinarne n.52

DEPOSITI TRAMVIARII.

Risultano sufficienti per il servizio tramviario i depositi Fuorigrotta, Garittone e S.Giovanni e per quest'ultimo occorre assegnare al deposito Fuorigrotta n.26 vetture, nel caso di intensificazione di servizio.

OFFICINA TRAMVIARIA

Risulta piu' che sufficiente l'Officina Croce Lagno, attualmente requisita dalle Forze Alleate.

DEPOSITI FILOVIARI.

Oltre l'utilizzazione del piccolo deposito di Fuorigrotta, capacita' 26 vetture, si e' previsto la trasformazione a deposito filoviario dell'attuale deposito tramviario Carlo III, con una capacita' di n.132 vetture filoviarie, nonche' la costruzione del deposito e piccola officina annessa nel Rione Miraglia lotto A, capacita' 100 vetture, e della stessa lotto B per 90 vetture.

OFFICINA FILOVIARIA.

Si e' prevista un'officina per grande riparazione con una capacita' di n.35 vetture filoviarie, da aggregarsi a costruendo garage officina Autobus.

GARAGE- OFFICINA AUTOBUS.

Non conviene ricostruire l'ex Officina-Garage Stella Polare poiche' insufficiente e da destinarsi ad altro uso, si e' previsto l'acquisto di un suolo di almeno 12.500 mq. per garage ed officina autobus, capacita' 64 vetture, con officina filoviaria annessa.

SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE.

Dal calcolo della potenza massima occorrente al servizio tramviario e filoviario, accertato in Kw. 14.600 e della disponibilita' in Kw. in uscita dalle sottostazioni esistenti (Kw.10.400)+Kw. 4,500 delle sottostazioni Porta Capuana, Cappella Vecchia ed Arenella, gia' progettate ossia Kw.14.900 complessivi, risulta sufficiente la potenza prevista e non occorre che perfezionare e porre in atto i progetti gia' elaborati dal servizio competente.

DISTRIBUZIONE ELETTRICA.

Risultano gia' iniziati lo studio ed in parte i lavori per distribuzione cavi Alta Tensione per alimentazione di dette sottostazioni, occorre, quindi, riferirsi ai progetti gia' esistenti ed eventualmente completarli.

Per distribuzione cavi a Bassa tensione e ripartizione centri, occorrera' definire per la progettazione, i diagrammi di carico dovuti al nuovo traffico filotramviario.

STUDIO SUL PORTO DI NAPOLI

INTRODUZIONE

La citta' di Napoli, pure essendo situata in una regione eminentemente agricola, non puo' trovare certamente nella sola agricoltura il soddisfacimento completo delle sue necessita' di vita non potendo questa assorbire tutta la energia del suo popolo e non potendo essere sufficiente a creare quel benessere economico che puo' solo averci quando e' data a tutta la popolazione la possibilita' di guadagnare e di vivere senza abbassare il proprio livello economico al disotto di un valore minimo al di la' del quale cominciano a crearsi anche dei problemi di carattere sociale e politico che presto o tardi si manifestano in tutta la loro gravita' e portata.

Arrivati nel campo dell'agricoltura ad una saturazione da cui non si e' certo molto lontani (rimarrebbe forse solamente la possibilita' della bonifica di alcune zone) dovra' essere un'altra sorgente di vita ad alimentare questa popolazione; e Napoli questa sorgente puo' vederla nella sua posizione geografica che la colloca nel campo delle citta' marinare e che nel mare possono trovare indirettamente possibilita' di lavoro e di guadagno.

Ma Napoli, mentre dispone di un Golfo meraviglioso che puo' racchiudere in se' un ottimo porto ed e' collocata in una posizione che per essere al centro del Mediterraneo e' certamente vantaggiosissima, ha un hinterland molto limitato e quasi nel povero.

La configurazione stessa dell'Italia, protesa con un molo sul mare e quindi con uno sviluppo enorme di coste copertosi di porti e scali e con la elevata cresta appenninica che la divide longitudinalmente

riduce la estensione dell'interland ; la sua mancanza assoluta di materie prime, l'assenza quasi completa di industrie di una certa importanza ed il suo bassissimo livello economico tolgono a Napoli la possibilita' di essere un grande Porto di transito quali quelli di Trieste e Marsiglia destinati a servire vastissime e piu' ricche regioni,ed anche Genova e Venezia a cui fanno capo le grandi industrie della Valle Padana ed attraverso cui sono convogliate le correnti di traffico che alimentano il mercato di consumo dell'Italia Settentrionale, regioni dove e' ben piu' alto il tenore di vita e quindi maggiori le esigenze ed i consumi delle popolazioni.

Uno sviluppo del Porto di Napoli si puo' quindi ottenere solo attraverso un suo sviluppo quale Porto industriale; quale Porto, cioe' che alimenti direttamente una industria locale, situata in una o piu' zone collegate ad esso il piu' intimamente possibile, che del Porto di possa vantaggiosamente servire transenze ragioni di sviluppo e che ad esso dia vita; a meno che non diventi un Porto emporiale a cui facciano capo grandi correnti di traffico da smistare e da irradiare poi nel Mediterraneo e nell'Oriente.

In questo particolare periodo che attraversiamo, quando tanto e' stato distrutto e sempre piu' sentita e' la necessita' ed il desiderio di ricostruire, e' necessario affrontare lo studio del problema del Porto di Napoli, e non come a se' stante, ma quale parte del piu' vasto problema riguardante il l'insieme quasi unico ed inscindibile della Zona Industriale/e del Porto.

Lo scopo e' quello di poter tracciare un piano organico delle opere occorrenti per ricostruire, rimodernare, se necessario, migliorare il Porto di Napoli con tutti i suoi servizi per renderlo adeguato a quelle correnti di traffico merci e passeggeri che si puo' supporre si svilup-

perenne in un periodo piu' o meno lungo di anni, cercando migliori collegamenti fra Zona Industriale e Porto e tutto cio' che possa sembrare utile e necessario per potenziare l'industria ed il traffico marittimo napoletano; un tale potenziamento non potra' poi non tradursi in un miglioramento della situazione economica di Napoli e per riflesso della Campania e del Mezzogiorno.

Nello svolgere questo lavoro cercheremo di non lasciarci trasportare da troppo rosee ed ottimistiche previsioni, ma di rimanere aderenti alla dura realta' cercando, pero', di non esagerare in senso contrario e di non indicare soluzioni che, pur rispondendo a determinate esigenze, creano difficolta' ad opere di trasformazione e di miglioramento che si potrebbero rendere necessarie a causa di un maggiore sviluppo di Napoli o della Campania.

Tenendo conto degli enormi capitali necessari per una sistemazione completa, per quanto limitata, del Porto di Napoli, cercheremo poi di esaminare la migliore graduale successione delle opere da eseguire, stabilendo cioe' una specie di piano di sistemazione opportunamente sviluppantesi nel tempo.

Vogliamo, insomma, precisare che non ci illudiamo che lavori ed opere di si' vasta portata, che richiedono capitali tanto rilevanti, possano venire facilmente attuati nel giro di alcuni anni, ma siamo convinti dell'assoluta necessita' che un programma sia tracciato perche' certamente questo programma terra' conto delle distruzioni che la guerra ha provocato nel Porto, nella Zona Industriale ed in quella urbana e molto probabilmente si vedra' la convenienza assoluta di tenere presenti queste distruzioni per eliminare gli inconvenienti ed attuare le soluzioni che prima forse non si poteva nemmeno pensare fossero praticamente attuabili ed eliminabili.

E se un piano non viene presto concretato e gli opportuni provvedimenti adottati, si prolungherà quella incertezza che paralizza l'iniziativa dei privati con grave danno per la ricostruzione e la rinascita della città.

Vogliamo infine rimarcare la urgente necessità che si metta il Porto di Napoli in condizioni di poter soddisfare le esigenze di quelle correnti di traffico che, dapprima modeste, ma poi certo sempre più cospicue, si andranno sviluppando con la fine della guerra, se si vuole evitare il rischio che esse vengano deviate verso altri scali che si trovano in condizioni migliori di Napoli, dove, se gli Alleati porteranno via i loro mezzi speciali, neanche un quintale di carbone potrà essere sbarcato convenientemente.

RIFERIMENTI

Nell'affrontare lo studio che ci siamo prefissi, siamo portati anzitutto a vedere il Porto di Napoli come un centro di traffico che non si può considerare isolatamente, ma va inquadrato, se non nel Mediterraneo, nell'Italia tutta almeno sul lungo giro di coste di quella parte d'Italia che è ad esso più o meno legata per ragioni geografiche ed economiche e che va dalla foce del Garigliano sul Tirreno a quella del Pescara sull'adriatico.

Tutta questa costa presenta però solo due punti di intensi movimenti marittimi: quello di Bari e quello di Napoli. In generale, invece, vi sono centinaia di chilometri di coste prive di ogni centro di traffico e solo raramente vi si trova uno scalo di una certa importanza. Partendo dal Garigliano, dopo l'importantissimo fattore del Porto di Napoli, dei Porti del Golfo e di quello di Salerno, bisogna scendere per circa trecento chilometri fino a Porto Venere per trovare uno scalo di una certa importanza e poi, continuando, fino a Livorno, Porto di notevole movimento. Risalendo la costa del versante orientale si presenta la medesima situazione: bisogna risalire, per trovare un sensibile movimento marittimo, fino a Crotone

che e' in pochi anni divenuto un discreto centro di traffico per la crescente del Porto di importanti impianti industriali; a poca distanza si incontra Taranto, la cui attivita' e' pero' quasi esclusivamente limitata a quelle collegate alla R.Marina, e dopo Gallipoli e Brindisi prima di arrivare a Bari che costituisce l'altra importante zona portuale del Mezzogiorno. Piu' a Nord, infine, a grande distanza, vi sono i due scali di Ortona e Pescara che rappresentano gli sbocchi a mare dell'entroterra abruzzese.

Questa distribuzione del traffico marittimo in due zone e' dovuta anche alla concomitanza di due fattori: la conformazione delle coste e la situazione geografica della regione. Ma la causa prevalente e' da ricercarsi nella grande poverta' del Mezzogiorno e cio' va sempre tenuto presente in uno studio sul Porto di Napoli cosi' intimamente connesso con i problemi economici del meridione. A conferma basterà segnalare che dai dati delle merci sbarcate e delle popolazioni delle varie regioni risulta che nel periodo 1926-35 la somma media annua per le merci sbarcate per migliaio di abitanti e' di 466 tonnellate per il Mezzogiorno e di 717 tonnellate per le altre regioni.

Tutto questo, infatti, dipende essenzialmente dal piu' basso tenore di vita delle popolazioni del Sud, dipendente a sua volta dal ridottissimo sviluppo industriale, e dal fatto che buona parte delle materie prime necessarie per la produzione di beni da consumare nel Sud sono sbarcate nel Nord dove sono lavorate, trasformate ed inviate nelle nostre regioni che vengono cosi' a consumare senza lavorare, in gravi condizioni cioe' di squilibrio economico.

Ma di questo complesso argomento, pur ritenendo che esso debba essere tenuto presente, noi non possiamo piu' a lungo occuparci per rimanere nei limiti necessariamente piu' ristretti del nostro studio,

ESAME DEL MOVIMENTO COMMERCIALE NEL PORTO DI NAPOLI

Per rendere piu' evidenti e per abbracciare con uno sguardo le statistiche che possono interessare uno studio del genere sono stati elaborati dei grafici e diagrammi con i dati sul movimento del Porto dal 1900 al 1939, soffermandosi sugli ultimi anni e cercando di mettere in rilievo i quantitativi di merci imbarcati o sbarcati, il movimento ferroviario e le correnti direzionali per le merci ed i passeggeri. Cercheremo ora di illustrare ed integrare con altri dati interessanti questi grafici costruendo delle tavole illustrative.

Movimento merci - Non essendo adatto il movimento unitario delle navi a rappresentare i sostanziali caratteri del traffico marittimo, basterà rilevare che, negli ultimi dieci anni, il numero delle navi arrivate e partite dal Porto di Napoli (compresa la navigazione del Golfo) si è aggirato tra le 19.000-20.000 navi all'anno.

Un'idea più esatta dell'importanza del movimento è data invece dal valore totale della stazza delle navi arrivate e partite. Si rileva, dopo un regolare sensibile aumento nel periodo 1900-1913, un rapido abbassamento con minimo nel 1918, conseguenza ovvia della grande guerra, quindi una ripresa con stasi nel 1930-34 in corrispondenza della crisi mondiale. E' interessante notare che solo nel 1937, cioè nove anni dopo la fine del conflitto, si riprende il livello del 1913. Il valore massimo si è avuto nel 1937 con 36.563.000 tonnellate.

Merci imbarcate - a questo movimento corrisponde quello delle esportazioni dei nostri prodotti e pertanto, quindi, un particolare interesse. Anche qui si risente fortemente della guerra 1915-18, della crisi mondiale e, in senso contrario, della guerra d'Etiopia. Il valore della massima esportazione si riscontra nel 1936 con 655.000 tonnellate di merce imbarcata, ma tale valore è troppo influenzato dalla campagna d'Africa

diera in atto per dare un'idea esatta dello sviluppo raggiunto dalle esportazioni del porto di Napoli.

Merci sbarcate - I valori ad esse relativi sono sensibilmente quadruplicati di quelli delle merci imbarcate. L'andamento della curva presenta grosso modo le stesse caratteristiche ed il valore massimo di 2.088.000 ton. di merce si ha anche quivi in un periodo fortemente instabile.

In complesso il movimento merci si e' mantenuto per lunghissimo tempo al disotto del valore del 1913, superandolo solo nell'ultimo periodo, ma senza neanche adeguarsi all'aumento della popolazione.

TIPO, STAZZA TOTALE E STAZZA MEDIA DELLE NAVI ARRIVATE E PARTITE NEL 1913 e 1938.

La stazza media dei piroscafi diminuisce leggermente passando da 1600 ton. nel 1913 a 1472 ton. nel 1938 (meno 8,06%), ma cio' non e' da attribuirsi ad una sostanziale diminuzione dell'importanza del traffico del Porto di Napoli.

Essa e' invece la conseguenza dell'inserzione della nuova e piu' intensa attivita' della navigazione del Golfo che si presenta nel 1938 con un piu' rilevante valore di frequenza rispetto al 1913 ed a cui corrisponde un tonnellaggio minimo di stazza netta.

Questa navigazione costituisce con le sue 9132 uscite' nel 1938 il 56,4% del movimento unitario, ma solo il 6,78% del tonnellaggio globale. Se si eliminano dal computo della stazza media dei piroscafi la navigazione del Golfo si avrebbe invece fra il 1913 ed il 1938 un incremento dell'85,3%.

La stazza media del complesso piroscafi e velieri ascende da 834 ton. a 1333 ton. (piu' 59,83%) e la stazza totale da 18.538.131 ton. a 25.739.767 ton. (piu' 38,85%).

- o - * - o - * - o -

PROVENIENZA O DESTINAZIONE DELLE MERCI (PORTI ITALIANI O STRANIERI) NEL 1938.

Delle merci sbarcate, solo il 21,8% provenivano da porti italiani ed il 78,2% da quelli stranieri. Per quelle imbarcate si ha invece rispettivamente il 47,6% ed il 52,4%, raggiungendo così quasi l'equilibrio tra le merci dirette a porti italiani ed a quelli stranieri.

Nel complesso gli scambi con quelli italiani rappresentano il 26,7% e con quelli stranieri il 73,3%.

Si è constatato inoltre, dall'esame delle statistiche, che per quanto riguarda le esportazioni ed importazioni, su di un totale di I.694.410 ton. importate ed esportate da e per l'estero (tale cifra rappresenta il 73%, mentre il 27% si riferisce agli scambi con porti italiani) le importazioni, con I.541.-108 ton. rappresentano il 92,32%. Con tutte le nazioni prevalgono notevolmente le importazioni, ad eccezione che con le Indie con cui prevalgono le esportazioni che rappresentano l'83,3% degli scambi con quel territorio.

I maggiori scambi si hanno col Sud - America, il Nord - America, la Germania, la Scandinavia, i Paesi Baltici, Paesi Bassi e Danimarca, Inghilterra e Romania ed in misura molto più ridotta con gli altri paesi.

MOVIMENTO DELLE NAVI NEL PORTO DI PALERMO NEL 1938.

Le merci trasportate con navi battenti bandiera italiana rappresentano il 67,33%. Segue la bandiera inglese con il 8,4%, poi la norvegese con il 5%, quella degli S.U.A. con il 4,5%, la russa, l'olandese, etc.

MOVIMENTO FERROVIARIO NEL 1938. (INTERNO)

E' possibile avere dei dati solo su quello ferroviario che è sufficiente però a determinare con qualche approssimazione l'estensione della sfera di irradiazione che ha come centro il nostro porto.

I carri arrivati sono 29.927; i partiti 34.321 con un complesso di 64.520 carri ferroviari pari a 827.317 ton. di merce trasportata. Delle merci in arrivo solo un quarto circa è stato avviato all'interno del territorio, mentre i restanti tre quarti si possono, perchè arrivati su via ordinaria, destinati prevalentemente alla città ed al suo immediato retroterra.

Per le merci imbarcate a Napoli si ha invece che su 469.850 ton., ben 307.-097 pari al 66%, vi sono giunte per ferrovia. A parte quindi la considerazione che il movimento ferroviario non si identifica con quello extra-urbano perchè anche gli stabilimenti locali possono essere collegati al porto con un proprio binario di raccordo e che viceversa anche a mezzo di autotreni ed altro le merci possono venir trasportate lontano, si vede, sia pur in maniera non rigorosa, che il porto di Napoli esplica una funzione prevalentemente di assorbimento per le merci in arrivo, nel mentre che per il movimento di esportazione prevale la funzione di porto di transito ed esportazione.

Ciò rimane confermato dai dati statistici mostranti che il Compartimento ferroviario di Napoli partecipa con il 77,00% al traffico delle merci del porto.

Si rileva inoltre che Napoli ha funzione di porto d'imbarco per la quasi totalità dei Compartimenti ad eccezione di quelli di Napoli, Roma e Trento.

MOVIMENTO POSTALE.

Nel 1938 è stato di 362.473 pacchi e 179.139 sacchi di posta in transito, il che dimostra che Napoli aveva un'importanza davvero notevole quale " porto di velocità " nella grande navigazione internazionale.

MOVIMENTO MERCI. (nel 1938 e 1939) :

Tra i dati statistici si abbiano per l'entità e per il loro stretto rapporto con l'industria della Campania, tra le merci che sono in arrivo:

Carbone -	con 645.354 ton. pari al 41.80% delle merci in arrivo e del 38,66% del complesso;
Cellulosa	con 16.118 ton. rispettivamente pari all'1,05% ed all'0,96%;
Cresosto	con 8062 ton.
Fertilizzanti	" 6370 ton.
Metalli grezzi	" 480 ton.
Zucchero	" 695 ton.

Fra le merci sono partite:

Conserve alimentari	con 59125 tons. pari al 46,08% delle merci partite ed al 3.54% del complesso.
Paste alimentari	con 1538 tons. pari rispettivamente allo 1.24% ed allo 0.10%.

Dai dati statistici si rileva inoltre facilmente quali sono le merci prevalentemente in arrivo od in partenza e le relative percentuali.

Riguardo alle principali merci imbarcate o sbarcate e' notevole il forte quantitativo di benzina, superiore perfino a quello del carbone, ed il quantitativo grani in arrivo circa triplo di quello dell'anno precedente e cio' a causa del cattivo esito della campagna agricola di quell'anno.

I rifornimenti alle navi (Bunker) finora ai riportati nei dati, rappresentano la cospicua cifra di circa 500.000 tons. quasi pari alle merci in partenza.

MOVIMENTO PASSEGGERI.

Per valutare meglio i dati ad esso relativi bisogna anteporre quelli riguardanti il movimento migratorio, poiche' di questa assai corrente una parte notevole faceva capo a Napoli a causa della sua posizione al centro delle zone piu' povere da cui naturalmente si partivano le piu' forti correnti di emigrazione.

- - - - - - - - -

EMIGRATI DAL PORTO DAL 1900 AL 1913 PER PAESI TRANSOCEANICI.

Anno	Emigrati	Anno	Emigrati	Anno	Emigrati
1900	166.503	1905	447.083	1910	402.779
1901	279.674	1906	511.935	1911	262.779
1902	284.659	1907	415.901	1912	403.301
1903	282.435	1908	238.573	1913	559.566
1904	252.366	1909	399.282		

Totale 4.907.036

Nel 1913 ad es. si può calcolare che circa il 40% delle emigrazioni sia avvenuto da Napoli e quindi nell'esaminare le statistiche del traffico passeggeri è necessario tener conto di questo grande fattore.

Il movimento passeggeri è massimo , nel quarantennio che consideriamo, si quadruplica all'incirca e ciò malgrado la scomparsa della emigrazione.

Quello che ha il maggior rilievo, almeno volumetricamente, è il traffico con il Golfo. Il numero medio giornaliero di navi arrivate e partite per gli scali del Golfo è di 25 circa con un massimo di 31 in settembre, con una media di circa 2750 persone imbarcate e sbarcate con il massimo in agosto di circa 5000 persone, per buona parte diretto o proveniente da Capri che assorbe il 42% del movimento annuo totale.

Circa il movimento dei turisti in transito nel 1938 si ha:

piroscafi per turisti N. 85

turisti a bordo N . 59.879.

Questo movimento non è affatto trascurabile nè si pensa che circa 60.000 persone in un anno, durante i 2 o tre giorni di scala del piroscafo nel Porto si comportano come viaggiatori in arrivo ed in partenza con lo loro discesa a terra e ritorno a bordo magari 4 - 5 volte al giorno.

GRANDI CONFERIMENTI (1938).

Rifornimenti di bordo	Carbone	180.726	ton.
	Com. liq.	248.846	"
	Totale	429.572	Ton.
Operazioni di rimorchio	In entrata	2.807	
	In uscita	2.350	
	Interni	1.530	
	Totale	6.687	

Attività Navali di Carenaggio

Navi immesse per carenaggio		198
" " " lavori		64
" " " carenaggio e lavori		43
	Totale	305.

IL PORTO DI NAPOLI INSERITO A QUELLI DEL MEDITERRANEO.

Si sono considerati come facenti parte dell'Italia Meridionale le coste che vanno da Gariglisno al Pescara. Si è poi fatta una distinzione in tre gruppi: il primo costituito dal Porto di Napoli; il secondo dai porti dove il traffico ha superato le 100.000 ton. annue (Bari, Crotone, Taranto, Brindisi, Santa Barletta e Pescara); il terzo costituito da quelli aventi traffico inferiore e che si sono chiamati scali (Isola d'Ischia, Pozzuoli, Portici, Torre del Greco, Porto S. Venere, Villa S. Giovanni, Gallipoli, Monopoli, Molfetta, Margherita di Savoia, Manfredonia e Ortona).

Le statistiche mettono in evidenza la partecipazione del Mezzogiorno ai traffici del Regno, partecipazione che si mantiene all'incirca costante. Dai dati relativi al totale delle merci trattate nei porti del Mezzogiorno ed alla partecipazione relativa di Napoli, degli altri porti e degli scali, si vede che l'importanza relativa del Porto di Napoli e' andata sempre piu' diminuendo ed anche in misure notevolissime.

La tabella che riportiamo fa risaltare come purtroppo per ogni verso la partecipazione di Napoli al movimento del Mezzogiorno sia andata man mano diminuendo.

IL PORTO DI NAPOLI NEL TRAFFICO MERIDIONALE (1932)

	Andamento riferito al 1911 - 1913 = 100		
	1922 = 25	1926 = 30	1931 = 35
	Movimento totale		
Arrivi			
Piroscafi	95,8	101,6	73,0
velieri	52,3	60,3	53,8
TOTALE	90,3	96,8	89,5
Partenze			
Piroscafi	73,5	80,2	69,7
velieri	50,9	56,3	32,7
TOTALE	70,9	77,2	65,6
MOVIMENTO CON EL ESTERO.			
Arrivi	53,7	77,3	98,7
partenze	76,1	85,3	72,8

MOVIMENTO PER LINEARE

Arrivi	97,1	100,6	87,8
partenze	66,2	41,5	60,0

Partecipazione al totale

	1922 - 25	1926 - 30	1931 - 35
Movimento totale			
Arrivi			
Piroscafi	46,6	38,0	36,4
velieri	3,3	2,9	3,0
TOTALE	49,9	40,9	39,4
Partenze			
Piroscafi	41,8	33,1	24,6
velieri	3,6	2,8	1,5
TOTALE	45,3	35,6	26,1
	Movimento con il regno		
Arrivi	30,0	21,3	22,9
partenze	28,2	20,3	14,3
	Movimento con l'Estero		
Arrivi	51,1	40,8	46,7
partenze	73,4	71,2	59,3

Si deve che sul movimento totale degli arrivi si e' avuta una caduta dal 49,9% al 39,8% ed una diminuzione ancora piu' forte, dal 45,3% al 26,1% per le partenze.

Anche nel movimento con l'Estero vi e' stata una forte diminuzione, specialmente nelle partenze, conservando pero' una percentuale piuttosto elevata.

Da questa tabella si puo' anche vedere che questo regresso non e' dovuto solo ad un incremento dei traffici degli altri porti meridionali, ma principalmente ad una riduzione effettiva del movimento del Porto di Napoli. Infatti rispetto al periodo precedente alla prima guerra mondiale, nel movimento totale, gli arrivi si sono ridotti del 10,5% e le partenze del 34,4%.

Nel movimento con l'Estero queste diminuzioni sono state ancora piu' sensibili. Ci siamo fermati piu' a lungo a notare questi dati perche' ci dimostrano come erronei e troppo ottimistici fossero i calcoli che si facevano nel dopoguerra e che presupponevano uno sviluppo dei traffici del Porto di Napoli fino ai 5.000.000 di tons. di merce all'anno, calcoli che valevano porti a base di progetti di ampliamento del nostro porto.

La contrazione riscontrata e' tanto piu' notevole in quanto, rispetto all'ante guerra, il traffico del Mezzogiorno e' in complesso aumentato.

Abbiamo cercato di capire se la contrazione e' stata causata da una diminuzione delle disponibilita' e dei bisogni dell'entroterra di Napoli o da una deviazione verso altri scali di traffici che prima ad esso facevano capo.

La scarsezza delle statistiche e cio' necessario rende difficile un tale esame, ma senza riportarle per brevita', diamo i risultati a cui si e' potuti arrivare: - rispetto al trafficco dell'ante-guerra hanno subita una diminuzione di traffico piu' o meno notevole i porti di Napoli, Torre Annunziata, Brindisi, Bari, gli scali di Pozzuoli, Portici, Torre del Greco, Gallipoli, Ortona.

Presentano invece aumento Bari, Castellammare di Stabia, Reggio Calabria, Crotone, Taranto, Barletta, e Pescara e gli Scali di Porto S.Venere, Ancona, Molfetta e Margherita di Savoia; sono rimasti quasi stazionari i traffici di Napoli, Palermo e Manfredonia. In complesso, quindi, e' rimasto stazionario il movimento dei Porti Pugliesi, e fortemente diminuito quello dei Porti Napoletani e si e' invece accresciuto quello dei Porti Calabresi e Abruzzesi. Ma questo accrescimento non e' da ricercarsi tanto nell'ampliamento del retroterra relativo a questi Porti, quanto nell'aumento del loro movimento commerciale (esempio: il Porto di Crotone).-

Vediamo quindi, la diminuzione di movimento relativo al Porto di Napoli come conseguenza principalmente della forte riduzione della importazione di alcune merci di massa, carbone e cereali, l'una a causa della elettrificazione delle ferrovie o del diffondersi della navigazione a nafta e l'altra dovuta al forzato incremento della produzione granaria Nazionale, riduzione che ha determinato l'annullamento da parte dei Porti minori di volumi percentuali di traffico sempre conosciuti.

Napoli rispetto ai principali Porti del Regno -

Rispetto ai principali Porti del Regno Napoli e' stata retrocessa, negli ultimi venti anni, dal secondo al quinto posto relativamente al movimento merci. Questo si puo' spiegare con il grande sviluppo subito dalle industrie di Venezia, Savona e Trieste, mentre quella di Napoli non si accrescevano che limitatamente ed in misura del tutto inadeguata.

Il movimento merci per i primi cinque Porti e' stato nel 1938 di: 7.138.000 tonnellate di merce sbarcata e imbarcata da Genova; 3.971.000 di ton. per Venezia; 3.364.000 di ton. per Trieste; 2.443.000 di ton. per Savona contro i 2.439.000 di ton. che Napoli registrava.

Per le principali merci segnaliamo le seguenti cifre relative al 1938:

Porto di	Carbone sburo.	Oli min., e lubrif.	Cereali Sbarcati	Minerali metallici
Genova	2.239.387	396.432	70.073	111.079
Venezia	1.398.237	619.697	87.499	18.545
Trieste	272.187	630.692	254.475	191.316
Savona	1.471.802	372.584	4.607	7.460
Napoli	956.187	625.377	210.343	134.378

Infine per quanto riguarda il traffico passeggeri risulta Napoli costantemente al primo posto seguita da Trieste.

Cercando di riassumere sul movimento del Porto di Napoli riferito all'ante-guerra quelle considerazioni che potranno essere utili al nostro studio dispensandoci da cifre e dati statistici largamente raccolti in certe ostensibili pubblicazioni, notiamo che, malgrado la politica autarchica dell'ultimo periodo le barriere doganali, i dazi protezionistici etc., il movimento con i Porti stranieri prevaleva su quello con i Porti italiani, specie nel campo delle importazioni, e ciò' a causa della povertà del nostro territorio; intanto, i dati sul movimento ferroviario ci dicono che possono considerarsi facenti parte dell'interland del Porto di Napoli; l'Abruzzo ed il Molise, la Basilicata, buona parte della Calabria e della provincia di Foggia, una parte del Lazio e, naturalmente, tutta la Campania.

Riguardo la natura delle merci, il Porto di Napoli si poteva considerare un Porto per grani e carboni; questi rappresentavano, infatti, da soli, circa il 20% del movimento complessivo delle merci; ma lo sviluppo dell'elettrificazione ferroviaria e della navigazione a nafta non affiancate da un sensibile sviluppo industriale che ne bilanciasse gli effetti e la falsa battaglia del grano hanno fatto rarefare questo correnti di traffico; in ciò' è da ricercarsi una delle ragioni principali del limitatissimo aumento del movimento. La principale corrente in partenza era rappresentata dai prodotti naturali o conservati provenienti dalle fertili nostre campagne, che fornivano all'estero i prodotti dell'agricoltura

sebbene ancora poco industrializzata.

Il movimento passeggeri si era invece notevolmente incrementato, raggiungendo valori circa tripli di quelli anteriori al 1915, malgrado il cessare della forte corrente migratoria, che da Napoli si partiva; ed anche la rapidita' della ripresa dopo l'altra guerra e' stata molto piu' sensibile e gia' nel 1924 si erano raggiunti i valori prebellici; ma nel traffico passeggeri prevaleva quello con il Golfo, che rappresenta il 73% del totale, mentre il rimanente 27% era ripartito fra i Porti dell'Italia e Colonie (circa il 22%) ed i Porti stranieri (circa il 7%).-

Nell'insieme del traffico del Mezzogiorno, in rapporto a quello del Regno, si nota una diminuzione nella percentuale del movimento relativo ai Porti meridionali; ed una diminuzione ancora piu' sensibile vi e' inoltre nella percentuale del traffico del Porto di Napoli rispetto agli altri Porti meridionali, per i quali, negli ultimi anni, il movimento si e' all'incirca raddoppiato, mentre che per Napoli e' rimasto quasi stazionario.

Purtroppo, quindi, e' notevolmente scemata l'importanza del nostro Porto, rispetto agli altri, e cio' e' certamente dovuto da una parte al limitato tenore di vita delle popolazioni dell'Italia Meridionale e dall'altra al sempre maggiore accentrarsi della grande industria del Nord Italia, nonche' alla tendenza che il traffico presenta a distribuirsi tra i porti minori, rendendo sempre piu' piccole le ragioni economicamente collegate con quelle maggiori; si puo' ritenere, infine, che l'andamento complessivo dei traffici marittimi delle merci dell'Italia Meridionale, con i suoi aumenti ed diminuzioni regionali denunci una evoluzione, sia pure lenta dell'economia del Mezzogiorno, con sempre maggiore tendenza verso l'indipendenza regionale.

Nell'incertezza in cui oggi viviamo - completamente all'oscuro dei futuri destini politici ed economici dell'Italia in attesa di conoscere quanto delle nostre terre d'oltremare ci sara' permesso di conservare, mentre si accompiono precise su una delle citta' d'Italia, che oltre ad essere forse la piu' cara al nostro cuore, rappresenta uno dei primi centri portuali ed industriali - volar prevedere con qualche fondatezza, le con-

dizioni del traffico marittimo, che fara' capo al nostro Porto nel dopo guerra, potrebbe sembrare idea azzardata e priva di senso; ma e' necessario di conoscere almeno nel complesso, le prospettive future del Porto di Napoli che le precedenti esposizioni circa le nostre possibilita' industriali non fanno apparire disastrose e senza speranze, per potere in tempo provvedere ad un piano di opere, sia pure limitato, che lo renda adatto alle esigenze dei domani.

Il movimento del Porto di Napoli con l'estero prevaleva su quello nazionale; la probabile abolizione di barriere doganali, l'incremento degli scambi liberi tra le nazioni ed il cessare dell'economia autarchica, fanno ritenere che questo movimento potra', nel giro di alcuni anni riprendersi e magari accrescersi.

La scomparsa quasi totale dai mari della Bandiera mercantile italiana, che rappresentava la massima parte del movimento del nostro Porto, puo' far pensare ad un basso livello di traffico nei primi tempi del dopo-guerra; ma la potenzialita' dei cantieri navali anglo-americani, lanciati ad un principio di vasta produzione da' ragione di ritenere che non sara' la mancanza di naviglio ad ostacolare gli scambi.

Altro elemento favorevole ad una previsione non sconfortante e' che il Porto di Napoli si potra', almeno prossimamente, considerare quale centro di consumo e non un Porto emporiale e, quindi, destinato a risentire molto meno delle gravissime distruzioni ed insufficienze nel campo dei trasporti ferroviari, le quali certamente solo con molti anni si potranno eliminare.

Considerando le merci principali trattate nel nostro Porto si puo' pensare che: A)- per il carbone fornitoci ed anzi sono accentuate le cause che ne hanno fatto ridurre l'importazione, ma poiche' si puo' prevedere che dovendo nel miglior modo utilizzare la valuta pregiata, di cui potremo disporre, sara' sempre piu' diffuso l'uso dei combustibili nazionali con basso potere calorifico e quindi potra' forse aumentare

il quantitativo in tonnellate pur non variando il complessivo di calorie richieste; B) - per il grano, essendo venuta a cessare la dannosa campagna che ne forzava la produzione, diminuirà la produzione nazionale orientandosi di nuovo i contadini verso quelle specie di culture che sono più adatte al nostro clima ed al nostro terreno; l'importazione potrà facilmente superare il livello degli ultimi anni raggiungendo quello molto più elevato di alcuni decenni fa, il nostro contemporaneamente dovrebbe migliorare la situazione dei nostri pastifici che nel grano duro importato trovavano la materia prima).

Nello stesso tempo, poi, l'esportazione dei generi alimentari, prodotti agricoli conservati o no, una volta ristabilitasi le condizioni alimentari in Italia potrà forse superare il vecchio livello.

Inoltre la regione di Napoli che per la sua posizione geografica che la pone al centro del Bacino del Mediterraneo e del grande mercato di consumo dell'Africa Settentrionale, del Medio Oriente Mediterraneo e dei Balcani, mercati che l'America e l'Inghilterra verranno assicurare alla loro produzione, sulla via per l'Asia e l'Africa extra-mediterranea, per la sua disponibilità di mano d'opera relativamente a buon mercato e tranquilla, con a disposizione un Porto che, perchè adeguatamente arredato e sviluppato, potrebbe con sicurezza disimpegnare qualsiasi movimento, può diventare in un prossimo futuro, un centro di montaggio (auto), di lavorazione di materie prime (cotone) trasportate da territori più ricchi per essere trattate e poi sotto forma di manufatti mandate ai veri grandi centri di consumo.

E ciò non nell'illusione che questa possa essere una forma di aiuto alla rinascita dell'Italia, ma perchè da parte dei grandi organismi industriali dell'altro Oceano, potrebbe vedersi in ciò la convenienza per ridurre il costo dei prodotti sui mercati da conquistare e su cui sostenere la concorrenza o per dare all'Italia la possibilità di lavorare e produrre in maniera che essa possa disporre di quella valuta che la farebbe diventare un'altra nazione con cui fosse possibile mantenere i rapporti di scambio.

Per mancando troppi elementi di giudizio, per stabilire con maggior precisione e fondatezza, le condizioni dei traffici marittimi futuri, in base alle precedenti considerazioni, si puo' prevedere, riguardo al movimento merci, che nostro negli anni immediatamente prossimi il movimento sara' limitato alle esigenze dell'approvvigionamento alimentare e della costruzione, successivamente si potranno raggiungere livelli prossimi a quelli prebellici che potrebbero poi venire anche superati sia per l'auspicato sviluppo industriale, sia, principalmente per il sorgere di nuove correnti di traffico commerciale.

Per il movimento passeggeri noi pensiamo che sia da prevedersi una ripresa piu' lenta di quella dell'altro periodo postbellico, principalmente a causa delle perdite dei nostri territori d'oltremare e delle cattive condizioni delle comunicazioni terrestri che faranno mantenere per diversi anni su valori molto limitati il movimento turistico. La ripresa, pero', per quanto lenta non potra' mancare perche' Napoli, superate le difficolta' attuali, fissera' col richiamare nuovamente con la sua bellezza, con i suoi meravigliosi dintorni ed i preziosi tesori artistici, quelle cospicue correnti di viaggiatori che vi affluivano e che ai sperta potranno trovare un'attrezzatura turistica ed alberghiera rifatta con nuovi e piu' razionali criteri.

Esaminati i dati del movimento che si svolgeva nel Porto di Napoli nell'ultimo quarantennio e' necessario vedere quelle che erano le condizioni del Porto nel 1939, ponendo in rilievo le superfici dei Bacini le estensioni delle banchine di attracco, le opere di protezione, l'attrezzatura di mezzi meccanici, le stazioni passeggeri, i Silos, i mezzi di comunicazione interna ed il collegamento con la zona industriale e con il retroterra e la consistenza di tutti gli altri servizi connessi al movimento marittimo.

Prima, pero', vogliamo metterne in evidenza tutti gli altri fattori che concorrono a determinare il convincimento che questo Porto, se pure non dovra' nei prossimi tempi svilupparsi, e' destinato ad essere alimentato da cospicui traffici, malgrado la dolorosa conclusione del-lo sconvolgimento economico e politico provocato dal conflitto attuale.

Un fattore importante che e' a favore del nostro Porto e' la situazione geografica . Circa a meta' strada fra Gibilterra e Suez, fra Tunisi e Genova, esso viene a trovarsi al centro del lungo Molo che si protende verso sud dal Centro dell'Europa, quasi nel baricentro stesso del Mediterraneo che viene proprio dall'Italia diviso in due Bacini.

Altri fattori importanti sono: la profondita' del suo Golfo; la scarsa ampiezza delle sue maree, il cui valore medio oscilla intorno ai 40 c/m e che solo in eccezionali condizioni di vento e di pressione raggiunge i 65 c/m; la conformazione del fondo marino e della costa che nessuna dubbiosa ha una forte inclinazione, per cui a meno di un km., dal lido, si raggiungono gia' fondali di oltre 40 metri.

Inoltre la sua situazione topografica lo rende riparato dai venti dei quadranti settentrionali, mentre delle traversie dominanti degli altri due quadranti e' riparato almeno in buona parte dalle protezioni artificiali.

Come venti dominanti durante tutto l'anno si possono considerare quelli del terzo quadrante tra i quali prevale il libeccio. La frequenza media dei venti delle varie regioni si puo' ritenere la seguente:

Venti I quadrante per 60 giorni all'anno
" II " " 46 " "
" III " " 128 " "
" IV " " 72 " "

Per i venti del II e III quadrante che sono poi quelli che a noi piu' interessano perche' ad essi e' esposto il nostro Porto, riportiamo i seguenti dati presi dalle osservazioni della R.Specola di Capodimonte dal 1901 al 1925 riassunte da S.Aurino nel "Sul Clima di Napoli":

Frequenza media dei venti del II e III quadrante:

	II quadrante					III Quadrante		
	E.	E-SE	S-E	S-SE	S	S-SO	S-O	O-SO
	18	8	18	35	63	69	86	53
	21	8	22	34	98	122	149	75
	24	12	31	33	93	125	160	82
	21	9	19	31	71	99	111	60
	21	9	23	33	81	104	127	67

Velocita' oraria in Km. dei singoli venti:

	II Quadrante					III Quadrante		
	E	E-SE	S-E	S-SE	S	S-SO	S-O	O-SO
	5,38	3,19	5,33	8,67	11,33	13,79	14,85	14,93
	5,74	5,92	9,52	13,78	13,86	17,43	16,85	19,25

La traversia principale si ha in corrispondenza dei venti del III quadrante che trovano aperto l'ingresso nel Golfo tra Capri ed Ischia. La bisettrice del settore principale di traversia si ha nella direzione:

S-SW = 19° 5' 59" - S = La traversia secondaria corrisponde ai venti del II quadrante, ma i flutti che essi provocano non sono piu' flutti di largo. A questa traversia secondaria rimane aperto specialmente il nostro Porto, ma cio' sara' esaminato meglio in seguito.

Negli ultimi 20 anni, per migliorare meglio l'accesso del Porto e proteggere piu' efficacemente l'ivvarcatoio ed i bacini interni, fu decisa ed eseguita la costruzione di una diga, denominata poi Duca degli Abruzzi, che e' orientata quasi normalmente alla bisettrice del settore di traversia, lunga 343 m. e che lascia una bocca di 300 m. tra la sua estremita' orientale e l'estremita' dell'antistante curvilineo Pontile di Nisida. Tale diga

che a causa della profondita' dei fondali variasti fra i 15 ed i 42 metri e' venuta a costare ben 47.000.000 di lire, ha certamente ridotto gli inconvenienti essendo ormai la bocca non piu' esposta alla traversia principale, pur non eliminandoli tutti, a causa della traversia secondaria di scirocco ed i flutti di espansione e di riflessione provenienti da quelli del III quadrante che riescono sempre a penetrare nell'Avamporto anche ed anche,ridotti, nei bacini interni. Oltre all'accesso sopradetto e denominato "Bocca di Ponente" ve n'e' un altro, la "Bocca di Levante", di 245 m. fra la diga Formosa E.F. Duca d'Aosta e la testata del Pontile Vigliena.

Dalle due bocche si accede agli Avamporti: quello di Ponente denominato "Bacino Piena", che misura una superficie di circa 93,50 Ha., con fondali variant tra i 10 ed i 42 metri, e quello di Levante che varia da zero a 28 metri.

Sempre nel 1939 la destinazione dei vari moli o bacini e la loro attrezzatura che e' in essi' diretto rapporto con il potenziamento commerciale delle banchine di accosto, in breve, l'assetto del Porto di Napoli era il seguente:

Molo S.Vincenzo - Con i suoi 1750 metri di banchina non veniva utilizzato per il traffico merci, ma riservato alla R.Marina per l'ormeggio di navi da guerra. Vi era installata una stazione radio telegrafica da 5 Kw . con antenna di 50 metri di altezza e 120 di lunghezza in comunicazione all'"Italo Radio".

La parte del bacino del Molo, addossata alla radice del molo, era adibita a servizio dell'Arsenale civile. I fondali presso la banchina variano tra i 6 ed i 15 metri.

Darsena Acton: Con circa 450 metri di banchine e con fondali variant tra i 4 ed i 7 metri era riservata alla R.Marina.

Calata Beverello = costituita da una banchina di circa 150 metri e con fondali di 5 - 9 metri era riservata alla navigazione sovvenzionata del Golfo e delle isole Pontine.

Era stata costruita, in corrispondenza dell'approdo, una pensilina e sul pontile detto dei " cavalli " tra la darsena ed il Beverello, due edifici che alloggiavano gli uffici della navigazione del Golfo e dell'Idroscalo.

Molo Luigi Fazzo = Quasi esclusivamente adibito al grande traffico internazionale passeggeri. E' costituito da uno scoglione lungo 150 metri ed uno lungo 120 metri. Il primo scoglione, che si collega con ampia curva al Beverello, e' lungo 192 metri ed il secondo 300 metri. Il totale quindi quest'ultimo molo offre uno sviluppo complessivo di 1027 mt. di banchina con fondali utili di 13,50 e possono attraccarvi navi di qualunque tonnellaggio.

Su di esso sorgeva la grandiosa stazione Marittima che occupava 120.000 mq. del secondo scoglione ed era costituita da un piano terreno e due piani superiori.

In essa trovavano posto tutti gli uffici ed i servizi connessi al movimento passeggeri. Mentre il servizio ferroviario veniva svolto sul piazzale al centro della stazione e quello merci a terra sulla banchina, si accedeva ai piroscafi del primo piano a mezzo di passerelle mobili di ferro, comandate elettricamente e scorrevoli lungo pensiline fisse fiancheggianti la stazione. Il numero di tali passerelle era di 12 ed esse rendevano possibile un rapidissimo sbarco diretto per i passeggeri.

Calata Piliero. = Ha una lunghezza di 290 metri e fondali utili di metri 12,50. Era prevista nel 1939 utilizzata solo per l'approdo di rimorchiatori e di galleggianti da carico perche' prima di qualsiasi nuova sistemazione.

Era stato pero' previsto un appalto per attrezzarla con 6 gru elettriche (due da tre tonnellate e due da cinque tonnellate).

Mole dell'Immacolatella Vecchia - Perimetro banchina 170 metri. Il lato sud - est era riservato alla R. Capitaneria di Porto e gli altri due erano adibiti alla navigazione libera del Golfo ed alla Postale delle Eolie.

Vi sorgeva oltre alla vecchia stazione marittima, il piccolo magazzino " ex Bruno " della S. A. Magazzini Generali con modesto impianto frigorifero per 600 tons. di merci diverse, di cui 150 in cella frigorifero, occupava 450 mq.

Calata di Porta Nuova - Sviluppa 340 metri di lunghezza ed era fornita di 7 gru con cabina girevole di cui 6 di 5 tons. di portata ed una di 15 tons.

I fondali sono di 7 metri. Era adibita al traffico delle merci varie. Vi sorgevano i seguenti magazzini: - Capannone " Libia " del Demanio Marittimo, su 900 metri q. per circa 4000 tons. di merci; - Capannoni " Juta " e " Nuovo " del Demanio Marittimo, a pianterreno e due piani superiori su 2000mq. ciascuno, collegati da 4 montacarichi, con capacità di immagazzinamento di 10000 tons. di merci.

Capannoni della ditta " Cori " per deposito pelli, su 650 mq. a pianterreno e primo piano. " Frigorifero Sturita & Cirio " su 1500 mq. per 2400 tons. di merci di cui 750 in frigorifero. 4 capannoni della ditta " Morat - Cia " su 2000 mq. complessivi. Deposito " Alvino " a 4 piani su 880mq.

Molo Piaggese - E' formato verso mezzogiorno da tre accosti per complessivi 225 metri ed il perimetro sviluppa in complesso 580 di banchina. Era adibito al movimento passeggeri ed il lato di levante riservato al postale Napoli - Palermo ed ai piroscafi per le colonie.

Vi sorgevano gli edifici della stazione dell' Immacolatella Nuova dove era alloggiato il Comando del Porto e non vi era nessuna particolare attrezzatura meccanica.

I fondali sono di circa 10 metri. Vi era l'ambulatorio Policlinico Medico - Chirurgico

Calata Villa del Popolo - Adibita al traffico delle merci varie, cereali e carni congelate. La lunghezza della banchina e' di metri 345 ed i fondali di 7 - 8 metri. Era arredata con 7 gru a portico con cabina girevole (2 da 3 tons., 1 da 2,5 tons. e 4 da 1,5 tons.) oltre al pontile con gli aspiratori dei Silos napoletani che hanno una capacita' di sbarco di 400 tons./h. Su questa calata sorgevano: - I capannoni della " Lloyd Triestino " per merci varie su 750 mq. a pianterreno e primo piano per 100 tons. di merci.

Stabilimento frigorifero della ditta " Fontecorboli " su 720 mq. a pianterreno e 2 piani superiori, per deposito di baccala'.

Capannone " Ex Dini " a pianterreno e un piano per 4000 tons.; la parte occupata dalle officine meccaniche " De Benis " per riparazioni di motori marini. Stabilimento " Salvo & D'Amico " a pianterreno e 2 piani su 390 mq. e per 800 tons. di merci varie. Deposito " Manifatture Coloniere Meridionali " su 1850 mq. per 1500 tons. di merci. Frigorifero della Soc. Anon. " Magazzini Generali " su 3630 mq. a 2 piani e 4 piani con celle per 2000tons. principalmente destinati a generi alimentari (circa 2200 tons.). I Silos napoletani su 3600 mq. per cereali e legumi con 4 elevatori a nория da 100 tons./h, 4 elevatori a nория in tempi simili, 4 nastri trasportatori; funzionavano in regime di punto franco.

Molo del Carbone - (Lato ponente) offre 400 metri di banchina con fondali da 8,50 - 10 metri. Era attrezzato con 10 gru a semiportale da 2,5 tons. traslabili lungo tutto il molo. Vi sorgevano i capannoni dei " Docks Meridionali " su 10850 mq. per 180000 mc. pari a 60000 tons. di merci diverse e che funzionavano in regime di punto franco. Era possibile lo sbarco diretto nove affiancata deposito.

Vi si caricava anche il carbone delle FF.SS. Lo complesso si aveva un movimento giornaliero di 300 carri ferroviari.

Molo Bartolo - Era utilizzato per i galleggiamenti e per l'ormeggio saltuario di navi con carico pericoloso.

Darsena dei Pontili - Rappresenta con i tre bacini e l'attrezzatura ad essi collegata quanto vi era nel Porto di Napoli per i lavori di riparazione, raddobbo carenaggio e lavaggio delle navi.

Vi era nella calata a nord i due vecchi bacini di cui uno lungo m. 210 metri, ripartibile in due sezioni, largo metri 23,40 sulla soglia che e' profonda metri 10,30 sul livello del mare. Il piu' piccolo misura rispettivamente metri 117, metri 21 e metri 7,30. Vi erano, inoltre, a corredo dei bacini, due scali - Il piu' grande misurava 128 metri con avanscalo di 90 metri, massima tirante acqueo di metri 7,30, piattaforma larga 10 metri e pendenza di 1/10, ed il piu' piccolo rispettivamente : - metri 60, metri 60, metri 6, metri 8, ed 1/12. Alla testata del Molo Cesareo Console era in istato di costruzione abbastanza avanzato il grande bacino a doppia entrata, di cui ecco le caratteristiche:

Lunghezza fra i pargoni terminali	metri	322
" primo tratto comune	"	200
" secondo tratto comune	"	121
Larghezza massima comune d'entrata	"	40
Profondità della soglia	"	13 s.l.m.

Tale bacino, una volta ultimato avrebbe permesso l'ingresso anche delle piu' grandi navi esistenti, ed era inoltre previsto il suo allungamento a 400 metri per rendendo agevole la manovra di ingresso da ambo i lati.

Il bacino avrebbe dovuto essere arredato con due gru elettriche a braccio girevoli e portata da 20 a 30 tonnellate.

Mole Generale Cappello - (lato di levante). Era lungo metri 400 con fondali di 8,9 metri. Era destinato ai servizi dei bacini di carenaggio e vi si svolgeva quindi un movimento limitato, principalmente legnami. Vi sorgevano le " Officine Aeronautiche della S.A. Bacini & Scali " su mq. 530 per riparazioni d'idrovolanti e varii depositi di legname su complessivi 13.800mq.

Calata della Darsena - Lunga 400 metri e con fondali di 7 - 9 metri. E' priva di ogni attrezzatura e non ancora destinata al traffico. Vi erano due scali di alaggio dei cantieri " Ferbo" per navi da 400-500 tons. Sorgeva anche su questa calata la Stazione Sanitaria di Disinfezione.

Pontile Vittorio Emanuele III - Offre sui due lati est ed ovest 720 metri di banchina all'attracco ed e' adibito al traffico delle merci varie.

I fondali sono di 7 - 9 metri. E' attrezzato con 12 gru elettriche girevoli di cui 10 da 1,5 - 3 tons. e due da 2,5 tons. Su di esso sorgevano i magazzini della " S.A. Magazzini Generali ", costituiti da due fabbricati per merci estere in regime di punto franco, uno per merci nazionalizzate ed uno per merci stagionali. Occupavano in complesso 12 mila mq. ed avevano una capacita' di immagazzinamento di 46.800 tons. Erano poi muniti di 18 gru a mano e 12 montacarichi. Vi era poi un edificio per spogliatoio dei lavoranti su 960 mq.

Calata Vittorio Veneto - E' lunga metri 211 ed ha fondali di 7, 5-8, 5 metri. Era attrezzata con due gru da 1,5-3 tons. ed una da 4 tons. Vi sorgeva il nuovo edificio della Dogana e vi si accentrava il traffico delle merci estere.

Pontile Isolato Darsena D'Acona - Offre 598 metri di banchina con fondali di 10 metri. Era attrezzato con 10 gru da 1,5-3 tons[illegible] ed era adibito al traffico dei legnami ed operazioni per conto delle Autorita' Militari. Vi sorgevano tre magazzini su 4000 mq.

Calata Cavalli - E' lunga 200 metri ed era priva di attrezzatura meccanica. Era utilizzata per l'ormeggio di navi in sosta. I fondali sono di circa 10 metri.

Pontile Isolante S. Teresa - Banchina di attracco per metri 600. Fondali metri 10. Era adibita allo scarico di carbone e munito di 4 elevatori da 4 ton. ciascuno e 4 gru da 4 ton.

Calata Pellegrino - E' lunga metri 150. Profondita' dei fondali metri 10. Non era dotata di mezzi meccanici.

Calata Virgilio - E' lunga metri 260. Non e' munita di mezzi meccanici ed e' in parte occupata dai cantieri " Ex Pattison ". Vi sono inoltre di proprieta' dei cantieri " Pellegrino ", due scali per varo di navi fino a 2500 ton. e 4 scali coperti per costruzione o riparazione di navi fino a 1000 ton.

Pontile Virgilio - Offre 340 metri di banchina con fondali di 10 metri. Non e' munito di mezzi meccanici, ne' di binari ferroviari.

E' riservato al traffico dei combustibili liquidi ed e' attrezzato con oleodotti per convogliare dalle navi cisterna ai serbatoi delle vicine Raffinerie i combustibili da sbarcare. Vi sorgono anche un impianto termo-elettrico e, ad erigere, il grande stabilimento " Cirio " a quattro piani da 10.500 mq. e la Centrale Termoelettrica della S.E.P., la " Manuele Capomazza " su 25.167 mq. e per una potenza di 60.000 Kw.

Oltre ai vari depositi e capannoni elencati ne sorgono altri di minore importanza come i magazzini militari, della F.F.S.S., della ditta " Polenghi Lombardo " , della ditta " Buzzi " ecc.

Al 1939 erano stati quasi completamente finiti i lavori per gli impianti idrici con rete adeguata ai bisogni di acqua potabile per le navi e di sicurezza anti-incendio. Si era arrivato ad un complesso di 276 prese d'acqua potabile ed altrettante bocche d'incendio.

Esisteva poi un importante rete di fognature con lungo lettore collegato con la vasca di raccolta del collettore basso - urbano, nonchè una serie di pozzetti " Anglas " per la spazzatura.

Prima di trattare dei collegamenti stradali e ferroviari del porto, riportiamo in un quadro riassuntivo tutto ciò che è stato fin qui detto.

Per i collegamenti interni e quelli esterni la situazione era la seguente: - tutte le banchine erano servite da binari ferroviari, ad eccezione della Calata Vigliena e del Pontile Vigliena. Questi binari erano in genere multipli e vi giungevano quasi sempre con curve di raccordo o, raramente, con piattaforme di manovra. Sulle banchine del porto commerciale ove sorgevano i principali magazzini di deposito, vi erano oltre i binari sul bordo di banchina per le operazioni effettuate direttamente tra navi e vagoni, altri binari alle spalle di essi usati per il carico e scarico dal magazzino ai vagoni. Tutti poi si raccordavano al binario di cerca del Porto che correva lungo i limiti settentrionali ed erano serviti da quattro lineati fasci di sosta e smistamento alla Calata di Porta Massa (dove era la stazione ferroviaria di Porta Massa), alla Calata Villa del Popolo, alla Calata Vittorio Veneto ed a quella Pollena.

La grande stazione Marittima era poi particolarmente attrezzata per il movimento passeggeri. Questa rete ferroviaria interna che veniva a raggiungere lo sviluppo di 65.000 metri di binario, era collegata al centro di smistamento della Zona Orientale da un tronco di linea ad unico binario che usciva dal pinnacolo della Calata Beriglielli e, passando sotto il ponte della Maddalena, andava ad innestarsi sulla Napoli - Salerno nei pressi della Via Argine e da un altro binario che dalla Calata Pollena passava ad oriente della Caserma Granili e, tagliando al livello la Via Regia di Portici, andava ad innestarsi al primo binario sempre in vicinanza della Via Argine.

A questo sistema ferroviario si aggiungeva quello stradale che pero' si riduceva nell'interno a dei collegamenti tra le varie zone spesso stretti ed angusti con strade che si aprivano sulla limitata calata ingombrata da barracche e capannoni e dallo esterno alla Via Marina che gia' doveva assorbire un intenso movimento tramviario ed ordinario.

Era questo nostro Portotosel 1939 rispondente alla necessita' di quell'epoca?

Da un esame della situazione di allora e da notizie sullo svolgimento delle operazioni portuali si puo' ricavare che: - esso era, grosso modo, sufficiente per quanto riguardava lo sviluppo di traffici, specialmente se si comprendono quelli non ancora attrezzati ed utilizzati per i traffici commerciali.

La protezione dai mari di traversia era invece non del tutto soddisfacente. Con la nuova diga di protezione alla testata del S. Vincenzo si era riusciti a ridurre molto i dannosi effetti della risacca e dei flutti di espansione provocati dai mari di libeccio, ma non in maniera completa, e sempre aperta era rimasta la bocca ai mari di scirocco; si provocavano pertanto perturbazioni nell'avamporto ed anche presso alcuni bacini interni.

Questi inconvenienti pero' intralciavano il traffico commerciale solo per pochi giorni all'anno e nostro avviso non costituivano un serio danno economico ne' un motivo di discredito per il nostro Porto, anche se paragonato ai porti piu' moderni.

La superficie delle calate era certamente troppo limitata.

Alcune di esse si riducevano ad una striscia di poche decine di metri e lì' dove vi era una maggiore larghezza, i magazzini, i capannoni, gli arredamenti in genere, costretti in uno spazio angusto, ostacolavano i traffici nel Porto e lo sviluppersi della rete stradale e ferroviaria. Questi inconvenienti erano particolarmente sentiti in corrispondenza dell'Immacolatella Vecchia, dove il Mandracchio, fisicamente scomparso, creava un'accentuazione

stroszatura, ed alla Calata di Porta Nuova e di Villa del Popolo, dove l'eccessivo numero di concessioni grandi e piccole, con i loro edifici e baracche, avevano finito per soffocare sempre piu' le vie stradali e ferroviarie.

I magazzini, i Silos, i frigoriferi etc, erano insufficienti al movimento che vi si svolgeva.

Per la conservazione del grano e di altri cereali, malgrado le cifre relative andassero riducendosi per le dette ragioni, i Silos napoletani erani inadeguati e si sentiva fin da allora il bisogno pressante di crearne degli altri.

Anche la capacita' delle celle frigorifere non poteva raggiungere quella necessaria ad un porto come Napoli dove alle merci congelate, pesce secco, ed altre merci conservate la importazione, si aggiungeva un cospicuo movimento di esportazione di prodotti ortofrutticoli spesso freschi e per i quali e' essenziale la conservazione a bassa temperatura.

Per i magazzini in genere si puo' dire che essi, ad eccezione di pochi, erano vecchi e mal costruiti e non rispondevano alle moderne esigenze riguardo alla conservazione delle merci e la possibilita' di rapidi ed economici trattamenti per le stesse.

I mezzi meccanici erano certamente pochi ed antiquati. Basterà' dire a prova di cio' che nel nostro porto solo un terzo delle merci trattate poteva venire sbarcato ed imbarcato direttamente da nave a banchina mediante macchine, mentre per gli altri due terzi si doveva provvedere sempre usando gli chiatte con i mezzi propri delle navi ed e' inutile dire quanto cio' facesse aumentare il costo delle operazioni, la loro durata ed il pericolo delle merci deteriorabili.

Elevatori di carbone, ad es., vi era uno a Napoli e con un movimento di 918.287 ton. all'anno, cioe' uno per ogni 230.000 ton. mentre a Genova ve ne erano 40 per 2.239.337 ton. all'anno, pari ad uno per ogni 56.000 ton.

E per giunta come si e' detto, i limitati mezzi esistenti erano anche antiquati e cio' non solo perche' non erano stati rinnovati, ma, cosa piu' grave, se ne erano fatti costruire ed impiantare alcuni di tipo simile a

quello che veniva alla stessa epoca eliminato da altri porti perche' troppo antiquato e non piu' rispondente. Tutto questo che si puo' leggere in alcune relazioni ufficiali, costituisce una grave prova della incompetenza e almeno del disinteresse con cui venivano trattati durante il passato periodo argomenti cosi' importanti.

Per il grande traffico passeggeri la nostra Citta' era diventata invece perfettamente attrezzata con la costruzione della grande stazione Marittima, che, seppure aveva costituito una forte spesa, aveva dato a Napoli un accesso dal mare veramente bello e rispondente e questo era necessario se si tiene conto della grande massa di turisti di tutto il mondo che la nostra Citta' affidava con le sue bellezze e dalla sua grande funzione di Porto di velocita' e primo Porto d'Italia per movimento passeggeri.

Pero' era sentita una deficienza di attrezzature adeguate al traffico misto passeggeri e merci. Infatti molti passeggeri viaggiavano su Navi che trasportavano anche merci. A Napoli non vi era un molo capace di poter assolvere alla esigenze di un simile traffico e si ricorreva allora per sbarcare le merci alle solite chiatte che possono un po' considerarsi come la piaga del nostro Porto. Da cio' derivava insieme ad altri inconvenienti, un forte ritardo nelle operazioni e quindi una sosta maggiore delle Navi e, trattandosi spesso delle navi di servizio di linea, un sensibile aggravio di spese per la Compagnia di Navigazione che poteva sapere in vista di cio' escludere Napoli dal numero dei Porti toccati dalle proprie Navi.

Dobbiamo infine dire dei collegamenti del Porto con l'entroterra. Il traffico ferroviario si doveva tutto incanalare sull'unico binario che collegava, passando sotto il Ponte della Maddalena, il Porto con il centro della Sprezzone, e, in sbocco molto limitato, sul binario che incrociava a livello la Via Regia di Portici, incrocio che e' inutile si dica, quanto fosse inopportuno e dannoso al traffico cosi' intenso di quella via. Questi collegamenti erano del tutto insufficienti al movimento ferroviario del Porto che registrava nel 1938 circa 65.000 carri e la

confermano gli ingorghi e gl'intralci che continuamente si verificavano.

Forse ancora peggiori erano i collegamenti stradali. Infatti tutti gli automezzi che dal Porto ed al Porto trasportavano ben 1.500.000 tonnellate di merci all'anno, dovevano immettersi nella via nuova della Marina, già di per se' stessa sede di intensi traffici tramviari ed ordinari. Una tale situazione non poteva non avere una dannosa influenza sullo sviluppo della zona industriale di Napoli, che da queste difficolta' di comunicazioni vedeva diminuito il grande vantaggio di essere adiacente ad un grande Porto, ed all'ingrandimento del suo Interland.

Di questo grave problema, pur essendo assillo di coloro che ne subivano lo contraccolpo e che avrebbero dovuto prospettare e fare attuare la soluzione, veniva sempre studiato, discusso, e poi abbandonato, come succedeva per tanti problemi meridionali che nascevano e si arenavano sul banco del Governo.

Spinti dal desiderio di eliminare il maggior numero possibile di inconvenienti che presentava il nostro Porto, anche prima che si creasse l'attuale disastrosa situazione, molti formularono proposte o piani di progetti di sistemazione. Una proposta ad esempio che assumeva veste di progetto di massima e che, pur colpendo per la sua grandiosita', ad un attento esame non si presentava che dannosa o per lo meno inefficace, si puo' compendiare:

A) congiungere la testata del molo S.Vincenzo con l'estremita' di ponente della Diga Duca degli Abruzzi, creando alla congiunzione un Piazzale da adibirsi a servizi portuali;

B) Costruire una Diga partente dall'attuale testata del S.Vincenzo che si protenda con direzione 225 gradi arrotondori di traverso al Castel dell'Ovo a 450 metri da esso;

C) Prolungare questa diga con orientamento 255 gradi per 550 metri per creare la imboccatura del Porto a ridosso di Posillipo;

D) dragare e colmare il S.Vincenzo per 2000 metri a partire dalla testata;

E) chiudere l'attuale bocca del Porto;

F) abolire l'angolo tra il Thaon di Revel e la Diga foranea Duca d'Aosta costruendo un ampio raccordo curvilineo per facilitare il passaggio tra il Bacino di Levante e quello di Ponente;

G) trasformare il tronco rimasto del S.Vincenzo in nuovo pontile;

H) eventualmente trasferire il Porto Militare banchinando la Via Nazario Sauro e Via Partenope.

Gli scopi che questo progetto si proponeva erano evidentemente quelli di migliorare la posizione dell'Avamporto e degli specchi d'acqua interni e di ampliare al tempo stesso il Porto. Ma da un esame critico anche sommario sembra che la grandiosità del progetto, con la sua enorme spesa che a quei tempi era prevista sui due miliardi di lire, solo limitatamente risolvesse dei problemi creando invece degli inconvenienti forse ancora più gravi. Infatti il Porto Commerciale che era, data la sua scarsa attrezzatura meccanica, relativamente insufficiente, non avrebbe guadagnato che una parte della nuova banchina da creare sulla radice del S.Vincenzo ed inoltre la sicurezza delle sue acque, per cui erano previsti principali e più costosi lavori, non sarebbe stata probabilmente migliorata affatto, dato che la bocca del Porto sarebbe rimasta esposta proprio al settore di traversia del terzo quadrante da cui non poteva venire riparata dalla collina di Posillipo ancora troppo lontana.

Il limitato sviluppo del Porto Commerciale si sarebbe avuto verso Occidente, lontano cioè dalla zona industriale, mentre sarebbe stata sacrificata ai traffici militari una delle zone di Napoli di maggiore bellezza, importante centro alberghiero, e quindi una fonte del movimento turistico su cui vive una parte della popolazione. Sembra, insomma, che una spesa così ingente per dei lavori che avrebbero dovuto avere una lunghissima durata con sensibile pregiudizio dei traffici, non avrebbe potuto dare che un limitatissimo utile dopo lunghi anni senza eliminare

nessun inconveniente e grandissimo, invece, degli altri.

Altre proposte furono formulate: una di esse può considerarsi una modernizzazione delle precedenti ed avrebbe voluto:

a) chiudere la attuale bocca del porto;

b) costruire una diga a testata S. Vincenzo e protendentesi verso Castel dell'Ovo in modo da proteggere dal libeccio una bocca di 250-300 metri da aprire con un taglio del S. Vincenzo.

Questa proposta sembra che avesse per scopo solo il miglioramento delle acque interne del porto e tale miglioramento, del resto non del tutto garantibile sarebbe venuto a costare a quei tempi circa un miliardo di lire.

Se consideriamo che i danni provocati nel Porto di Napoli dal mal tempo si riducono, secondo notizie del Bollettino Ufficiale del Porto di Napoli, ad una media di 23 giornate all'anno di sospensione del lavoro, un paio di collisioni di navi ed a qualche rovesciamento di chiatte, e che tutti questi danni non si possono eliminare perchè in parte dovuti ai venti di settentrione dai quali non è possibile proteggere il Porto, si vede che una spesa di un miliardo è del tutto fuori di posto per eliminare una parte dei danni sopra citati e che è calcolare in circa 100-000 lire all'anno la media e che all'interesse del 5% corrisponde ad un capitale di 2.000.000, cioè una cinquecentesima parte del capitale che vorrebbe impiegato per eliminarla.

In ogni modo anche altre soluzioni prospettate negli anni passati, certamente non sono più, se anche lo sono state, rispondenti alle necessità, perchè questa si sono profondamente mutate come mutatasi è la condizione economica e finanziaria della Regione e della Nazione, mentre si è creata una nuova e purtroppo disastrosa situazione del Porto nella sua urbana e nella sua industriale di Napoli; bisogna quindi creare un nuovo ed attuale quadro della situazione e tener conto delle necessità

presenti e di quelle che nel futuro potranno nascere.

RICHIAMO OPERA DEL PORTO DI NAPOLI

Nulla e' sfuggito alla distruzione apportata da quattro anni di guerra. I bombardamenti che divenivano di volta in volta piu' massicci e distruttivi, le formidabili esplosioni che nel Porto si sono succedute, la distruzione scientifica operata durante i venti giorni del settembre 1943, hanno ridotto il Porto e la zona circostante una estensione coperta di macerie e di rottami metallici contorti ed aggrovigliati, un ingorgo di moli e banchine squarciati e accavallati, un bacino ingombrato dai relitti di diecine e diecine di navi giacenti sul fondo.

Potrebbe venir detto, contro cio' che abbiamo rilevato, che questo nostro Porto che si dice distrutto cosi' profondamente, e' stato in grado di permettere agli Alleati di svolgervi un traffico fantastico. Ma bastera' ricordare che con gli Alleati Napoli ha funzionato come un grande, provvisorio Porto di fortuna.

Le navi giacenti sui fondali sono state utilizzate come pontili di sbarco dopo di averci costruiti piani in legno e calcestruzzo; l'assoluta mancanza di mezzi meccanici e' stata superata con centinaia di gru mobili; la mancanza di una efficiente rete ferroviaria non e' stato un grande ostacolo perche' essi hanno potuto destinare diverse diecine di migliaia di uomini al servizio di trasporto dal Porto facendoli lavorare 24 ore su 24. Infine la ristrettezza delle aree portuali e la deficienza quasi totale di magazzini si e' potuta superare perche' ampi estensioni di terreno sono state requisite nelle vicine campagne, ed ha funzionato grazie ai grandi mezzi di collegamento di cui essi potevano disporre come magazzini Portuali; si potrebbe quasi dire che tutta la zona di Napoli era diventata un grande Porto.

Bisogna conoscere come si e' svolto il traffico del Porto coa gli Alleati prima di ricordare il paragone che e' stato fatto coa il nostro Porto ed il Porto di New York. Con i pontili di fortuna che essi hanno creato, potevano fare avvenire fino ad 80 attracchi di navi di fianco, cioe' circa il doppio degli accosti che di solito si realizzavano nel nostro Porto. Avendo le navi da media cinque boccaporti, si potevano scaricare contemporaneamente da circa 400 boccaporti e ad ognuno di essi erano destinati 30, o 40 uomini ed almeno un paio di gru mobili.

Si poteva cosi' ottenere che le merci, quasi sempre senza essere state pagziate neanche sulla banchina, venissero con grande rapidita' allontanate dalla zona portuale e convogliate agli innumerevoli e grandiosi depositi creati nelle campagne vicine. Buona parte poi delle navi erano state costruite ed attrezzate in maniera tale da poter eseguire con grande rapidita' e facilita' le operazioni di sbarco. Inoltre costo, infine, che nel normale traffico commerciale sono necessarie operazioni di dogana e di deposito in attesa di consegna, che vengono trattate spesso merci deperibili o di elevato valore, che occorre che il costo delle operazioni di carico e scarico sia piu' basso possibile, si vede come non si possa assolutamente paragonare la normale attivita' passata e quella futura del nostro Porto, con quella contingente ed assolutamente particolare che si e' svolta in questi due anni.

Nello studiare la sistemazione del nostro Porto sara' tenuto conto delle necessita' di un normale traffico commerciale partendo dalle considerazioni che si sono fatte nella prima parte di questo studio circa la natura ed il volume dei traffici futuri, nonche' delle condizioni odierne delle opere del Porto, cercando, pero', per quanto possibile, di utilizzare quello che sia pure in parte stato salvato dalle distruzioni per fare in modo da ridurre il piu' possibile l'enorme peso che dovra' gravare sul bilancio dello Stato o per tener conto della grande scarsezza di materiali da costruzione gia' oggi sentita negli altri di tali campi dove e' urgente ed indispensabile la ricostruzione.

Il problema dell'espansione delle aree portuali e' costituito dalla necessita' di dare al Porto un maggior respiro; ad esso si aggiunga quella di offrire la possibilita' al copioso traffico per via ordinaria in entrata ed in uscita dal Porto di trovare uno svolgimento facile ed ordinato. Non si puo' davvero dire che cio' avvenisse nel passato dovendo ogni movimento svolgersi attraverso quartieri vecchi di secoli, che dai secoli passati ripetevano in pieno l'angustia e la tortuosita' delle vie e che avevano stretto il Porto in una striscia sempre piu' piccola ed ormai insufficiente. E poiche' le tristi vicende della guerra hanno portato alla distruzione pressoche' totale proprio di questi quartieri, risolvendo in modo drastico ed una volta per sempre il problema della evacuazione di una buona parte della popolazione ivi alloggiata, e' ovvio che la sistemazione sia predisposta in modo organico e tale da soddisfare nella migliore maniera possibile le necessita' del traffico portuale.

Per questo problema, pero', ci si trova di fronte al nuovo Piano Regolatore della citta' che e' in preparazione ed il problema stesso va guardato tanto nell'interesse della Citta' che in quello del Porto ed in rapporto a tutte le esigenze attuali ed a quelle probabili del futuro; il Comitato per il Piano Regolatore, dopo di avere accertata una prima soluzione che risolveva il problema con maggiore grandezza e dava al Porto un ampio respiro, ma che imponeva dei sensibili sacrifici in fatto di fabbricati abitabili, si e' ormai fermato su di un nuovo tracciato per la strada periferica del Porto "la via marittima", che viene da noi accettato perche' esso realizza:

1) Il rispetto di zone urbane rimaste in buone condizioni di abitabilita' in modo da aggravare il meno possibile la gia' tragica situazione dei senza tetto;

2) L'aggregazione al Porto di una zona laterale di respiro sufficiente allo smistamento del traffico, ai servizi ed ai nuovi edifici portuali da costruire;

3) Il rispetto di monumenti storici, come la Chiesa del Carmine e quella di S.Eligio che si trovano a ridosso dell'attuale confine portuale.

Con un'ampiezza di 40 metri la via Marittima partirà da Piazza Municipio, al punto d'incrocio dell'attuale Via Pilliero; continuerà rettilinea quasi parallela a Via Depretis fino all'altezza della sede del Genio Civile; con un raggio di m.187 descriverà un arco di 63 gradi concludentesi a S.Eligio; riprenderà l'andamento rettilineo sul lato sinistro della via della Marina fino alla Darsena dei Pacini; con un raggio di m.372 svilupperà un arco di 38 gradi terminante all'inizio dei Granili; continuerà in rettilineo nella sede dell'attuale via S.Erasmo, congiungendosi, infine, alla via Regia di Portici.

Lungo il suo percorso prevede due incroci in sopraelevazione, l'uno all'altezza del Ponte della Maddalena, sull'attuale raccordo ferroviario che si propone fiancheggiante il Canale stesso.

Le maglie arterie che sfoceranno nella via Marittima sono: da Ovest ad Est: Via Guglielmo Marconi in congiunzione con la derivata da Piazza della Borsa; via Diaz; Corso Garibaldi; la progettata via semicircolare in prolungamento della via Nicotera prevista in sottopassaggio alla Ferrovia; via Emanuele Gianturco; infine l'Autostrada della quale si prevede il tratto finale terminante all'altezza del Ponte Vigliena.

A queste vie tutte sul lato sinistro della via Marittima, fanno riscontro i varchi sul lato destro verso il Porto.

Il progettato spostamento verso Nord della linea Napoli-Salerno della Km.85. permetterà poi, tra l'altro, di trasformare quella sede in strada radiosabile che servirà a snellire il grosso del traffico della via Marittima ; infatti, la via di S.Giovanni a Teduccio non avrebbe con le sue strozzature e deficienze proporzionate alla nuova grande arteria e resterà adibita al solo traffico locale.

Il percorso del tratto urbano (Piazza Municipio-Viglieno) sara' di m.3.500; l'area coperta di mq.140.000 =

Con questo tracciato risulta aggregata al Porto una superficie di mq. 229.500.-

Imponendo questa soluzione un ampliamento della zona del Porto un poco limitato si adotta il criterio che tutti gli edifici del Ministero della Guerra e di quello della Marina che si trovavano nel Porto e che verranno a trovarvisi a causa dello spostamento del limite settentrionale (Caserma dei Cavalli) non dovranno essere ricostruiti se mai andati distrutti o dovranno essere demoliti o destinati esclusivamente ad usi inerenti all'attivita' portuale e quindi passare all'amministrazione del Porto che ne potra' fare l'uso che ritenra' piu' opportuno. Contemporaneamente si dovranno dare concessioni della zona del Porto solo per quelle attivita' che sono strettamente legate ai traffici marittimi ed ai servizi ad essi connessi, riservando alle altre le aree della Zona Industriale piu' vicina al Porto e ad esso meglio collegata da vie che rendono facili ed economici i trasporti, o sui Porti e litorali del Golfo.

Si dovra' altresi' cercare di allontanare dai bordi delle banchine, sempre che sia economicamente possibile, gli uffici e tutti gli edifici che sono non direttamente necessari alle operazioni d'imbarco e sbarco, in modo che queste possano compiersi praticamente su tutta la lunghezza delle banchine.

Rimandando di poco un cenno nella successione nel tempo delle opere da eseguire, per rendere piu' evidente e semplice da seguire cui dimano l'esposizione del piano di sistemazione, esaminiamo partitamente i vari argomenti elencandoli come segue:

a) le dighe e i moli = 78%

b) gli edifici portuali e la destinazione delle banchine =

c) i mezzi meccanici =

d) la rete ferroviaria.

LE DIGHE E I MOLI - Oltre alla urgente riparazione delle infrastrutture e soprastrutture danneggiate si prevede, per ridurre l'effetto dei flutti di espansione nell'interno del Porto, il prolungamento della diga Duca degli Abruzzi per 250 m. verso Sud-Est.

Per aumentare l'estensione delle banchine di attracco si progetta:

1) la costruzione di un molo sporgente, al posto dell'Immacolatella Vecchia, avente la lunghezza di m.260 e la larghezza di m.110;

2) il prolungamento del molo Pisacane di 35 m. e l'allineazione dei suoi spaglioni, dimostratisi insufficienti ed obsoleti alle dimensioni del naviglio che accorrerà, (tenuto anche conto delle pessime condizioni attuali di detto molo);

3) il prolungamento del Molo del Carmine, con la stessa larghezza di questo e fino a raggiungere il molo a martello.

GLI EDIFICI PORTUALI E LA DESTINAZIONE DELLE BANCHINE -

Si prevede :

1) la sistemazione della calata Beverello per la navigazione secondaria del Golfo;

2) la ricostruzione dell'attuale Stazione Marittima da adibire al traffico passeggeri;

3) la costruzione di due edifici per il traffico misto nella calata Piliero; alle spalle di questi sorgeranno due edifici per l'installazione dei servizi doganari, agenzie marittime e ferroviarie, albergo diurno ed altri annessi per i vari servizi per passeggeri;

4) due edifici sul nuovo molo ex-Immacolatella Vecchia, per traffico

misto passeggeri e merci e per frigorifero carni d'importazione con altri adibiti ai servizi di dogana ed alla Capitaneria del Porto;

5) sulla calata Porta di Massa di magazzini per merci varie;

6) due Magazzini Generali sul fianco Ovest del Molo Pisacane; sull'Est invece sorgerà un nuovo frigorifero per carne. Lo stabile dell'ex-Stazione Marittima Immacolatella Nuova sarà adibito ad uffici diversi;

7) sulla calata Villa del Popolo dei Silos e la costruzione alle sue spalle di un magazzino; sul completamento del Molo del Carmine sorgerà un frigorifero per i generi ortofrutticoli;

8) costruzione di un'ampia tettoia ed a tergo di un magazzino sulla calata della Marinella destinata al piccolo cabotaggio; costruzione di un terzo frigorifero destinato all'industria peschereccia;

9) sul Pontile Vittorio Emanuele III 4 preesistenti magazzini e capannoni per merci varie nazionali ed estere;

10) sulla calata Vittorio Emanuele III un grande Silos per cereali, fornito di gettaia per lo scarico ad aspirazione; a tergo un altro magazzino;

11) sul pontile Duchessa d'Aosta destinato ai legnami, ricostruzione dei tre magazzini ad oriente per il ricovero di legnami pregiati, mentre il lato occidentale sarà libero per il deposito allo scoperto dei legnami ordinari;

12) costruzione di tre magazzini sulla calata Granili, di cui due destinati al ricovero di pelli e lane ed il terzo su linea arretrata per il cotone;

13) Alla radice del pontile Giovanni Bausan sorgerà un edificio per servizi medici di Pronto Soccorso e per la prevenzione delle malattie sul lavoro; il pontile e la Calata Pollena destinati allo scarico dei carboni, restano liberi per il deposito degli stessi allo scoperto;

14) sul Pontile Vigliena la costruzione di cinque serbatoi per combustibili liquidi ed uno di maggiori dimensioni, i primi adibiti al rifornimento delle navi, e l'ultimo ai bisogni della centrale termo-elettrica Municipale Napoletana.

Restano non destinati ai traffici commerciali la zona dei Bacini e la Calata Vigliena ove sorgono i Cantieri Pattisco.

I MEZZI MECCANICI - In armonia con la progettata diversa destinazione delle singole calate, sono stati ridistribuiti ed ammodernati i mezzi meccanici di carico e scarico (mobili su binari-ed delle banchine o sistemati sui tetti dei magazzini) che dovranno essere di tipo moderno ed in tutto rispondenti alle attuali esigenze.

Sul Pontile Giovanni Bausan e sulla Calata Pollena si prevede la sistemazione di sette scaricatoi di carbone al posto di 4 gru semplici prima esistenti ed ormai distrutte.

Per la successione da seguire nella realizzazione delle varie parti del piano, si ritiene che si debba iniziare con la riparazione delle dighe e dei moli, con precedenza alle opere foranee che, per essere più esposte all'azione dei flutti, presentano maggiore possibilità di ricadersi in condizioni sempre peggiori. Occorrerà anche provvedere con urgenza alla rimozione di tutti i relitti di navi che oltre a costituire un grave ostacolo o pericolo al movimento delle navi, provocano una dannosa modificazione dello stato dei fondali. In ultimo, invece, verrebbero i lavori di ampliamento del Molo Pisacane e dell'Immacolatella Vecchia, di allungamento della diga foranea e di ultimazione del nuovo bacino. L'allungamento della diga foranea dovrebbe però essere portato a termine per l'epoca in cui potrà entrare in funzione il nuovo bacino e potranno essere utilizzati gli attracchi del Molo Pisacane, del Molo dell'Immacolatella Vecchia e della Calata del Pilastro, perchè il prolungamento sarà particolarmente utile ad assicurare la tranquillità delle acque all'ingresso del bacino e presso le banchine suddette.

Finchè non potranno essere pronti i nuovi approdamenti per il traffico misto, questo potrebbe svolgersi al Molo Luigi Bausan adibendo in un primo tempo i locali a piano terra della Stazione Marittima a deposito merci ed utilizzando per le operazioni di carico e scarico gru

scorrenti del tipo era usato degli Alleati, salvo poi, una volta completata la sistemazione del Porto, a portare a termine il ripristino della Stazione Marittima restituendola alla sua originaria funzione di scalo per il grande movimento passeggeri .

Per i magazzini andrebbe poi seguito il criterio di costruire o riparare prima quelli che sono situati sul ciglio di banchina, essendo essi piu' necessari e di maggiore utilita'.

Questi criteri generali andrebbero, naturalmente, ma meno precisati e moltiplicati a seconda dell'effettivo sviluppo ed a seconda del carattere che assumera' il traffico marittimo.

La guerra, distruggendo quasi il nostro Porto, ha colpito profondamente Napoli in uno dei mezzi piu' efficaci di lavoro.

Alla vigilia forse della restituzione da parte delle Forze Alleate all'Amministrazione Italiana, si e' ritenuto opportuno formulare un piano per far si' che questo strumento sia reso piu' utile ed efficace migliorando la distribuzione dei traffici e gli impianti delle vie ferroviarie e terrestri relative al Porto stesso.

La povera popolazione napoletana che tanto ha sofferto materialmente e moralmente per questa guerra ne esce abbrutita ed ancora piu' povera. E' necessario che le sia dato presto il modo di vivere di esso lavoro, e gran parte di questo lavoro essa lo deve trovare nel Porto e nell'industria, industria che ha a sua volta bisogno per svilupparsi e ripiendersi che il Porto sia rispondente alle sue necessita' e tale da fornire completi correnti di traffico.

Nel fissare il nostro studio vogliamo allora esprimere il pensiero che il problema di rendere il Porto di Napoli tale da essere degno delle sue tradizioni e' rispondente a quelle che sono le necessita' non solo della nostra citta', ma della Campania e dell'intero Mezzogiorno, va considerato ormai non solo come una necessita' materiale, ma anche come un dovere politico e sociale.

Bar. Fer.

SISTEMAZIONE E SVILUPPO DELLA ZONA INDUSTRIALE ORIENTALE =

In relazione agli studi del nuovo piano regolatore della Citta' di Napoli, si presenta il problema della sistemazione della zona industriale ad oriente della citta'. Il problema e' grave e delicato perche' alle esigenze dei quartieri residenziali che richiederebbero un maggior sviluppo ad Est, si oppone la necessita' assoluta di non turbare la ripresa delle industrie, gia' tanto duramente provata. Gli urbanisti hanno ben compreso la fondamentale importanza che per la vita della citta' ha tale ripresa ed e' appunto perche' che questo Piano Regolatore prevede uno spostamento progressivo della zona industriale, non appena se ne presenta l'occasione, riconosce il valore che avrebbero per l'edilizia le aree attualmente occupate e definisce le aree indispensabili per la futura espansione della zona industriale.

In queste zone di espansione, scelte in condizioni favorevoli rispetto al sistema di comunicazioni terrestri e marittime, dovrebbero essere create tali condizioni di convenienza da richiamare spontaneamente le industrie.

Allo studio fatto per mettere in evidenza la necessita' di una espansione urbanistica verso oriente si e' naturalmente affiancato lo studio di massima della futura sistemazione industriale, nelle zone destinate a questo uso. Una citta' che si affaccia su di un ampio Golfo ha come linea di sviluppo piu' naturale proprio quella lungo la costa.

Questa logica direttrice di sviluppo e' giustificata a Napoli anche dalle condizioni orografiche del retroterra, il quale rende non facile uno sviluppo in profondita'.

Questo fatto e' confermato dall'analisi della densita' di popolazione dei varii quartieri cittadini. Infatti, ad una crescente densita' dalle colline al mare, corrisponde una crescente densita' da Occidente verso Oriente.

Questa densita' raggiunge il suo massimo assoluto proprio in corrispondenza dei confini occidentali della Sezione Poggioreale, dove e' situata l'attuale zona industriale. La densita' nella suddetta zona raggiunge valori

fino a venti volte minori di quelli rilevati nelle sezioni confinanti ad Occidente di essi.

Infatti, mentre la Sezione Poggioreale presenta una densita' di 50-100 abitanti per ettaro, le tre Sezioni confinanti con essa ad Occidente, danno i seguenti valori: Porto 600 - Mercato 950 - S.Lorenzo 850 ab/ha.

Ad oriente della Via Traccia la citta' non si riprende piu'. S.Giovanni a Teduccio, sviluppato in lunghezza lungo la costa per una profondita' di circa 250 metri, costituisce soltanto un ponte verso la fiorente zona dei Comuni Vesuviani. Barra, posta ad oltre un chilometro dalla Via Traccia e' distante quasi altrettanto dalla costa, costituisce un centro a se' stante, assolutamente staccato dalla citta'.

Queste considerazioni dimostrano come il naturale sviluppo della citta' lungo la costa orientale sia ostacolato, oltre che dalle sistemazioni ferroviarie, anche dalla presenza della zona industriale nella sua attuale sistemazione.

Questo ostacolo comporta una serie di inconvenienze:

1) determina un sovraffollamento nei quartieri SE dell'aggregato urbano;
2) costringe la citta' a cercare zone di espansione in profondita', snaturando la sua essenza di citta' marinara; la spinge verso le zone in collina dove le comunicazioni ed i servizi presentano maggiori difficolta' di sistemazione;
3) impedisce la valorizzazione e la bonifica di zone con caratteristiche molto favorevoli per una funzione di zona residenziale, relativamente vicine al nucleo cittadino; la terreno pianeggiante, prossimo al mare ed ai principali centri di lavoro.

Da un punto di vista urbanistico appare quindi chiara la necessita' di sistemare tale zona industriale in maniera tale da non ostacolare il naturale sviluppo della Citta' verso Oriente. Ma non e' soltanto di questa importantissima problema che bisogna tenere conto. Anzitutto, infatti, bisogna considerare che per quel che riguarda Napoli, e' stata riconosciuta per la industria la necessita' che essi formino un blocco unico con il Porto, senza alcuna soluzione di continuita'. E' assurdo quindi, pen-

sare a spostamenti e trasferimenti in zone non contigue con la zona portuale, mentre d'altra parte in questo particolare momento bisogna evitare il minimo intralcio ed ostacolo alla ricostruzione ed alla ripresa industriale dalle quali tanto dipende la ripresa economica del Paese.

Da indagini approssimate eseguite dall'Ufficio Centrale di Statistica di Roma, riferentisi al settembre 1944, si rileva che per la Provincia di Napoli:

1) i fabbricati industriali avevano subito danni per il 41,6% -
2) il macchinario per il 38% -
3) i depositi di materie prime, di materiale ausiliario, di prodotti lavorati e semilavorati per l'87,6%.

In complesso il patrimonio industriale aveva subito danni per il 67%.

Essendo buona parte delle industrie della provincia concentrate nel Comune di Napoli, è agevole comprendere quale disastro abbia portato tale situazione all'economia cittadina. Pur non avendo Napoli raggiunto ancora quel livello industriale che le spettava, per tuttavia l'attività industriale era tale da dar lavoro a numerosa maestranza.

Qualsiasi studio o progetto venga compiuto (anche se sotto forma di semplice schema di sviluppo), deve anzitutto tener conto di tali dati di fatto, e deve proporsi come primo obbiettivo quello di facilitare la ripresa del lavoro, nel duplice intento di facilitare ed accelerare la ripresa economica, e di riassorbire la grande massa di operai trovatisi senza lavoro per la distruzione della propria officina. Questa necessità risulta anche più evidente ed impellente se ci riferiamo ai dati statistici in nostro possesso relativi all'impiego del lavoro nella nostra città, dai quali appare chiaro come anche un ritorno alle condizioni di anteguerra (ritorno che allo stato attuale appare tanto arduo e lontano) non sarà affatto sufficiente dal punto di vista dello equilibrio economico e sociale.

Anzitutto per il Comune di Napoli la percentuale della popolazione attiva su quella presente (830.000 abitanti) è soltanto del 34,52% (302.000 abitanti). Anche tenendo conto che il numero di bambini inferiore a 14 anni è altissimo

(268.000 pari al 30,1% della popolazione presente), conseguenza, questa, dell'elevatissimo coefficiente demografico della città, tale cifra relativa alla popolazione attiva è bassissima se comparata con quella del Regno (43,82%) e con quella delle principali città italiane e straniere (Milano 52,37%, Londra 50%).

128.000 erano gli addetti all'industria nel 1937, (Milano 318.000) pari al 42,6% della popolazione attiva (Milano 54,47%) ed al 14,7% della popolazione totale (Milano 28,6%), ma di questa popolazione addetta all'industria soltanto 36.750 erano gli addetti alle aziende industriali utilizzanti più di 10 lavoratori. Solo quindi il 4,23% della popolazione totale esercitava la propria attività in complessi industriali veri e propri e cioè il 28,7% della popolazione addetta all'industria; in accordo con tale cifra bassissima c'è quella molto grande della popolazione addetta all'artigianato che era di 22.235 abitanti pari al 16,6% della popolazione attiva, ed al 5,02% della popolazione totale, mentre per Milano tali cifre erano rispettivamente di 49.800 abitanti dell'8,5% e del 4,45%. Questi ultimi dati appaiono perfettamente verosimili se si pensa al carattere artigiano e quasi familiare di innumerevoli piccole attività nella città.

Appare evidente da questi semplici dati come lo sviluppo industriale della città era inadeguato alla popolazione, e ciò è tanto più strano se si pensa alla favorevole posizione geografica di essa ed alla presenza del porto circostanze che avrebbero dovuto facilitare tale sviluppo. Pertanto in relazione al miglioramento delle condizioni di vita, e all'equilibrio economico e sociale ogni nostro sforzo dovrà essere compiuto affinchè tale sviluppo avvenga. Esso dovrebbe riguardare:

a) I grossi complessi industriali, il cui incremento potrebbe essere favorito dalla presenza del porto, e dalla posizione stessa della città, indubbiamente favorevole nel quadro della rete dei traffici e dei trasporti intercontinentali.

b) La media e piccola industria, il cui incremento potrebbe essere facilitato dalla presenza nel porto di una larga categoria di mano d'opera specializzata

in settori particolari e soprattutto in quelli connessi con la produzione dei manufatti, prodotti ed articoli di consumo destinati all'interno ed alla esportazione (es. industrie della macinazione e delle paste alimentari, enologica, conserviera, vinaria, ceramica, della concia e lavorazione delle pelli, della filatura, tessitura, e piu' in generale industria leggera.

Lo sviluppo nel primo senso e' anche legato a fattori esterni; e d'altra parte esso e' strettamente connesso con l'avvenire anche di tutta la grande industria italiana; per questa ragione e' azzardato formulare per ora delle previsioni, ma in ogni modo noi dobbiamo sforzarci di creare le condizioni piu' favorevoli perche' esso possa verificarsi; quanto poi allo sviluppo industriale nel secondo senso i vantaggi che ne deriverebbero sono evidenti ove si pensi che esso in molti casi significherebbe l'evoluzione ed anche l'impiego di moltissimi piccoli artigiani, il piu' delle volte abili ed intelligenti ma quasi sempre lavoranti con metodi primitivi in locali malsani ed insufficienti e senza avvalersi dei moderni mezzi tecnici, mentre d'altra parte tale via appare piu' sicura se si pensa che in generale l'avvenire dell'industria italiana probabilmente dipendera' dall'impulso che imprimo dure a settori specializzati, in senso cioe' qualitative piu' che quantitative.

La considerazione di tutti questi fattori gli studi compiuti dalla Commissione del Piano Regolatore hanno portato ad i seguenti risultati:

a) modifica del tracciato dei confini dell'attuale zona industriale;

b) espansione della zona industriale;

c) creazione di un canale navigabile;

d) Con tali modifiche ed innovazioni la zona industriale dovrebbe essere costituita da una fascia adiacente alla zona portuale da destinarsi ad industrie strettamente legate col traffico marittimo, piuttosto prolungata verso ostende potersi adeguare ad eventuali ampliamenti del porto,

e riunita per mezzo di un largo corridoio di collegamento alla piu' piu' vasta zona di sviluppo industriale nell'interno. Tale fascia sufficiente per il collegamento anzidetto, non costituirebbe una grave soluzione di continuita' tra est ad ovest, e quindi non impedirebbe lo sviluppo residenziale della citta' ad oriente, nella zona a sud del Vesuvio, tanto piu' che a tale collegamento provvederebbero la nuova Via Marittima e la via Galileo Ferraris prolungata fino a Portici, oltre che un insieme di moderni e rapidi mezzi di trasporto.

Una situazione singolare verra' a crearsi in quelle zone destinate fino ad oggi ad uso industriale e non piu' comprese nei nuovi confini. Se da un punto di vista urbanistico sembrerebbe consigliabile approfittare della circostanza che in tali zone una forte percentuale di stabilimenti e' andata distrutta o gravemente danneggiata per impedire la loro ricostruzione in loco, ed avviare la trasformazione delle zone stesse verso uno sviluppo edilizio, le gravi considerazioni economiche anzidette inducono a rinunciare a questa che idealmente sarebbe la soluzione preferibile, e ad attenersi piuttosto ad una soluzione intermedia la quale tenga conto contemporaneamente della circostanza di fatto per senza compromettere questa desiderata evoluzione. Per tali ragioni la Commissione del P.R. ha proposto che in tali zone denominate "zone industriali di trasformazione" sia permessa e perfino incoraggiata la ricostruzione degli stabilimenti danneggiati o distrutti, ma venga invece vietata la creazione di nuove industrie (al posto di quelle vecchie e su aree comunque risultanti libere.). Con tale soluzione si puo' sperare di evitare i trasferimenti spontanei verso la zona industriale di espansione, trasferimenti dettati solo da considerazioni di maggior convenienza economica (quali ad es. l'accentrato costo dei suoli, il vantaggio di potersi installare in vicinanza del canale navigabile, vantaggi fiscali ecc.), e non da un'artificiosa situazione di fatto.

La Commissione ha inoltre proposto la compilazione di particolari norme del Regolamento esecutivo edilizio per tali zone industriali di transizione, allo scopo di evitare il crearsi di condizioni indesiderabili in relazione alla consistenza ed alla vicinanza di stabilimenti industriali e di edifici di abitazione per tutto il periodo di transizione.

Quanto poi alla zona industriale di espansione essa si estenderà nella pianura ad Est di via Traccia nella direzione di Casalnuovo assumendo come direttrice di sviluppo il tracciato del canale navigabile dopo la deviazione di questo all'altezza del Cimitero di Pasticelli. Tale zona di espansione come è stata progettata nell'attuale Piano Regolatore ha una estensione di circa 580 ha., mentre tutta la zona industriale ha una estensione complessiva di circa 1100 ha. contro gli 850 della zona attuale. Per essa è stato studiato uno schema di sistemazione stradale comprendente sopratutto una parallela a Via Traccia, situata a 1500 metri ad Est di questa, la quale avrebbe la funzione di asse verticale di tutta la zona industriale. Essa si prolungherebbe a Nord fino a raggiungere la via per Roma all'altezza del quadrivio di Arzana ed al Sud fino a collegarsi col prolungamento di via Galileo Ferraris, così da costituire un'importantissima arteria di collegamento diretto Nord-Sud. Le altre arterie di collegamento sarebbero disposte in maniera da formare una maglia nell'interno della quale troverebbero posto i lotti destinati ad uso industriale, maglia avente per asse il secondo tratto del canale navigabile. Da tale secondo tratto del canale partirebbero le diramazioni disposte secondo due assi ortogonali al canale stesso e distanti 1100 metri tra loro le quali avrebbero lo scopo di estendere a tutta l'area i benefici economici che il canale. D'altra parte parallelamente a tale direzione ed a metà della loro distanza sarebbero disposte le arterie di collegamento per le quali si possono prevedere i binari dei raccordi ferroviari degli stabilimenti.

In tal modo tutti i collegamenti marittimi ferroviari ed automobilistici verrebbero ad essere perfettamente assicurati.

A proposito del canale navigabile al quale si accennava e' opportuno sottolineare l'importanza che la sua costruzione avrebbe, dato che come e' noto i trasporti su chiatte trainate costano la decima parte di quelli per via ferroviaria e la centesima parte di quelli per mezzo di camions. Il vantaggio economico che ne deriverebbe a tutte le industrie e' evidente ove si pensi in qual misura incidano i trasporti sui costi di produzione, specialmente in quelle industrie utilizzanti grandi quantita' di materie prime di basso costo, mentre d'altra parte la sua costruzione per quanto molto costosa potrebbe apparire utile, in questo particolare momento, dal punto di vista dell'assorbimento di quell'imponibile di mano d'opera quanto mai importante sotto molti riguardi politici e sociali.

Il suo tracciato e' stato studiato in maniera da eseguire la linea di minima quota del terreno ed in maniera tale da permettere in futuro un eventuale sviluppo di esso, nel caso si presentasse l'opportunita' di attuare un progetto piu' ampio di bonifica e collegamento fluviale del Casertano.

Si presume che con tali ampliamenti, modifiche e migliorie la zona industriale avra' quella possibilita' di sviluppo di cui una grande citta' come Napoli ha assoluto bisogno.

ZONE INDUSTRIALI SATELLITI

Ma non e' solo della zona industriale ad oriente della citta' di cui bisogna occuparsi. Come e' noto nell'attuale Piano Regolatore e' stata studiata la creazione di zone residenziali satelliti, allo scopo di decongestionare il centro cittadino sovraffollato.

Lo sviluppo di tali zone residenziali satelliti e' strettamente legato ai motivi economici di trasferimento di una parte della popolazione in esse e, perciò, e' indispensabile per tali zone provvedere a nuove e piu' intense possibilita' di lavoro locale. In altre parole la esistenza di industrie la prossimita' di tali zone residenziali satelliti potrebbe costituire oltre che un efficacissimo richiamo per la popolazione, il mez-

se per evitare gli svantaggi individuali e collettivi di troppe forti correnti di traffico urbano e suburbano.

Da tali considerazioni appare chiara l'opportunità della creazione di zone industriali satelliti in prossimità dei nuovi centri abitati. Poichè d'altra parte il collocamento di uno stabilimento industriale in una determinata zona deve anzitutto essere suggerito dalla convenienza economica, è necessario studiare quali zone della Regione sono più adatte e per quali industrie per la creazione di tali zone industriali satelliti. Esempi di questo genere in Napoli già esistono; si tratta della zona di Bagnoli e di quella di Pomigliano d'Arco. Ma mentre per quest'ultima la creazione fu solo dettata da scopi politici e militari, la prima trova la sua ragione di esistere nella vicinanza al mare, tanto è vero che in essa prosperavano stabilimenti come quello dell'Ilva, delle Manifatture, della Eternit ecc.

In considerazione dei fattori anzidetti l'attuale Piano Regolatore prevede una espansione della zona industriale di Bagnoli-Fuorigrotta, e la creazione di una zona industriale satellite della zona di Pomigliano-Frattamaggiore.

In tale zona è prevista l'espansione residenziale, mediante lottizzazioni, a Soccavo, Pianura, Chiaiano, S.Pietro a Patierno; un nucleo industriale costituirà il centro intorno al quale potranno svilupparsi nuovi centri abitati.

Non si tratterà certamente di una zona industriale destinata ad industrie di grande mole che probabilmente non avrebbero in tale posto alcuna ragione di esistere, ma principalmente destinata al collegamento di industrie connesse con l'agricoltura, la quale in tutta la Regione, com'è noto, per la fertilità del terreno e per le ottime condizioni climatiche ha grande possibilità di sviluppo secondo un indirizzo industriale razionale.

Si può anche dire che lo sviluppo di tale industria dovrebbe andare di pari passo con questo miglioramento agricolo ed anzi in un certo senso ad esso

l' cominciamento, cosi' come lo sviluppo delle industrie nella zona orientale di Napoli dovrebbe essere connesso con lo sviluppo del Porto gia' previsto e progettato.

L'armonia di tali fattori costituira' la premessa per la rinascita economica ed il risveglio di tutte le attivita' nella citta' di Napoli e della regione circostante.

Avv. Gi.
di Ma. Re.

IL PROBLEMA TURISTICO

- ZONE TURISTICHE ED ALBERGHI -

E' superflue insistere sulle possibilita' turistiche di Napoli e della sua regione, sulla opportunita' di sviluppare, accanto alle attivita' agricole, industriali ed artigianali, un'attivita' turistica capace di apportare un'aliquota della valuta di cui il Paese ha bisogno, capace di dar lavoro ad una parte della popolazione, capace di favorire quegli scambi culturali e quella reciproca conoscenza tra i popoli, che rappresentano il punto di partenza per un'organica ricostruzione europea.

Bisogna pero' prevedere un tipo di turismo assai diverso da quello finora realizzato nelle piu' amene localita' del Golfo, con la permanenza di elementi selezionati dal censo e dalle ambizioni. Il turismo del prossimo avvenire, non appena le condizioni internazionali permetteranno nuovamente di viaggiare, sara' di altra natura.

Saranno le masse lavoratrici dei paesi ad alto tenore di vita a spendere parte dei loro risparmi per svagarsi e conoscere, attraverso i viaggi, altri ambienti ed altre culture, saranno essi ad usare delle grandi organizzazioni turistiche e delle moderne linee di navigazione dei loro paesi per trascorrere all'estero alcune settimane delle loro vacanze.

Occorrera' che la Regione e Napoli si attrezzino per attirare ed accogliere questo tipo di turismo. Per attirarlo, poiche' molte localita' di Europa, dotate di eguali bellezze paesistiche e ricordi storici e tradizionali di cultura cercheranno di attingere a questa fonte di ricchezza per equilibrare parte del loro bilancio economico.

Per accoglierlo, poiche' finora a Napoli si e' affidato il compito di mantenere viva l'attivita' turistica esclusivamente alle bellezze naturali, perche' si e' provveduto appena ad una approssimativa organizzazione alberghiera, perche' si e' trascurato qualsiasi attrezzatura di spettacoli e di ogni altro trattenimento capace di interessare gli ospiti e di favorire contatti spirituali e commerciali con gli abitanti del posto.

perchè si è fatto anche ripetere, giuocando sull'equivoco folcloristico, mettendo in mostra i caratteri meno belli delle nostre popolazioni.

Il problema va visto sotto un aspetto diverso.

Occorre un numero di alberghi sufficienti per accogliere comodamente un grosso contingente di turisti. Se vi era a Napoli prima della guerra, una disponibilità di circa 5.000 letti, occorre prevedere un numero che abbia un ordine di grandezza assolutamente diverso.

Occorre differenziare nettamente gli alberghi per turisti da quelli di transito e residenziali, destinare, per ciascuna di queste categorie, zone distinte, prevedere i primi lungo l'arco di mare tra S.Lucia, via Caracciolo, Mergellina; raggruppare i secondi nel triangolo Ferrovia-Piazza Garibaldi - Stazione Marittima, distribuire gli alberghi di soggiorno, accresciuti di numero e migliorati di qualità, lungo le colline che cerchiano la città ad Occidente.

Occorre migliorare i mezzi di trasporto terrestre e marittimo, accrescerne il numero e la capienza.

Occorre prevedere luoghi di trattenimento, di spettacolo, teatri coperti e scoperti per gran numero di spettatori, fiere industriali, spettacoli sportivi, mostre d'arte moderna e retrospettiva, musicali ed internazionali, potenziare ogni iniziativa intesa a mutare il vecchio turismo mediocre e servile in uno scambio costruttivo di esperienza e di sensazioni tra i lavoratori dei vari paesi.

Occorre attrezzare le zone di tradizionale interesse turistico, valorizzare altre zone meno note, ad esempio la zona Flegrea, chiusa dal incantevole spiaggia di Miseno.

Occorre anche riorganizzare i musei e tutte le località di interesse storico ed artistico, far risaltare l'arte antica come elemento vivo nella vita dei popoli.

Occorre sviluppare il senso dell'ospitalità, inteso come dignitoso rapporto tra eguali, non come servile e mezzo di sfruttamento della ingenuità e della ricchezza da parte della furberia e della indigenza.

Il problema dello sviluppo turistico di Napoli è un grande problema industriale, per la risoluzione del quale occorrono sensibilità, preparazione e studio, è un grande compito morale per il quale occorre liberarsi da ingiustificati complessi di inferiorità e bandire pericoloso superbia. Esso va inteso come uno dei mezzi più adatti per migliorare le condizioni di vita materiale e spirituale di una popolazione sempre freddamente trascurata, ma capace di qualsiasi sviluppo e di qualsiasi organizzazione.

Ca. Fm.

DATI STATISTICI RIASSUNTIVI SULLA SITUAZIONE ALBERGHIERA DELLA CITTA' DI

N A P O L I

N. degli Alberghi =

Alberghi di lusso n.I, Alberghi di I^a categoria n. 9, Alberghi di II^a categoria n.8, Alberghi di III^a categoria n.16, Alberghi di IV categoria n.49. Totale n. 83.

Situazione Alberghi:

Alberghi di lusso n. I attivo, attualmente requisito. Alberghi di I^a cat. attivi n.5, requisiti. Di II^a cat. attivi n.6, requisiti. Di III^a cat.attivi n.13 di cui 10 requisiti. Di IV^a cat. attivi n.42, di cui 12 requisiti. Totale n.67 Alberghi ~~di~~ di cui 34 requisiti.

Danni di guerra.

I danni di guerra agli stabili ammontano complessivamente a circa 200 milioni, i danni alle attrezzature a circa 250 milioni.

Disponibilità ricettiva.

Alberghi di lusso 159 camere, di cui 105 attualmente disponibili con 233 letti, di cui 154 disponibili.

Alberghi di I^a cat. 1187 camere di cui 624 attualmente disponibili, con 1929 letti di cui 913 disponibili.

Alberghi di II^a categoria, 698 camere con 1109 letti, di cui 427 camere e 647 letti attualmente disponibili.

Alberghi di III^a cat., 679 camere con 1079 letti, di cui 448 camere con 775 letti attualmente disponibili.

Alberghi di IV^a categoria 786 camere con 1330 letti, di cui 523 camere con 795 letti attualmente disponibili.

In totale l'attrezzatura alberghiera di Napoli disponeva di 3500 camere con 5671 letti, di cui restano oggi disponibili 2127 con 3084 letti.

L'unico programma possibile nell'attuale congiuntura è la graduale riapertura in efficienza di quelle attrezzature disponibili.

ZONE VERDI

Nonostante il suo clima eccezionale e la bellezza della sua vegetazione, nonostante la facilità con la quale attecchiscono e riescono ad acclimatarvi piante di ogni genere, Napoli ha una scarsezza di giardini ed una povertà di fiori veramente sorprendenti.

Le aree verdi non raggiungono in città il mq. per abitante e sarà indispensabile accrescere questo rapporto per portarlo, secondo il programma del Piano ~~###~~ Regolatore, almeno a 2 mq. per abitanti.

Naturalmente questo programma di accrescimento delle zone verdi non sarà attuabile praticamente in tutti i rioni della città. Il costo di un simile ricambiamento sarebbe assolutamente sproporzionato alle possibilità economiche di Napoli.

Sarà invece indispensabile non compromettere ~~ulteriormente~~ ulteriormente la zona delle zone verdi di esistenti, accrescerle dove possibile, aprirne al pubblico i parchi, i giardini le terrazze appartenenti ad enti e privati.

Sarà opportuno vietare ogni sfruttamento edilizio sulle sponde di Monte Echia, lungo le pendici di S.Martino e del Vomero. Trasformare in parchi pubblici il parco di Capodimonte, i giardini di Villa Lucidano della Floridiana, quelli del Palazzo Reale ed ogni altra zona verde disponibile.

In alcune zone verdi ~~[illegible]~~ esistenti, in quelle risultanti dalle nuove lottizzazioni bisognerà prevedere edifici scolastici, in numero sufficiente ai bisogni della popolazione, forniti di spazi liberi o di palestre all'aperto.

L'analisi finanziaria del piano tiene conto di questa necessità fondamentale e dimostra nello varie zone i limiti entro i quali è possibile a Napoli avviare la soluzione del problema.

Vi è il preconcetto che i napoletani non sanno rispettare e curare i loro giardini, che essi guasterebbero le zone verdi private messe a loro disposizione . Ebbene, questo inconveniente sarà eliminato col tempo. Sarà anche questa una forma di educazione. Tutti i centri urbani del mondo sono passati

per questa fase. Nessuno imparare ad usare ed a rispettare uno strumento di progresso se non avra' avuta la disponibilita' e non avra' fatto la sua esperienza.

Sarebbe troppo lungo volere enumerare tutte le zone delle quali il problema e' stato affrontato e le varie soluzioni proposte.

I grafici indicano in linea di massima la destinazione delle aree. Questo aspetto del problema urbanistico puo' essere espresso in questa sede solo in linea generale.

La sua realizzazione restera' affidata soprattutto all'opera tenace e costruttiva della Pubblica Amministrazione.

Nelle zone di verde, specialmente in quelle destinate a rappresentare zone di rispetto dei complessi scolastici, sara' opportuno prevedere la costruzione di bagni pubblici, sul tipo di quelli che la dominazione turca ha lasciato nella tradizione urbanistica di alcuni centri balcanici come Vienna e Budapest. L'abitudine alla pulizia ed alla cura igienica del corpo sono elementi sostanziali per lo sviluppo di un popolo. Se manca ogni possibilita', se la popolazione e' costretta per secoli a vivere e a degradarsi in abitazioni insufficienti, nelle quali mancano gli impianti indispensabili, dove spesso non vi e' un' acqua, un' possibilita' di riscaldamento, non e' possibile immaginare un progresso e l'abitudine ad applicare le norme fondamentali dell'igiene.

ZONE SPORTIVE

L'attivita' sportiva, intesa come sviluppo della attivita' fisica e spirituale della Nazione, deve essere la cura fondamentale dei dirigenti la cosa pubblica, quando siano stati risolti i presupposti fondamenti della vita civile; la possibilita' di lavoro e di alimentazione.

Il Piano Regolatore provede uno sviluppo di questa attivita' in diversi gradi.

ZONE SPORTIVE

L'attivita' sportiva, intesa come sviluppo della attivita' fisica e spirituale della massima, deve essere la cura fondamentale dei dirigenti la cosa pubblica, quando siano stati risolti i presupposti fondamentali della vita civile: la possibilita' di lavoro e di alimentazione.

Il Piano Regolatore prevede uno sviluppo di questa attivita' in diversi gradi.

Anzitutto, negli spazi verdi interno alle scuole e nell'interno di ogni edificio scolastico, devono esservi possibilita' di sistemazione di campi da gioco, di palestre, eventualmente di piscine, per dare uno sfogo a questo spontaneo impulso dei piu' giovani verso l'esercizio fisico e la competizione.

Inoltre, ogni nuova lottizzazione, ogni risanamento delle vecchie zone deve prevedere uno spazio libero, disponibile per l'inserzione di attrezzature sportive, al coperto e all'aperto, a disposizione degli abitanti della zona. Queste previsioni, dovranno essere proporzionate alle possibilita' economiche di sfruttamento delle aree ed alla loro utilizzazione, ma bisogna realizzare ogni possibilita' e pretendere anche dai costruttori nell'interesse di questa realizzazione.

Il principio informatore deve essere quello di realizzare uno sport dilettantistico su vasta scala e non di favorire soltanto quelle iniziative a carattere speculativo, le quali conducono in genere alla immorale situazione di una vastissima di giovani sani e robusti i quali esercitano il loro corpo e formano il loro carattere sotto gli occhi attenti di alcune decine di migliaia di spettatori seduti, i quali non hanno mai avuta invidia la vita la loro possibilita' di esercitare i muscoli e vendere la velocita' verso un traguardo.

Sport singolo e collettivo, dunque, nelle palestre scolastiche, nei giardini aperti al pubblico, negli stadi e nelle piscine, lo sport profes-

sicuro potra' rappresentare uno stimolo, dare un contributo economico alla soluzione del problema, ma non deve essere la sola attivita' accessibile a pochi privilegiati.

Se questo problema potra' avere il suo aspetto industriale, connesso con lo sviluppo turistico della citta' questo lato potra' consistere nella previsione di una zona libera di ampiezza proporzionata, nella quale si potranno prevedere le attrezzature per convegni olimpionici nazionali ed internazionali.

Il piano prevede la utilizzazione di tutte le aree disponibili in citta', la sistemazione di campi sportivi in tutte le nuove lottizzazioni nei centri di espansione periferici, la creazione di un grande centro sportivo nella conca di Agnano, a fianco dell'Ippodromo, dove sara' possibile organizzare grandi raduni e le manifestazioni sportive di eccezione in una cornice paesistica di eccezionale bellezza.

Se Napoli e' anche una citta' marinara, anche il problema degli sports nautici, dovra' essere affrontato e risolto insieme a quello di adeguate attrezzature balneari disponibili per la massa della popolazione.

I Circoli nautici dovranno accrescersi di numero e di capienza, dovranno essere veramente aperti alla attivita' sportiva della popolazione. Essi potranno trovare la loro sede in molte costruzioni lungo il mare a Posillipo ed a Napoli.

Ma Napoli ha soprattutto bisogno di un centro balneare proporzionato alla sua popolazione, dotato di spiagge abbastanza ampie per offrire i vantaggi del solo a fianco di quelli del mare.

Uno dei risultati piu' notevoli del nuovo tracciato Circumflegreo e' quello di rendere rapido e facile l'accesso della costa di Cuma.

Questa costa, meravigliosa per espansione e per bellezze naturali, ha il grave inconveniente di essere infettata dallo sbocco del grande collettore delle fogne di Napoli.

La nuova sistemazione della fognatura prevista dal piano, prevede una derivazione da questo collettore verso un impianto di epurazione, e la reimmissione delle acque purificate, adatte per la irrigazione dei terreni della zona flegrea.

Con tale soluzione il litorale cumano si renderebbe disponibile per i bisogni della popolazione di Napoli e di tutti quei Comuni del Nord che la Ferrovia Cumana potrà allacciare in avvenire con la sua deviazione per Baiano.

Questa attrezzatura balneare estiva potrà essere completata dalla previsione di piscine coperte. Il costo elevato di tali attrezzature non permetterà certamente di proporzionarne il numero e la capienza ai reali bisogni della popolazione, ma sarà sempre possibile accrescerne gradualmente il numero di pari passo con lo sviluppo edilizio dei nuovi rioni, a cominciare da quella ben conservata della Gaiola di Fuorigrotta e dall'altra presso il Campo Ascarelli, gravemente danneggiata, ma di rimessa non difficile.

IL FABBISOGNO SCOLASTICO

Scuole elementari e scuole medie.

La guerra ha duramente provato l'attrezzatura scolastica gia' insufficiente in Napoli.

Infatti, il 14% dei locali e' stato distrutto, il 46% e' tuttora requisito e solo il 40% e' attualmente disponibile.

Il problema si presenta dunque sotto due aspetti:

- riattazione e adeguamento degli edifici scolastici ancora utilizzabili,
- determinazione delle esigenze scolastiche attuali e di quelle avvenire, in base ad un programma di riorganizzazione e di proporzionamento.

Il piano regolatore e' partito dall'analisi delle norme fondamentali dell'edilizia scolastica, determinando alcuni criteri di carattere generale da tenar presenti nella precisazione delle aree e nel loro proporzionamento.

Si e' previsto di ubicare le scuole, nei limiti del possibile, nelle zone di verde concentrato ed in vicinanza di casa. Ove questo non e' stato possibile, si e' previsto di tenere gli edifici scolastici lontani dalle vie di grande traffico ed in posizione baricentrica rispetto allo sviluppo della zona cui deve servire.

Si e' previsto che ogni scuola possa servire una popolazione non maggiore dei 10-mila abitanti e richiedere un percorso medio non superiore agli 800 metri. Inoltre, si e' fatto in modo che questo percorso non abbia ad incrociare le strade di grande traffico. Per le medie scuola previste nella zona estensiva un tale principio porterebbe a frazionare troppo l'organizzazione scolastica, e sarebbe pertanto di non facile realizzazione. In queste zone di piu' bassa densita' si e' previsto di tenere come norma la possibilita' di un percorso massimo non superiore ai 2 chilometri.

Nell'interno della citta' non sempre le scuole potranno disporre di una palestra propria: si e' preferito in questi casi creare palestre indipendenti piu' ampie, con piu' adeguata attrezzatura sportiva.

Nella utilizzazione del suolo destinato ad edifici scolastici si e' cercato di non superare i seguenti rapporti: superficie edificata non superiore ad 1/2 del suolo disponibile per le scuole ad un piano, e di 1/3 di esso per le scuole a due piani.

Per quanto riguarda la popolazione scolastica, sia quella attuale sia quella legata allo sviluppo demografico massimo previsto per la citta', e' stata fatta un'analisi separata per le scuole elementari, le quali dovranno essere accessibili a tutti e per le scuole medie. Queste ultime saranno destinate in avvenire a collaborare o saldarsi con un'altra categoria di organizzazioni culturali, con le scuole professionali e specializzate, che sara' necessario potenziare in proporzione alle esigenze future dell'attrezzatura artigiana ed industriale di Napoli.

Queste analisi hanno condotto a stabilire un proporzionamento delle scuole elementari per una popolazione scolastica pari al 10% della popolazione totale, e per le scuole medie ad un rapporto del 4%. Sulla base delle previsioni massime dello sviluppo demografico sara' quindi necessario prevedere nel quarantennio ad una capienza di scuole elementari per 140 mila alunni e per scuole medie di 56-mila alunni.

Per quanto riguarda l'opportunita' di riunire in unici complessi edilizi scuole elementari e medie, si e' potuto riconoscere che la soluzione preferibile e' quella attualmente adottata, di avvicinare cioe' le due categorie di scuole nelle zone urbane, differenziandole nelle zone periferiche dove le scuole medie assumono piu' consuetamente il carattere di scuole professionali.

Nei limiti del piano regolatore generale lo studio e' stato esteso anche alle istituzioni speciali, Giardini d'Infanzia, scuole di lingue, particolari Istituti privati sul tipo dell'Istituto Froebeliano, alle scuole private ed a quelle pareggiate.

Studiando il proporzionamento di queste scuole nelle varie zone, si sono fissati due tipi di edifici scolastici per le scuole medie, l'uno per 500 alunni di ambo i sessi, l'altro per 1000, ed un solo tipo di edificio scolastico

per scuole elementari per una popolazione di 580 alunni di un solo sesso.

Questo schema distributivo e' apparso piu' pratico e conveniente in questo studio urbanistico generale ed anche piu' adatto a tener conto dell'attuale situazione scolastica.

Nella previsione delle lottizzazioni si e' tenuto conto di una superficie per alunno di I2 mq. per le scuole fornite di Palestra e di 8 mq. per le altre. La media IO mq. per alunno, con una superficie complessiva per la popolazione scolastica futura di I96 ha.

Si sono quindi tenuti presenti i seguenti valori: complessi per 500 alunni, con palestra 6000-mq.; negli altri casi 4000-mq.; complessi scolastici per I000 alunni, con palestra I2.000 mq., negli altri casi 8.000-mq.

Il numero di alunni per aula e' stato tenuto non superiore ai 35.

- IL PROBLEMA DEGLI ISTITUTI SUPERIORI -

Per quanto riguarda le Universita' e gl'Istituti Superiori in genere, la soluzione ideale sarebbe certamente quella di raccoglierli in una sola zona di comodo accesso, bene esposta ed abbastanza ampia per garantire gli sviluppi futuri delle varie attrezzature prevedibili. Un'ottima zona sarebbe quella a Nord della via Scudillo, collegabile con trasporti in superficie, con linee metropolitane e funicolari al centro cittadino.

Ma il desiderio di mantenere il piano entro i limiti realistici delle possibilita' avvenire ha fatto scartare il programma di una segnalazione che avrebbe carattere soltanto grafico e non avrebbe nessuna possibilita' concreta di essere realizzata. Tanto piu' che le disponibilita' finanziarie disponibili dovranno essere certamente convogliate verso la riorganizzazione delle attrezzature esistenti e la dotazione degli Istituti di quegli elementi indispensabili all'insegnamento di cui mancavano e che la guerra ha distrutti.

Il Piano propone quindi delle soluzioni piu' realistiche, lasciando per ora impregiudicato lo spostamento in massa nel centro universitario piu' adatto.

Alcuni di questi Istituti hanno sedi decorose e sufficienti, come la

Facolta' di Architettura; quella di Lettere, quella Agraria, l'Istituto Orientale.

Altri dovranno adeguare i loro impianti ai bisogni nuovi ed all'accresciuta popolazione scolastica ed hanno la possibilita' di realizzarlo sul posto, come la Scuola Veterinaria, la Facolta' di Scienze.

Altre ancora dovranno risolvere col decentramento la insufficienza di spazio, la cattiva ubicazione, la eccessiva distanza da altri organismi indispensabili ai loro bisogni didattici.

Questo/e' il caso della Facolta' di Medicina, la quale ha bisogno di essere in contatto con le Cliniche e gli Ospedali, anche con quelli per malattie infettive. Questi Istituti dovranno seguire quegli organismi nel decentramento per essi indispensabili a causa del loro funzionamento e delle necessita' igieniche cittadine.

Cosi' la zona Ospedaliera accogliera' i Padiglioni delle Cliniche e degli Istituti, Laboratori ed Aule di insegnamento, cosi' com'e' previsto nella soluzione improrogabile del problema Ospedaliero di Napoli.

La Facolta' di Ingegneria si trova, invece, nella condizione di mancare del respiro indispensabile per adeguare i suoi locali alle esigenze della sua attrezzatura.

Essa potrebbe trovare una sede adatta nelle aree prospicienti il Piazzale antistante la Mostra di Fuorigrotta dove gia' sorge il fabbricato dell'Istituto dei Motori.

La zona possiede comunicazioni rapide e comode col centro ed e' prossima ad importanti installazioni industriali adatte ad integrare l'insegnamento teorico con pratiche esperienze di Cantiere.

Anche l'Istituto Superiore Navale, potra' trovare una sistemazione adatta nella stessa Piazza, sulle aree destinate da tempo alla sistemazione.

122.

PROBLEMA OSPEDALIERO

Il problema ospedaliero e dei servizi sanitari cittadini e' tra i piu' complessi e delicati che il Piano Regolatore ha dovuto affrontare.

Questo problema ha richiesto la preliminare e lo studio di tutti i dati attualmente disponibili.

Attualmente la disponibilita' di degenza dei vari Ospedali della Citta' di Napoli e' molto ridotta, non solo per i danni provocati direttamente per la guerra, ma anche per le numerose requisizioni effettuate dalle autorita' Alleate. Non volendo tener presente queste requisizioni, i posti di degenza disponibili sono i seguenti:

Malattie acute

Ospedale Incurabili	750	posti	letto
Ospedale Cardarelli	1300	"	"
Ospedale Cesu' e Maria	200	"	"
Regina Margherita	200	"	"
Ospedale Pellegrini	150	"	"
Ospedale Ascalesi	120	"	"
Cliniche Universitarie	400	"	"
Per un totale di	3320	"	"

Malattie croniche

Ospedale Morvillo	800	"	"
Ospedale Elena d'Aosta	150	"	"
Per un totale di.	950	"	"

Tubercolosario

Ospedale S.M.della Vita	200	"	"
Ospedale Salus	100	"	"
Ospedale Principe di Piemonte	1600	"	"
Ospedale Caputi	400	"	"
Ospedale Forlanini	180	"	"
Per un totale di	2480	"	"

Malattie veneree

Ospedale S.M. della Pace	400	posti	letto

Tumori

Fondazione Pascale	200	"	"

Malattie Infettive

Ospedale Cotugno	300	"	"
Ospedale S.Giorgio a Cremano	100	"	"
Per un totale di	400	"	"

Malattie per bambini

Ospedale Lina Ravaschieri . . .	100	"	"
Ospedale Vittorio Emanuele	200	"	"
Ospedale Teresa Ravaschieri	100	"	"
Per un totale di	400	"	"

N.B. Per le specializzazioni varie (oculistica, odontoiatrica ecc.) i dati sono inclusi nella voce "malattie acute".

Venendo a considerare quelle che dovranno essere le disponibilita' dei posti letto ospedalieri, i dati che qui si riportano derivano da calcoli dedotti dai dati statistici del periodo prebellico e da considerazioni di ordine generale valevoli in genere per qualunque citta' con sviluppo di attivita' industriale

Malattie acute: calcolando una disponibilita' di posti letto pari a 8 per mille abitanti si deve ritenere che una citta' come Napoli di circa un milione di abitanti occorrono 8-mila posti letto.

Malattie croniche: calcolando una disponibilita' di circa 4 posti letto per mille abitanti occorrono 4.000 posti letto.

Tubercolosari: fissare sia pure con approssimazione il numero dei posti letto per individui tubercolotici e' molto difficile, dato il carattere prevalentemente sociale di questa malattia e le variazioni che essa subisce piu' di qualsiasi altra in dipendenza dalle condizioni igieniche o sociali della popolazione.

Comunque, se si calcola, quando la regola empirica ~~come generalmente calcolata~~, che il numero dei posti letto per i tubercolotici deve aggirarsi intorno al numero che rappresenta il doppio della cifra di mortalita', e facendo una media delle cifre di mortalita' rispettivamente dei cinque anni precedenti alla guerra e degli anni di guerra, si puo' ritenere che per la citta' di Napoli occorrono da 2.000 a 2.200 circa posti letto.

Ma e' da tener presente che in questa cifra non viene inclusa quella relativa agli appositi Ospedali dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale. Non viene inclusa la cifra relativa ai reparti speciali per tubercolotici che si trovano negli Ospedali generali. Questi reparti speciali sono necessari non soltanto per il ricovero di urgenza (espettoici), ma anche per separare dai reparti comuni i casi sospetti tubercolotici fino all'accertamento diagnostico.

Malattie veneree: se si tiene presente che la degenza obbligatoria per questo genere di malattia e' quasi totalmente estesa ai casi che la richiedono piu' per ragioni sociali che per ragioni sanitarie, sarà sufficiente calcolare una disponibilita' di circa 500 posti letto.

Tumori: il numero dei posti letto necessari per i malati di tumori puo' essere intorno ai 500 tenendo presente pero', che di questi circa 300 devono essere adoperati da malati di tumori cerebrali che non sono suscettibili di cure speciali, la cui degenza, percio', e' in media di tre o quattro mesi mentre per i malati che possono essere curati sia chirurgicamente, sia radium e roentgen, la degenza si aggira intorno ai 25-30 giorni.

Malattie infettive: non si deve tener conto del notevole aumento di questo tipo di malattia che si e' riscontrato durante il periodo bellico per ovvie ragioni. La disponibilita' di posti letto puo' essere calcolata intorno ai 500.

Malattie per bambini: considerando un limite massimo di 12 anni, il numero dei posti letto si deve calcolare intorno al 7% del numero corrispondente al totale di posti letto per malattie acute, quindi intorno ai 600 posti letto.

Opera Nazionale Maternita' ed Infanzia: pare che essa sara' mantenuta e potenziata. Funzionavano in passato Ambulatori in cinque Sezioni della Citta'. Inoltre a Miano, a Piscinola, a Chiaiano, a Secondigliano, esistevano altre Sezioni di questo Organo. Attualmente funzionano quattro di questi Consultori in citta', dove si svolge un'assistenza ostetrica e pediatrica.

Uno di questi Consultori e' disponibile per le donne sterili. In questi Consultori, infine, funzionavano anche mense per gestanti e puerpere.

La soluzione di questo problema potrebbe essere facilitata istituendo luoghi di degenza e di soccorso a spese delle Aziende da cui dipendono i capi famiglia, nei luoghi ritenuti piu' opportuni.

Casi di Pronto Soccorso: dall'analisi dei dati degli Ospedali che funzionano come Pronto Soccorso risulta:

	Ospedale Pellegrini		provenienza infortunati	
	Sezioni O.	Sezione E.	Comuni N. e NO	complesso
36	N. 725-54%	N. 472-36%	N. 135-10%	n.1332-100%
37	" 634-57%	" 255-23%	" 227-20%	" 1116-100%
38	" 689-56%	" 293-24%	" 242-20%	" 1224-100%

	Ospedale Loreto		provenienza infortunati	
no.	Sezioni E.	Comuni N.E.	Comuni Vesuviani	Complesso
36	N. 964-49%	N. 216-11%	N.752-40%	N. 1932-100%
37	" 845-50%	" 314-19%	" 521-31%	" 1680-100%
38	" 734-41%	" 427-24%	" 661-35%	" 1812-1)0%

Le due questioni di fondamentale importanza da risolvere sono:

l'ubicazione degli Ospedali

e loro disponibilita' in posti letto.

Letto per malattie acute.

Questi locali dovranno essere previsti nelle zone ospedaliere dello Scudillo. Il numero di letti dovra' corrispondere circa al 7 per mille degli abitanti, in Ospedali Generali di specialita', esclusi i contagiosi, convalescenziari e cronicari.

Ospedali per malattie croniche. Ubicati nella zona ospedaliera. Numero di letti corrispondenti al 3-4 per mille degli abitanti.

Ospedali pediatrici. Ubicati in un settore isolato del centro ospedaliero. Considerando che i letti servono per individui dalla nascita ai 12 anni circa, il numero dei letti dovra' essere proporzionato circa al 5% del totale dei letti per malattie acute.

Tubercolosari. Sara' auspicabile che i tubercolosari siano ubicati lontano dal perimetro urbano, sia per evitare pericolo di diffusione del contagio da parte degli ammalati provenienti dalle provincie limitrofe, sia per scegliere la loro ubicazione nei luoghi piu' adatti dal punto di vista altimetrico e di esposizione. Luoghi adatti potrebbero essere la zona piu' alta dell'Appennino napoletano verso Monte Avella o Monte S.Angelo. Fissare il numero dei letti dei tubercolosari non e' facile senza disporre di una serie di elementi e in considerazione che una parte di essi deve essere ricoverata negli appositi ospedali dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale.

In tutti i casi, gli Ospedali generali devono disporre di un reparto speciale per tubercolotici, sia per ricovero di urgenza degli ecceltoici sia per separare dall'infermerie comuni i sospetti, sia per gli accertamenti richiesti dai dispensari o da altre istituzioni.

###

OSPEDALI DI PRONTO SOCCORSO PER TRAUMATIZZATI

Con l'espansione attualmente raggiunta dalla citta' e la ubicazione dei centri di lavoro e' consigliabile disporre di un certo numero di Ospedali di pronto soccorso, convenientemente attrezzati ed opportunamente distribuiti nei vari quartieri della citta', ciascuno capace di circa 150-200 letti, e di un Ospedale per traumatizzati, con capienza maggiore nella zona ospedaliera della Scudillo.

I primi dovranno avere la possibilita' di far fronte ai casi piu' urgenti, nei quali anche pochi minuti di perditempo nel trasporto possono essere fatali agli infortunati.

Il secondo per accogliere i traumatizzati che abbiano necessita' di un piu' lungo periodo di degenza e siano trasportabili senza pericolo.

Gli Ospedali di Pronto Soccorso distribuiti nella citta', potrebbero avere un'attrezzatura analoga a quella delle "astanterie" di Milano. Potrebbero essere ubicate: nella zona di Montesanto, presso la nuova arteria parallela a Toledo; nella zona degli Incurabili, lungo la Via Foria; nella zona dei Tribunali, dove attualmente e' ubicata la Pace, presso il Corso Garibaldi; in quella parte della zona industriale prospiciente al Porto all'incirca della Via Reggia di Portici; nella zona di Fuorigrotta, al termine di Via Leopardi, in zona collinosa lungo la Miano-Agnano. Con lo sviluppo a Nord della citta' si potra' prevedere in seguito un nuovo Ospedale di pronto soccorso nella zona di Capodichino.

Ve. Ach.
Ca. Vit.

EDIFICI PUBBLICI E GIUDIZIARI

- UFFICI MUNICIPALI -

Molti degli edifici municipali sono inadeguati ed in pessime condizioni edilizie e spesso le Sezioni hanno trovato sistemazione di fortuna negli edifici di comune abitazione.

Ed anche la sede attuale del Municipio centrale e' assolutamente inadatta per distribuzione di locali per capacita' ad accogliere gli uffici e le rappresentanze della pubblica amministrazione.

La soluzione in dettaglio delle sedi distaccate sara' risolta caso per caso in sede di piano particolareggiato.

Per quanto riguarda l'edificio centrale la Commissione ha ritenuto poco realistico un progetto di un nuovo edificio per il Municipio. La previsione piu' attendibile e' che le rappresentanze trovino a sistemarsi in una parte del Palazzo Reale e del Vecchio Angioino, mentre gli uffici veri e propri si adattino ad una sistemazione relativamente piu' comoda anche al secondo piano dell'attuale edificio.

- EDIFICI ASSISTENZIALI -

ASILO - L'attuale Ascello nella zona di Poggioreale e' risultato sufficiente come ubicazione e di scarsissimo per un periodo abbastanza lungo di tempo. Si e' provveduto soltanto a consentire una maggiore area disponibile intorno ai fabbricati.

MERCATI GENERALI - Essi sono stati completamente distrutti dai bombardamenti e del tutto disorganizzati dal decentramento successivo. La loro ubicazione potra' essere prevista affianco del nuovo Parco Merci della FF.SS. immediatamente ad oriente della Via Traccia.

MERCATI RIONALI - Sono stati previsti in numero di 15, da sistemarsi nell'intorno della Citta', tenendo presente che non dovranno avere un raggio di servizio superiore ad un chilometro. In ogni modo le lottizzazioni di maggiore del Piano Rego-

latore Generale hanno gia' indicato la struttura dei nuovi rioni di risanamento e di espansione, per ciascuno dei quali e' previsto un "centro" di edifici pubblici e di commercio per evitare al massimo la perdita di tempo per il disbrigo delle pratiche.

MERCATO SPECIALE DEL PESCE - Il Mercato Ittico Centrale e' andato distrutto in parte dai bombardamenti. Ma la sua ricostruzione e' abbastanza avanzata e si pensa che esso potra' conservare la sua funzione anche se compreso nelle nuove aree di espansione del Porto. Esso potra', infatti, essere collegato con l'attuale Via Marittima a mezzo di un largo spazio antistante.

Dei Mercatini rionali potranno trovare posto anche dei Mercatini per la vendita di tale prodotto.

I G I E N E -

Per quanto riguarda il servizio di immondizie, il programma della canalizzazione delle immondizie si dimostra per ora eccessivamente oneroso.

Sara' quindi indispensabile limitarsi a migliorare il sistema di raccolta e scegliere zone adatte per il discarico e lo sfruttamento dei prodotti di rifiuto, collegando possibilmente tali impianti con la utilizzazione industriale delle acque (depurate) luridi.

Queste zone di discarico e di sfruttamento potrebbero essere tre, l'una nella zona occidentale, fuori dei confini del Comune, l'altra nella zona Orientale, nei pressi della zona industriale, il terzo nella zona a Nord fuori Comune.

EDIFICI GIUDIZIARII

La situazione degli edifici giudiziari e' estremamente deficiente a Napoli sia come ampiezza e disponibilita' di locali, sia come ubicazione.

Questo vale tanto per il Tribunale come per le Preture, per le Corti di Assise, per i Tribunali Militari e per il Carcere Giudiziario.

Anche per questo problema una soluzione definitiva, basata sulla previsione di un unico grande palazzo di giustizia, avrebbe carattere poco realistico a causa delle gravi condizioni economiche del Paese.

Inoltre, la previsione di un tale edificio potrebbe anche compromettere l'ordinaria manutenzione degli edifici esistenti e qualche indispensabile ampliamento. Del resto, la previsione di un nuovo Palazzo di Giustizia presupporrebbe l'abbandono di Castelcapuano, al quale e' strettamente legata la tradizione giudiziaria di Napoli.

Per restare nei limiti di realismo che hanno ispirato lo studio del Piano, la Commissione ha ritenuto di indicare due aree limitrofe a Castelcapuano per la futura sistemazione di tutti gli Uffici giudiziari, lasciando al piano particolareggiato il compito di precisare nei dettagli urbanistici ed architettonici la soluzione definitiva del problema.

Le aree indicate sono a confine di vecchie e nuove arterie stradali, sono distribuite in modo da consentire la creazione di quelle piazze indispensabili per il funzionamento degli edifici giudiziarii e sono ubicate favorevolmente rispetto alle altre zone della citta'.

Queste aree hanno dimensioni sufficienti per potere accogliere l'espansione del Tribunale, le Corti di Assise, il Tribunale Militare.

Per il Carcere Giudiziario sarebbe auspicabile un meglior decentramento verso la zona nord della citta'.

ZONE AEROPORTUALI

Per quanto riguarda il problema delle linee aeree di comunicazione e lo sviluppo che tale mezzo avra' indiscutibilmente in avvenire, e' necessario esaminare con molta cura il problema di Napoli, dato lo sviluppo da dare anche alle attivita' turistiche nella Regione.

E' accertato che le grandi linee aeree saranno servite esclusivamente con apparecchi terrestri, sia per ragioni di economia, come di sicurezza.

Saranno dunque gli aeroporti a disimpegnare tutto il traffico aereo.

Napoli possiede due Aeroporti di notevole importanza i quali hanno disimpegnato ottimamente la loro funzione col traffico intensissimo determinatosi per la guerra.

L'Aeroporto di Capodichino e quello di Pomigliano d'Arco.

Naturalmente agli effetti del traffico civile, l'Aeroporto piu' adatto e' quello prossimo alla Citta'.

Capodichino, recentemente esteso in direzione delle linee di atterraggio piu' comuneto, si presta ottimamente per questa funzione. Esso ha ancora ulteriori possibilita' di ingrandimento, se la tecnica aeronautica lo richiedera'. E' bene esposto rispetto ai venti dominanti, non offre ostacoli naturali o di costruzioni per l'atterraggio o il decollo. La rete stradale di accesso al centro cittadino ed ai centri turistici principali del Golfo e' sufficiente ad assorbire il traffico che sara' ancora migliorato dalle nuove strade di penetrazione in progetto.

Questo Campo dovra' essere provvisto di un'attrezzatura di edifici necessari sufficiente per i bisogni del traffico e non sara' difficile trovare nelle sue immediate vicinanze le aree adatte per eventuali alberghi di transito.

In quanto alla sistemazione di uno specchio d'acqua adatto come idroscalo per le linee aeree di minore lunghezza, di collegamento con i porti dell'Africa del Nord, della Spagna e delle Isole del Mediterraneo, ci potremmo usare, a seconda delle varie esigenze tecniche, lo specchio di acqua del S.Vincenzo, quello di Rieida od il Lago di Paterno, opportunamente collegati con mezzi di trasporto rapidi al centro cittadino.

La creazione di uno specchio d'acqua di dimensioni sufficienti nelle vicinanze del Porto e fuori delle linee di traffico marittimo piu' frequentate rappresenta un problema economico troppo imponente per poter essere previsto nello stato attuale della tecnica aeronautica e con i mezzi economici di cui oggi il Paese dispone.

***

INSTALLAZIONI MILITARI

Il problema della sistemazione degli organismi militari, nell'ambito dello studio urbanistico di un grande centro come Napoli e' molto complesso.

La nostra attuale situazione politica ed economica non consente di affrontare questo problema dal suo giusto punto, quello di prevedere il sorgere di un centro militare inteso come citta' a se' stante, opportunamente ubicato in modo da offrire tutte le possibilita' di addestramento in relazione alla natura del terreno, alla cooperazione delle varie armi ed all'impiego di nuovi mezzi bellici.

Attualmente gli organismi militari: Esercito, Marina ed Aeronautica sono disordinatamente sparsi nel centro urbano dando luogo ad inconvenienti di varia natura specialmente per quanto riguarda i servizi logistici, i vari depositi, gli Ospedali, occupando vaste aree che piu' opportunamente potrebbero essere destinate ad usi civili: abitazioni, giardini pubblici, ecc.

Nello studio del Piano Regolatore si e' cercato di ovviare a tali inconvenienti decentrando opportunamente le caserme, destinando ad usi militari zone periferiche ove maggiori sono le possibilita' di sfruttamento.

E' stato, pertanto previsto:

I) Per l'Esercito:

a) la permanenza nella zona urbana dei seguenti Comandi e Servizi debitamente sistemati:

- Comando C.D'A. - Palazzo Salerno;
- Comando Distretto Militare - Caserma Garibaldi;
- Servizi logistici - Pendino, Magazzino viveri,
- Magazzino V.F. ecc.

b) il decentramento delle Caserme di Pizzofalcone, dei Granili, del Corso V.E. nelle zone di Agnano e via Generale Lamalle.

c) la destinazione del Campo Ascarelli, in conseguenza del trasferimento della zona sportiva in altra sede, ad uso militare per la manifestazione sportivo e per l'addestramento delle truppe;

d) la parziale utilizzazione del Campo Sportivo Militare per la costruzione marginale di un quartiere di abitazione;

e) il trasferimento degli Ospedali militari nella città ospedaliera;

f) il trasferimento del Tribunale militare nella zona di espansione del tribunale civile.

2) Per la Marina:

la sistemazione dei reparti e dei servizi è strettamente connessa alla sistemazione del Porto, alla destinazione per uso militare dei vari specchi d'acqua, alle relative esigenze che da queste destinazioni ne derivano.

E' stato pertanto previsto:

- che le Caserme trovino la loro sistemazione al Molo Giglio ed a S.Lucia;
- che i Comandi siano tutti sistemati a S.Lucia ove è sito attualmente l'Ammiraglio;
- che i servizi ed i magazzini vengano sistemati nella zona portuale.

Per avendo lasciato l'Ospedale di Marina nella sua attuale sistemazione, se ne auspica il trasferimento nella città ospedaliera.

3) Per l'Aeronautica

In previsione del prossimo sviluppo delle linee transoceaniche si ritiene indispensabile che Napoli abbia un campo dotato di tutte le più moderne attrezzature atte a soddisfare le esigenze di atterraggio di pesanti apparecchi. Come si è già detto, il più indicato allo scopo, è il Campo di Capodichino che risponde, per la natura del terreno, ai requisiti richiesti.

Circa le esigenze militari si ritiene opportuna la costruzione di una Caserma presidiaria nella zona militare di Via Labella, mentre come campo di aviazione potrebbe essere destinato allo scopo quello di Fonigliano od altro Campo da costruirsi nelle immediate vicinanze della città.

****

IL PROBLEMA DELLA FOGNATURA

PREMESSA

Le prime opere di fognatura eseguite in tempi piu' o meno remoti, consistettero in lavori di sistemazione e inalveamento di piccoli corsi d'acqua che attraversano l'abitato ed impluvi nei quali si raccoglievano, e spesso ristagnavano, le acque meteoriche o derivanti da modeste sorgenti nella parte bassa della Citta'. Sull'antico percorso e sulle denominazioni di tali alvei (Acquari e Funari, Sebeto, Pibrono, Lavinaro etc.) si e' discusso ed ancora si discute, ma l'argomento ha un limitato interesse nei riguardi della situazione attuale.

Interessano invece molto di piu' le opere, realizzate in un secondo tempo, per la raccolta ed il convogliamento delle cosi' dette lave che dalle colline circostanti si riversavano in citta' durante i violenti temporali, con caratteristiche torrentizie.

Queste opere possono considerarsi come proprie di fognatura, e la piu' antica, tra quelle esistenti, e' la Cloaca Maxima. La sua costruzione, eseguita dai Tarquini e dai Manlio, risconta al secolo VII; di essa si parla a proposito della gran peste del 1656, quando il palazzo della Nunziatura Pontificia fu sconvolto dalla forza dell'impetuoso torrente staccato dalla Cloaca Maxima che quivi grosso corre sotto la strada Toledo e che venne costruita per opera dei Tarquini i quali gettandovi avevano molti cadaveri per risparmiarsi la pena di seppellirli fuori le mura.

Questo grosso fognone percorre, con tracciato in alcuni tratti assai serpeggianti, la via Toledo che fino al 1853 si presentava con andamento altimetrico assai irregolare, raccogliendo a mezzo di grosse chiaviche aperte, e disposte nei punti piu' depressi (Pignasecca, Carita', S.Ferdinando) le acque provenienti dal Cavone, la "Lava della Corsea" etc. = Da Piazza S.Ferdinando

il fognone sottopasso la collina di Pizzofalcone ed ha il suo sbocco, sistemato dall'Alvino nel secolo scorso, in via Partenope presso la Vittoria.

Molto più' recente e' il "collettore" delle Fontanelle" costruito nel 1870-71 per intercettare e convogliare le acque che, confluendo da Antignano, dallo Scudillo e da Capodimonte, per via dei Vergini invadevano rapidamente via Foria e formavano l'impetuosa "lava dei Vergini" che travolgeva uomini e bestie; per consiglio di Ferdinando II vennero predisposte due passerelle (ed altre due nel primo decennio del Regno d'Italia) che si gettavano durante i forti temporali per consentire il passaggio da un lato all'altro della strada.

Alla fine dell'Ottocento la Citta' nel suo complesso possedeva un insieme di condotti di fognatura, destinati a ricevere gli scarichi pluviali e parte di quelli luridi; queste opere, di vario tipo e costruite in epoche diverse, costituivano numerosi bacini di raccolta indipendenti e le acque si riversavano lungo tutto il litorale della citta' da circa 60 sbocchi principali, formando sul lido depositi e ristagni di materiali luridi e putrescenti.

E' solo nell'ultimo ventennio dell'Ottocento che si elaborarono dei progetti concreti per dare alla Citta' una fognatura che costituisse un insieme unitario, organico ed ordinato e tra la fine del secolo e l'inizio del novecento si dette principio ai lavori che vennero nella maggior parte eseguiti in una quindicina d'anni. Il piano allora redatto dagli Ingegneri del Comune, ed al quale corrisponde lo schema della rete attuale, si e' dimostrato nelle sue linee fondamentali ben concepito e rispondente allo scopo; le deficienze e gli inconvenienti che ha presentato e che presenta sono da attribuire: ~~[illegible]~~ al proporzionamento eseguito con metodi di calcolo empirici ed ormai superati; a tipi costruttivi non rispondenti al loro compito (fogne a due spechi sovrapposti e fogne tubolari); ad imperfezioni in alcune opere (tra le quali principalissimi gli impianti di sollevamento) ed anche al progredire della coscienza igienica ed allo aumentato esigenze dei cittadini.

Dall'epoca in cui il piano venne studiato ad oggi, e soprattutto nell'ultimo ventennio, la Citta' si e' notevolmente estesa ed ampliata; ma sia perche' l'estensione e' andata molto piu' oltre le previsioni fatte in sede di progetto, sia perche' l'ampliamento ha aggregato comuni finitimi talvolta gia' provveduti di rudimentali condotti e fognoni, la rete odierna costituisce - specie nelle zone periferiche - un insieme poco ordinato e non rispondente a criteri ben definiti, cosi' da richiedere urgentemente che si rielabori un piano completo il quale, tenendo conto della situazione e consistenza attuale e delle necessita' di oggi e del futuro, dia le direttive da seguire per la sistemazione delle opere esistenti e per la progettazione di quelle nuove.

SITUAZIONE ATTUALE

Nei riguardi della fognatura quale e' oggi la Citta' puo' approssimativamente considerarsi suddivisa in due parti:

- una comprendente la "zona alta", con spechi a servizio promiscuo ed una sola rete, munita pero' di numerosi scaricatori di piena.
- un'altra che comprende le zone piu' depresse e servita da una doppia rete di fogne nelle quali si raccolgono separatamente le acque bianche e le nere. Questa parte della Citta' si suddivide a sua volta in "zona media" ed in "zona bassa"; la prima e' caratterizzata da un unico sollevamento a cui sono soggette le acque nere, mentre invece le acque nere raccolte nelle fogne della zona bassa richiedono un primo sollevamento insieme alle acque di queste ultime.

Il punto di recapito delle acque fecali e miste e' (o meglio dovrebbe essere) la centrale di Piedigrotta; la destinazione finale consiste nel semplice scarico a mare, sulla spiaggia di Coroglio nel Golfo di Gaeta per le acque fecali e miste di piccole pioggie, mentre le pluviali e le miste conseguenti a forti metoore, e quindi con notevole grado di diluizione, scaricano direttamente lungo il litorale cittadino. In realta' per piu' motivi (mancanza od insufficienza degli impianti di sollevamento) inesistente separazione tra acque bianche e nere nelle zone basse, ecc.) molte acque la-

ride anche scaricano nello specchio di acqua antistante la citta' e particolarmente nel bacino portuale.

Quali arterie principali si devono considerare:

A = All'interno della citta':

- Collettore alto promiscuo al servizio della zona alta che inizia in Piazza Carlo III e per Foria, Museo, via Roma e seguendo pressappoco la Galleria il Corso V.E. raggiunge Piedigrotta.
- Collettore medio fecale che da Piazza Garibaldi, si mantiene a Nord del Rettifilo e poi per via Medina, Chiaia e via dei Mille anche arriva a Piedigrotta, a quote inferiori a quella del collettore alto.
- Collettore medio pluviale, che a partire da Via Medina e' disposto superiormente al precedente e ne segue quindi il percorso.
- Collettore basso orientale fecale lungo la via Marina, da Piazza Municipio fino a Piazza Duca degli Abruzzi e le cui acque dovrebbero venire elevate nel collettore medio; la centrale di sollevamento non e' stata mai completata e le acque raccolte scaricano nel bacino portuale.
- Collettore basso occidentale fecale che da S.Lucia per via Partenope e la Riviera di Chiaia raggiunge l'impianto di sollevamento in Villa dal quale le acque vengono inviate nel collettore medio fecale.
- Collettore pluviale urbano (basso orientale) che per via Sanfelice, Rettifilo, S.Eligio e Borgo Loreto raccoglie le acque pluviali della zona media piu' ad oriente e quelle della zona bassa e le scarica nel bacino portuale antistante e Piazza Duca degli Abruzzi.
- Varii collettori pluviali secondari per la raccolta delle acque bianche della zona bassa occidentale, con scarico lungo il litorale tra S.Lucia e Mergellina.

B = Alla periferia, ossia i collettori di cintura per la raccolta delle acque pluviali, provenienti dalle zone esterne all'abitato:

- Collettore orientale delle colline, che con un primo tronco, in gran parte in galleria (che comprende l'antico collettore delle Fontanelle) raccoglie le acque dei valloni a Nord della Citta' (Cacciottoli, Fontanelle, Vergini, etc.) e quindi passa alle spalle dell'Albergo dei Poveri; a Piazza Ottocalli si riunisce con le acque dell'alveo naturale di S.Rocco (Ponti Rossi) e quindi segue la via Arenaccia, sottopassa la Stazione Ferroviaria e per Via Stella Polare sbocca a mare nel Porto presso il Ponte della Maddalena in unica foce col fiume Sebeto.
- Collettore occidentale delle colline, piu' modesto del precedente, anch'esso in gran parte in galleria, che raccoglie le acque delle pendici del Vomero, e scarica poco oltre Margellina.

C. - Emissari e scaricatori di piena:

- Emissario di Cuma tutto in galleria che passa per Piedigrotta attraverso la collina di Posillipo e la Piana di Fuorigrotta, costeggia il litorale da Bagnoli a Fusaro e passando a nord di Montenuovo e dell'Averno sfocia sulla spiaggia ai piedi del Monte Cuma. Esso riceve all'inizio le acque miste del collettore alto e quelle nere del collettore medio e dalla zona di Margellina che vengono sollevate dai rispettivi impianti. Lungo il percorso riceve le acque nere della collina di Posillipo, di Fuorigrotta e quelle sollevate dall'impianto di Bagnoli.
- Scaricatore di Coroglio, che partendo dalla centrale di Piedigrotta perfora longitudinalmente la collina di Posillipo e sbocca nella Cala della Badessa, sotto Monte Coroglio. E' il principale degli scaricatori di piena della Citta' ed ha lo scopo di alleggerire l'emissario di Cuma.
- Scaricatore Museo-Vergini che parte da un primo sfioratore presso la

confluenza dalle fogne S.Rosa-S.Teresa e sottopassato il Lucco percorre tutta Foria, raccogliendo lo sfioratore delle Crocelle ed un altro in Piazza Carlo III, raggiungendo poi l'alveo Arenaccia in Piazza Federico.

- Cloaca Maxima, che segue tutta la via Toledo e quindi sottopassa in galleria Monte di Dio e la Nunziatella e sfocia a via Partenope.

Questi due ultimi scaricatori sono destinati ad alleggerire le portate di piena dal collettore alto e dalle principali fogne miste. Altri scaricatori di minore importanza sono disposti lungo le banchine portuali, per alleggerire il collettore pluviale urbano, e lungo S.Lucia, la Villa Comunale ed il litorale di Mergellina per alleggerire il collettore medio pluviale.

Parecchie sono inoltre le fogne della zona alta che scaricano le acque di piena (e talvolta anche quelle di tempo asciutto) nei collettori delle colline così che questi si devono oggi considerare come delle fogne prodiette.

PIANO REGOLATORE DELLA FOGNATURA

Il piano che oggi si presenta comprende per quanto riguarda la fognatura opere di sistemazione della fognatura esistente nel nucleo urbano ed opere di estensione della fognatura alle zone periferiche ed ai quartieri di ampliamento.

Naturalmente non sempre e' possibile assegnare nettamente le opere all'una ed all'altra categoria poiche' spesso fogne di zone periferiche pervengono a collettori del nucleo interno e ne modificano le caratteristiche idrauliche.

OPERE DI SISTEMAZIONE

La rete esistente nel nucleo urbano, nel suo complesso puo' far fronte anche ai bisogni futuri senza gravi modifiche in quanto le portate delle acque, sia bianche che nere, che ad esse affluiscono non subiranno sensibili variazioni.

A parte notevoli lavori di ricordino e di manutenzione ordinaria e straordinaria che lo stato attuale della fognatura richiede, ma che non rientrano nel piano regolatore, le opere di sistemazione vera e propria riguardano:

A = l'eliminazione nel modo piu' rigoroso di scarichi luridi nelle acque del golfo;

B = le sistemazioni varie richieste da modifiche della rete stradale o dallo impianto di pubblici servizi;

C = l'ampliamento degli speechi del collettore alto prossimo e di quello medio fossale, gia' da tempo dimostratisi insufficienti;

D = il miglioramento delle condizioni di scarico delle acque meteoriche e miste, nel golfo in genere e lungo il litorale abitato in particolare.

a. Eliminazione degli scarichi luridi

Questa eliminazione si puo' raggiungere principalmente con una radicale sistemazione degli impianti di sollevamento cosicche' tali scarichi, raccolti nel nucleo urbano, vengano tutti immessi nell'emissario di Cuma. I provvedimenti da prendere consistono sia nel potenziare ed attrezzare in modo adeguato gli impianti esistenti, sia nel completare gli impianti gia' da molti anni predisposti e che non sono mai entrati in esercizio. Occorre anche un'opera di ricordino che porti a scaricare nel collettore alto alcune fogne prossime o fossali della zona alta che oggi avviano le acque nere o di tempo asciutto nei collettori delle colline, come ad es. gran parte delle acque luride del Vomero vengono immesse nel collettore occidentale, con sbocco presso Margellina.

b. Sistemazioni varie

Queste sistemazioni in genere consistono in opere relativamente modeste e localizzate, che non ci presumono di particolare entita' o tali da avere influenza sull'insieme della rete cittadina. A parte per la loro importanza, devono considerarsi le opere della zona retrostante al Porto,

In conseguenza della costruzione della via "Marittima" i due collettori bassi orientali devono venir sostituiti da altri due che seguano il percorso della nuova strada, piu' entroterra rispetto all'attuale via Marina. Il collettore pluviale urbano puo' venir invece conservato per gran parte del suo percorso e solo nel suo ultimo tratto si spostera' dalla Via Borgo Loreto - destinata a scomparire - nella sede stradale della "Marittima". Connesse a tali spostamenti dei collettori, sono le opere di sistemazione delle reti nei bacini in essi defluenti; in particolare, provveduto al sollevamento di tutte le portate meteoriche raccolte dal collettore basso, si devono riguardare tutte le fogne locali, non solo in relazione alla nuova rete stradale studiata dal piano regolatore, ma anche in rapporto ai tipi costruttivi, eliminando i numerosi specchi tubolari rivelatisi inadeguati allo scopo.

AMPLIAMENTO DEGLI SFECHI DI ALCUNI COLLETTORI

Nel complesso gli specchi della fognatura nel nucleo urbano appaiono sufficienti a ricevere e convogliare la portate che vi affluiscono, in quanto non sono sostanzialmente mutate, ne' lo saranno in futuro, le condizioni da cui esse dipendono, cioè: aree servite; coefficienti di assorbimento; densita' di popolazione.

A parte deve invece considerarsi il collettore alto, il quale e' stato gradualmente caricato di portate sempre maggiori in seguito al successivo espandersi della citta' nelle zone collinose a Nord o dall'estendersi della rete a tali zone.

Tale sovraccarico in uno spazio di dimensioni relativamente modeste, soprattutto all'inizio (1,60 x 1,50 piu' una cunetta 0,60 x 0,60), produce frequenti scarichi, attraverso gli sfioratori di via Bruno e di Via Foria, delle portate esuberanti le quali per il malandato Alveo dei Vergini e poi per l'Alveo dell'Arenaccia, si riversano nel bacino del Porto.

Altri scarichi, seppur meno frequenti, si hanno nella cloaca Maxima e nello scaricatore S.Pasquale. Si impone, quindi, un aumento della capacita' del collettore Alto che lo renda atto a convogliare le acque fecali e quelle miste - fino ad un certo grado di diluizione - che vi pervengono nelle condizioni attuali, ma e' evidente che nello stabilire tale aumento si terra' conto anche del futuro sviluppo delle vaste zone quartieri di ampliamento a settentrione della citta'.

Circa la modalita' con cui provvedere a tale ampliamento occorre uno studio accurato e di dettaglio, della portata e delle zone attraversate, ma gia' emerge la convenienza di disporre un secondo spazio parallelo lungo via Foria, il quale dopo il Museo si discosti dall'attuale per raggiungerlo nuovamente presso il Corso V.E., affiancandosi poi ad esso fino alla vasca di Fuorigrotta. Adatte opere di comunicazione tra i due specchi

regolerebbe la ripartizione delle portate; il canale scaricatore Bucco-Vergini verrebbe ricostruito ma destinato ad entrare in funzione solo durante eventi meteorici di notevole importanza.

La possibilita' di sollevamento delle accresciute portate che verranno addotte in tal modo a Fuorigrotta, verra' in seguito considerata tenendo conto anche di altri apporti di cui si dira'.

Si potrebbe anche considerare una separazione in tutto il bacino (oggi divenuto assai ampio) del collettore alto, tra le acque bianche e quelle nere, convogliando solo queste nel collettore; lo speco di quest'ultimo risulterebbe cosi' sufficiente ad accoglierle, ma si richiederebbe la costruzione di una seconda rete assai estesa e nella maggior parte per acque pluviali, ossia a grandi spechi; si porrebbe inoltre il problema della destinazione delle acque meteoriche e principalmente delle "prime" acque.

Non si hanno notizie precise intorno al collettore medio fecale; anche esso appare oggi insufficiente a ricevere le portate affluenti, ma cio' potrebbe eventualmente dipendere da deficienze di manutenzione. Ove pero' da accurate verifiche e calcoli emergesse tale insufficienza, occorrera' provvedere all'ampliamento dello speco fecale. Per il tratto a speco unico e' probabile che data la grande profondita' (salvo i primi 400 metri da Piazza Giuseppe Garibaldi a Via P.Colletta) si potra' ampliare lo speco attuale alzandone la spalletta. Per il tratto a doppio speco si dovra' invece procedere alla costruzione del nuovo speco fecale, abbandonando cosi' l'incomoda sistemazione a fogna convenzionale che praticamente non permette l'ispezione dello speco inferiore.

L'indagine sulla capacita' del collettore medio fecale assume particolare importanza ove si tenga conto che esso e' destinato anche al convogliamento di tutte le acque luride della zona bassa orientale che oggi ancora non vi pervengono per mancanza di manchibe nell'impianto di sollevamento della Marinella.

D. MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SCARICO NEL GOLFO.

Ad ottenere questo miglioramento occorre eliminare lo scarico delle "prime acque di pioggia", lungo tutto il litorale cittadino, poiche' le acque nere che oggi vi pervengono vi si scaricano o abusivamente o per deficienze negli impianti ma non per normale destinazione. Questo provvedimento, nell'ambito della fognatura esistente, riguarda principalmente le zone servite dai collettori delle colline e le "zone basse"; poiche' tutte le acque superficiali provenienti da esse sfociano direttamente lungo il litorale. Invece le acque superficiali delle zone servite dal collettore alto misto e dal collettore medio pluviale, scaricano (o dovrebbero scaricare) acque piovane e miste a forte diluizione, solo durante eventi meteorici di una certa importanza.

Per le zone servite con sistema separatore, cioe' per quelle che piu' ci interessano, si ha il vantaggio di stabilire la portata oltre la quale non si puo' piu' parlare di "prime" acque di pioggia e può ammettersi lo scarico nelle vicinanze dell'abitato, indipendentemente da un rapporto di diluizione di acque nere, in quanto le acque che scaricherannno lungo il litorale in seguito a piogge di una certa entita' saranno esclusivamente acque pluviali. Ne consegue che i volumi di acqua da allontanare dagli emissari e numerosi scarichi pluviali lungo il litorale abitato, sono contenuti in limiti relativamente modesti.

Occorre inoltre che vengano eliminati - o quanto meno consentiti solo in casi eccezionali - gli scarichi di qualsiasi natura nell'interno del bacino portuale. Tale secondo provvedimento si riferisce a tutti gli sbocchi ma in special modo a quello dell'Alveo Arenaccia, che tra tutti i collettori e' quello con il piu' vasto bacino e le cui acque sono ricche dei materiali di trasporto provenienti dai valloni a nord della citta'.

Questi provvedimenti richiedono le seguenti opere:

1) Modifica dello sbocco dello scaricatore di Coroglio, corredandolo di apposito manufatto sottomarino che addurra le "prime" acque di pioggia provenienti dal tratto del collettore medio, e le altre di cui insorgesse si dira', in fondo oltre la linea neutra(circa 10m.) mentre uno sfioratore, od altro dispositivo, lascierà' sversare presso la riva nelle attuali condizioni le acque conseguenti a pioggie abbondanti.

2) Modifica dello scarico del collettore occidentale della collina che passa da Fuorigrotta al disotto dell'acquedotto di Cuma e superiormente allo scaricatore Coroglio, deviandone le "prime" acque nello scaricatore di Coroglio suddetto, mentre con pioggie abbondanti le acque proseguiranno secondo l'attuale percorso fino allo sbocco di Bagnoli. Si potra' in un piu' lontano futuro considerare l'opportunita' di prolungare anche questo sbocco con un'opera sottomarina.

3) Costruzione di un collettore litoraneo-fluviale, da S.Lucia a Mergellina, il quale intercetti tutti gli sbocchi delle fogne pluviali che sversano lungo quanto tratto di litorale e raccolga le acque che in esse defluiscono, fino ad un'assegnata intensita' di pioggia. Gli sbocchi esistenti verranno conservati per lo scarico delle acque di sopra che vi arrivano durante le pioggie con intensita' superiori a quella prestabilita. Le "prime" acque raccolte da questo collettore lungo il quale si dovranno inserire due o tre sollevamenti meccanici vengono condotte in una vasca di riunione che potrebbe ubicarsi in Villa, presso quella del collettore fecale, e con altro sollevamento del tutto indipendente da quello per le acque nere, ma da esso affiancato per semplicita' di esercizio- invi ate nello sbocco pluviale del collettore medio o nel collettore alto e quindi allo scaricatore di Coroglio.

4) Sistemazione degli scarichi lungo le banchine portuali.

Le fogne pluviali del lato orientale, cioe' quelle che provengono dal piu' antico nucleo della citta', sversano quasi tutte nel collettore pluviale urbano o nel collettore pluviale basso; alcune, pero', hanno sbocco diretto nel Porto, mentre sono numerosi gli scaricatori di piena lungo le banchine. Nel corso dei lavori per gli spostamenti gia' detti dei due collettori ora citati, sara' semplice sistemarli in modo da raccogliere in essi le "prime" acque defluenti in tutte le fogne idauche provenienti da monte e addurle, con l'interposizione di qualche sollevamento, fino all'attuale sbocco dei due collettori anzidetti presso la foce dell'Alveo Arenaccia.

A maggior protezione dallo specchio d'acqua del Porto, sara' opportuno per i bacini defluenti in queste fogne considerare le prime acque di pioggia in base ad un'intensita' piu' alta che non per il resto della citta'. Lo scarico di questi collettori seguira' la sorti di quello dell'Alveo Arenaccia di cui ora si dira'.

5) Alleggerimento della portata dell'Alveo Arenaccia. Cio' potra' ottenersi sia deviando molte dalle acque che vi si immettono e che provengono dal vallone di S.Rocco a Capodichino, sia riducendo notevolmente le acque che vi adduce il canale scaricatore del Bosco-Verginel. Questa riduzione sara' in parte conseguenza dell'ampliamento del collettore alto, mentre le opere di derivazione delle acque alte, sono connesse con l'estensione della fognatura nelle zone orientali della citta' e le modalita' di attuazione dipendono anche dalla sistemazione plano-altimetrica di dette zone.

6) Sistemazione degli sbocchi dell'Alveo Arenaccia e del Collettore urbano. Anche con gli alleggerimenti prospettati, le prime acque di pioggia che giungono a questi sbocchi costituiscono sempre una cospicua portata da smaltire al di fuori del bacino portuale. Si presentano due possibilita': installare presso lo sbocco un trattamento di chiarificazione, oppure

sollevarle ed inviarle in altre fogne della zona orientale sfocianti fuori del Porto. Un paragone tra le due soluzioni richiede numerosi elementi a disposizione, molti dei quali ancora non ci possiedono; principalmente occorre possedere un'esatta conoscenza delle portate e del regime idraulico dell'Alveo Arenaccia.

OPERE DI ESTENSIONE.

Consideriamo come opera di estensione della rete tutte quelle che si prevedono al di fuori del perimetro approssimativamente segnato dai collettori della collina. Numerose fogne gia' esistono in questa zona; in tali spechi, pero', si osserva spesso un disordine idraulico ed igienico, sia nei riguardi dei percorsi e dei punti di recapito, sia soprattutto nei riguardi delle quote a cui non destinati, poiche' attualmente ricevono quasi tutti indifferentemente acque domestiche o pluviali e le versano in altri spechi che sboccano poi sul litorale abitato o nel Porto.

Queste opere comprendono:

a) la regolazione e la sistemazione degli alvei naturali;

b) le opere di fognatura vera e propria destinate al servizio dei nuclei abitati alla periferia della citta'. Per le diverse caratteristiche sono stati raggruppati tali nuclei in tre zone: occidentale, settentrionale ed orientale;

c) le opere di allontanamento e gli impianti di epurazione richiesti dalle mutate condizioni della citta' in relazione al suo espandersi.

a) - REGOLAZIONE DEI VALLONI

Con l'estendersi della citta' si vengono ad impegnare vaste aree che, sopra non destinate ad un'intensa urbanizzazione, richiedono una sistemazione dei loro impluvi. Occorre quindi in primo luogo procedere ad una regolazione dei valloni profondi ad incassati ad ovest ed a Nord della Citta' e parti-

colarmente al vallone di Soccavo (con l'affluente vallone di Pianura) ed al vallone di S.Rocco, i quali dipartendosi dalla Cappella dei Cangiani vengono a formare un secondo anello di perimetro della citta', simile ma ben piu' vasto a quello formato dai collettori delle colline.

Per questi alvei, destinati alle sole acque di pioggia, si prevedono semplici opere di regolazione, ed essi verranno lasciati a cielo aperto. Interesse particolare presentano le opere di scarico e di sbocco.

L'alveo di Soccavo riceve quello di Pianura (presso a poco di pari importanza) a monte della nuova strada Cannavella; dopo la confluenza le acque vengono convogliate da un grosso fognone (costruito nel 1939 circa, in occasione della Triennale) che le adduce al di la' della strada di Bagnoli; lo speco qui si arresta e si trasforma in un canale aperto che attraversa l'Ilva (raccogliendo gli scarichi industriali dello stabilimento) e sbocca quindi sul litorale 5 o 600 metri a Sud di Bagnoli.

Con lo sviluppo di quartieri abitati presso Soccavo e Pianura, dovra' provvedersi alla raccolta delle acque meteoriche con fognature coperte regolari, e queste potranno contarsi a sfociare nell'alveo di Pianura per il quale occorre provvedere quindi la trasformazione in collettore [illegible] della Cannavella, esso dovra' venir coperto fino allo sbocco, il quale puro' non puo' conservarsi nella sua situazione attuale tra due spiagge fortemente abitate e frequentate a scopi balneari. Si propone, quindi, di condurre il prolungamento di questo collettore pluviale esterno occidentale lungo il perimetro dell'Ilva e con una breve galleria (500 m.) unirlo allo scaricatore di Coroglio, circa 1000 metri a monte dello sbocco a mare.

Il vallone di S.Rocco viene oggi inalveato in un regolare fognone al bivio della Salita di Capodichino e le sue acque raggiungono il mare attraverso l'Alveo Arenaccia. Cio' si e' detto dell'opportunita' di alleggerire questo alveo, il quale oggi e' sovraccaricato di molte fogne

(e non tutte fluviali) che trovano in esso recapito. Così, per limitarci alle principali, oltre al vallone di S.Rocco, vi affluiscono il collettore orientale delle colline e le fogne che scendono dalla vecchia e dalla nuova via di Capodichino i cui bacini si sono notevolmente estesi ed urbanizzati negli ultimi anni; si deve poi portare in conto lo scaricatore Museo-Verginella, che vi adduce forti quantita' d'acqua che non trovano posto nel collettore alto.

Si e' quindi provveduto di immettere il vallone di S.Rocco in un collettore pluviale esterno orientale con inizio ai Ponti Rossi e con un primo tratto in galleria per sottopassare la collina di Poggioreale. Al termine della galleria, nei pressi del Purgatorio, il tracciato del collettore seguira' la via Traccia nel suo percorso attuale ed in quello che potra' essere determinato dalla sistemazione ferroviaria. La zona attraversata e' molto depressa ma poi potra' esser superata in previsione di un lieve sopralzo del piano di Via Traccia; eventualmente potra' anche portarsi il collettore leggermente pensile dal lato del rilevato ferroviario. Dopo lo attraversamento della strada provinciale dell'Autostrada, il collettore raggiunge l'alveo di Ponticelli (nella sua nuova sistemazione che lo porta a sfociare fuori del Porto) ad incirca a questo sbocco sul litorale di S.Giovanni a Teduccio. Anche per esso e' da rammentare l'opportunita' di uno scarico settentrionale al di la' della linea ferroviaria per evitare di inquinare le spiagge di S.Giovanni con le prime acque di pioggia e con quelle degli inevitabili stradali.

b) - Z O N E P E R I F E R I C H E

Oltre alla sistemazione dei due alvei e dei collettori esterni che ad essi seguono, si e' provveduto alle zone periferiche ed alla raccolta delle acque sia bianche che nere nel modo che segue.

Zona occidentale: le opere esistenti e quelle gia' descritte saranno sufficienti a costituire le arterie principali per l'allontanamento delle acque bianche mentre le acque nere, verranno raccolte in specchi separati. Le aree piu' alte di Soccavo e di Pianura saranno servite da due collettori con tracciati che all'ingresso seguono l'andamento dei due valloni e che poi si uniscono in uno speco che passa dinanzi alla Mostra e versa nell'emissario di Cuma. Le acque nere raccolte nelle aree piu' basse della piana di Bagnoli-Coroglio, che non possono raggiungere, per gravita' l'emissario, avranno recapito nell'esistente impianto di sollevamento di Bagnoli, che si provvederanno' ai nuovi bisogni, e quindi anchessse immesse nell'emissario.

Zona settentrionale: - per la zona collinosa a nord dell'alveo di S.Rocco si prevede un collettore misto settentrionale che raccolga le acque di Piscinola-Miano, Secondigliano e S.Pietro a Patierno nonche' dei nuovi quartieri di ampliamento che sorgeranno presso queste borgate; tale collettore per la via vecchia di Capodichino raggiungera' in testa il collettore alto ampliato.

Per la zona Piscinola-Miano il collettore potra' essere a solo servizio fecale, dato il naturale declivio della zona verso la piana di Averta, cosi' che le fogne pluviali potranno scaricare negli alvei che affluiscono ai RR.Lagni.

Questa zona gia' e' servita dalla "Collettrice Piscinola Miano" che raccolte le acque nere e bianche delle due borgate segue la via di Capodimonte, superando il vallone di S.Rocco al disotto del ponte e raggiungendo il tronco con un tratto in galleria a causa del forte dislivello; da qui per S.Gennaro dei Poveri raggiunge il collettore alto. Nei pressi dell'incrocio con il collettore delle colline e' inserito uno sfioratore di piena.

Un'indagine accurata sull'efficienza di questa collettrice potra' consigliare se convenga o meno far servire o per no la zona Piscinola-Miano dal

nuovo collettore settentrionale. Tuttavia per la pendenza del terreno e per non limitarne la possibilita' di espansione di nuovi quartieri verso nord, si presume che converra' iniziare da Pischinola il nuovo collettore settentrionale conservando l'esistente collettrice al servizio della zona a valle del Frullone-Vallone di S.Rocco.

Per la zona Secondigliano-S.Pietro a Patierno esiste anche una estesa rete di fogne miste che puo' venir utilizzata ed inserita nel piano generale; pur essendo S.Pietro a Patierno a quota inferiore di quella dell'incrocio di Capodichino, esso e' servito da una fogna di contropendenza che raggiunge la "Rotonda" a notevole profondita'.

La vecchia strada di Capodichino e' attualmente servita da un collettore insufficiente e dal quale gia' nelle condizioni attuali e' necessaria la rifazione.

Lungo tale collettore si potranno inserire due scaricatori di piena che ne alleggeriranno le portate durante gli eventi meteorici di notevole entita'. Il primo si disparte' proprio alla rotonda di Capodichino e con brevissimo percorso potra' versare nel vallone di S.Rocco; il secondo piu' a valle, sulla strada vecchia di Capodichino, in corrispondenza della galleria del collettore esterno orientale al quale le acque perverranno a mezzo di un pozzo di caduta.

Infine un'altra fogna avra' inizio a meta' circa della strada tra la rotonda di Capodichino e la Doganella raggiungera' la testa del collettore alto; anche essa scarichera' le portate di piena nel tratto in galleria del collettore esterno a mezzo di uno o due pozzi di caduta.

Per questa zona e' stata anche considerata la opportunita' di disporre due reti separate con andamento pressoche' parallelo; quella lurida facente capo al collettore alto e quella bianca affluente nel collettore esterno orientale.

Si e' pero' preferita la prima soluzione per le seguenti considerazioni:

1) si elimina lo scarico nel golfo delle prime acque di pioggia di una vasta zona;

2) si utilizzano molte fogne miste esistenti che altrimenti dovrebbero divenire fogne solo pluviali ed alle quali dovrebbe affiancarsi (a quota inferiore) lo speco nero;

3) il costo complessivo per la rete della zona risulta con la prima soluzione molto minore e l'aumento richiesto in quello per l'ampliamento del collettore alto di lievissima entita'.

La zona tra il collettore orientale delle colline e l'alveo S.Rocco e' oggi in gran parte gia' servita da fogne miste con vario recapito: Collettore delle colline, Collettore alto e scaricatore Museo. Occorrera' quindi completare la rete e soprattutto regolare il funzionamento degli sfioratori di piena.

Le modestissime aree in pendenza verso il vallone di S.Rocco avranno spechi a solo servizio neri, mentre le altre con declivio verso cui servono servite da fogne miste con recapito finale, per le acque di tempo asciutto e di piccole piogge, nel collettore alto e con scaricatori di piena nel collettore delle colline.

Zona orientale: vi e' infine da provvedere alla zona al di la' dell'alveo Aramaccio, tutta a quota molto buona e, per quanto sia da prevedere un generale rialzo, si presenteranno sempre le difficolta' derivanti dagli scarsi dislivelli disponibili. Per poter convogliare le acque di tempo asciutto si dovra' assolutamente ricorrere a sollevamenti meccanici e quindi questo fatto gia' impone l'adozione di fogne per le acque nere distinte da quelle per le acque bianche.

Le acque pluviali saranno raccolte dal collettore esterno orientale gia' detto e da un collettore intermedio parallelo al servizio della vecchia zona industriale a nord e - per quanto possibile - a sud della ferrovia, innestandosi poi nel collettore esterno presso l'incrocio di via Trucchi con la strada di Pantiselli; di qui, come gia' detto,

il collettore esterno raggiunge l'alveo di Fontiselli che raccoglie le acque nella zona piu' orientale della citta' provenienti da Fontiselli e da Barra.

Questi tre collettori avranno cosi' sbocco unico sul litorale di S.Giovanni; sara' consigliabile munire anche questo sbocco di opera settomarina per le portate piu' modeste e piu' ricche di sostanze organiche e di trasporto.

La piccola zona litorale tra i Granili e Passigno avra' fogne di raccolta che scaricheranno nel Porto presso la foce abbandonata del Lagno di Fontiselli; tale scarico, almeno per le prime acque di pioggia, puo' evitarsi con un sollevamento a condotta di mandata dal collettore esterno o con opera settomarina, ma entrambe le soluzioni appaiono sproporzionate alla entita' dello scarico ed alla modestia del bacino; si potra', ove lo scarico dovesse dar fastidi sori, ricorrere ad un piccolo sollevamento e ad un trattamento di chiarificazione delle acque.

Per la zona litorale di S.Giovanni, fino alla Gaveta del Lagno, si provvedera' a raccogliere le acque bianche con due collettrici litoranee che sverseranno nell'alveo di Fontiselli presso lo sbocco a mare.

Per la raccolta delle acque nere si prevedono due collettori medi orientali; quello interno che si svolge nella vecchia zona industriale al servizio della zona tra l'Arenaccia ed il Pascone; quello esterno ed orlante di Via Traccia poi il servizio della nuova zona industriale.

Vi saranno inoltre:

- un collettore di Fontiselli che segue il percorso dell'alveo;
- un collettore di Barra che passa a valle dell'abitato;
- un collettore litoraneo lungo l'abitato di S.Giovanni.

Questi collettori si porteranno tutti a confluire in un impianto di depurazione completo e successivamente i liquami verranno scaricati sempre nell'alveo di Fontiselli e quindi a mare.

I collettori orientali interno ed esterno certamente avranno bisogno di sollevamento al loro arrivo nell'impianto, mentre non ancora puo' dirsi se saranno necessarie altre elevazioni lungo il percorso. Il collettore interno riceverà anche i liquami raccolti nella fogna nera del tratto piu' orientale della via Garibaldi, che saranno inviati con pompaggio.

I collettori di Pontecelli e di Barra potranno con ogni probabilita' defluire per gravita' nell'impianto mentre il collettore di S.Giovanni vi giungera' con sollevamento.

La zona tra la via Nuova Poggioreale e la via Nuova Capodichino troverà' recapito nel collettore orientale interno nero; tuttavia, se lo quoto lo consentesse, e ove ci dovesse procedere effettivamente ad una rifezione del collettore medio fecale, potra' essere piu' semplice inviarla in quest'ultimo.

E' stata anche considerata l'opportunita', sempre nell'ipotesi di una rifazione del collettore nero medio, di inviare tutte le acque nere della zona orientale in quest'ultimo a Piazza Garibaldi e quindi avere un solo punto di recapito e di scarico di tutte le acque luride della citta', evitando la depurazione ora detta. Ma tale soluzione non e' apparsa conveniente sia per le dimensioni che ne deriverebbero al nuovo collettore medio fecale ed alle difficolta' di esecuzione relative (a differenza del collettore alto, l'ampliamento del collettore medio non puo' venir fatto con la costruzione di una galleria indipendente) sia per i piu' numerosi ed importanti sollevamenti delle lunghe condotte di mandata che tale soluzione richiede.

e- NECESSARI ED OPPORTUNI DI DEPURAZIONE

I notevoli aumenti di portata che derivano dai nuovi apporti previsti, sia per la sistemazione della rete che per le nuove zone servite (raddoppio collettore alto, deviazione scarico collettore occidentale della collina, collettore litoraneo occidentale, collettori esterni occidentali,ecc.) aggravano sensibilmente e superano la possibilita' di convogliamento dell'emissario di Cuma e dello scaricatore di Coroglio.

Poiche' le portate di tempo asciutto sono sempre contenute entro limiti piuttosto modesti, esse potranno anche in futuro venire accolte dall'emissario di Cuma. Occorrera' invece aumentare la portata che puo' venir allontanata dallo scaricatore di Coroglio e che comprendera' le prime acque di pioggia del collettore medio, del collettore della collina e di quello litoraneo, nonche' quello misto dell'ampliato collettore alto; per quest'ultimo occorrera' definire il rapporto di diluizione da adottare e per le prime l'intensita' oltre la quale entreranno in funzione gli sfioratori. Nell'ultimo tratto dello scaricatore si dovra' tener conto anche del collettore pluviale esterno occidentale.

Con l'estendersi della citta' verso ovest e l'accrescersi dei mezzi di comunicazione, la grande spiaggia tra Torregaveta e Licola diverra' la zona balneare di Napoli che oggi puo' dirsi pressoche' inesistente. Lo sviluppo della Ferrovia Cumana in Circumflegrea, ~~Vecchiarella~~ e rapidamente circa 6 Km. di spiaggia e comporta' anche ad un incremento di popolazione nella zona sia stabile per tutto l'anno che per i soli mesi estivi. Ne deriva in conseguenza la necessita' di sistemare lo sbocco dell'emissario, e bonificare la spiaggia circostante; si dovra' quindi sottoporre il liquame ad un trattamento epurativo completo almeno per tutto il periodo estivo.

La localita' piu' adatta per questo impianto apparirebbe nella zona in sinistra dell'emissario stesso poche centinaia di metri a monte dello sbocco.

Tuttavia conservando lo sbocco dell'emissario sulla spiaggia e proprio nella parte centrale, anche dopo aver sottoposto i liquami ad un trattamento epurativo completo e che dia ogni affidamento dal punto di vista sanitario, non si potra' evitare nel pubblico un senso di diffidenza e di repulsione a bagnarsi nelle acque antistanti. Questo sentimento, seppure dovuto a fattori psicologici, non puo' trascurarsi poiche' potrebbe frustrare il proposito in gran parte di consentire finalmente alla cittadinanza di disporre di una spiaggia ampia e sufficiente.

E' apparsa quindi la opportunita' di evitare almeno durante i mesi estivi, lo scarico dei liquami sulla spiaggia di Cuma, effettuandolo invece sempre, dopo il trattamento epurativo, attraverso lo sbocco sottomarino dello scaricatore di Coroglio. Occorre naturalmente ubicare l'impianto di epurazione piu' a monte e la zona che e' stata prescelta e' quella compresa tra il poligono di tiro ed il parco ferroviario della Stazione di Fuorigrotta, cioe' in una zona che per la prossimita' di industrie, ferrovie ed edifici militari, non e' suscettibile di sviluppo edilizio.

A parte il fatto che un impianto di tal genere, con vasche aperte non si presenta sgradevole alla vista, esso risulta anche molto lontano dalle soprastanti strade panoramiche. La disposizione dell'impianto in tale zona importera' un sollevamento di 4 ÷ 5 metri, mentre se esso si fosse posto presso lo sbocco il sollevamento si sarebbe potuto limitare a circa 1 metro. Tuttavia i vantaggi di cui si e' detto compensano largamente il costo del pompaggio; deve anche tenersi presente, quale possibilita' di rimborso delle spese di sollevamento, la iniziativa della S.E.P.S.A., di riportare durante la stagione irrigua le acque epurate nell'emissario, il quale potrebbe cosi' considerarsi come un canale di irrigazione al quale attingere, per condurre l'acqua sui

terreni adiacenti a ricca coltivazione. Le acque dell'emissario verrebbero quindi prelevate per la portata di tempo asciutto o per quella derivante da piccole pioggie o da acrosci temporaleschi, violenti ma brevi, che si hanno normalmente durante la stagione estiva, ed addotte al trattamento; piccole opere di deviazione consentiranno di addurre all'impianto anche le acque nere di Bagnoli che giungono all'emissario a valle del punto di presa.

Le acque di tempo asciutto subiranno un trattamento completo e quindi condotte - per la parte eccedente a quella eventualmente richiesta per uso irriguo - allo scarico sottomarino di Coroglio; le acque promiscue oltre una certa portata, subiranno, un trattamento parziale ed anche saranno condotte allo scarico di Coroglio.

Il sito per l'impianto di depurazione orientale e' stato scelto su di un'area a sud dell'Autostrada, tra la Via Traccia e l'Alveo di Ponticelli, in terreno alquanto depresso ed ove le acque freatiche si trovano a piccola profondita' e talvolta, durante il periodo invernale, quasi affioranti; pero' queste caratteristiche sono comuni a quasi tutte le zone ad oriente della citta'. D'altra parte l'area designata risulta compresa nella nuova zona industriale, abbastanza vicina alla citta' e ben servita da strade di accesso, e nello stesso tempo sufficientemente distanziata da ogni centro abitato attuale e futuro; si e' pur tenuto conto del fatto che oggi e' libera da ogni costruzione, salvo qualche modestissima casetta rurale alla periferia.

Anche per quanto riguarda questo impianto di depurazione e' da prendere in considerazione la possibilita' di condurvi e trattarvi i liquami raccolti nel contiguo Comune di Portici. Per la fognatura di Portici - secondo il progetto gia' approvato- si dovra' costruire un impianto di depurazione presso la "Croce del Lagno" e potrebbe convenire la convenienza, senza modificare il progetto esistente, di sostituire nel punto di recapito l'im-

pianto di depurazione con una stazione di sollevamento, che a mezzo di una condotta di mandata lunga 7-800 m., invii il liquame di Portici destinato al trattamento, nel collettore nero di Barra; attraverso tale collettore il liquame poi perverrà all'impianto di Napoli. Si raggiungerebbe così un notevolissimo risparmio sul costo complessivo dei due impianti ed una sensibile economia sulle spese di gestione.

A. M. Ga

Napoli non possiede nell'ambito della città che poche e modestissi_
sorgenti; le più prossime manifestazioni idriche costituiscono il
lesso sistema di falde sotterranee che si estende per tutte le pen_
i a nord ovest del Vesuvio e del Monte di Somma e che dà luogo alle
genti del Sebeto.

Alle prime e probabilmente anche alle altre, dovettero attingere
cqua per bere e per le industrie gli abitanti della città greca al
sorgere ed al principio della occupazione romana; successivamente
el primo secolo con la costruzione dell'acquedotto Claudio si provvide
portare a Napoli acqua sana ed abbondante.

Quest'acquedotto captava le acque di Serino, limitatamente alle sor_
nti Acquaro, passava per l'altipiano di Serino, rasentava Pomigliano
'Arco, sbucando sul vallone di S.Rocco che attraversava con il ponte-
ale dei"Puntirossi", e giungeva con il suo ramo principale ad un gran-
serbatoio che trovavasi presso l'Ospedale della Trinità. L'acquedotto
roseguiva ancora, alimentando le ville di Posillipo, Nisida Pozzuoli e
aia, e terminava nella "Piscina Mirabile" cioè nel grande serbatoio
stinato al servizio delle flotte romane che facevano scalo nel porto,
Miseno.

E' noto come Belisario interruppe il corale fuori le mura per privare
acqua gli abitanti e anzi riuscì a penetrare nella città che assedia-
, attraverso un ramo dell'acquedotto; non si conosce però fin quando
esta opera si conservò in efficienza. Le invasioni barbariche e le

guerre che devastavano la Campania nei primi secoli resero sempre più difficile la manutenzione e le riparazioni del lungo canale adduttore così che in vari punti andò in ruina e si ritiene che agli albori del VI secolo le acque del Serino non giungessero più a Napoli.

Sembra che a Costantino rimonti la costruzione dell'acquedotto della Bolla o Volla che conduasse a Napoli le acque del Sebeto; è però quasi certo che si tratti di una ricostruzione poichè altre opere di captazione ed adduzione del periodo greco-romano già dovevano preesistere . Quest'acquedotto,per la ridotta popolazione e per i modesti consumi dell'epoca, risultò più o meno sufficiente per circa un millennio, con opere di ampliamento o di ricostruzione, alcune delle quali di notevole importanza sarebbero state eseguite nel XII secolo.

Gli abitanti cercarono però sempre più di utilizzare le piccole sorgenti locali, tra le quali più importante quella di S.Pietro Martire e poi l'Acquaquilla, l'acqua di S.Barbara -tutte nella zona del porto- l'acqua dolce,di S.Lucia (distinta dall'acqua ferrata e quella del leone a Margellina.

Queste acque, per la loro qualità e purezza, ben superiori a quella della Bolla , erano molto ricercate, soprattutto per le provviste delle navi, destinate a lunga conservazione; inoltre esse costituivano una sicura alimentazione della città durante le guerre e gli assedi che si ebbero fino all'inizio del periodo

spagnuolo e che rendevano precario l'approvvigionamento con acque provenienti dall'esterno. Così per l'acquedotto della Bolla penetrò in Napoli nel 1442 Alfonso d'Aragona, mentre il Lautrec nell'assedio del 1528 occluse l'acquedotto per assetare la città.

Tali sorgenti, delle quali si conserva ancora il ricordo, in antichi nomi di strade (Tre Cannoli, Mezzocannone), e l'acqua della Bolla non furono più sufficienti nell'epoca vicereale, con il notevole estendersi della città. Il problema dell'acqua era fortemente sentito non solo per l'alimentazione idrica, ma ancor di più per le necessità industriali e principalmente per dar modo ai numerosi mulini che ad oriente della città provvedevano alla maninazione dei grani.

Il vicerè Don Pietro di Toledo, intorno al 1560 fece eseguire un'accurata ricognizione dal Lettieri- per ricercare il percorso ed i resti dell'acquedotto Claudio; le condizioni dell'opera apparvero tali che si pensò di restaurarla e di rimetterla in efficienza, ma i lavori, sia per il loro importo, sia per la morte del Vicerè che ne sosteneva l'opportunità, non vennero neppure iniziati.

Al principio del XVII secolo, quando la città contava poco meno di 300mila abitanti, per iniziativa privata si provvide alla costruzione di un acquedotto che deriveva le acque dell'Isclero, detto poi da uno dei suoi realizzatori del " Carmignano" ; l'opera consistente in un canale, per gran parte scoperto, venne por-

ta a termine rapidamente e nel 1629 l'acqua giunse in città. I danni prodotti dalla eruzione del 1631 richiesero alcune modifiche del tracciato; altre opere si eseguirono nel 1771 per immettere nel Carmignano parte delle acque del Pizzo prelevandole dall'acquedotto Carolino.

Con queste fonti di approvvigionamento idrico: sorgenti locali, Bolla e Carmignano, e con cisterne per l'acqua piovana nelle zone più alte, Napoli è giunta fino al 1885. E' solo alla metà del secolo scorso che si cominciò a rendere benconto delle deficienze che l'alimentazione idrica di Napoli presentava, sia per le dotazioni che per la potabilità. Molta parte della città infatti beveva l'acqua della Bolla, che a mezzo dei formali alimentava i pozzi e le cisterne dai quali veniva attinta l'acqua nelle case.

Per quanto il Celano dica che i " formali quali se come stanno fabbricati sottoterra, stassero sopra, cosa più meravigliosa veder non si potrebbein tutto il mondo" il sistema di distribuzione, affidato esclusivamente ai "pozzari", e quello di attingimento, senza alcuna garanzia igienica o sanitaria, costituirono senza dubbio la principale causa delle epidemie così frequenti nella città. Con l'accrescersi della popolazione si cominciò inoltre ad immettere nella rete dei formali una parte delle acque del Carmignano, che se sono di dubbia potabilità alla presa, non

le sono certo dopo aver percorso un lungo canale e per gran parte scoperto e che attraversa zone intensamente coltivate.

Gli studi e le ricerche per un acquedotto proporzionato ai bisogni della città durarono oltre 40 anni. Le prime proposte concrete, che risalgono al 1840, furono fatte all'Abate, che continuò con note e pubblicazioni per vari anni a richiamare l'interesse sulle sorgenti del Serino e sull'acquedotto Claudio, mentre altri eminenti tecnici del tempo studiarono il problema e considerarono le diverse possibilità idriche che si presentavano per l'alimentazione della città. Nel 1862 l'Abate completò il suo progetto, redatto in un ventennio con cura e diligenza e che, nelle sue linee essenziali venne eseguito vari anni dopo e così nel 1865 giunsero a Napoli le Acque del Serino, che per la loro qualità e quantità, rapportata quest'ultima alle condizioni dell'epoca, dettero giornalmente alla città un adeguato approvvigionamento idrico.

SITUAZIONE ATTUALE.

Con il suo acquedotto, non vennero aboliti o devoluti ad altri uso i precedenti acquedotti più antichi, così per oggi Napoli dispone ancora del suindetto acquedotti del Serino, della Bolla e del Carmignano.

L'acquedotto del Serino costituisce oggi la fonte principale, se non l'unica per l'approvvigionamento idrico della città. Le sorgenti allacciate danno all'incirca gli apporti seguenti:

Urciuoli (1885) da 110.000 a 120.000mc.per giorno

Pelosi (1927) " 15.000 " 20.000 " " "

Acquaro (1934) " 17.000 " 35.000 " " "

Così che viene immessa nell'acquedotto una portata che oscilla tra 1,5 e 2 mc/s in relazione ai periodi di magra e di piena. Basandoci sul massimo valore e tenendo conto che giornalmente 8.000 mc. vengono in parte prelevati da varie concessioni ed in parte si perdono lungo il percorso, che non meno di 20.000 mc. sono destinati ai Comuni Vesuviani, che notevoli sono le concessioni per l'Acquedotto di S.M.Capua Vetere, del Consorzio di Aversa, di Nola ed altri centri minori, si può ritenere che restano disponibili per la città (e neppur completamente perchè l'acquedotto alimenta ancora Pozzuoli Baia etc.) all'incirca 120.mila mc, ossia una ben modesta dotazione giornaliera che nei periodi di piena potrà raggiungere i 125 litri per abitante.

Le acque captate vengono immesse a quota 321,00 nel canale a pelo libero che con un percorso di circa 365 Km. raggiunge la collina di Cancello; il canale è proporzionato per 2,5mc/s, ma sembra che non possa convogliare più di 2 mc. a causa di alcune opere d'arte e di tratti restaurati o,rifatti che non consentirebbero portate maggiori. Dalla collina di Cancello i quattro grandi sifoni (2 ø 800; 1 ø 700; e 1 ø 500) giungono in città presso la "Rotonda" di Capodichino ed alimentano i due maggiori serbatoi della città cioè il serbatoio di Capodimonte a quota(92,80) capace di 90mila mc. ed il serbatoio dello Scudillo a quota(183,74) e di capacità di 20mila mc. Questi due serbatoi sono destinati rie

spettivamente al basso ed all'alto servizio, ma essi costituiscono la sede idrica della città. Le zone urbane infatti per la loro complessa altimetria, richiedono una distribuzione che non può ridursi ad una rete con sole due quote di alimentazione: perciò si hanno numerosi altri serbatoi , ad alcuni dei quali l'acqua arriva a mezzo di impianti elevatori, per il servizio delle zone più alte o molto lontane, dai due serbatoi principali. I serbatoi secondari sono:

- il serbatoio dei Cangiani a quota 303,00 destinato alla zona degli ospedali ed adiacenze;
- due serbatoi del Vomero a quote 251,30 e 231,80 che alimentano il Vomero, Santo Stefano, Villanova e parte di Posillipo;
- il serbatoio di Marzano a quota 205 per il servizio di Posillipo alto ;
- il serbatoio di Casale a quota 126 da cui dipende il versante orientale di Posillipo da P.zza S.Luigi al rione Belsito;
- il serbatoio di quota 100,00 che alimenta la zone più alte di Fuorigrotta e Bagnoli.

Questo insieme di serbatoi e le opere di espansione e di miglioramento della rete di distribuzione che complessa si sono man mano sviluppate, fan sì che oggi nel suo complesso l'acqua può venir fornita a quasi tutta la città sia pure nella limitata dotazione innanzi detta. Deficienze notevoli si riscontrano naturalmente quando la disponibilità d'acqua diminuisce sensibilmente e per magre eccezionali o per altre cause, come ad es. oggi per il forte quantitativo as-

serbito dalle truppe alleate (circa 40mila mc. giornalieri).

Le acque della Bolla con un canale adduttore lungo circa 13 km gi raggiungono la periferia della città presso il "Purgatorio" e di qui, tolte alcune concessioni, vengono sollevate nel serbatoio di Poggioreale a quota (65,00) circa. Da tale serbatoio partenla rete di distribuzione che si estende nelle zone più basse e lungo il litorale fino a Mergellina. Queste acque, prelevate da una falda superficiale, ed alle quali si attribuisce un notevole contributo batterico, sono da ritenersi sospette ai fini potabili; esse, d'altra parte, a causa dell'alta durezza che presentano, tra i 420 e i 480 mg. per litro, neppure sono adatte per l'alimentazione e quindi il loro uso dovrebbe di norma essere limitato all'innaffiamento stradale, al lavaggio delle fogne, alle fontane ornamentali e ad alcune industrie per le quali non sia dannoso il loro potere incrostante. L'acqua della Bolla costituisce però l'unica riserva ed integrazione in caso di interruzione o deficienze dell'Acquedotto del Serino , e come tale essa oggi viene in gran parte distribuita anche per l'alimentazione nella zona bassa orientale e centrale, sottoponendola ad un preventivo trattamento all'ipoclorito.

Non si hanno notizie precise sul quantitativo d'acqua che viene fornito dalla Bolla , ma si può ritenere che si tratti di 20mila mc. all'incirca; la Società dell'Acquedotto del Serino , che in virtù di una convenzione con il Comune è concessionaria di questo Acquedotto, ha recentemente intrapreso ricerche e perforazioni nelle zone

attraversate dal canale adduttore, per la captazione di acque provenien
ti da falde più profonde e poter così incrementare le disponibilità
di tale riserva idrica. I risultati ottenuti, sia quantitativi che
qualitativi, non permettono ancora di valutare il contributo che
queste acque potranno portare nel quadro generale dell'approvvigio_
namento idrico cittadino.

L'acqua del Carmignano per le sue qualità e soprattutto per le caratteristiche costruttive delle opere di presa e di conduzione, è sen'altro da escludere da qualsiasi uso potabile. E' invece (per quanto giunga in città assai spesso torbida)per la sua limitata durezza , più adatta di quella della Bolla ad usi industriali. L'Acquedotto richiede molta manutenzione e, spprattutto,una notevole sorveglianza; numerosissime sono infatti i prelevamenti abusivi a scopo irrigui , lungo l'adduttrice che , come si è detto, per circa 14 km. si svolge in canale scoperto. Così mentre la portata delle sorgenti subisce variazioni stagionali assai limitate, il quantitativo d'acqua che giunge a Napoli scema sensibilmente durante i mesi in cui più attiva è l'irrigazione.

La portata delle sorgenti da più misure appare aggirarsi tra i 24mila ed i 30mila mc.al giono ed in città ne dovrebbero giungere circa 15mila, ma nel pieno dell'estate viene quasi tutta sottratta lungo il percorso; di ciò che arriva 6mila mc. sono concessi alla Soc.An.Meridionale Industria Tessili.

Attualmente , se da una parte le Industrie Tessili hanno sospeso la loro attività, le acque del Carmignano non giungono a Napoli per i gravi danni subiti dall'acquedotto in seguito alle azioni belliche, quali la distribuzione dei due ponti canali sul Mofito e sui RR. Lagni, dell'opera di scarico di Villanova e di più tratti dei mâri di sponda e degli argini.

PROVVEDIMENTI E PIANI DI SISTEMAZIONE

L'attuale dotazione giornaliera, quando pur veniase assicurata in ogni periodo dell'anno, è certo inadeguata ai bisogni della città nelle condizioni odierne. Tra tutte le principali città italiane, Napoli è senza dubbio una di quelle più scarsamente dotate. Naturalmente l'insufficienza della dotazione si risentirà sempre più col passar del tempo sia per l'aumento di popolazione, sia per l'immancabile maggior consumo d'acqua da parte degli abitanti; maggior consumo che, in rapporto alle disponibilità idriche, deve venir incoraggiato o facilitato poichè esso è strettamente connesso con il tenore di vita e con l'evoluzione igienica dei cittadini.

Non è da imputare all'Acquedotto del Serino, opera di alto valore tecnico nella sua concezione, la situazione in cui oggi la città si trova, bensì al fatto che esso venne studiato e costruito oltre mezzo secolo fa ed impianti di tal genere possono - e devono- prevedere l'espansione delcentro servito per i prossimi 40 o 50 anni al più. Gli avvenimenti futuri ed il loro riflesso negli sviluppi urbanistici, sfuggono ad un'analisi per accurata che sia, che voglia proiettarsi per un troppo lungo periodo.

Negli anni intercorsi sono stati eseguiti vari lavori che hanno dato un progressivo incremento dalla dotazione idrica cittadina, ma essi rientrano sempre nelle previsioni fatte in sede di progetto e cioè contenute nella portata massima intorno ai 2 mc/s consentita dal canale principale.

Le condizioni odierne della alimentazione idrica della città

richiedono e, come si dirà in seguito, senza far passare ancora altro tempo, che la questione si riguardi a nuovo nel suo complesso, e si risolva con adeguata larghezza così da assicurare un conveniente rifornimento d'acqua a Napoli per oggi e per i prossimi 40 o 50 anni.

I punti di partenza di questa nuova impostazione dovrebbero essere:

- una popolazione da servire di 1.500.000 abitanti;
- una dotazione giornaliera di almeno 300 litri per abitante tenuto conto delle esigenze portuali e delle industrie.

Non sembra che le sorgenti del Serino siano in grado di provvedere a queste esigenze ed occorre quindi rivolgersi ad altre fonti di approvvigionamento. A tal proposito si deve anche considerare che una grande città come Napoli non può dipendere per un elemento così vitale da un unico impianto, a meno di non contenersi ancora come riserva della modesta e relativamente potabile acqua della Bolla.

Una eventuale interruzione nell'acquedotto esterno, sia pur cosa rarissima e di breve durata, pone, e lo si è visto durante la guerra, le città in condizioni di estremo disagio; oltre al fatto che le esigenze portuali, ferroviarie, e delle industrie non possono subire ritardi o sospensioni nel servizio. Le maggiori città italiane: Roma, Torino, Genova, Trieste, sono tutte servite da più acquedotti. (Non si è fatto cenno di Milano in quanto è noto che l'acqua viene prelevata direttamente da tutto il sottosuolo della città stessa).

Il problema deve quindi riguardarsi sotto un duplice aspetto: approvvigionamento idrico della città in misura adatta alle sue esigenze;

sviluppo delle opere di distribuzione in modo da adeguarlee alle maggiori dotazioni ed all'espansione edilizia.

Il primo punto, ossia la scelta di altre possibilità idriche e dei mezzi per addurle in città non rientra nel quadro del piano regolatore. Un acquedotto di notevole importanza e sviluppo, rientra in un quadro regionale più che cittadino, ed investe numerosi interessi di enti pubblici o privati. Il problema deve quindi venir posto e risolto dall'Amministrazione Comunale con altri provvedimenti.

In questa sede per'anto, ci si limita ad esporre l'indispensabile fabbisogno della città senza toccare la questione. Si deve però tener presente che per la sua risoluzione sono necessarie indagini e ricerche assai lunghe e delicate, e che seppur vi sono state numerose proposte e progetti per l'utilizzazione di varie sorgenti, nessuna di esse è andata oltre lo stadio di progetto di massima, ciò che si spiega se si tien conto dei mezzi che richiedono studi di tal genere. Neppure quindi è stato finora compiuto un esame comparativo delle varie possibilità così da consentire la determinazione della soluzione più conveniente.

E' quindi ormai necessario che tali studi vengano iniziati al più presto e conducano innanzi tutto alla scelta delle sorgenti che dovranno provvedere - con quelle del Serino- all'alimentazione di Napoli. Se poi l'esecuzione, per l'entità dei lavori, non potrà essere di pronta attuazione e la città dovrà ancora per un certo

tempo subire scarsezza d'acqua , o tollerare un incremento di approv
vigionamento con acque non idonee, dovrà tuttavia esser possibile im-
pegnare le sorgenti prescelte e riservarle ad essa, prima che altri co
muni, consorzi od industrie, ne ottengano la concessione.

Gli orientamenti e le direttive di queste ricerche, quali esse siano, dovranno sempre basarsi sul fatto che le acque del Serino sono tra le migliori d'Italia per la loro potabilità e gradevolezza, e questo patrimonio di Napoli non dovrà venir sciupato immettendo nella distribuzione altre acque che non abbiano anch'esse qualità e requisiti paragonabili a quelli delle acque di Serino.

L'arrivo in città di maggiori quantitativi d'acqua dovrà necessariamente venir accompagnato da lavori ed opere nella rete interna così da poterne effettuare la distribuzione. Si tratta di opere che non è il caso di dettagliare e che non presenteranno particolare difficoltà di esecuzione; esse consisteranno:

- in un riordino della parte esistente, con le modifiche che saranno necessarie per fornire le nuove dotazioni e con gli spostamenti che seguiranno la graduale realizzazione delle nuove sistemazioni nell'ambito del nucleo urbano attuale; in tali lavori si dovrà anche provvedere alla sostituzione del canale a pelo libero che alimenta l'Arenella, con condotte in pressione, con il che si otterrà la garanzia igienica dell'acqua distribuita e sarà consentita una maggiore tranquillità la sistemazione delle fogne che con il canale si incrocia;

- nelle condotte ed opere accessorie destinate a portar l'acqua nel
le nuove zone di espansione che, come tutti i servizi , dovranno pre
cedere le opere edili vere e proprie, se si vuole che la città si
sviluppi secondo i piani organici che tendono a decongestionare i
rioni centrali.

L'aumento della dotazione idrica non dovrà però significare
sperperi o dispersione d'acqua, ed è,quindi, necessario che tutte le
opere anzidette vengano accompagnate, come già da tempo auspicato, e
come solo in parte si è potuto fare negli ultimi anni,e dall'instal-
lazione nell'intera rete di apparecchi di misura di controllo e di
registrazione " che permettano di evitare sprechi, di rendersi esatto
conto delle effettive necessità della città e di seguire il variare
delle sue esigenze con il suo progressivo sviluppo, precordinando così
tempestivamente ed in modo adeguato i provvedimenti da prendere.

PIANO FINANZIARIO E DI GRADUALITA'

In questa situazione di incertezza e di instabilita' non ha senso pratico entrare in dettaglio nel problema della gradualita' ed in quello del piano finanziario che ne e' la diretta espressione.

In un momento nel quale il problema fondamentale di Napoli consiste nel dare alloggio ad una massa di popolo che da secoli vive in abitazioni disagiate e che ha visto crollare sotto i colpi della guerra alcuni dei quartieri piu' popolari e distruggere la maggior parte dei suoi strumenti di lavoro, il Piano doveva avere un solo obbiettivo concreto: indicare le aree sulle quali e' possibile affrontare subito la ricostruzione edilizia per rispondere alle necessita' piu' immediate dei sovraffollati, programmare tutto un piano di risanamento di alcuni dei complessi edilizi piu' antigienici ed antisociali, tracciare le reti delle comunicazioni e dei servizi indispensabili per valorizzare le aree di espansione e quella di risanamento, predisporre tutti i possibili mezzi per potenziare il lavoro nei suoi aspetti agricolo, industriale, artigiano e turistico.

Resta pero' fattore indispensabile di concretezza, la dimostrazione della praticita' di ciascuna proposta e della possibilita' che potra' esservi di realizzare le varie opere studiate dal Piano, la dimostrazione che queste opere non sono vane aspirazioni formali o soluzioni ideali dei problemi impostati, per la cui soluzione siano indispensabili apporti esterni a compensare la passivita', a sanare le incapacita' produttive, ad elevare il tenore di vita locale. Questa dimostrazione si pensa pero' di darla con modalita' diverse da quelle applicabili in periodo di equilibrio.

Anziche' partire da uno schema teorico di gradualita', il quale presupporrebbe la conoscenza precisa delle capacita' e volonta' realizzatrici delle iniziative private e statali, si e' preferito analizzare unitariamente le caratteristiche economiche delle singole lottizzazioni, [illegible] progressione

raccogliere in un quadro di assieme il bilancio complessivo, indicare la progressione auspicabile delle realizzazioni per avviare gradualmente la ricostruzione economica e sociale del popolo napoletano.

Sono state analizzate unitariamente le caratteristiche economiche delle singole lottizzazioni. Per ciascuna zona si e' valutata la consistenza attuale per ettaro degli edifici e dei terreni investiti dal Piano, di quelli distrutti o gravemente danneggiati, di quelli leggermente danneggiati o intatti. Si sono valutati in base alle indicazioni concrete del mercato attuale, si sono maggiorati di quel complesso di spese che gravano normalmente su questa prima fase della realizzazione, si sono valutate le spese per i sottoservizi, per le sistemazioni generali, per quelle stradali, si e' valutato l'onere delle realizzazioni edilizie previste nei vari lotti in base alla densita' edilizia media della zona, si sono aggiunti gli interessi gravanti come annualita' ad accertamento e si e' ottenuto un totale che rappresenta il costo unitario complessivo della realizzazione del programma suggerito dal Piano in quella determinata zona.

Sono stati raccolti in un quadro unico i bilanci complessivi delle singole zone. Il bilancio per unita' di area esteso a tutta la superficie della zona investita fornisce il dato di incidenza economica complessiva della zona sulla realizzazione compiuta del programma urbanistico, consente di indicare l'ordine di grandezza del bilancio, classificare la zona in passiva od attiva, cioe' di riconoscere se il risanamento o la espansione di quella zona richiede una spesa di opere pubbliche non sostenibili dai consumatori locali, oppure se il nuovo programma edilizio sara' capace non solo di finanziare se' stesso, ma di apportare un'attivita' economica in altri settori, siano esse bonifiche onerose, siano opere di interesse pubblico incapaci di finanziarsi da se' come scuole, Ospedali, attrezzature sportive, bagni pubblici o biblioteche.

Le opere che hanno una loro indipendenza economica ed una loro propria possibilita' finanziaria non sono state analizzate ne' introdotte nello schema generale. Opere come la sistemazione ferroviaria, la ricostruzione del Porto, la sistemazione della zona industriale, la Metropolitana, la Circumflegrea, l'attrezzatura turistica e la sistemazione alberghiera, dovono essere esaminate se-

paratamente e rappresentano attivita' economiche che escludono dalle possibilita' di analisi del Piano Regolatore.

Questa analisi economica non e' stata fatta a conclusione dello studio urbanistico, ma ha accompagnato le varie soluzioni nella fase preliminare, nella discussione delle varianti, ha determinato la decisione, garantendo, nei suoi limiti di approssimazione, il realismo e la concreta possibilita' di realizzazione della soluzione disegnata.

A compendio dello studio e' indicata la progressione delle opere cosi' come sarebbe auspicabile fosse avviata per garantire una ricostruzione economica graduale nell'interesse del popolo spoletano.

P I A N O D I G R A D U A L I T A'

Primo programma dovra' essere quello di costruire nuove case per i senza tetto o per i sovraffollati. E' inutile fare programmi numerici, quando i bisogni e le richieste sono cosi' decisamente superiori alla capacita' di produzione quanto piu' esso sara' possibile, dovunque sara' possibile, con prevalenza assoluta per le case popolari. Da ogni parte d'Italia si preme sul Governo perche' ne sia riconosciuto il carattere di servizio pubblico e ne sia facilitata con leggi e con finanziamenti la realizzazione.

Si potra' procedere con la edilizia intensiva nelle zone di Fuorigrotta e di Barra, dell'Arenella e di S.Erasmo.

Si potra' incominciare a ricostruire secondo il Piano di ricostruzione nelle Sezioni Mercato e Pendino, sulle aree degli edifici completamente distrutti, e su altre vicine disponibili, avviando per tappe successive il risanamento della zona.

Si potranno iniziare alcuni tronchi della Circumflegrea, come premessa alla realizzazione di Soccavo e Pianura.

Con le attivita' delle concessioni, l'Amministrazione potra' avviare la soluzione del problema scolastico e di quello Ospedaliero.

CHIAIA - MONTECALVARIO

tura futura 40.000 mc.

Vol. 1°
2°

PASSIVO

...ondo- edifici	I^a mq. 105 = vani 17 2^a mq. 212 = vani 35 3^a mq. 586 = vani 97		
...utti o gravo- ...e danneggiati	I^a 0,5% = 0,07x40.000	=	2.800
	2^a 1% = 0,35x20.000	=	7.000
	3^a 2% = 11,94x12.000	=	23.280
...rrente dann. ...utti	I^a 17 x 200.000	=	3.400.000
	2^a 35 x 100.000	=	3.500.000
	3^a 95 x 60.000	=	5.700.000
			22.633.080
...e terreni agricoli mq. 1425 x 1500		=	2.140.000
...ri di stravizio etc. 15%		=	2.215.000
...le annui a vanie e ...ttoservizi	241 x 7.000	=	1.685.000
	481 x 3.000	=	1.440.000
			20.113.080
...zioni edilizie	40.000 x 2.000	=	80.000.000
...zione a giardini	54 x 150	=	8.100
			100.121.180
...runa massiva 4%		=	4.000.000
			104.121.180

ATTIVO

...tura futura 40.000 mc.

...abitazione	75 % = 30.000/80	=	375 x 220.000
...i.	5 % = 2.000/75	=	28,6
...ghe dep.	20 % = 8.000/120	=	66,75

...abitazione	375 x 220000=	82.500.000
...i	28⅝ x 330.000=	9.450.000
...ghe dep.	66,75 x 375,000=	25.000.000
		116.950.000

sull'ettaro 116.950.000 =
104.121.180
12.828.820

306

MARITTIMA MERGATO

Cubatura futura 82.000 mc.

P A S S I V O

Fabbricato - edifici	I°	mq. 935 =	vani 155		
	2°	mq. 2722 =	vani 453		
distrutti o grav. danneggiati	I°	26,5 % =	41 x 30.000	=	1.230.000
	2°	26,5 % =	329 x 25.000	=	8.000.000
leggermente danneggiati o intatti	I°	73,5 % =	114 x 130.000	=	14.800.000
	2°	73,5 % =	333 x 70.000	=	23.300.000
					42.330.000
Spese di progetto ecc. 15 %				=	6.350.000
Strade piazze e verde e parcheggi		730 x 7.000		=	5.110.000
		1460 x 3.000		=	4.380.000
					58.165.000
Costruzioni civili		82.000 x 2.000		=	164.000.000
					222.165.000
Interessi passivi 4%					8.875.000
					231.040.000

A T T I V O

Cubatura futura 82.000 mc.

Vani abitazione	60 % =	49.200/ 80	= 615
Uffici	20 % =	16.400/ 70	= 234
Botteghe dep.	20 % =	16.400/120	= 137

Vani abitaz.	615 x 190.000	=	117.000.000
Uffici	234 x 300.000	=	70.000.000
Botteghe dep.	137 x 350.000	=	47.900.000
			234.900.000

Sull'attivo	234.900.000 =	
	231.040.000	
	3.860.000	

Cubatura futura 50427 mc.

P A S S I V O

Esproprio edifici	I^a mq. 266 = vani 44					
	2^a mq. 3026 = vani 505					
Distrutti o grav. danneggiati	I^a	26,5%	= II,6	x I6.000	=	I85.600
	2^a	26,5%	= I34	x I2.000	=	I.608.000
Leggermente dann. o intatti	I^a	73,5%	= 324	x 70.000	=	2.268.000
	2^a	73,5%	= 37I	x 60.000	=	22.260.000
						26.323.600
Spese di progetto etc. 15%					=	3.948.400
Strade e spazi a verde			735 x 7.000		=	5.I45.000
e sottoservizi			I470 x 3.000		=	4.4I0.000
						39.826.000
Costruzioni edilizie			50427 x 2.000		=	I00.854.000
						I40.679.000
Interesse passivo 4 %						5.62I.000
						I46.300.000

A T T I V O

Cubatura futura 50427

Vani abitazione	60% = 30257/80 = 378	
Uffici	20% = I0085/70 = I45	
Botteghe dep.	20% = I0085/I20 = 85	
Vani abitaz.	378 x I85.000	= 69.930.000
Uffici	I45 x 300.000	= 43.560.000
Botteghe dep.	85 x 340.000	= 28.900.000
		I42.390.000

sull'ettaro I46.300.000
I42.390.000
3.9I0.000

S. ANTONIO ABATE

Cubature future 25.950 mq.

PASSIVO

...rcio - edifici	(1° mq. 214 = vani 35 (2° mq. 694 = vani 115		
...atti o grav. ...eggiati	(1° 5% = 1,75x 20.000 (2° 8% = 9,2 x 12.000	=	35.000 110.000
...rrenate danneggi. ...intatti	(1° 95% = 33,25 x 80.000 (2° 92% = 105,8 x 50.000	= =	2.660/000 5.290.000
			8.095.000
...i e terreni agricoli mq. 476 x 100		=	47.600 8.112.600
...se di progetto etc. 15 %		=	1.225.000
...ede, uffici e negozi ...servizi	160 x 7.000 321 x 3.000	= =	1.120.000 963.600
			11.450.600
...truzioni edilizie	25.950 x 2.000	=	51.100.000
			62.550.600
...teresse passivo 4 %		=	2.450.000 65.000.600

ATTIVO

...bature future	25.950 mc.				
...ni abitazione	75% = 19.100/80	=	239		
...ffici	5% = 1.275/70	=	18		
...ttighe dep.	20% = 5.100/120	=	43		
...ni abitazione	239 x 190.000			=	45.400.000
...ffici	18 x 300.000			=	5.400.000
...ttighe dep.	43 x 340.000			=	14.600.000
					65.400.000

...ll'attivo 65.400.000 -
65.000.600
399.400

309 bis

RAGNOLI

A.A Ha

Cubatura futura 19.500 mc.

PASSIVO

Espropriazione - edifici (I^a mq. 28 = mmi 2,8
(2^a mq. 90 = mmi 9

2,8 x 100.000	=	280.000
9 x 70.000	=	630.000
		910.000
Orti e terreni agricoli 4.610 x 100	=	461.000
		1.371.000
Spese di progetto etc. 15 %	=	205.650
Strade, argini e marciapiedi 409 x 7.000	=	2.863.000
sottoservizi 818 x 3.000	=	2.454.000
		6.893.650
Costruzioni pubbliche 19.500 x 2.000	=	39.000.000
Sistemazione giardini 960 x 150	=	144.000
		46.037.650
Interessi passivi 4 %	=	1.840.000
		47.877.650

ATTIVO

Cubatura futura 19.500 mc.

Vani abitazione	80 %	= 15.600/80	=	195
Botteghe dep.	20 %	= 3.900/120	=	32,5

Vani abit. 195 x 180.000	=	35.100.000
Bott.dep. 32,5 x 330.000	=	10.700.000
		45.800.000

sull'ettaro 47.877.650 -
45.800.000
2.077.650

PROPRIETÀ

Cubatura futura 40.000 mc.

PASSIVO

Superficie = edificat (I^a mq. 115 = mmd 11,5
(2^a mq. 101 = mmd 10,1

11,5 x 100.000		=	1.150.000
10,1 x 70.000		=	1.260.000
			2.410.000
Orti e terreni agricoli	7.200 x 100	=	720.000
			3.130.000
Spese di progetto etc.	15 %	=	465.000
Strade, rigoli e verde e attrezzature	666 x 7.000	=	4.662.000
	1332 x 3.000	=	3.996.000
			12.253.000
Costruzioni edilizie	40.000 x 2.000	=	80.000.000
Interessi e diritti	743 = 150	=	113.000
			92.366.000
Interesse passivo 4 %		=	3.700.000
			96.066.000

ATTIVO

Cubatura futura 40.000 mc.

Mmd abitazione 90 % = 36.000/80 = 450
Botteghe esp. 10 % = 4.000/120 = 33,4

Mmd abit. 450 x 180.000	=	81.000.000
Botteghe esp. 33,4 x 330.000	=	11.000.000
		92.000.000

Sull'attivo 96.066.000 -
92.000.000
4.066.000

LOCALITÀ CAMARELLA

Cubatura futura 15.400 mc.

P A S S I V O

Terreno - edifici { I° mq. 494 = vani 41
2° mq. 775 = vani 64

41 x 60.000	=	2.460.000
64 x 40.000	=	2.560.000
		5.020.000
Orti e terreni agricoli 3.660 x 100	=	366.000
		5.386.000
Spese di progetto etc. 15 %	=	807.900
Strade, cunei e verde a servizio varie	300 x 7.000 =	2.100.000
	400 x 3.000 =	1.800.000
		10.093.900
Costruzioni edilizie 15.400 x 2.000	=	30.800.000
Sistemazione giardini 1340 x 150	=	210.000
		41.103.900
Interessi passivi 4 %	=	1.640.000
		42.743.900

A T T I V O

Cubatura futura 15.400 mc.

Vani abitaz.	90 % = 13.860/80 =	177
Bott.dep.	10 % = 1.540/120 =	12,8
Vani abit.	177 x 170.000 =	30.500.000
Bott.dep.	12,8 x 300.000 =	3.815.000
		34.315.000

Sull'ettaro 42.743.000 =
34.315.000
8.428.900

C A P R I O L I

Cubatura futura 13.792 mc.

P A S S I V O

Terreno - edifici = mq. 18 - vani 1,5

1,5 x 40.000	=	60.000
Orti e terreni agricoli 6.530 x 100	=	653.000
		713.000
Spese di progetto etc. 15 %	=	107.000
Strade, aiuole e verde e attrezzature	670 x 7.000 =	4.690.000
	1330 x 3.000 =	3.950.000
		9.450.000
Costruz. edilizia 13.792 x 2.000	=	27.584.000
Urbanizzazione giardini 1250 x 150	=	187.500
		37.231.500
Interessi passivi 4 %	=	1.490.000
		38 .721.000

A T T I V O

Cubatura futura 13.790

Vani abitazione	90 % = 12.413/80	=	155
Bott.dep.	10 % = 1.379/120	=	11,5
Vani abitaz. 155 x 170.000		=	26.350.000
Bott.dopoc. 11,5 x 300.000		=	3.450.000
			29.750.000

Sull'ettaro 38.721.000 =
29.750.000
8.971.000

VOLTRO ARTIGLIA GENERALI

95 Ha.

ura futura 35.941 mc.

P A S S I V O

ndo - edifici	(I° mq.	93	- vani	11,6	
	(II° mq.	77,6	- vani	9,7	
	(3° mq.	5,7	- vani	0,7	
11,6	x	115.000			= 1.334.000
9,7	x	80.000			= 776.000
0,7	x	60.000			= 42.000
					2.152.000
e terreni agricoli	mq.	2.214 x 100			= 221.400
di prossimità acc.		15 %			= 356.000
ie, siepi e verde a		220 x 7.000			= 1.540.000
ntoregrvizia		440 x 3.000			= 1.320.000
					5.389.400
zioni artificie		35.941 x 2.000			= 71.882.000
mazione circolaz		197 x 150			= 29.550
					77.494.950
rezze generiche		4 %			= 3.103.790
					80.598.740

A T T I V O

Cubature future		35.941 mc.		
Vani abitazione	80 %	= 28.752/ 80	=	359
Uffici	5 %	= 1.979/ 70	=	26
Dott.dep.	15 %	= 5.392/120	=	45
Vani abit.	359 x 200.000		=	71.800.000
Uffici	26 x 310.000		=	8.060.000
Dott.dep.	45 x 350.000		=	15.750.000
				95.610.000

Sull'ettare 95.610.000 =
80.598.740
15.011.260

Vani 24.000

STELLA VETERINARIA

Cubatura futura 18.000 mc.

PASSIVO

Esproprio = edifici { I° mq. 200 = vani 25 / 2° mq. 450 = vani 56

25 x 80.000 = 2.000.000
56 x 50.000 = 2.800.000
4.800.000

Spese progetto etc. 15 % = 720.000

Strade, rete e verde a rotatoria = 193 x 7.000 = 1.350.000 / 306 x 3.000 = 1.160.000
6.630.000

Costruzioni civili = 18.000 x 2.000 = 36.000.000

Costruzioni speciali = 20 x 150 = 3.000.
44.633.000

Interessi passivi 4 % = 1.760.000
45.793.000

ATTIVO

Cubatura futura 18.000 mc.

Vani abitaz.	80 % =	14.400/ 80	=	180
Uffici	5 % =	900/ 70	=	12,8
Botteghe e dep.	15 % =	2.700/120	=	22,5

Vani abitaz. 180 x 185.000 = 33.300.000

Uffici 12,8 x 290.000 = 3.710.000

Botteghe e dep. 22,5 x 330.000 = 7.400.000
44.510.000

Sottotetto 45.793.000 =
44.510.000
1.283.000

315

203

E O C C A N O

Coltura futura 14.000 mc. 1.3 Ha.

P A S S I V O

Fabbricato - edifici - mq. 60 = vani 5

5 x 60.000 = 300.000

Orti e terreni agricoli 2.122 x 100 = 212.200

512.200

Spese di progetto etc. 15 % = 76.830

Strade, argini e verde e attrezzature 238 x 7.000 = 1.666.000
476 x 3.000 = 1.428.000

3.683.030

Costruzioni edilizie 14.000 x 2.000 = 28.000.000

Sistemazione giardini 1.000 x 150 = 150.000

31.833.030

Interessi passivi 4 % = 1.280.000

33,113.030

A T T I V O

Coltura futura 14.000 mc.

Vani abitazione 90 % = 12.600/ 80 = 157,5
Bott. dep. 10 % = 1.400/ 120 = 11,7

Vani abit. 157,5 x 165.000 = 26.000.000
Bott. dep. 11,7 x 290.000 = 3.400.000

29.400.000

Sull'Ettaro 33.113.030 =
29.400.000

3.713.030

AG 9 vani 160

PIANURA

Cubatura futura 18.000 mc.

PASSIVO

Terreno - edifici = { I^a mq. 18,3 = vani 1,53 / 2^a mq. 43,7 = vani 3,65 }

1,53 x 60.000		=	92.800
3,65 x 40.000		=	146.000
			237.800
Orti e terreni agricoli	3.674 x 100	=	367.400
			605.200
Spese progetto ecc. 15 %		=	90.780
Strade, prati a verde e cottaservizi	398 x 7.000	=	2.786.000
	796 x 3.000	=	2.388.000
			5.869.980
Costruzioni edilizie	18.000 x 2.000	=	36.000.000
Sistemazione esterni	662 x 150	=	97.800
			41.967.780
Interessi passivi	4 %	=	1.675.000
			43.642.780

ATTIVO

Cubatura futura 18.000 mc.

Vani abitazione	90 %	=	16.200 / 80 =	212,5
Sott.dep.	10 %	=	1.800 / 120 =	15
Vani abit.	212,5 x 165.000	=		34.900.000
Sott. dep.	15 x 290.000	=		4.350.000
				39.250.000

Sull'attivo 43.642.780 =
39.250.000
4.392.780

S C H E M A

Cubature future 5450 mc.

PASSIVO

Esproprio = edifici - mq. 23 = Vani 2,87		
2,87 x 30.000	=	86.000
Orti o terreni agricoli 300 x 100	=	30.000
		116.000
Spese di progetto etc. 15 %	=	17.400
Strade e reti a verde e parcheggi: 40,5 x 7.000	=	284.000
81 x 3.000	=	243.000
		660.400
Costruzioni edilizie 5450 x 2.000	=	10.900.000
Sistemazione giardini 25 x 150	=	3.750
		11.564.150
Interesse passivo 4 %	=	465.000
		12.029.150

A T T I V O

Cubature future 5450 mc.

Vani abitaz.	80 % = 436/ 80	=	54,5
Uffici	5 % = 272/ 70	=	3,9
Bott. e dep.	15 % = 818/ 120	=	6,8 %
Vani abit.	54,5 x 180.000	=	9.800.000
Uffici	3,9 x 300.000	=	1.170.000
Bott. Depos.	6,8 x $ 330.000	=	2.240.000
			13.210.000

Sull'ettaro 13.210.000 =
12.829.150
1,180.650

SECONDIGLIANO

Cubatura futura 7.100 mc.

PASSIVO

Esproprio - edifici - mq. 33 = vani 3,3		
3,3 x 100.000	=	330.000
Orti e terreni agricoli 4.165 x 100	=	416.500
Spese progetto ecc. 15 %	=	111.975
Strade, aree a verde e 361 x 7.000	=	2.527.000
collettori 722 x 3.000	=	2.166.000
		5.551.475
Costruzioni edilizie 7.100 x 2.000	=	14.200.000
Sistemazione giardini ~~xx285xxx95~~ 1.255 x 150	=	188.250
		20.729.725

ATTIVO

Cubatura futura 7.100 mc.

Vani abitaz. 80 % = 5.660/ 80	=	71
Bott.dep. 20 % = 1.440/ 120	=	12
Vani abitaz. 71 x 175.000	=	12.420.000
Bott. dep. 12 x 330.000	=	3.960.000
		16.380.000

Sull'altro	20.729.725 =	
	16.380.000	
	4.349.725	

MIANO - STANELLA - S. PIETRO A PATIERNO

1.46 - 46

Cubatura futura 9.540 mc.

PASSIVO

Terreno - edifici

I mq. 58 = vani 4,9
2 mq. 139 = vani 11,7

4,9	x	60.000	= 294.000
11,7	x	40.000	= 468.000
			762.000
orti e terreni agricoli	mq. 3.445	x 100	= 344.500
			1.106.500
spese di progetto etc.	15%		= 165.975
piazzali, spazi a verde e pertinenziali	328 x 7.000		= 2.296.000
	656 x 3.000		= 1.968.000
			5.536.475
costruzioni edilizie	9.450 x 2.000		= 18.900.000
sistemazione piazzali	990 x 150		= 148.425
			24.584.900
imprevisti previsti	4%		= 980.000
			25.564.900

ATTIVO

Cubatura futura 9.540 mc.

vani abit.	90%	= 8505/ 80	= 106,3
batt. dep.	10%	= 954/120	= 7,9
vani abitaz.	106,3	x 165.000	= 17.560.000
batt. dep.	7,9	x 290.000	= 2.290.000
			19.850.000

sull'ettaro 25.564.900 =
19.850.000

5.714.900

320

5. GIOVANNI A TEDUCCIO

Cubature future 5450 mc.

P A S S I V O

Terreno - edifici { I^m mq. 50,5 = vani 5,05 / 2^m mq. 39,3 = vani 3,93

5,05 x 100.000	=	505.000
3,93 x 50.000	=	197.000
		702.000
Orti e terreni agricoli 757 x 140	=	106.000
		808.000
Spese di progetto etc. 15 %	=	122.000
Strade, piazze e verde e attrezzature 65 x 7.000	=	441.000
126 x 3.000	=	378.000
		1.749.000
Costruzioni edilizie 5.450 x 2.000	=	10.900.000
Sistemazione giardini 445 x 150	=	67.000
		12.726.000
Interesse passivo 4 %	=	510.000
		13.226.000

A T T I V O

Cubature future 5.450 mc.

Vani abitaz.	80 % = 4360/ 80	= 54,5		
Bott.dep.	20 % = 1090/ 120	= 9,1		
Vani abitaz.	54,5 x 180.000		=	9.800.000
Bott.dep.	9,1 x 330.000		=	3.200.000
				13.000.000

sull'attivo 13.226.000 =
13.000.000
226.000

B.A.L.A.

Cubature future 32.000 mc.

P A S S I V O

Terreno + edifici { 1ª eq. 98,5 = vani 8,2 / 2ª eq. 30 = vani 2,5

8,2 x 70.000		= 574.000
2,5 x 40.000		= 100.000
		674.000
orti + terreni agricoli	2390 x 140	= 334.600
		1.008.000
Spese notarile etc.	15 %	= 151.000
Strade, aree a verde e pubblici servizi	392 x 7.000	= 2.140.000
	662 x 3.000	= 1.990.000
		5.289.000
Costruzioni edilizie	32.000 x 2.000	= 64.000.000
Urbanizzazioni primarie	231 x 130	= 30.400
		69.323.400
Interessi passivi 4%		= 2.770.000
		72.093.400

A T T I V O

Cubature future 32.000

Vani abitazione	85 %	=	27.200/ 80	=	340
Botteghe dep.	15 %	=	4.800/ 120	=	40
Vani abitaz.	340 x 170.000			=	57.750.000
Bott.dep.	40 x 290.000			=	11.600.000
					69.350.000

sull'ottava 72.093.400 -
69.350.000
2.743.400

PONTICELLI

Cubatura futura 14.000 mc.

PASSIVO

13 a Ha

Esproprio - edifici { I^a sq. 35 = vani 3,53 / 2^a sq. 3 = vani 0,27

3,53 x 70.000		=	247.100
0,27 x 40.000		=	10.800
			257.900
Orti e terreni agricoli	2.656 x 140	=	372.120
			630.020
Spese procedura etc. 15 %		=	79.500
Strade, vani e verde a	240 x 7.000	=	1.680.000
attrezzature	480 x 3.000	=	1.440.000
			3.829.570
Costruzioni edilizie	14.000 x 2.000	=	28.000.000
Sistemazione giardini	495 x 150	=	74.250
			31.903.770
Interessi passivi 4%		=	1.275.000
			33.178.770

ATTIVO

Cubatura futura 14.000 mc.

vani abitazione	85 %	=	11.900/ 80	=	149
Lott.dispos.	15 %	=	2100/ 120	=	17,5
Vani abit.	149 x 170.000			=	25.300.000
Lott.disp.	17,5 x 325.000			=	5.700.000
					31.000.000

sull'ettaro 33.178.770 =
31.000.000
2.178.770

15 Ha

360

C A P O D I C H I N O

Cubature future 18.343 mc.

P A S S I V O

Terreno = edifici - mq. 68 = vani 6,8

6,8 x 90.000	=	612.000
orti e terreni agricoli 1.530 x 100	=	153.000
		765.000
Spese di progetto etc. 15 %	=	114.750
		879.750
Strade, spazi e verde p	160 x 7.000	= 1.120.000
opere servizi	321 x 3.000	= 963.000
		2.962.750
Costruzioni edilizie	18.343 x 2.000	= 36.686.000
Risistemazione giardini	500 x 150	= 75.000
		39.723.750
Interesse passivo 4 %		= 1.587.198
		41.310.948

A T T I V O

Cubature future 18.343 mc.

Vani abitaz.	85 %	= 15.592/ 80	=	195
Bott.dep.	15 %	= 2.752/120	=	23
Vani abitaz.	195 x 175.000		=	34.125.000
Bott.dep.	23 x 340.000		=	7.820.000
				41.945.000

Sull'ettaro 41.945.000 -
41.310.948
634.052

524

NOTE

1 - La differenza tra i dati urbanistici delle tabelle e quelli del proporzionamento delle zone e' dovuta alla necessita' di considerare nel piano finanziario solo le lottizzazioni di P.d., mentre gli altri dati si riferiscono alla situazione futura delle zone, comprese le parte esistente.

2 - I vani investiti dal piano sono stati raggruppati in uno, due o tre classi a seconda che nella zona ci fossero uno, due o tre valori di esproprio.

3 - Nel computo delle strade, spazi a verde e sottoservizi, viene compreso il costo delle zone di verde ripartito.

4 - Nella sistemazione giardini viene compreso soltanto il costo del parco pubblico (verde concentrato.)

5 - Il Nucleo storico e la zona Posillipo non sono stati considerati dato che il dimensionamento volumetrico non solo e' legato allo studio di P.d., ma all'approvazione caso per caso delle singole soluzioni (v.leg. Edilizia).

Vecchio Piemontese

	Attivo	Passivo	Attività a Passività
		nuovo stanco	risultato per la singola zona.
[illegible]	301	+ 32. [illegible]	+ 3.[illegible]
[illegible]	42,9	+ 3. [illegible]	+ [illegible]
[illegible]	26,5	- 3.[illegible]	=103.635.
[illegible]	100	+ 399.[illegible]	+ [illegible]
[illegible]	101,32	- [illegible]	=[illegible]
[illegible]	118	- [illegible]	=479.[illegible]
[illegible]	7,5	- [illegible]	=[illegible]
[illegible]	34	- [illegible]	=309.[illegible]
[illegible]	473	+ 15.[illegible]	+ [illegible]
[illegible]	173	- 1.[illegible]	=321.[illegible]
[illegible]	101,5	- 3.713.030	=[illegible]
[illegible]	171	- [illegible]	=[illegible]
[illegible]	46	+ 1.[illegible]	+ [illegible]
[illegible]	175,1	- 4.[illegible]	=[illegible]
[illegible]	[illegible]	- [illegible]	=1.[illegible]
[illegible]	20	- [illegible]	=[illegible]
[illegible]	360	- 2.743.[illegible]	=[illegible]
[illegible]	135	- 2.[illegible]	=[illegible]
[illegible]	137,7	+ [illegible]	+ [illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	=1.[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	=2.[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	=1.[illegible]
		+ il. [illegible]	=[illegible]

1 tempo - Case economiche e popolari — Qualche scuola

Fuoriprotta — qualche asteneria

Arenella

S. Efremo

Parva

- Ricostruzione graduale

Mercato

Pendino

- Tronchi dalla circumflegnea

2 tempo - Case economiche e popolari — Qualche scuola

Fuoriprotta — Qualche asteneria

Arenella

Soccavo

Pianura

- Primo tratto parallela a Toledo

S.Teresa - Montesanto

Galleria Capodimonte

Tratto di metropolitana

S.Teresa Secondigliano

- Tronco circumflegrea

3 tempo - Case economiche popolari — Qualche scuola

Soccavo — Qualche asteneria

Secondigliano

Miano - Mianella

- Secondo tratto parallela a Toledo

Montesanto - Montecalvario

[illegible] 4d/

Tratto metropolitana 3d/

Tronchi circumflegrea e nuova stazione P.Garibaldi

4 tronco = Case economiche e popolari

Pianura - Secondigliano - Miano - Mianella

Stazione Miano per Capodimonte

5 tronco = Case economiche e popolari

Pianura - Soccavo - Arenella - Cangiani

Barra - S.Giovanni

= Terzo tratto parallela a Toledo

Montecalvario - Chiaia

Metropolitana

Circumflegrea

6 tronco Case economiche e popolari

S.Giovanni - Bagnoli - Loggetta Cavalcavia

Capriali -

= Sistemazione via Chiaia

Metropolitana

Circumflegrea

7 tronco Case economiche e popolari

Cangiani - Bagnoli - Loggetta Cavalcavia

Capriali - S.Antonio abate - Stella Veterinaria

= Metropolitana

Circumflegrea

8 tronco Case economiche e popolari

S.Antonio abate - Stella Veterinaria

Rendella - Pontecelli - Capodichino

= Metropolitana

Circumflegrea

RELAZIONE CARTOGRAFICA

La Commissione per lo studio del Piano Regolatore della Città di Napoli all'inizio dei suoi lavori è venuta a trovarsi di fronte ad una prima essenziale e quasi insormontabile difficoltà: la mancanza, cioè, di una pianta completa della città adatta all'elaborazione di progetti praticamente concreti.

Tale difficoltà durò a dir vero fino al 1936, quando una Commissione costituita per lo studio del Piano Regolatore presieduto dal prof. Giovannoni, considerò quale premessa indispensabile ai lavori della Commissione stessa almeno la esecuzione dell'aggiornamento e completamento della vecchia pianta della città in scala 1:2000 eseguita fra il 1906 ed il 1910. Fu in quella occasione che, in seguito a deliberazione Commissariale 26 gennaio 1926 approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa, venne il 20 giugno di detto anno affidata l'esecuzione del lavoro per l'aggiornamento ed il completamento della pianta al 2000. Della direzione del lavoro venne incaricato l'Ing. Riccardo Pinto coadiuvato dai prof. Fausto Galli e Giuseppe Votano, mentre il lavoro di dettaglio venne affidato a ingegneri operatori di sperimentata capacità. Nel quinquennio 1926-31, vennero eseguiti importanti lavori di triangolazione e livellazione di precisione onde aggi attigenti, vennero rilevati e disegnati circa 800 ha. nella zona centrale e di inizio il lavoro di aggiornamento. Durante questo lavoro quel felicemente iniziato dovevano trattarsi, da un lato per l'esperimento dei fondi, dall'altro perchè in periodo fascista potevano trovar lavoro ed erogazioni presso la autorità solo i lavori che favorivano gli scopi interessi di qualche genere e che contribuivano all'esaltazione del regime. Così un lavoro di tanta vitale importanza per la città veniva sospeso e quindi, a distanza di quasi venti anni, la nuova Commissione istituita con lo studio del Piano Regolatore trovasi nuovamente di fronte allo stesso problema, importante e non risolto nel 1926.

La Commissione, per ora, si è dovuta quindi rassegnare ad iniziare il suo lavoro sulla scorta del materiale cartografico esistente, utilizzando naturalmente piante a scala diversa e redatte per uso i diversi, quasi tutte non aggiornate e addirittura errate ed aventi per lo più un valore meramente indicativo ed orientativo. Tale materiale è costituito essenzialmente:

1) da una vecchia pianta di Napoli in scala 1:20000 che si arresta alla vecchia cinta doganale della città, non includendo quindi la zona Flegrea, la zona industriale fino a Barra e Ponticelli, i villaggi del Lago come Secondigliano, Piscinola e Marianella, tutte zone la cui sistemazione è oggetto di particolare studio da parte della Commissione. Tale pianta si presentava, come già si è detto, non completamente aggiornata, per cui la Commissione si è dovuta servire di un aggiornamento della Compagnia del Gas per uso proprio; il riporto di tale aggiornamento sui vecchi fogli al 2000 che pure ha richiesto una notevole mole per direzionari, rappresenta tuttavia un semplice aggiornamento planimetrico di carattere topografico per altro assai discutibile.

2) da una pianta in scala 1:4000 ricavata da una riduzione fotocinegrafica di quella al 2000 fatta eseguire dall'Ing. Giambarba, aggiornata con le nuove costruzioni, ed estesa all'intero Comune da ordinari direzionari sulla scorta di piante catastali e della Carta Topografica.
Tale pianta d'insieme è stata gentilmente offerta dalla Commissione della Società del Risanamento.

Inutile dire che tale pianta, sia per la piccola scala, sia per il modo con cui è stata redatta ha più che altro valore indicativo, in quanto la configurazione altimetrica del terreno è in alcune sue parte di pura fantasia.

Così pianta d'insieme, essa è stata tuttavia utile alla Commissione, sia per l'inquadramento dei problemi generali sia per una visione d'insieme dell'intero territorio comunale.

3) Della pianta catastale ch'è in scala I:1000 per l'abitato e I:2000 per le zone periferiche. Tale pianta che è pressochè planimetrica e per giunta molto schematica ha, com'è noto, scarso valore per il progettista, cui interessano soprattutto quote e curve di livello, specie in una città come Napoli molto movimentata dal punto di vista altimetrico.

4) da tutte le piante a piccola scala I:5000, I:10000, I:25.000 ricavate l'una dall'altra con semplici riduzioni da ordinari disegnatori, sulla scorta della carta del Catasto e dello Stato Maggiore.

Dall'esame fatto, risulta chiaramente la necessità per Napoli di venire in possesso di una pianta in scala I:1000 almeno dei due terzi dell'intero territorio di pertinenza del Comune. La pianta in scala I:1000 è la pianta, infatti, che rispondo a quasi tutte le difficoltà tecniche, e da essa con procedimenti fotografici e con opportune riduzioni pantografiche, possono ottenersi tutte le scale minori che eventualmente potrebbero occorrere e che realizzate in tal modo, soddisfano a quei requisiti di esattezza che le piante attuali sono ben lungi dal possedere. La scala I:1000 è, come noto, la scala più indicata per la rappresentazione dei complessi abitati, e fin dal secolo scorso, le città più importanti del mondo hanno provveduto a ~~rilevarsene~~ una, quando addirittura non hanno avuto scala maggiore come I:500 o l'I:250 per il rilievo dei vecchi nuclei abitati dalle viuzze strette ed tortuose. La stessa pianta al 5000 posseduta dalla città di Napoli ed iniziatari subito dopo l'annessione delle provincie meridionali al nuovo Regno d'Italia, doveva essere eseguita in scala I:1000. Il prof. Schiavoni nella sua relazione dal titolo: "Intorno ai lavori geodetici nella città di Napoli eseguiti a richiesta del Municipio" così scriveva:

" Il Real Governo per secondare il voto espresso dal Municipio di Napoli acconsentì che una rete geodetica da fondarsi sopra la pianta della città, fosse da noi regolata ed eseguita da due

geografi dello Stato Maggiore e noi d'accordo coi due ai quali fu data l'incarico di eseguire il lavoro, tenuto presente che la scala stabilita era quella di 1:100, dicevamo:

1) che la triangolazione fosse costituita su di una base esattissima;
2) che le osservazioni angolari fossero ben ordinate e precise;
3) che la rete fosse accuratamente orientata ed i suoi punti quanto ad elevazione fossero riferiti al livello medio del mare;
4) che i calcoli venissero eseguiti a tutto il rigore che la scienza prescrive."

I motivi che la pianta poi venne invece eseguita in scala 1:2000 sono da ricercarsi nel fatto che i metodi allora in uso per eseguire rilievi in scala 1:100 con la necessaria precisione (reti di allineamento tra vertici trigonometrici e poligonometrici e metodo ortogonale per il dettaglio) erano troppo costosi per poter affrontare il rilevamento delle zone collinose. Il rilievo di tali zone era affidato in quell'epoca alla tavola pretoriana, strumento più adatto però per le piccole scale. Fu quindi giustificato anche il rilevare la intera città alla scala di 1:2000 con la tavoletta pretoriana, ma il lavoro allora eseguito fu senza dubbio pregevole per la particolare abilità degli operatori, per le valide conoscenze topografiche cui era stato riferito e per la precisione con cui venne eseguito il disegno e l'incisione in rame.

Questa pianta è stata di fondamentale importanza per Napoli, perchè è stata l'unica documento cartografico cui si è potuto attingere nei tre quarti di secolo ormai trascorso e sta ancor oggi a testimoniare la esigenza dei nostri avi che comprendevano come non fosse possibile elaborare piani di qualsiasi specie, senza possedere prima una pianta della città, eseguita con la precisione necessaria, su cui poter disegnare.

Oggi naturalmente, tale pianta appare in gran parte superata e non rispondente più alle necessità di una città moderna il piano quotato è piuttosto rude e le curve di livello (quando esistono)

sembrano tracciate a mariera, quasi per servir da guida al tratteggio con cui si è cercato di dare al terreno un certo effetto plastico.

Quest'ultimo oggi si può invece ottenere molto più brillantemente con curve di livello ottenute rilevando in modo più accurato le linee altimetricamente più caratteristiche del terreno.

In seguito a tali considerazioni, la Commissione è venuta nella determinazione che è assolutamente inutile fra proseguire quel lavoro già iniziato nel 1926, lavoro che presuppone la conservazione della vecchia pianta al 2000 con il suddetto aggiornamento e che nei riguardi della sua estensione all'intero Comune non perverrà che al rilievo di una piccola parte della zona occidentale. A noi sembra che occorra di infondere nuova vita ad un organismo storpiato sia pure momentaneamente perchè le spese cui si andrebbe incontro per l'esecuzione di detto lavoro, non troverebbero una giustificazione plausibile nell'utilità del lavoro stesso. Ci sembra più utile che si dia subito inizio ad un sistematico rilevamento almeno dei due terzi dell'intero Comune di Napoli, onde costruire quella pianta in scala 1:1000 che è desiderata da tutti i tecnici che si occupano dei problemi della città.

Ad avvalorare le conclusioni cui è arrivata la Commissione hanno contribuito il parere e l'opera dell'Istituto di Topografia e Geodesia della R. Università. Il Direttore di detto Istituto, Prof. Ing. Ugo Modia con la collaborazione dell'Ing. Corrado Costruzione no to reparto ai lavori topografici ha, nello spazio di circa cinque mesi, avvalendosi di cinque geometri forniti dall'Ufficio Tecnico Municipale, completato il rilevamento del primo foglio della nuova pianta di Napoli in scala 1:1000 prima pietra dell'edificio da costruirsi offerta gratuitamente dal Comune. La zona prescelta per il rilievo è stata quella di Fuorigrotta, perchè essendo detta zona largamente fornita di mezzi di comunicazione e di pubblici servizi, è quella che indubbiamente più si presentava per potervi iniziare subito lavori di costruzione.

Dall'esame di detto foglio che naturalmente si sta disegnando e dal suo raffronto con le uniche piante della zona possedute dal Comune, emerge imperiosa la necessità improrogabile di dare inizio a questo lavoro. Per la sua esecuzione il Municipio di Napoli si trova oggi in condizioni particolarmente favorevoli per affrontarlo, in quanto ha eccesso di personale: molti operai, infatti, assunti durante la guerra e che attualmente non possono venir licenziati, gravano sul bilancio comunale con un rendimento assai scarso. Almeno una trentina potrebbe venir distolta dalle mansioni che attualmente esplica nella regnatura e nella nettezza urbana per essere addibita a tale lavoro; con ciò circa un terzo della spesa globale potrebbe venire ad essere rimborsato.

Il resto del lavoro, non richiedendo materiale da costruzione e mezzi di trasporto, può essere contenuto entro limiti di spesa sopportabili dall'Amministrazione.

- ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO E PREVENTIVO DI SPESA -

La direzione del lavoro dovrebbe, come già del 1926, venire affidata ad una terna di Ingegneri che già abbiano eseguiti lavori del genere, in modo da dare all'Amministrazione Comunale la più grande garanzia che l'intera opera venga condotta a termine con quella precisione e quel rigore scientifico che tali lavori richiedono, e nel minor tempo possibile.

Alla direzione del lavoro dovrà venire affidata l'esecuzione del lavoro dell'intera rete di triangolazione, della rete poligonometrica fondamentale, della rete altimetrica, il compito dell'istruzione, delle guide e del collaudo degli operatori ed inoltre quelle di verifica dei lavori eseguiti dal personale dell'Ufficio Tecnico Municipale ri preposti al rilevamento di dettaglio per quelle zone che presentassero particolari difficoltà altimetriche. Il lavoro delle squadre che dovrebbero venire eseguite da Ingegneri e Geometri di esperimentata capacità e competenti a cottimo, non essendo conveniente per l'Amministrazione di procedere all'au-

cunzione in classe di personale che, retribuito a stipendio fisso, finirebbe col fare cattivo rendimento. In questi lavori che richiedono una speciale abilità ed un notevole allenamento fisico ed in cui sono incontestabilmente da preferirsi elementi giovani, è necessario far sì che ad un maggiore grado di abilità e ad un maggiore sacrificio fisico, possa corrispondere anche un maggior profitto. Si potrebbe pensare anche ad impiegare in detto lavoro geometri o studenti di ingegneria reduci dalla prigionia o dalla guerra di liberazione nazionale, pur che rivelino, dopo un congruo periodo di addestramento i requisiti necessari per eseguire a cottimo tale lavoro.

Circa l'ammontare della spesa cui si andrebbe incontro, ciò dipende dall'estensione e dalla natura della zona da rilevare. La Commissione ritiene che per i bisogni immediati e futuri della città sia sufficiente il rilievo di 720 Ha per questa estensione corrisponderebbe all'esecuzione di 120 fogli di dimensioni 0,50 x 1,00. Dal punto di vista delle difficoltà che si incontrerebbero nel rilevamento di dettaglio e quindi della spesa, possiamo contemplare quattro categorie diverse di terreni.

I^ CATEGORIA - Zone pianeggianti o con pendenze inferiori al 10%, con abitato sparso e vegetazione rada (es. campagne di Mazzo, Pontichelli, Piscinola, Marianella).

II^ CATEGORIA - Zone pianeggianti o con pendenza inferiore al 10%, molto frazionate, con fitto abitato e alberato (es. nucleo centrale della città, zona industriale, Vomero, Fuorigrotta).

III^ - CATEGORIA - Zone collinose con abitato sparso e vegetazione rada (es. Camaldoli, Arenella, Capodichino).

IV^ - CATEGORIA - Zone collinose molto frazionate con abitato fitto e folta vegetazione (es. Posillipo, Via Tasso, Capodimonte).

L'analisi del costo del rilevamento di unettaro di terreno, viene riassunto, nel seguente specchio, per le varie categorie sopra contemplate.

	I CAT.	II.CAT.	III.CAT.	IV.CAT.
Esecuzione della rete triangolare, poligonometrica e altimetrica	300.-	400.-	500.-	600.-
Istruzione, direzione e collaudo delle squadre.	350.-	350.-	350.-	350.-
Rilevamento di dettaglio	900.-	1350.-	1750.-	1900.-
Disegno	400.-	550.-	600.-	700.-
Spese per costruzioni ragguali picchetti, stampati, canoni	250.-	250.-	250.-	300.-
	2100.-	2850.-	3450.-	3850.-

Prevedendosi pertanto ha.1200 di I cat., ha.2520 di II° cat.

Ha. 2100 di III° cat. e 1380 di IV° cat. si ottiene:

Ha. 1200	= L. 2100	L. 2.520.000 =
ha. 2520	" " 2850	" 7.182.000 =
ha. 2100	" " 3450	" 7.245.000 =
ha. 1380	" " 3850	" 5.313.000 =
ha. 7200		L. 22.260.000 = in totale.

Di detta spesa, circa dell'8% verrebbe assorbito dalle spese, mentre il resto andrebbe devoluto al personale tecnico impiegato, alleviando in tal modo la disoccupazione.

Riguardo al tempo cui tale lavoro potrebbe venire eseguito, si calcola che, ritenendo dopo un'accurata e severa selezione a mettere in piedi cinque squadre per il rilevamento di dettaglio, e valutando in tre il numero dei fogli che ogni squadra potrebbe vezare in un anno, l'avanzamento medio annuale del lavoro potrebbe aggirarsi intorno ai 15 fogli l'anno, per cui i 120 fogli potrebbero essere terminati entro lo spazio di 8 anni. Il lavoro dovrebbe procedere razionalmente, approntando anzitutto i fogli relativi

a quelle zone di cui non esiste attualmente alcun serio documento cartografico, per poi procedere infine anche al rilievo del vecchio nucleo urbano.

Con uno stanziamento annuo di L. 2.762.500 - e con lo sfruttamento di parte del personale in soprannumero, il Municipio potrebbe risolvere definitivamente un problema ormai annoso, eretrimento in certo notevole al futuro progresso economico e sociale della città.

###

FONDAZIONI POLITECNICA DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA - CORSO DI ARCHITETTURA

- PROGETTAZIONE -

Il piano regolatore che viene presentato prevede, come si è visto, la costruzione di opere di volumetria notevolmente superiore a quelle fin qui costruite nella città. Sorge dunque il problema di assicurare la stabilità delle fondazioni di tali opere senza tuttavia oltrepassare le dimensioni in proporzione tale da incidere sull'economia delle costruzioni.

In altri termini il problema delle fondazioni, oggi risolto nella pratica del costruire sulla scorta della passata esperienza, assume un aspetto di maggiore complessità che non può venir affrontato per semplice estrapolazione dei risultati già acquisiti.

La stabilità di una fondazione va intesa, come è noto, nel duplice senso di stabilità dell'opera di fondazione e di stabilità del masso su cui grava il peso del manufatto. Ma non è possibile considerare separatamente il comportamento dell'uno o dell'altro: la forma e le dimensioni dell'opera interessano variamente il terreno sottostante, mentre le caratteristiche petrografiche e meccaniche di questo influenzano in maniera diversa da caso a caso il comportamento dell'opera di fondazione.

Sarà bene soffermarsi un momento a considerare quali sono le nostre conoscenze circa la natura del sottosuolo della città di Napoli in relazione alla sua capacità di sopportare il peso di grandi strutture. L'ossatura del sottosuolo della città è costituita da tufo vulcanico (il notissimo "tufo giallo napoletano"), che si incontra a profondità molto variabili: in talune zone è affiorante, in altre giace fino ad alcune decine di metri al di sotto del piano di campagna.

È anche di comune esperienza come alla parola "tufo" corrisponda tutta una serie di varietà differenti per grana, per contenuto in pomici, ed altri inclusi; il che, come ben si comprende, comporta una differenza sensibile

considerevole nelle caratteristiche meccaniche.

Ora, mentre molti egregi studiosi hanno preso a prepotto delle loro ricerche questa roccia nella sua genesi e nella sua costituzione petrografica, sì' che noi possediamo un quadro abbastanza completo delle sue molteplici varietà a cui si accennava dianzi, molto scarse sono le determinazioni delle caratteristiche meccaniche della roccia in questione e solo volte ad assodare la sua capacità e fornire materiale da costruzione.

Di fronte a questo stato di cose il tecnico sa che una volta soddisfatte certe esigenze di compattezza e di dimensione del banco, egli può con sicurezza fondare il suo manufatto sul tufo e si limita ad adottare quel carico di sicurezza che la tradizione consiglia da una generazione all'altra di costruttori. Ciò non ha mancato finora sostanziali gravi inconvenienti in quanto che i cedimenti trasmessi dalla fondazione sul banco di tufo sottostante risultavano contenuti entro quei limiti tradizionali.

Appare però manifesto come sia necessario procedere oggi ad uno studio che basandosi sulle conoscenze acquisite geologiche e petrografiche, ci permetta di valutare con una certa approssimazione l'attitudine delle differenti varietà di questa roccia, che costituisce tanta parte del sottosuolo della nostra città, a sostenere grandi strutture.

La insufficienza delle nostre cognizioni appare con maggiore gravità quando si passi ad esaminare la coltre di terreni sciolti come sabbia pozzolana, lapilli, materiale torboso etc. che ricopre sovente con spessori variabili la sottostante cosatura di tufo. Qui le osservazioni fatte per il passato non ci soccorrono più' del tutto. Si osservi che la resistenza che uno strato di questi terreni offre alla compressione è essenzialmente variabile con il suo grado di costipazione e col suo contenuto in acqua. Di modo che la semplice classificazione petrografica (d'altronde

molto incerta, essendo conquista di tempi recentissimi lo studio razionale di queste rocce)non e' piu' di aiuto alcuno .

D'altra parte/il banco considerato come sicuramente resistente giace a qualche decina di metri di profondita', e' giocoforza per il costruttore fondare sui terreni sciolti soprastanti. Talvolta buoni ed ben costipati di questi materiali, per esempio il cosi' detto "tasso", sono considerati di prima affidamento. Ma bisogna riconoscere quanto quanto precedentemente affermato circa la difficolta' di manufatti, quando si pensi che numerosi effetti determinazioni delle caratteristiche di questi terreni e come la presenza di altri strati di terreni sciolti sottostanti a quello prescelto possono sostanzialmente influenzare il comportamento di tutto l'insieme di fondazione.

La necessita' di approfondire la nostra conoscenza intorno alle qualita' geotecniche dei terreni di fondazione e' stata sentita in tempi recenti piu' e meno in tutti i paesi piu' progrediti ed anche noi fa fede il moltiplicarsi dei laboratori attrezzati per questo genere di studi, da quelli sorti negli U.S.A. e che vedono all'opera i migliori specialisti della materia come Terzaghi e Casagrande, a quelli di Germania fra cui domina il laboratorio del Bausche di Berlino, da quello di Zurigo, a quello di Parigi. Ne fa fede il fiorire di tutta una ricca letteratura tecnica che attesta lo sforzo continuo dei ricercatori da un lato e dall'altro il bisogno che i costruttori hanno di meglio precisare la fondazione [illegible] delle loro opere.*

In Italia non [illegible] edifizi capitolati, [illegible] sendi intorno alle [illegible] ne nel piano di no [illegible] teria.

* Ne fanno a [illegible] chiaramente [illegible] da questa [illegible] il fine, si puo' dire, norme tecniche (regolamenti etc.) che non prescrivono tutta una serie di accorte fondazioni;ma e' bene riconoscere che in questo campo [illegible] alto arretrati rispetto agli attuali progressi in materia. [illegible] la disfavorevole [illegible] si costruiscono [illegible] [illegible] delle loro opere.

E' dunque necessario oggi che si getteno le basi di un piano regolatore, che attraverso la sua attuazione continuerà la vita economica della città per molti decenni di avvenire, fissare l'attenzione sul problema geotecnico.

Occorre che gli Organi Tecnici del Comune da un lato ed i costruttori dall'altro, abbiano una conoscenza più precisa della natura del sottosuolo e dell'attitudine di questo a sopportare il peso di grandi manufatti; in modo che i primi possano indirizzare con sempre maggiore la politica edilizia della città ed i secondi possano prendere iniziative adeguate al progresso che la nostra città si prefigge di effettuare.

Per fronteggiare questa necessità è solo il Comune che può nell'interesse della collettività tutta, promuovere lo studio del sottosuolo nella sua capacità a sopportare onere di fondazione. Studio, che essendo in questa fase distinto dalla esatta ubicazione dell'opera che verrà in ciascuno caso eretta, dovrà mantenere carattere di generalità. I risultati di questo studio dovranno venire resi pubblici ed in ogni cittadino interessato presa visione.

Per converso quando un'Impresa costruttrice vorrà intraprendere la costruzione di un'opera di determinata caratteristiche ed in una precisa località, sarà obbligo dell'Impresa presentare al Comune i risultati di uno studio specifico che riguardi la stabilità del complesso manufatto - terreno di fondazione e garantisca da quelle particolarità nella costituzione geologica del sottosuolo e nelle condizioni delle acque sotterranee che non è praticamente possibile individuare in uno studio generale.

Cpr. An.

Civ. Invio

:::

PROPOSTE PER UN NUOVO PIANO REGOLATORE STUDIATO
DALLA COMMISSIONE INCARICATA DALL'A.N.I.A.I.

Appunti al Regolamento Edilizio

Tutti i nuovi regolamenti fin'ora apparsi a Napoli non sono stati altro che una successione di aggiornamenti parziali, e non si è mai tentato di adeguare completamente il Regolamento Edilizio alle nuove condizioni di vita e alle necessità future della Città.

La Commissione incaricata dall'A.N.I.A.I. di affrontare lo studio di questo problema è partita dal convincimento che la maggior parte delle bruttare e del disordine esistenti nell'edilizia cittadina sono dovuti alla inorganicità ed alla insufficienza del R.E. in vigore. Oltre ad un esame critico approfondito delle norme vigenti a Napoli, la Commissione ha preso in esame i R.E. di molte città europee, quali Parigi, Vienna, Berlino, Zurigo, ecc. ed, in modo particolare delle proposte di aggiornamento del R.E. di Roma e la legge urbanistica italiana.

Le caratteristiche principali del nuovo Regolamento sono:

- Riordinamento generale della materia;
- Maggior precisazione delle norme di carattere generale;
- Aggiornamento delle norme giuridiche con particolare riguardo alla nuova legge urbanistica ed alle sue pratiche applicazioni nei vari comuni;
- Adeguamento delle norme tecniche ai più recenti sviluppi dell'edilizia, tenendo conto delle condizioni ed esigenze locali;

s/c

s/c

- Estensione e rafforzamento delle norme generali;
- Adeguamento delle norme tecniche ai più recenti orientamenti della Edilizia;
- Estensione e rafforzamento delle norme igieniche, sia per quanto riguarda le nuove costruzioni, sia per il progressivo aggiornamento di quelle esistenti;
- Collegamento delle norme di carattere urbanistico con le premesse e le conclusioni relative agli studi in corso per il nuovo Piano Regolatore della Città.
- Collegamento ed analisi delle varie consistenze edilizie nei diversi rioni della Città e previsioni sul loro futuro proporzionamento in base alle necessità sociali ed economiche avvenire.

Prima di presentare le sue conclusioni al Consiglio dell'ANIAI, la Commissione chiese la collaborazione a molti esperti, tecnici ed a porti ed ha chiesto infine di essere messa in condizione di avere la collaborazione del maggior numero possibile di cittadini interessati a dare a questo problema un'impronta costruttiva ed il loro contributo concreto ad un R.E. adatto a far rinascere e sviluppare l'edilizia cittadina su quel piano di civiltà e di decoro che altre città italiane hanno a lungo raggiunto.

A tale scopo sono state stampate n° 100 copie delle prime conclusioni e poste a disposizione di tutti.

La Commissione tiene a precisare i seguenti punti:

- La precisazione di una forma letteraria meno burocratica e più consona è stata rimandata al termine della più ampia collaborazione e dopo avere letto le critiche e le obiezioni di tutti;

- Tutti coloro i quali sono disposti a collaborare con la Commissione di studio sono pregati di far pervenire le loro critiche e le loro proposte per iscritto all'ANIAI entro il

- Tali critiche e proposte saranno esaminate dal Comitato Direttivo della ANIAI, unitamente ai membri della Commissione di studio;

- La precisazione delle norme di carattere urbanistico, essendo strettamente legata all'andamento dei lavori del nuovo R.E., non potrà realizzarsi se non quando questi sa- ranno giunti, fra poche settimane, alle loro conclusioni.

Art. 20 = Esposizione verbale = Applicazione del Bando..... 13

- INDICE -

TITOLO PRIMO

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

OGGETTO DEL REGOLAMENTO.....Pag. 1

TITOLO SECONDO

NORME DI CARATTERE GIURIDICO - POLIZIA EDILIZIA .....» 3

ART. 1 - Formazione ed attribuzioni della Commissione Edilizia Comunale - Compilazione dei progetti - Domande e licenze - Approvazioni, sanzioni, occupazione dei suoli pubblici

ART. 2 - Firma delle richieste e dei documenti..... 5

Art. 3 - Responsabilità e direzione dei lavori..... 5

ART. 4 - Rilascio e rifiuto di licenza..... 5

ART. 5 - Lavori i quali possono iniziarsi ed eseguirsi senza licenza..... 7

ART. 6 - Carattere e validità della licenza..... 8

ART. 7 - Opere eseguite senza licenza o in difformità del progetto approvato..... 8

ART. 8 - Sicurezza dei terzi..... 9

Art. 9 - Occupazione di suolo stradale..... 9

ART. 10 - Composizione della Commissione Edilizia..... 10

ART. 11 - Durata in carica..... 11

ART. 12 - Mancato intervento alle riunioni..... 11

ART. 13 - Attribuzioni..... 11

ART. 14 - Motivazione del parere e modifica dei progetti.. 12

ART. 15 - Riunioni della Commissione - Votazioni..... 12

ART. 16 - Processi verbali - Decisioni del Sindaco..... 13

ART. 17 = Eventuale estensione dei membri della Commissione ..... pag. 13

ART. 18 = Indennità..... " 13

ART. 19 = Contravvenzioni..... " 14

ART. 21 = Appoggio tabelle, mensole, gunci..... " 14

ART. 22 = Negozi, botteghe, chioschi, pensiline, apposizioni di mostre, cartelloni pubblicitari, insegne di trattenimento e spettacolo..... " 15

ART. 23 = Numeri civici e platoali..... " 18

ART. 24 = Affissione sugli assiti..... " 19

ART. 25 = Sorveglianza da parte del Comune..... " 19

ART. 26 = Ispezione ai fabbricati in costruzione..... " 20

ART. 27 = Capisaldi per edifici a confine di pubblica strada..... " 20

ART. 28 = Rinvenimenti in occasione dei lavori..... " 21

ART. 29 = Licenza di abitabilità..... " 21

ART. 30 = Spazi privati a confine di strade..... " 21

ART. 31 = Zone di valore storico ed artistico..... " 22

ART. 32 = Distacchi dai limiti di zona..... " 22

ART. 33 = Strade private..... " 23

ART. 34 = Entrata in vigore del Regolamento..... " 23

ART. 35 = Revoca del presente Regolamento, e di altre disposizioni..... " 24

TITOLO III

NORME DI CARATTERE COSTRUTTIVO

ART. 36 = Stabilità delle costruzioni..... " 25

ART. 37 = Norme generali di esecuzione ..... " 25

ART.38 = Isolamento acustico..... Pag. 25

ART. 39 = Rientranze nel sottosuolo..... " 26

ART. 40 = Aggetti e sporgenze..... " 26

ART. 41 = Muri ciechi = Recinzioni = Muri fronteggianti" 27

ART. 42 = Piani attici..... " 27

ART. 43 = Deflusso delle acque pluviali e domestiche Fognoli..... " 28

ART. 44 = Fognoli privati..... " 29

ART. 45 = Focolai camini..... " 30

ART. 46 = Fumaioli industriali..... " 31

ART. 47 = Proporzionamento e sicurezza delle scale " 31

ART. 48 = Copertura degli edifici..... " 32

ART. 49 = Condutture del gas..... " 32

ART. 50 = Condutture elettriche..... " 33

ART. 51 = Apparecchi di riscaldamento..... " 34

ART. 52 = Impianti idrici per incendi..... " 34

ART. 53 = Impianti di ascensori ..... " 35

ART. 54 = Ponti e strade di servizio..... " 35

ART. 55 = Rivestimento esterno dei ponti di servizio " 36

ART. 56 = Demolizioni e materiale di risulta..... " 36

ART. 57 = Cavamenti..... " 37

ART. 58 = Interruzione dei lavori..... " 37

ART. 59 = Illuminazione locali interrati..... " 37

ART. 60 = Sotterranei - Seminterrati a più piani - Intercapedini sottostradali..... " 38

ART. 61 = Autorimesse..... " 39

T I T O L O IV°

NORME DI CARATTERE URBANISTICO

ART. 62 = Denominazione e tipi edilizi..... Pag. 41

ART. 63 = Denominazione delle zone..... " 42

ART. 64 = Caratteristiche edilizie delle zone .....? 52

ART. 65 = Orientamento degli edifici.....? 52

ART. 66 = Sistemazione aree scoperte = Recinzioni " 53

ART. 67 = Edifici accessori..... " 53

ART. 68 = Larghezze stradali = spazi liberi tra gli edifici.....? 53

ART. 69 = Rivoltii..... " 55

ART. 70 = Fabbricazione aperta Cortili = Cavedi .....? 55

ART. 71 = Altezze minime.....? 56

ART. 72 = Obbligatorietà di soluzione architettonica di tutti i prospetti..... " 56

ART. 73 = Altezza minima consentita dei piani.....? 57

ART. 74 = Rapporto minimo tra altezza dell'edificio e distanza tra edifici vicini o corpi di fabbrica di uno stesso edificio.....? 57

ART. 75 = Trasformazione di fabbricati esistenti ....? 57

ART. 76 = Terrazzi e botteghe.....? 58

ART. 77 = Edifici in zone panoramiche.....? 59

ART. 78 = Difesa delle vie panoramiche.....? 59

ART. 79 = Edifici a valle delle vie panoramiche.....? 60

TITOLO V°

NORME DI CARATTERE IGIENICO

ART. 80 = Areazione degli alloggi.....Pag. 61

ART. 81 = Ascensori....." 61

ART. 82 = Locali igienici....." 61

ART. 83 = Cucine....." 63

ART. 84 = Disposizioni antincendio....." 63

ART. 85 = Abitazioni seminterrate....." 63

ART. 86 = Rialzamento del suolo per costruzioni .....” 64

ARTICOLO INFORMATIVO SULLA UNIFICAZIONE DELLE NORME
PER I DISEGNI TECNICI.....” 65

DESCRIZIONE DEL DISEGNO E DELLE ISCRIZIONI..... ” 65

PIEGATURA DEI FOGLI..... ” 65

PIEGATURA DI PLICHI CON LEMBO DI ATTACCO..... ” 66

PROCEDIMENTO DI PIEGATURA.....” 66

PROPOSTE PER IL REGOLAMENTO EDILIZIO PER IL COMUNE

di

N A P O L I

TITOLO I

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE - OGGETTO DEL REGOLAMENTO

Sono sottoposte alle norme del presente regolamento tutte le opere da eseguire nel territorio del Comune di Napoli per conto di Enti o di privati, comprese le cose denominate "popolari" o "minime" elaborate da Enti o Istituti pubblici e privati.

Di conseguenza non è permesso eseguire nel territorio comunale, senza preventiva licenza, e con modalità diverse da quelle stabilite, le opere seguenti:

a) costruzione di nuovi edifici o ampliamento di quelli esistenti;

b) ricostruzione parziale o totale, modifica, trasformazione o restauro di edifici esistenti, all'esterno interno ed esterno di negozi, e di pubblici locali di trattenimento e spettacolo.

c) demolizioni, spostamento o rimozione di fabbriche le quali abbiano carattere storico, archeologico, artistico o costituiscono elementi del panorama e siano esposti alla vista del pubblico;

d) restauro, decorazioni o attintature delle facciate dei fabbricati;

e) apposizione o impianto sulle facciate esterne dei fabbricati, o comunque in vista del pubblico, di fanali, insegne, stendardi, leggende, quadri indicatori, antenne radio, pali di sostegno, conduttore elettriche, lapidi, pubblicità

./.

luminose, condutture elettriche e telefoniche, anche se tali apposizioni vengano da Enti o concessionarii di servizi pubblici;

f) esecuzione di scavi ed opere sotterranee in genere;

g) apertura al pubblico transito di strade private;

h) qualunque altra opera la quale possa interessare lo sviluppo, l'igiene, e l'estetica cittadina, in relazione al contenuto del presente Regolamento.

i) Lo schema degli impianti di fognatura ed elettrici

T I T O L O II

NORME DI CARATTERE GIURIDICO - POLIZIA EDILIZIA

Art. 1

Formazione ed attribuzioni della Commissione Edilizia Comunale

Compilazione dei progetti - Domande e licenze - Approvazioni, sospensioni, occupazione di suoli pubblici

---

Per eseguire una qualsiasi delle opere indicate nel Titolo precedente l'interessato, Ente o persona, dovrà presentare al Sindaco una istanza su apposito modulo bollato, precisando l'entità o la natura dell'opera, la durata presumibile del lavoro, allegando tutti i documenti e disegni necessari per dare una conoscenza esatta del programma di lavoro.

I grafici, al pari della domanda, dovranno essere bollati

Documenti, relazioni e grafici dovranno essere tracciati con sistema indelebile o riprodotti per contatto. Per esigenze di archivio, essi dovranno essere possibilmente eseguiti secondo le norme delle tabelle "UNI", allegate al presente Regolamento.

I grafici illustrativi dovranno essere eseguiti in tre copie. Nel caso in cui occorra una licenza speciale le copie dovranno essere quattro o cinque se occorre parere dell'Ufficio d'Igiene.

La domanda così completata sarà esibita alla competente Sezione dell'Ufficio Tecnico, la quale dovrà controllare la regolarità formale degli atti e rilasciare la ricevuta.

Per le opere indicate nei comma a) e b) del Titolo I°, occorre esibire i documenti seguenti:

a) una planimetria generale quotata della zona in cui l'opera dovrà essere eseguita, alla scala non minore di

1:2000. Questa planimetria dovrà essere perfettamente aggiornata in ogni particolare e da essa dovrà risultare in maniera precisa la posizione dell'opera rispetto ad elementi noti della pianta ed alle proprietà confinanti. Essa dovrà indicare le dimensioni di tutti gli spazi pubblici o privati adiacenti ad ogni particolare di interesse per la licenza richiesta.

Se l'opera ricade in una zona investita dal Piano Regolatore esecutivo, occorrerà riprodurre sulla planimetria generale anche i tracciati di progetto del Piano.

b) - una o più planimetrie speciali, alla scala non inferiore ad 1:100, quando ciò fosse necessario per la precisazione dell'opera. In caso di vasti complessi planimetrici la scala può essere portata ad 1:200.

c) - i disegni di tutte le facciate, completi delle indicazioni cromatiche di massima sia delle parti murarie come degli infissi, ad una scala non minore di 1:200.

d) - un sufficiente numero di sezioni, dalle quali risultino i particolari delle scale, solai, coperture, camere d'aria alla scala non minore di 1:100.

e) - una breve relazione illustrativa, con le indicazioni dell'uso a cui è destinato il fabbricato e dei materiali da impiegare nei prospetti esterni.

L'Amministrazione ha facoltà di richiedere, su proposta della Commissione Edilizia, le documentazioni seguenti:

f) - fotografie della località, dalle quali risulti lo stato di fatto esistente, il carattere dei fabbricati adiacenti, il progetto di lottizzazione dell'isolato, già approvata o in corso di approvazione.

g) - un particolare della facciata, completo di tutti gli elementi architettonici, in scala non minore di 1:20.

s/.

h) - una o più fotografie di un plastico in scala appropriata, effettuate da punti di vista reali e inquadrate nello ambiente, limitatamente ai edifici di particolare importanza.

Indipendentemente da quanto potrà risultare in base alla scala dei disegni dovranno essere chiaramente indicate le quote in cifre, poichè ogni altra misura atpace di formare facile riscontro agli allegati.

Per le opere anticate nei comma a), d), e), f), g), h), del titolo I sono richiesti soltanto i documenti indicati nelle voci a) e c) dell'art. I, corredati da una breve relazione illustrativa mentre per le opere di cui all'art. 2°, i grafici risponderanno alle norme ivi previste.

Qualora, per rendere le opere progettate rispondenti alle norme di legge occorrono convenzioni con terzi, queste convenzioni dovranno essere esibite dal richiedente assieme alla richiesta di licenza edilizia, in copia autentica, e trascritte a favore del Comune.

Per gli stabilimenti industriali, teatri, cinematografi, depositi di sostanze infiammabili, sale di ritrovo pubblico, scuole ed altri locali aperti al pubblico, dovrà giustificarsi la loro rispondenza alle speciali prescrizioni di leggi e regolamenti e dovranno esibirsi in visione i documenti originali di approvazione delle varie autorità competenti.

Per le costruzioni industriali è obbligatoria la denuncia dell'Ufficio locale del Genio Civile, per i provvedimenti di sua competenza ai sensi del regolamento generale di Igiene del Lavoro.

Per gli edifici da costruirsi in zona di servitù aeronautica occorre anche il nulla osta del Comando Aeronautico.

Il permesso per occupazioni di suolo pubblico necessario per l'esecuzione delle opere è subordinato alla concessione della licenza edilizia.

./.

Art.2

Firma della richiesta e dei documenti

La domanda di licenza, i documenti ed i disegni richiesti dal Comma dell'art.I dovranno portare tutti la firma del proprietario il quale intende costruire e quella del redattore dei progetti e del direttore dei lavori, i quali dovranno essere professionisti legalmente autorizzati, in relazione alla natura dell'opera.

Coloro i quali sottoscriveranno in qualità di proprietari e di committenti ed intenderanno essere i soli ad edificare ed a possedere.

I firmatari dovranno sempre eleggere il loro domicilio legale nella Città.

Art.3

Responsabilità e direzione dei lavori

A norma delle leggi vigenti il progettista, il Direttore dei lavori ed il costruttore sono responsabili, ciascuno per la sua parte, della stabilità delle opere e della stretta osservanza di tutte le norme stabilite dalle leggi e dai regolamenti in vigore.

La loro responsabilità non viene diminuita per effetto della licenza edilizia concessa dal Comune e della prescrizione delle dimensioni di ogni struttura, in esecuzione delle norme dell'art. X.

Se durante l'esecuzione dell'opera dovesse risultare che l'opera procede senza la prescritta Direzione tecnica, sarà senz'altro revocata la licenza e disposta la sospensione dei lavori

Art.4

Rilascio e rifiuto di licenza

La licenza dovrà essere accordata o rifiutata, previo pa-

./.

rare degli organi degli uffici competenti, entro 30 giorni dalla richiesta, e 15 dalle eventuale completamento degli atti e documenti richiesti in conformità delle disposizioni del presente Regolamento. Il termine sarà calcolato, pertanto, dalla data apposta dall'Ufficio Protocollo del Servizio Tecnico del Comune sulla richiesta e sulla lettera di accompagnamento dei documenti inviati a completamento.

Qualora la Commissione edilizia ritenga le opere progettate nocive alla fisionomia della Città, o di località caratteristiche per le loro bellezze naturali, l'Amministrazione potrà, previa comunicazione scritta dell'interessato, sospendere per tre mesi l'istruttoria in attesa delle decisioni del Ministero della Pubblica Istruzione, al quale dovrà far presente l'opportunità di intervenire ai sensi della legge 29-6-1939 n.1497 e relativo Regolamento del 3-6-1940 N.1357 .

Analogamente, qualora le opere progettate avessero come tema la soluzione di vasti e complessi problemi architettonici, nei quali la composizione, in stretta aderenza col Piano Regolatore e con l'assetto delle opere d'arte e delle bellezze naturali, riveste un carattere di pubblico interesse, l'Amministrazione potrà, dopo averne data comunicazione scritta all'interessato, sospendere per un periodo di tempo non superiore a 3 mesi l'esame della pratica e prendere le decisioni richieste dallo speciale argomento in deroga alle disposizioni del presente Regolamento.

In tal caso la Commissione Edilizia sarà integrata, su richiesta di almeno tre dei suoi componenti, da altri membri di nota competenza designati dalla stessa Commissione.

Qualora l'Amministrazione non ritenesse di accordare la autorizzazione richiesta ne darà comunicazione scritta allo interessato, indicando i motivi del rifiuto e le eventuali modifiche al progetto. In tal caso i disegni presentati ver-

ranno restituiti ad eccezione di un esemplare da conservarsi tra gli atti del Comune.

Trascorso il termine di giorni 60 dalla presentazione della domanda, ovvero di giorni 30 dalla presentazione degli ultimi documenti richiesti a corredo, e non essendo intervenuta motifica di impedimento alcuno da parte del Comune, il richiedente potrà notificare il suo proposito di dare inizio ai lavori, ove nel termine di quindici giorni dalla notifica il Comune non rilasci la licenza e non provveda a notificare il diniego di rilascio, la costruzione potrà essere iniziata e proseguita sotto la responsabilità dell'interessato in conformità del progetto presentato, senza incorrere in contravvenzione, purchè le opere stesse siano conformi alle norme del presente Regolamento.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di concedere in casi speciali su conforme parere della Commissione edilizia la licenza in difformità delle norme contenute nel presente Regolamento edilizio "eccettuate quelle che impegnano il diritto dei terzi" qualora sia ciò necessario per non disarmonizzare complessi edilizi che già abbiano avuto per la maggior parte la loro esecuzione.

Art.5

Lavori di quali possono iniziarsi ed eseguirsi senza licenza -

Potranno essere iniziati senza preventiva licenza dell'autorità comunale soltanto i lavori seguenti:

a) - Lavori richiesti da urgenti ed imprevvise ragioni di sicurezza e di igiene.

Essi dovranno essere immediatamente denunciati alla Amministrazione per la successiva regolarizzazione anche agli effetti fiscali.

b) - restauri interni di ordinaria manutenzione o riguardanti la cubatura dei vani o la trasformazione di parti principali od accessorie delle strutture.

./.

c) modifiche interne di stabilimenti industriali in at_ tesa della regolarizzazione della licenza e purchè non contrastanti con le disposizioni vigenti.

Art.6

Carattere e validità della licenza

La licenza edilizia non rappresenta una convalida tecnica dell'opera.Ogni responsabilità resta a carico completo degli interessati. La licenza non esime il richiedente dallo obbligo di osservare tutte le prescrizioni dgllo leggi e dei regolamenti generali e particolari in materia di sicurezza pubblica,igiene,polizia,statica e tutela dei monumenti ed opere d'arte.

La licenza edilizia si intende rilasciata salvo ogni diritto dei terzi,dovendosi ritenere il Comune assolutamente estraneo ad ogni vertenza e contestazione la quale potesse sorgere con i terzi eventualmente interessati.

La licenza avrà validità di un anno.Per le opere non iniziate entro tale limite la licenza si intenderà decaduta e le opere relative non potranno essere iniziate se non dopo il rinnovo.

Art.7

Opere eseguite senza licenza o in difformità del progetto approvato

Tutti i lavori dovranno essere eseguiti in perfetta conformità della licenza ottenuta e del regolamento edilizio.

In caso di lavoro eseguito senza licenza o in difformità di questa,il responsabile sarà tenuto,indipendentemente da ogni altra penalità,a ridurre ogni cosa allo stato primitivo.In caso di inadempienza sarà provveduto a norma di legge.Nessuna ripresa dei lavori potrà effettuarsi se prima il Comune non sarà stato rimborsato dalle spese sostenute per vigilanza, atti legali opere o demolizioni eventualmente eseguite.

Il Comune provvederà a far sospendere le opere intrapprese in difformità dei disegni approvati e delle condizioni contenute nella licenza, a ordinarne la modifica o a provocarne la demolizione a cpese del proprietario, salvo ad adottare tutti i provvedimenti urgenti compresi nelle attribuzioni del Sindaco.

Se invece la costruzione risulta conforme alla norme della licenza, ma questa risulta rilasciata in base a tipi non rispondenti a verità, verrà sospeso il proseguimento dei lavori e si procederà, a spesa del richiedente, alla revisione degli atti, alla conseguente modifica o demolizione delle opere comunque difformi dal presente regolamento

Art.8

Sicurezza dei terzi

Nella esecuzione dei lavori dovranno essere osservate tutte le norme atte a rimuovere ogni pericolo di danno alle persone ed alle cose e ad attenuare gli inconvenienti che potessero risentire i terzi durante il periodo della esecuzione.

Art.9

Occupazione di aree stradali.

Dovendo occupare temporaneamente il suolo stradale, il costruttore dovrà richiedere ed ottenere la necessaria licenza ed usare ogni cautela per evitare qualsiasi danno, anche indiretto, ai manufatti dei pubblici servizi appartenenti ad Enti pubblici e privati. Su di lui graverà la responsabilità di ogni danno eventuale.

Potrà essere consentita la manomissione della pavimentazione stradale solo quando gli uffici competenti ritenessero impossibile provvedere altrimenti. In tal caso, l'interessato dovrà impegnarsi a rispettare l'andamento originale, a dare ogni garanzia richiesta per la perfetta revisione nel pristino stato di tutte le opere stradali manomesse o comunque danneggiate. Quando questo si verifica, dovrà

./.

valersi di appaltatori municipali ed attenersi a tutte le disposizioni speciali impartite dagli uffici competenti per ogni singolo caso.

Le stesse norme valgano per la messa in opera di puntelli di legno,metallo o muratura,i quali si rendessero necessari per improvvise esigenze statiche dei fabbricati,salvo a regolare in seguito quanto dovuto al Comune per la tassa di occupazione di suolo o per qualsiasi altro titolo.

Art.10

Composizione della Commissione Edilizia

La Commissione Edilizia è presieduta dal Sindaco o da un suo delegato.

E' composta da tredici membri:

a) da due Ingegneri prescelti dalla Giunta Comunale fra sei designati dal Consiglio dell'Ordine degli Ingegneri
b) da due Architetti prescelti dalla Giunta Comunale fra sei designazioni del Consiglio dell'Ordine degli Architetti
c) da un pittore o da uno scultore prescelti dalla Giunta rispettivamente fra tre pittori o tre scultori indicati dal Sindacato di Belle Arti
d) da un Ingegnere o da un Architetto,ambedue urbanisti, prescelti dalla Giunta fra tre Ingegneri e tre Architetti designati dalla Sezione locale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.
e) da un costruttore prescelto dalla Giunta fra tre indicati dalla sezione di Napoli dell'Associazione Costruttori.
f) da un rappresentante dei proprietari prescelto dalla Giunta fra tre indicati dall'Associazione della Proprietà Edilizia
g) Dal Sovraintendente ai Monumenti o da un suo rappresentante
h) dall'Ingegnere Capo del Comune quale membro di diritto
i) dall'Ufficiale Sanitario del Comune quale membro di diritto
l) dal Comandante dei Vigili del Fuoco

Un impiegato del ruolo amministrativo,addetto all'Ufficio

./.

Tecnico è designato annualmente dal Sindaco, avrà le funzioni di Segretario della Commissione.

Il Sindaco potrà, ogni qualvolta lo ritenga necessario, chiamare a far parte della Commissione anche altri Funzionari interessati a particolari problemi.

Potrà anche, a seconda del caso, integrare la Commissione con cittadini di particolare competenza ed esperienza, come nei casi previsti dall'art.4.

Art. 11

Durata in carica

I membri della Commissione durano in carica un biennio e possono essere rieletti.

In caso di vacanza si procederà a nuova nomina seguendo il criterio dell'articolo precedente e per il solo periodo residuo del biennio in corso.

Art.12

Mancato intervento alle riunioni

I componenti elettivi, della Commissione, i quali mancassero consecutivamente e senza giustificato motivo a tre successive adunanze della Commissione, potranno essere considerati rinunciatari e sostituiti. I membri di diritto dovranno, in caso di assenza delegare un funzionario a sostituirli.

Art.13

Attribuzioni

La Commissione Edilizia dovrà dare parere sui seguenti argomenti:

a) Progetti di lottizzazioni presentati dai privati
b) Progetti di nuove costruzioni, di ricostruzioni, ampliamento e trasformazione di qualsiasi edificio esistente.
c) Negozi, mostre, chioschi, arredamento di pubblici locali di trattenimento e spettacolo.
d) Monumenti di qualsiasi genere da erigersi nelle vie, piazze, cimiteri ed altre località pubbliche.

e) Progetti di Enti e privati che importino lavori di qualunque genere ai muri prospicienti su suoli pubblici o gravati da servitù a favore del pubblico.

f) Progetti di trasformazione delle facciate di fabbricati prospicienti su suoli pubblici

g) Proposte di nuovi regolamenti edilizi o di modifiche del presente regolamento.

h) pareri richiesti dalla Giunta su qualunque progetto o questione la quale interessi l'edilizia e l'estetica della Città.

Per nessun motivo il Sindaco potrà avocare a sè od alla Giunta i poteri consultivi e le attribuzioni della Commissione Edilizia -

Art.14

Motivazione dei pareri - Modifica dei progetti.

Quando la Commissione Edilizia ritenesse di non poter dare parere favorevole su progetti presentati, dovrà indicarne i motivi e specificare le varianti da apportare per consentire agli interessati di modificare i progetti in seguito ad invito del Sindaco.

Nei casi di maggiore importanza la Commissione potrà richiedere tutte le indicazioni ed i chiarimenti che crederà opportuni sui progetti di costruzioni, ricostruzioni e ampliamenti. Potrà altresì invitare l'autore del progetto per avere informazioni e concordare modifiche.

La Commissione potrà dare incarico ad uno o più dei suoi membri di esaminare sul posto i progetti per i quali fosse necessaria un'indagine più accurata della situazione dei luoghi.

Art.15

Riunioni della Commissione - Votazioni

La Commissione Edilizia si radduna periodicamente almeno

una volta alla settimana.Potrà essere convocata in sedu_ ta straordinaria quando il Sindaco lo ritenga necessario.

Per la validità delle adunanze è necessario l'inter_ vento di almeno 7 membri,compreso tra essi il Presidente o un suo delegato.

Le deliberazioni dovranno adottarsi a maggioranza assoluta

Art.16

Processi Verbali - Decisioni del Sindaco

I processi verbali delle adunanze saranno raccolti in apposito registro a cura del Segretario e dovranno riportare i motivi dei pareri dati e le eventuali dichiarazioni dei singoli Commissari.

Dopo la lettura i verbali saranno firmati dal Presidente e dal Segretario.

Una copia del parere espresso dalla Commissione dovrà essere allegata al progetto per gli ulteriori provvedimenti.

Il Sindaco,esaminato il parere della Commissione e gli atti relativi,prenderà le decisioni che riterrà più opportune.

Art.17

Eventuale astensione dei membri della Commissione

Nel caso in cui uno dei Commissari abbia comunque ingerenza o interesse nei progetti sottoposti al parere della Commissione,egli deve astenersi dal partecipare alle sedute in cui vengano esaminati i progetti medesimi.

Art.18

Indennità

Ai componenti della Commissione,che non siano funzionari del Comune,sarà corrisposto un gettone di presenza per ciascuna seduta a cui saranno intervenuti.Tale indenn

./.

nità sarà stabilita anno per anno dalla Giunta e liquidata ogni semestre.

Art.19

Contravvenzioni

Le trasgressioni alle norme del presente regolamento sono passibili del giudizio contravvenzionale ai sensi del T.U.della Legge Comunale e Provinciale3 marzo 1944,n.383 e delle altre disposizioni legislative e regolamentari che vi si riferiscono,salvo ogni altro mezzo di cessione consentito dalle leggi e regolamento in vigore,e salvo maggiori penalità previste da particolari disposizioni.

Qualora si tratti di opere iniziate o proseguite senza regolare licenza,ovvero condotte in difformità della licenza ottenuta,è riservata al Comune,indipendentemente dal procedimento contravvenzionale,la potestà di disporre con atto amministrativo la sospensione dei lavori e la demolizione totale o parziale dell'opera eseguita.

Art.20

Richiami a leggi e regolamenti

Indipendentemente dalle norme del presente regolamento è obbligatoria l'osservanza di tutte le disposizioni contenute in leggi e regolamenti generali o speciali aventi attinenza con la materia indicata negli articoli precedenti.

Per quanto riguarda i locali destinati ad aziende industriali,commerciali ed agricole,ed alle loro dipendenze si richiamano le norme vigenti del regolamento generale di Igiene del Lavoro.

Art.21

Abbonrio tabelle,mensole,menci

Per motivi di interesse pubblico il Comune ha facoltà di applicare alle fronti dei fabbricati e delle altre co-

./.

struzioni di qualunque natura,prospicienti su vie e spazi pubblici,le indicazioni e gli apparecchi relativi ai servizi stradali e specialmente:

a) - le tabelle portanti i nomi delle vie,piazze ed altri spazi pubblici,le altre indicazioni utili per la viabilità,per la sicurezza pubblica,per l'igiene e la topografia;

b) - le pinastrine ed i cepiamidi per le indicazioni altimetriche e per quelle relative a tracciamenti ed idranti;

c) - Nonchè corrispondendo le indennità del caso
Le mensole,i ganci di apparecchi per l'illuminazione stradale,gli orologi pubblici;

d) - i quadri per le affissioni;

e) - gli avvisatori elettrici ed i loro accessori,incassati;

f) - ogni altro apparecchio necessario per le esigenze dei pubblici servizi.

Tutti gli apparecchi indicati saranno applicati e mantenuti a spese del Comune.Essi non dovranno recare danno alle fabbriche e turbare il decoro dell'edificio.Il proprietario non è tenuto a sostenere alcuna spesa per la loro rimozione,nel caso di riordino e sistemazione dell'edificio.

Art.22

Negozi - botteghe - Chioschi - Padiglioni - Occupazione di suolo - Intradossi di pubblici locali di trattenimento e spettacolo -

Le mostre,l'interno dei negozi e botteghe,i chioschi devono essere progettati ed eseguiti in maniera da non nuocere all'estetica ed al decoro della città.

Questa disposizione vale anche nel caso di locali pubblici non aventi accesso diretto sulla strada,ma facenti parte di locali di transito e di riposo,come atrii di stazioni e funicolari e per l'interno di edifici per spettacolo.

./.

Le facciate di fabbricati di nuova costruzione con locali destinati ad uso di negozio, dovranno avere un ordinamento architettonico il quale renda possibile la collocazione di mostre ed insegne, in modo da poter pretendere la sistemazione di tali elementi soltanto nei punti prestabiliti.

Allorchè si tratta di edifici storici ed artistici, di complessi architettonici di importanza particolare, la posizione delle mostre dovrà essere indicata dalla Sovrintendenza ai Monumenti Medioevali e Moderni della Campania e dall'Amministrazione Comunale.

L'autorizzazione può essere anche rifiutata qualora, stando nei limiti assegnati, la forma, il colore e la struttura della mostra o della tabella siano riconosciuti in contrasto con l'architettura di tali edifici.

Le richieste di autorizzazione all'apposizione di mostre o tabelle su magazzini dovunque situati dovranno essere accompagnati da un disegno a colore in scala non minore da 1 a 20.

Potranno consentirsi, al disopra delle porte esterne e dei negozi le pensilina stabili in costruzione, in armonia con l'architettura dell'edificio, di dimensioni tali da non superare la larghezza del marciapiede diminuita di 0,30 ed un'altezza libera non inferiore a m.3. Per tali pensiline le acque fluviali dovranno essere convogliate in apposite canalizzazioni in traccia del muro, e fino al fognolo di raccolta.

Gli apparecchi di illuminazione esterni saranno consentiti purchè non proiettino ombra sul marciapiede e sulla strada siano di buon disegno e elevati sul piano stradale non meno di m.2,75 dove vi sono marciapiedi e non meno di m.3,50 lungo le strade che ne sono sprovviste.

s/c

Le tende mobili e le loro armature sono consentite dove esistono marciapiedi e non dovranno sporgere oltre la larghezza di questi, diminuita di mat i 0,30. Esse possono essere abbassate fino a m.2,10 dal piano del marciapiede stesso.

Le dicitura e rappresentazioni di ogni iscrizione esposte al pubblico dovranno, far parte del progetto da sottoporre all'approvazione della Commissione Edilizia. Per le insegne luminose dovranno essere approvate anche i colori ed in alcuni casi l'intensità della luce.

Le insegne, cartelli e, simili, sovrastanti o laterali ai negozi, dovranno essere sempre mantenuti in buono stato e non dovranno essere coperti con materiali i quali nascondano o modifichino sia pure momentaneamente, le dicitture originali.

Le insegne e tabelle esposte a bandieruole sono inoltre soggette all'approvazione anche per quanto riguarda sporgenti, dimensioni e posizioni.

Sono proibite le insegne dipinte a guazzo.

Per gli edifici esistenti, allorchè speciali criteri non l'impediscano, non saranno permessi a getti delle mostre nelle vie manoanti di marciapiede e dove questi siano inferiori a m.2. Per marciapiedi più larghi di m.2 l'oggetto della mostra non dovrà superare un decimo della larghezza del marciapiedi.

L'aggetto delle mostre al disopra di m.2,70 dovrà rimanere nei limiti di larghezza della parte inferiore della mostra e solo in casi eccezionali potrà superare una larghezza pari ad un decimo di quella del marciapiedi anche se questo è inferiore a m.2 salvo il caso di pensiline stabili, facenti parte dell'architettura dell'edificio.

La modifica delle mostre esistenti è anch'essa subordinata all'autorizzazione dal Sindaco, il quale può chiedere la presentazione di un progetto di sistemazione di tutte le mostre del fabbricato, tendente a costituire un tutto ar-

./.

monico,inquadrato nell'architettura dello stabile.

L'autorizzazione alla modifica dei locali terreni ed al trapasso di licenza degli esercizi i quali hanno sede, la concessione di nuove licenze di esercizio,saranno subordinate alla trasformazione delle mostre in conformità di nuovo progetto.

E' vietata l'apposizione di elementi luminosi e di cartelloni pubblicitari sulle chiese,sui palazzi e sugli edifici di carattere storico e artistico.

Per la pubblicità mediante cartelloni sistemati su pali entro terreni privati visibili dal;pubblico,è necessario,oltre le autorizzazioni riservate in casi speciali ad altri Enti,l'autorizzazione comunale,la quale sarà accordata solo quando risulti accertata e in base a presentazione del progetto,che l'estetica della località non risulti in alcun modo turbata.

Per località aventi speciale interesse panoramico l'autorizzazione è subordinata a nulla osta del Ministero della Pubblica Istruzione.

Art.23

Numeri civici e platealì

Tutte le apertura di passaggio verso vie e piazze,sia pubbliche come private,devono essere contrassegnate da targhette con numeri civici del tipo prescritto.

Tali targhette devono essere illuminate di notte e il proprietario è tenuto a mantenerle sempre scoperte e visibili.Quando le mostre e tabelle applicate alle porte ecompaiono la porzione di parete destinata alla targhetta,il numero civico dovrà risaltare ben visibile su di esse. Tale disposizione sarà;applicata con gradualità con le norme che all'uopo detterà l'Amministrazione. -

./.

Art. 24

Affissione agli assiti

Il Comune ha la facoltà di avvalersi delle facce esterne degli assiti, ponti di servizio e simili, per il servizio delle affissioni, senza corrispondere alcun compenso.

Tale facoltà deve essere esercitata senza pregiudizio delle esigenze dei lavori.

Al proprietario della fabbrica è riservata facoltà senza pagamento di alcuna tassa di apporvi gli avvisi di fitto e di vendita relativi alla costruzione e la tabella indicante il costruttore ed il direttore dei lavori.

Art. 25

Sorveglianza da parte del Comune -

I funzionari, gli agenti delegati dal Comune ed i componenti della Commissione edilizia dovranno avere sempre libero accesso ai lavori in corso, con la sola formalità del riconoscimento personale, per sorvegliarne il regolare andamento e l'osservanza di tutte le disposizioni vigenti.

I proprietari e gli assuntori di lavoro dovranno avere sul posto ed esibire ad ogni richiesta i tipi approvati, le licenze ed ogni altro documento atto a provare la regolarità del loro operato.

Alla fine dei lavori di rustico il proprietario darà comunicazione al Comune, con lettera raccomandata, del loro completamento. Il Comune disporrà i sopralluoghi in contraddittorio con gli interessati, per l'accertamento di regolarità della costruzione in relazione ai tipi approvati, alle disposizioni del presente Regolamento ed a tutte le altre norme regolamentari e legislative in vigore.

Verranno redatti appositi verbali, in doppio originale, a spese dell'interessato. In occasione di tale visita sarà anche eseguita la scelta e l'approvazione dei campioni di attinenza.

Analoga procedura sarà eseguita al completamento defi-

/

nativo della costruzione.

Art.26

Ispezione ai fabbricati in costruzione

I funzionari e gli agenti delegati dal Comune potranno sempre accedere nei cantieri e procedere alle ispezioni ed accertamenti opportuni nell'interesse pubblico.

Le deficienze rilevate dai funzionari o dagli agenti delegati potranno dare luogo a regolare ordinanza intesa a promuovere l'esecuzione delle opere e dei provvedimenti ritenuti necessari ed a stabilire i limiti di tempo per la esecuzione.

Queste ordinanze non esimeranno gli interessati dal procurarsi le licenze per occupazione di suolo pubblico, dal pagamento delle relative tasse e spese, dall'osservanza di ogni altro eventuale obbligo a norma delle disposizioni vigenti.

Art.27

Capisaldi per edifici a confine di pubblica strada.

Per ogni costruzione da edificare a confine di spazi pubblici, aperti o da aprire, il proprietario dovrà chiedere in tempo utile la determinazione dei capisaldi da rispettare.

Per le operazioni di accertamento e rilievo eventualmente necessario il richiedente dovrà fornire gli operai e gli attrezzi occorrenti, prestarsi alle richieste dello Ufficio Tecnico del Comune, pagare le spese necessarie, comprese quelle per bolli e tasse.

I capisaldi verranno stabiliti dall'Ufficio Tecnico del Comune, dovranno risultare da apposito verbale, firmato dagli incaricati e dal proprietario o da un suo rappresentante. Questi verbali dovranno essere redatti in doppio originale, a disposizione tanto del Comune quanto dello interessato.

Sul fronte di nuovi fabbricati all'altezza di circa m.1.50 dovrà rilasciarsi, durante l'esecuzione del lavoro, un capostaldo in pietra da taglio per determinare in avvenire l'allineamento fissato.

E' rigorosamente vietato occupare con zoccolature, scalini ed altre sporgenze alcuna parte dello spazio pubblico.

Art.28

Rinvenimenti in occasione dei lavori

Nella esecuzione dei lavori, se si venissero a scoprire manufatti, ruderi, monumenti o avanzi di presumibile pregio storico ed artistico il proprietario ed il costruttore dovranno darne immediato avviso al Comune per i provvedimenti del caso.

Analoga cura dovrà aversi in caso di rinvenimento di ossa umane.

Art.29

Licenza di abitabilità

Gli edifici potranno essere abitati solo in seguito al rilascio di apposita licenza di abitabilità, avuto riguardo sia alle norme contenute nel presente regolamento, sia a quelle del vigente regolamento d'igiene.

Art.30

Spazi privati a confine di strada

Per spazi di privata proprietà, intercedenti tra fabbricati ed a confine di pubbliche strade, resta valido quanto prescritto nel successivo art.63 in merito al rapporto tra la loro ampiezza e l'altezza dei fabbricati limitrofi. Nel caso tratti di testate cieche di edifici in linea multipiani o di case a schiera, sarà ridotto di 1/3. Tenuto conto della maggiore altezza raggiungibile nelle zone la distanza stabilita per gli edifici dovrà essere suddivisa fra i proprietari dei fondi confinanti, salvo restando i diritti per la cessazione di proprietà. Per quanto riguarda la recinzione delle aree private, i singoli interessati dovranno presentare i relativi

./.

progetti alla Commissione Edilizia.Questa giudicherà tenendo presente il carattere della strada e la sua architettura.

Questi spazi dovranno essere pavimentati o sistemati a giardino e regolarmente illuminati se aperti al pubblico. Dovranno essere fognati e mantenuti a cura e spese del proprietario.Nel caso in cui fossero divisi secondo i vari confini di proprietà,le divisioni dovranno essere realizzate con elementi in armonia con l'Architettura degli edifici.

Art. 31

Zona di valore storico ed artistico

Nella zona dei vecchi rioni,definita nella pianta allegata (vedi zona Z1) le costruzioni esistenti non potranno essere sopraelevate o comunque modificate nel volume,nella forma e dimensione delle aperture,nel colore delle facciate.Saranno consentite solo quelle modifiche le quali restituiscano agli edifici volumetria e caratteristiche originarie.

Sempre nel caso di nuove costruzioni ci sarà la massima cura di conservare e ricollocare in sito stemmi,iscrizioni,tabelle di proprietà e di polizia stradale,cornici, edicole sacre di porte e finestre ed ogni altro elemento architettonico e decorativo per non alterare e diminuire in alcun modo le caratteristiche dell'ambiente.

Il Sindaco udita la Commissione Edilizia,può autorizzare deroghe alle suddette norme soltanto nel caso siano ritenute necessarie per evitare inconvenienti estetici gravi.

Art. 32

Distacchi dai limiti di zona

Le costruzioni di tipo intensivo e industriale poste ai limiti di zona diversa debbono avere un distacco dal confine di zona non inferiore a metà dell'altezza massima consentita nella zona più bassa.

Per le costruzioni industriali potranno essere imposti maggiori distacchi secondo la natura della industria.

Per le costruzioni di pubblica utilità,previste in zone non intensive può essere consentita una maggiore altezza in relazione alle necessità ed al carattere dello edificio,purchè vi siano,sufficienti spazi liberi destinati a giardino.

Art.33

Strade private

E' vietato costruire strade private,non previste dai piani particolareggiati di esecuzione,senza esservi autorizzati dal Comune.L'autorizzazione viene concessa in sede di approvazione del piano di lottizzazione dell'isolato,previo impegno da parte del richiedente di provvedere alla sistemazione della fognatura illuminazione ed eventuale sbarramento della strada all'incrocio con quella pubblica.

Nel caso di strade private già sistemate,oltre ad assumere l'impegno per la manutenzione,occorre dimostrare il diritto di proprietà della strada.

La denominazione stradale e la numerazione civica, apposte per necessità anagrafiche alle vie private,non mutano la loro condizione giuridica.

Art.34

Entrata in vigore del regolamento

Il presente regolamento entrerà in vigore un mese dopo la sua approvazione.

Per quanto riguarda le licenze rilasciate prima della sua entrata in vigore non sarà concessa alcuna proroga se i lavori non siano stati iniziati,salvo il caso in cui i progetti siano rispondenti alle norme del nuovo regolamento edilizio.

Art.39

Revoca del presente Regolamento e di altre disposizioni

Con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento si intendono abrogate:

a) - il regolamento edilizio comunale approvato con R.D. 14/4/1892,ad eccezione della parte relativa ai Cimiteri;

b) - il Regolamento per la Commissione Edilizia approvato con 19 settembre 1925 n.2372.

c) - Tutte le norme e disposizioni contenute in altri regolamenti e ordinanze comunali incompatibili con il nuovo regolamento.

T I T O L O XII°

NORME DI CARATTERE COSTRUTTIVO

Art.36

Stabilità delle costruzioni

Ogni proprietario è direttamente responsabile della solidità e stabilità del fabbricato.

Qualora il Sindaco avesse motivo di ritenere,a suo insindacabile giudizio,che un fabbricato o parte di esso minacci rovina o che lavori in atto destino preoccupazioni per la incolumità delle persone,potrà ordinare di urgenza i provvedimenti necessari ad evviare il pericolo temuto.

Art.37

Norme generali di esecuzione

Nella esecuzione di qualsiasi opera, anche a carattere semplicemente decorativo,è obbligatorio osservare le buone regole d'arte del costruire,in relazione ai materiali ed ai sistemi costruttivi adottati.

Art.38

Isolamento acustico

Nelle costruzioni si deve adottare ogni mezzo per evitare la trasmissione dei rumori alle strutture portanti,ai pavimenti ed alle pareti divisorie.

I materiali per l'isolamento acustico non devono essere putrescibili.

Le tubazioni metalliche passanti in locali abitati dovranno essere rese discontinue agli effetti della trasmissione dei suoni ed isolate acusticamente dai muri.

Le macchine in azione ed i trasformatori elettrici dovranno avere appoggi assorbenti.Le condotte di tiraggio delle canne e dei focolari dovranno essere separate per tutto il loro sviluppo.

./.

Il valore dell'attenuazione sonora offerto dall'insieme delle pareti e degli infissi alle rientrata dei rumori esterni dovrà essere,in ogni ambiente chiuso destinato ad abitazione,di almeno 40 phon per i suoni compresi tra 250 e 2000 periodi a secondo.Le strutture dei solai e dei pavimenti devono rendere impercettibile,nei locali sottostanti,il rumore dei passi sul pavimento.Il rumore prodotto dalla caduta di pestelli di 200 grammi dell'altezza di 4 cm.,con la frequenza di 10 colpi al secondo,su di una tavoletta di legno direttamente appoggiata al pavimento,dovrà essere percepito nel locale sottostante con un'intensità non superiore a 40 phon.

Art.39

Ringhe nel sottosuolo

E' consentito sporgere nel sottosuolo stradale con normali ringhe di muratura di fondazione ed altre analoghe strutture sempre quando ciò non possa recare danno ad eventuali opere e servizi preesistenti.

Art.40

Aggetti e sporgenze

Le decorazioni degli edifici e gli sporti di qualunque genere,fino all'altezza di 1,80 dal piano del marciapiede odi 2,00 da quello della strada,nonn dovranno sporgere più di 0,10 sull'area stradale,sempre che non si tratti di mostre di negozi.

La raccolatura dei fabbricati deve essere sempre rivestita da materiale duro e resistente ed avere un'altezza tale da giungere,nei fabbricati con piano rialzato,fino all'imposta del pavimento del piano stesso.Per i fabbricati con negozi dovrà giungere fino all'altezza del I° piano.Per i muri di cinta è stabilita l'altezza minima di m.1,20 - Questa disposizione vale anche per i fabbricati costruiti

in arretramento, quando la zona di arretramento sia aperta al pubblico. I balconi e terrazzini pensili, le cornici e mensole, nelle facciate verso spazi pubblici non potranno avere sporgenze superiori ad 1/15 dell'altezza massima consentita per il fabbricato cui appartengono con un massimo consentito di m.1,50, nè dovranno distare meno dell'altezza del I° piano dal suolo stradale.

Le tubazioni in genere, quando dovessero essere applicate ai muri di facciata, debbono essere risolte architettonicamente.

Art.41

Muri ciechi - Recinzioni - muri tagliafuoco

I fabbricati contigui dovranno sempre essere separati da pareti resistenti al fuoco, prolungati in altezza almeno m.0,60 dal tetto. Per pareti resistenti al fuoco dovranno intendersi delle strutture capaci di opporre alla distruzione od al passaggio delle fiamme una resistenza almeno uguale a quella di mattoni ordinari di m.0,25 di spessore, o di una parete di cemento armato di spessore m.0,12.

E' in facoltà dell'amministrazione determinare volta per volta le norme per la suddivisione di stabilimenti in due o più parti, separate da pareti tagliafuoco.

Quando una parte dell'edificio è adibita ad uso industriale ed una parte ad abitazione, queste dovranno essere sempre separate da muri tagliafuoco e le aperture in essi praticate dovranno essere munite di telai e serramenti incombustibili.

Art.42

Piani attici

Ogni fabbricato deve essere munito di facili e comodi accessi alle coperture.

Questi debbono essere attrezzati con spandisoi a disposizione di tutti gli inquilini.

Oltre l'altezza massima dei fabbricati è consentita la costruzione di piani attici compresi nella inclinata di

45°,e per un'altezza massima di m.2,50.

I sottotetti abitabili debbono avere un volume minimo di mc.25,000,essere muniti di camera d'aria,avere una altezza netta non minore di m.2,00 verso l'imposta del tetto ed un'altezza media non minore di m.2,70.

Art.43

Deflusso delle acque pluviali e domestiche,fognoli.

Ogni edificio deve essere collegato con la fognatura pubblica a mezzo di fognoli privati i quali assicurino il deflusso delle acque di scarico pluviali e domestiche.Le acque pluviali provenienti dalla copertura dei fabbricati devono essere convogliate in apposite docce di capienza sufficiente.Quando queste acque defluiscono verso piazze,vie,vicoli ed altri spazi di uso pubblico e privato,esse debbono essere convogliate con tubi verticali dalla doccia sino al suolo,dove si immettono nei fognoli privati.

Tutte le bocchette e condotte praticate negli spazi interni degli edifici devono essere munite di chiusure idrauliche da conservare sempre in perfetto stato di funzionamento.

La parte inferiore dei tubi verticali,addossati ai muri fronteggianti la pubblica via per un'altezza non minore di m.2,00 a partire dal suolo,deve essere di materiale resistente e posta sotto traccia in modo di non fare aggetto.

Solo nel caso in cui questi tubi siano disposti in un angolo rientrante nel muro,non è necessario porre i tubi in traccia.

Ogni apparecchio destinato a ricevere acque di rifiuto,domestiche e luride,deve essere munito di interruttore a chiusura idraulica indipendente,disposta il più vicino possibile alla bocca di scarico dello apparecchio.

I tubi per gli scarichi domestici devono avere pendenza di almeno il 2%.

Le colonne di scarico devono avere diametro costante ed esser prolungate (di almeno 20 cm.) al di sopra del piano di copertura se questo non è praticabile, e di almeno m.2,20 se esso è praticabile.

Il sistema di fognatura domestica deve essere sufficientemente aerato con appositi tubi di ventilazione, allo scopo di prevenire aspirazioni o contropressioni nei sifoni intercettatori.

Art.44

Fognoli privati

I fognoli privati destinati alle acque pluviali e quelli destinati alle acque di rifiuto domestiche devono essere distinti ed indipendenti e devono raggiungere separatamente le fogne pubbliche.

I fognoli privati, sia pluviali che luridi, sono costruiti a cura e spese dei proprietari degli edifici ai quali devono servire e secondo le prescrizioni emanate dal competente Ufficio del Comune. La manutenzione è a carico dei proprietari stessi.

I fognoli privati per le acque bianche possono essere tubolari ed a cunetta e sboccano direttamente nella fogna pubblica. Essi devono avere pendenza di almeno l'2%.

I fognoli privati per le acque luride e domestiche sono tubolari e preceduti da un sifone intercettatore a braccio orizzontale, posto in un pozzetto ispezionabile ubicato all'esterno dell'edificio ed a questo adiacente.

Nessuno scarico è ammesso a valle del sifone.

Il sifone intercettatore deve avere almeno un'apertura di ispezione. Tutte le aperture di ispezione devono essere munite di chiusura ermetica ed a pressione.

Il braccio a monte del sifone deve essere collegato

./.

./.

ad un tubo di ventilazione.

Il sifone intercettatore ed il fognolo susseguente devono avere diametro non inferiore a 150 mm. La pendenza del fognolo deve essere almeno del 2%.

Tutti gli scarichi dei locali e terranei i quali non possono raggiungere per gravità la fognatura pubblica devono venir raccolti in apposito pozzetto munito di impianto di sollevamento.Pozzetto ed impianto devono essere agevolmente accessibili,ispezionabili e muniti di apparecchi di protezione contro le acque reflue della fognatura e degli altri scarichi dell'edificio.

E' obbligatorio disporre un intercettatore con presa d'aria prima del pozzetto.

Solo quando non è possibile il collegamento con la fognatura pubblica le acque luride vengono convogliate con apposito fognolo,in un impianto di epurazione.Questi impianti devono essere sistemati ad almeno 5 m.di distanza dall'edificio più prossimo ed avere pareti assolutamente impermeabili.

Art.43

Focolai camini,ecc.

Ogni focolare camino,fornello stufa o cucina deve essere munito di un proprio condotto da fuoco,costruito in modo da potervi agevolmente praticare la pulitura.I prolungamenti di detti condotti debbono distare almeno 1 m. dalle facciate verso spazi pubblici.

I condotti da fumo dovranno avere i seguenti requisiti :

a) essere costruiti con materiali incombustibili,impermeabili ai gas velenosi e di buona coibenza termica;
b) avere le pareti rivestite con materiale levigato;
c) essere provvisti di bocchette a sportelli nei gomiti, nell'attraversamento dei sotto tetti e dovunque possa rendersi necessario.

./.

Le aperture dovranno essere protette da chiusura incombustibile ed a perfetta tenuta;

b) - essere lontani almeno m.0,25 da strutture infiammabili;

c) essere muniti di doppia canna ogni qualvolta debbono attraversare strutture combustili.

Art.46

Fumaioli industriali

Le macchine termiche, dalle quali fosse consentito il collocamento nelle zone centrali, dovranno essere muniti di apparecchi fumivori e sottostare alle condizioni imposte nei singoli casi per evitare molestie, nocumento, pericoli di incendio e di scoppio.

I relativi condotti da fuoco, ogni qualvolta attraversassero solai o impalcature dovranno essere difesi da controcanna, in maniera da lasciare un conveniente vuoto all'interno.

Questi fumaioli dovranno distare almeno m.10 dalla pubblica strada ed elevarsi sui tetti circostanti, in un raggio di m.30,00 per almeno m.5,00, salvo maggiori altezze per ragioni diverse.

I gas di scarico dei motori a scoppio dovranno essere convogliati in apposite condotte, almeno fino a m.3,00 oltre il termine dei tetti e delle strade in un raggio di m.10.00.

Art.47

Proporzionamento e sicurezza delle scale

Ogni vano di scala dovrà essere in facile comunicazione con i passaggi alla strada o verso cortili aperti.

L'intera gabbia di scala, i pianerottoli, i rampanti ed i passaggi che vi conducono dovranno essere sostenuti da conveniente armatura ed essere costruiti con materiali resistenti al fuoco.

./.

Le scalinate dovranno essere sempre sufficientemente illuminate con luce diretta.L'altezza e la larghezza delle scalino sono ottenute con la formula 2 (h + p)= 64

In tutti gli edifici dovrà esservi un conveniente numero di scale in rapporto all'area coperta ed a seconda della destinazione.Le distanze di tali scale non dovranno consentire eccessivi percorsi per gli ambienti più lontani da esse.

Art.43

Coperture degli edifici

Le coperture dovranno essere disposte in modo da impedire alle acque piovane di riversarsi direttamente sul suolo pubblico convogliandole a mezzo di grondo e canali fino ai condotti sottostradali.

Le grondo ed i canali dovranno armonizzare per forma e colore con le facciate ed essere costruite con materiale impermeabile.I canali verticali nella loro parte inferiore e fino all'altezza di m.3,00 dalla sede stradale o dal marciapiede dovranno essere installati nello spessore del muro,in apposite nicchie ed incassature,senza aderire alle pareti di esso.

Nelle coperture è obbligatoria la camera d'aria ventilata con apertura verso l'esterno munito di griglia.

La camera d'aria potrà essere sostituita da materiale isolante ad un solo strato od a strati alternati,sempre che sarà giudicato sufficiente e opportuno dalla Commissione Edilizia.

Le coperture di asfalto dovranno essere rivestite almeno con tinteggiatura a calce.

Art.49

Condutture del gas

Sulla diramazione sotterranea di attacco alla tubazione stradale deve essere collocato apposito organo di chiusura,

valvola, rubinetto o vite di sifone, prossimo al confine del fabbricato verso la pubblica strada. Esso deve essere collocato in pozzetto di muratura intonacato a cemento, coperto da apposito sportello mobile in pietrarsa o in ghisa, a seconda della pavimentazione.

Le tubazioni, sia di entrata come di uscita dei misuratori, dovranno essere di acciaio trafilato, a briglia od a manicotto, ovvero di piombo. Esse non potranno attraversare locali scarsamente aerati. Ove non sia possibile rispettare tale divieto, la tubazione dovrà essere contenuta e protetta da un secondo tubo di acciaio, di diametro conveniente, il quale abbia i suoi estremi aperti in ambienti aerati.

E' proibito in modo assoluto attraversare con le tubazioni del gas le canne fumarie e le gabbie degli ascensori.

Sull'impianto di uscita, a cm. 50 dal misuratore, deve essere collocato un rubinetto intercettatore per l'isolamento dell'impianto.

Art. 50

Condutture elettriche

Gli impianti elettrici dovranno rispondere alle norme di sicurezza dettate dalla Associazione Elettrotecnica Italiana.

Per le linee ad alta tensione, di 300 Volt per corrente alternata e 600 per corrente continua, si dovranno osservare anche le norme seguenti:

a) isolamento dei tiranti, tanto della linea come del fabbricato;
b) cartello di avviso ben visibile sui pali e sulle mensole, nei luoghi accessibili;
c) applicazione ai pali ed alle mensole di mezzi protettivi tali da impedire di raggiungere il punto pericoloso senza speciale apparecchio;
d) distanziamento sufficiente dei fili da finestre, tetti,

./. ./.

terrazze, in modo da impedire che vengano toccati;

e) - collocamento dei conduttori a potenziale diverso in modo da impedire ogni contatto in caso di rottura e di caduta, interponendo tra essi un robusto diaframma a rete;

f) - Collocamento di trasformatori in appositi visibili e riconoscibili a distanza;

g) - isolamento reciproco fra i conduttori elettrici e quelli del gas

Art.51

Apparecchi di riscaldamento.

Ogni alloggio dovrà avere possibilità di riscaldamento. Quando si tratta di impianti a circolazione di acqua, questi dovranno essere centralizzati per edificio e per gruppo di edifici.

Quando si tratta di impianti elettrici questi dovranno almeno avere una presa di corrente industriale per il locale di soggiorno. Gli apparecchi di riscaldamento di qualunque specie dovranno essere sempre distanziati e svincolati dalle strutture di materiale combustibile.

Art.52.

Impianti idrici per incendio

Negli edifici destinati ad alberghi, collegi, dormitori pubblici, sala di riunione, scuole, cinema, sale da ballo, teatri, magazzini di vendita di notevole importanza e negli stabilimenti che impiegano oltre 100 operai, dovranno essere sempre previsti impianti per il rifornimento dell'acqua necessario all'alimentazione di idranti del tipo adottato sulle pubbliche strade.

Nelle industrie che non impiegano fuoco nè materiale combustibile ed abbiano parte degli edifici arretrati oltre 20 m. dal fronte stradale, o separati dalle strada cortili o altri spazi privati, questi apparecchi ed impianti possono essere collocati anche all'esterno.

- 35 - [illegible]

./.

Art.53

Impianti di cantiere

Nella esecuzione di lavori a confine di vie e spazi pubblici, dovrà costruirsi di norma un assito il quale recinga il luogo dell'esecuzione dei lavori, salvo il caso di opere di brevissima durata ed importanza, per le quali basterà il semplice cartello di avviso.

Al termine dei lavori l'area pubblica impegnata dovrà essere restituita all'uso pubblico perfettamente sgombra e nelle condizioni precedenti.

La licenza per la costruzione di assiti dovrà essere subordinata alla concessione della licenza edilizia mediante pagamento delle tasse di occupazione del suolo o le somme stabilite a titolo di garanzia.

Gli assiti dovranno avere aspetto decente ed essere alti almeno m.3,50. Le porte dovranno aprirsi verso l'interno, gli spigoli sporgenti dovranno essere attintati, secondo le indicazioni prescritte, per tutta la loro altezza ed essere illuminati con luce rossa da tenersi accesa dal tramonto all'alba a cura e spesa dell'interessato.

Art.54

Ponti e scale di servizio

Dove non fosse necessario o non fosse permessa la costruzione di un assito, il ponte di servizio più basso in rialzo sulla facciata, non potrà trovarsi a meno di m.4,00 dal piano stradale e dovrà avere il suo impiantito perfettamente chiuso in modo da riparare completamente lo spazio sottostante.

I ponti di servizio dovranno rispondere ai seguenti requisiti:

a) le piantane di altezza superiore a m.3,00 dovranno sempre essere costruite con legni accoppiati per tutta la loro altezza;

b) i ponti praticabili dovranno sempre aver la larghezza di m.0,90 ed essere completati sul lato esterno da un trevetto al piede e da un corrente a circa 1,00 metro di altezza;

c) le scale impiegate fra i ponti dovranno essere rafforz-

./.

sate alle estremità da un tirante a vite,il quale impedisca il divaricarsi dei montanti.

Queste prescrizioni rappresentano solo un minimo di garanzia e non esimono il costruttore da alcuno degli obblighi contemplati dalle vigenti leggi sulle assicurazioni per danni ed infortuni,nè dalle responsabilità derivanti dal fatto di non avere adottate altre cautele complementari a seconda delle circostanze.

Art.55

Rivestimento esterno dei ponti di servizio

I ponti di servizio in vista di spazi pubblici dovranno avere la faccia esterna rivestita di stuoie o graticci che valgano a mascherarne la vista.
Da tale obbligo sono esenti i ponti costruiti per opere di lieve importanza e durata,come intonaci,attintature e simili.

Art.56

Demolizioni e materiali di risulta

Nelle demolizioni si dovrà procedere in modo da evitare la caduta di materiali voluminosi i quali potessero produrre con lo scuotimento ed altre conseguenza un danno ai fabbricati vicini o ai pubblici servizi o un fastidio alle persone. Dovrà essere sempre evitata la formazione e diffusione della polvere cospargendo i materiali,bagnandoli preventivamente,o adottando qualsiasi altro provvedimento,opportuno.

I materiali di risulta dovranno essere discesi al suolo nella maniera più adatta ad eliminare pericoli o fastidi, non rimanere mai accumulati sopra solai più alti del piano stradale o depositati su organi di manovra di pubblici servizi,ed essere sempre prontamente rimossi e portati a destinazione.In alcuni casi si potrà concedere l'uso a pagamento di zone limitate di suolo pubblico od esterno agli assiti,per deposito temporaneo,fra il tramonto e l'alba,dei materiali e per le operazioni di carico e scarico.

Art.57

Cavamenti

In generale i cavi non saranno permessi se non quando dovranno praticarsi lontani dalla sede di strade o spazi pubblici,ad una distanza uguale almeno alla loro profondità.

I cavi da eseguire necessariamente in prossimità di spazi pubblici saranno consentiti solo con l'impegno esplicito da parte del costruttore di usare tutti i mezzi tecnici adatti ad evitare ogni pericolo.

Il costruttore dovrà informare in anticipo l'Ufficio Tecnico del Comune con lettera raccomandata e precisare i mezzi tecnici adottati.Egli avrà sempre la responsabilità che gli spetta a norma di legge.

I cavi dovranno essere sempre circondati da uno steccato di altezza non inferiore ai due metri,anche quando,per gli altri lavori,non fosse necessaria o consentita la costruzione dell'assito.

Art.58

Interruzione dei lavori

In mancanza di avviso e decorsi 30 giorni dalla constatata interruzione,sarà in facoltà del Sindaco revocare la concessione e adottare i provvedimenti necessari al pubblico interesse.

Per i lavori di intonaco,stucco,tinteggiatura di fascinte e simile,la concessione sarà revocata in seguito ad interruzione di soli 15 giorni.

In tutti i casi suddetti la revoca sarà comunicata alla interessato con semplice avviso a mezzo di messo comunale ed importerà l'incameramento di tutte le tasse già corrisposte,nonchè l'obbligo dell'immediato ripristino dello stato dei luoghi,a cura e spesa dell'interessato.

Art.59

Illuminazione locali interrati

I seminterrati ad uso di depositi,lavatoi e simili,debbono sporgere dal suolo almeno ml.1,20 essere ben ventilati

ed illuminati direttamente.

Le finestre dei locali in tutto od in parte interrati, salvo quanto fosse disposto da speciali regolamenti, sono soggetti alle norme generali stabilite per le botteghe ed i terranei normali.

Quando tali aperture fossero praticate nell'altezza dello zoccolo o nelle soglie dei terranei, dovranno essere muniti di solida difesa in pietra forata o metallica o di fitta rete metallica interna facilmente rimovibile.

I locali terranei o seminterrati adibiti ad uso di cucina, anche se corrispondenti alle norme del presente regolamento ed a quelle speciali relative al loro uso, non dovranno mai dare esalazioni di odori nella strada.

Art. 60

Locali sotterranei - Sotterranei a più piani - Intercapedini sotterranei -

I sotterranei debbono essere sempre ben arieggiati ed illuminati direttamente.

I muri ed i pavimenti di tali locali debbono essere difesi dalla umidità del sottosuolo mediante uno strato di asfalto o di altra materia isolante. Tale rivestimento dovrà essere applicato sulla superficie dei muri di spiccato, al di sotto del piano del pavimento. La protezione dovrà essere realizzata anche mediante muri doppi o intercapedini ben ventilate e fognate.

In via eccezionale può essere autorizzata la costruzione di sotterranei a più piani, nei casi di importanti edifici ad uso di albergo, teatri, magazzini. I suddetti dovranno avere aperture di luce munite di vetri praticabili sui marciapiedi, nella misura da determinarsi caso per caso, con accessi verso l'esterno, in maniera proporzionata alla loro estensione.

L'Amministrazione Comunale potrà concedere, col pagamento di speciali indennità, l'occupazione di spazio sottostradale per costituire intercapedini perimetrali ai piani sotterranei interni degli edifici allo scopo di isolare l'edificio dalle vibrazioni prodotte dal traffico ed illuminare ed areare detti piani sotterranei.

Le modalità costruttive di tali intercapedini sottostradali dovranno essere precisate, caso per caso, e la manutenzione delle opere di sostegno dei terra-pieni stradali e delle coperture di queste intercapedini cadranno a carico del richiedente, il quale assume ogni responsabilità per eventuali danni a cose ed a persone.

I progetti relativi ai sotterranei a più piani debbono contenere, oltre ai documenti prescritti, lo schema dei sistemi di illuminazione naturale ed artificiale e quelli della ventilazione, il tipo e la descrizione dei sistemi di intercapedini e di isolamento dell'umidità. Inoltre, detti progetti debbono essere compilati col tipo di fognatura e relativo schema di impianto e di sollevamento delle acque, qualora la fognatura stradale non permetta un deflusso diretto ed ogni altro chiarimento necessario allo esame completo da parte degli Uffici Comunali.

Art. 61

Autorimesse

Gli ambienti destinati ad uso di autorimesse debbono avere le pareti di perimetro ed il soffitto resistente al fuoco, le porte di materiale metallico o di materiale incombustibile. Debbono inoltre essere ventilate ed avere impianti interni o apparecchi antincendio.

Il nulla-osta per l'uso di questi locali verrà rilasciato dal Comune previo collaudo degli organi competenti.

Nel caso che le autorimesse si trovino in piani interrati è necessario che siano muniti di impianti di ventilazione artificiale, il cui deflusso sia opportunamente con-

voglinto in modo da non arrecare fastidi a locali confinanti e rappresentanti.

T I T O L O IV

NORME DI CARATTERE URBANISTICO

Art.62

Zonizzazione e tipi edilizi

I limiti di utilizzazione edilizia delle varie zone sono segnati dalle classificazioni e lottizzazioni che segnano,dal regolamento edilizio grafico alla Tav.I e della lottizzazione grafica alla Tav.2.

Per quanto riguarda la classificazione delle zone vale lo schema seguente:

A) ZONE RESIDENZIALI

a) Zona di valore storico ed artistico

Questa zona ha un carattere ambientale ben definito.

In essa l'edilizia,pur conservando le norme fondamentali dell'igiene,rispetterà le caratteristiche volumetriche della zona stessa.In questa zona il limite di sfruttamento dell'area non dovrà superare il rapporto di 1:3,sentito il parere della Sovrintendenza ai Monumenti.

b) Zone centrali

Il carattere edilizio di queste zone è sancito dal piano particolareggiato al quale si debbono conformare i proprietari nello studio dei tipi di lottizzazione.

Il progetto di lottizzazione dell'intero isolato stradale va pertanto presentato dai proprietari prima o contemporaneamente al progetto del singolo edificio,secondo le norme della legge urbanistica relative ai comparti.

I valori della densità edilizia risultano dallo schema di regolamento edilizio grafico alla Tav.I. La trasformazione di queste zone verrà realizzata secondo un piano di gradualità stabilito dall'Amministrazione Comunale.

./.

e) - Zona periferiche o zone di espansione

In queste zone il limite massimo di sfruttamento sarà di 1:5.Per esse valgono le medesime norme delle zone precedenti e la densità edilizia è fissata anche per esse nel regolamento edilizio grafico alla Tav.I.

B) ZONE SPECIALI

d) zone industriali
e) zone industriali di transizione
f) zone di rispetto archeologico
g) zone verdi
h) zone sportive
i) zone ospedaliere
l) zone cimiteriali
m) zone portuali
n) zone aeronautiche
o) zone ferroviarie
p) zone agricole
q) zone di rispetto per acquedotto

Per tutte queste zone vigono le leggi ed i regolamenti speciali dello Stato.Ciò non esime peraltro gli Enti ed i proprietari privati di presentare al Comune i progetti relativi ad opera da costruirsi nelle zone stesse,salvo per quanto riguarda opere di carattere riservato,riguardanti la difesa militare.Per queste ultime si raccomanda,nei limiti del possibile,di prendere accordi col Comune.Nelle zone speciali sono di regola vietate le abitazioni private,salvo quelle dei custodi e del personale obbligato ad abitare nelle zone stesse per ragioni di servizio.

Art.63

Denominazione delle zone

Tutta la superficie del territorio è divisa in zone. Ciascuna zona rientra in uno dei gruppi di cui all'art.62

Si sono distinte le zone in pianura da quelle in collina raggruppando fra loro quei lotti che presentano caratteristiche ambientali e di sfruttamento analoghe, tenendo presente le funzioni speciali che potrebbero acquistare nel rispetto futuro. Si hanno, quindi, le seguenti zone omogenee limitate:

A- ZONE RESIDENZIALI

a) zona di valore storico ed artistico

ZONA Z1 - zona di valore storico ed artistico

NORD - Via Foria

SUD - Corso Umberto - Via Sanfelice

EST - Piazza Garibaldi - Via Cirillo - S.Giovanni a Carbonara - Via Foscolo

OVEST - Via Monteoliveto - Via Roma

B- ZONE CENTRALI

ZONA 11 - Chiaia - Monteoliveto

NORD - Nuova strada Salvator Rosa del P.R.

EST - Via S.Teresa - Via Roma - Piazza Plebiscito - Via Cesario Console

SUD - Mare

OVEST - Piazza Sannazaro - Discesa Piedigrotta - Corso Vittorio Emanuele

ZONA 26 MARITTIMA - Mercato

NORD - Corso Umberto I°

EST - Corso Garibaldi

SUD - Nuova Via Marittima

OVEST - Via Depretis - Piazza Municipio

ZONA 27 MARITTIMA - Maddalena

NORD - Piazza Garibaldi

EST - Via Stella Polare

SUD - Nuova via Marittima

OVEST - Corso Garibaldi

ZONA 27 S.ANTONIO ABATE

NORD - Via Foria - Piazza Carlo III°

EST = Corso Novara - Piazza Nazionale -:Via Nuova Poggioreale - Corso Malta - Corso Meridionale - Piazza Garibaldi

SUD = Via Indipendenza - Piazza Garibaldi

OVEST = S.Giovanni a Carbonara - Via Cirillo

ZONA 2Q = S.FERDINANDO

NORD = Via Monteoliveto - Via Sanfelice

EST = Piazza della Borsa - Via Depretis - Piazza Municipio

SUD = Via Acton

OVEST = Piazza Plebiscito - Via Roma

c) ZONE PERIFERICHE

ZONA 2 - BAGNOLI

NORD = Via Ferroviaria Roma-Napoli fino all'incrocio con la strada per Masseria Savarese - Strada Masseria Savarese fino allo incrocio col nuovo stradale Istituto Banco di Napoli - Via Terme Agnano -Via Miano-Agnano -

EST = Confine terreni Nestra fino alla strada provinciale Via Nuova Bagnoli -

SUD-EST = Strada provinciale via Nuova Bagnoli fino al nuovo confine della zona industriale ILVA del nuovo P.R.

SUD-OVEST = mare

OVEST = confine comunale

ZONA 7 - FUORIGROTTA

NORD = Via Miano-Agnano = Via Michelangelo da Caravaggio

EST = Raccordo via Michelangelo da Caravaggio - Via Nuova Camaldola.

SUD = Via Giulio Cesare

OVEST = Limite Piazza antistante alla Mostra Tratto Via Veniero - Nuova strada del P.R. parallela alla Via Leopardi

ZONA 9 = PIANURA

EST = Strada curva di livello q.150 = Via Cuga di Pianura

SUD = OVEST = Strada principale = Montagna spaccata fino al bivio per Masseria Vecchia

NORD= OVEST = Strada per Masseria Vecchia e Pianura.

ZONA 10 VOMERO = ARENELLA = CAMALDOLI

Vomero urbano

NORD = Nuova strada di P.R. che si allaccia Via G.Giganto Vico Mecalle

Est = Salvator Rosa = Corso Vittorio Emanuele = Corso

SUD = C.Vittorio Emanuele dall'altezza del Petraio = Via Rione Vitale = Via Tasso.

OVEST = Via S.Stefano = Villa Patanio = Bivio = Ponte di Scoscavo = Strada del Lacco = Via Pigna = Via Camaldoli

Vomero periferico

NORD = Via Domenico Fontana = Via D'Antona = Via A.Cardarelli

EST = Via Bernardo Cavallini

SUD = Via G.Giganti = Nuova strada P.R. che si allaccia a Via G.Giganti

OVEST = Strada dei Campi da Agnano

ZONA 22 = VECCHIA = VETERINARIA

Zona Urbana

NORD = Via Pier delle Vigne = Piazza G.Battista Vico = Strada Veterinaria = Via S.M.degli Angeli alle Croci = Via Miracoli.

EST = Via Arenaccia + Piazza Ottocalli

SUD = Via Foria = Piazza Carlo III

OVEST = Via Nuova Capodimonte = Nuova Strada P.R. Via Duomo = Porta Piccola

ZONA PERIFERICA

NORD = Strada dei Ponti Rossi

EST = Via Ponti Rossi

SUD = Via Pier delle Vigne = Piazza G.B.Vico = Strada Veterinaria = Via S.M.degli Angeli alle Croci = Via Miracoli -

OVEST = Nuova Strada P.R.- Via Duomo - Porta Piccola

c) ZONE DI ESPANSIONE

ZONA 6 = POSILLIPO

NORD = Discesa Via Tasso = Via Rione Vitale

EST = Corso Vittorio Emanuele - Discesa Piedigrotta = Piazza S/ Nazzaro - Mare

SUD = Mare

NORD-OVEST = Via Coroglio - Via Manzoni fino al Bivio Case Nuove -

ZONA 8 - CAPRICCI

NORD = Strada comunale Soccavo-Pianura

EST = Strada campestre parallela al fosso di Selva

SUD = Località Villa Capricci

OVEST = Località Masseria Capricci - Cupa della Cintia Strada Soccavo - Pianura

ZONA 10ª SOCCAVO

NORD = Comunale Soccavo - Pianura

SUD = Nuova strada di progetto P.R.dal quadrivio ponte di Soccavo alla strada provinciale Fosso di Selva.

OVEST = Strada Fosso di Selva

ZONA 11ª LOCALITÀ A CAMPANELLA

NORD = Tratto nuova strada P.R.

EST = Strada Comunale Vicano-Agnano

OVEST = Strada Arena S.Antonio

ZONA 12ª = SCUDILLO OCCIDENTALE

NORD = Via Capodimonte - Scudillo

EST = Salita S.Teresa - Via Nuova Capodimonte

./.

SUD = Via Nocelle = Nuova Strada Salvator Rosa del P.R.

OVEST = Limite comunale Masseria Stella = limite vallone dei Gerolomini = Via Bernardo Cavallini = Salita due Porte

ZONA 23ª PISCICOLA = MARINELLA = OTTAVIANO POLVICA

NORD = Limite del Comune = tracciato ferrovia secondaria Napoli = Piemonte d'Alife =

EST = Via Vecchia Piscicola = Miano = Via di Miano

SUD = Ponte del Cavone = Via per Masseria Macedonio = Masseria S.Giovanni tratto provinciale Capodimonte = Marano = via per casa Toscanella = confine proprietà Pastina

OVEST = Strada comunale Margherita = Via Ponte Tiglio = Capo Spinelli = strada comunale Spinelli.

ZONA 24 = RECONTRIGLIANO = S.PIETRO A PATIERNO

NORD = Cavone di Miano

EST = Confine del Comune

SUD = Via Nuova del Tempio = Via Francesco De Pinedo

OVEST = Via Miano = Tracciato Piedimonte d'Alife = Via Piscinoal di Miano.

ZONA 25 = CAPODICHINO RESIDENZIALE

NORD = Tracciato della Piemonte d'Alife

EST = Corso Orientale = Via Nuova Capodichino = Viale Umberto Maddalena

SUD = Piazza Nazionale = Via Nuova Poggioreale

OVEST = Via S. Maria ai Monti = Via Arenaccia

ZONA 15ª S.GIOVANNI = BARRA

NORD = Tracciato Ferrovia Secondaria Napoli-Pompei

EST = Confine comunale

SUD-OVEST = Confine Comunale = Corso S.Giovanni = Via Michelangelo Pisano = Villa S.Giovanni

OVEST = Tracciato Ferrovia Secondaria Napoli-Pompei

ZONA 16 = Ponticelli

NORD = Strada Provinciale del Lagno

EST = Cupa Visconti e sua prosecuzione fino a Strada Provinciale del Lagno.

SUD = Strada Provinciale Napoli-Ottaviano

OVEST = Strada dell'Alveo artificiale

B) ZONE SPECIALI

ZONA 4 = I L V A

NORD = Via Provinciale Nuova Bagnoli - Limite zona rispetto Ferrovia - Confine zona 7

SUD = Curva di Livello q.25 - Discesa Coroglio - Itemo di Nisida

OVEST = mare

ZONA 5 - FF.SS. (Puoriigrotta)

Confini zona di esercizio delle Ferrovie

ZONA I4 = ZONA AGRICOLA

Di risulta tra i confini comunali ed i limiti della zona abitata.

ZONA I5ª = ZONA OSPEDALIERA

NORD = Quadrivio Santacroce - Trattura Contrada - Giardiello - Via dello Scudillo

EST = Viale Antonio Cardarelli

SUD = Via d'Antona - Via Domenico Fontana - Via Leopardi Bianchi

OVEST = Via Cupa Santacroce

ZONA I6= ZONA DI RISPETTO DEL SERBATOIO SCUDILLO

NORD = Strada Capodimonte - Scudillo

EST = Limite Canalone Masseria Stella

SUD = Limite Vallone dei Cerolomini

OVEST = Via Cardarelli

./.

ZONA 3 = MOSTRA D'OLTREMARE

Nord = Via Agnano = Miano

EST = Nuova strada di P.R., parallela a Via Leopardi = Tratto Via Veniero = Limite P/zza antistante l'ingresso della Mostra

SUD= EST = Strada Provinciale Nuova Napoli

OVEST = Limite Zona = Parchi

ZONA 25 BOSCO

NORD = Via Acton = Via Marittima = Strada Regia di Portici fino al sottopassaggio della Napoli = Salerno = Linea FF.SS. Napoli = Salerno =

EST = Confine Comunale

SUD = Mare

OVEST = Via Cesario Console

ZONA 29 = CAPODICHINO AEROPORTUALE

NORD = Via Francesco De Pinedo = Via Nuova del Tempio

EST = Strada senza denominazione al limite dello Aeroporto

SUD = Strada Comunale Taverniola

OVEST = Viale Umberto Maddalena

ZONA IV^ S. E L E N O = (Zona verde)

NORD = Salita S.Antonio ai Monti

EST = Corso Vittorio Emanuele

SUD = Corso Vittorio Emanuele

OVEST = Salita Concioltoli = Via Tito Angelini = Via Annibale Caccavella = Gradini Petraio

ZONA 21 = BOSCO DI CAPODIMONTE

NORD = Cavone di Miano

EST = Via S.Maria ai Monti

SUD = Strada dei Ponti Rossi

OVEST = Via Napoli = Miano

ZONA I = AGNANO (Sportiva)

NORD = Curva di livello 50

EST = Curva di livello 50 fino ad incontrare la Via Antica del Lago di Agnano e fino al Ponte Torre-Agnano

SUD = Bivio Terme - Agnano

OVEST = Via Comunale Astroni fino alla curva di livello 50

ZONA 34 = [illegible]

NORD = Via Nuova del Campo - Via Tavernola - Nuova Strada di P.R. Circumcimiteriale

EST = Quadrivio di Poggioreale - Tracciato linea FF.SS., Napoli-Foggia,

SUD = Via Cannola - Tracciato linea Ferroviaria Napoli-Foggia abbandonata - Via del Muro Finanziere - Via Nuova Poggioreale

OVEST = Corso Orientale

ZONA 32 = ZONA INDUSTRIALE DI TRASFORMAZIONE

1) a Nord dell'attuale Parco Ferroviario;

Via Cannola - Linea Napoli-Foggia abbandonata - Via del Muro Finanziere

EST = Zona Industriale di servizio - Parco Ferroviario

SUD = Parco Ferroviario

OVEST = Corso Orientale - Corso Malta fino alla Via Cannola

2) a Sud dell'attuale Parco Ferroviario

NORD = Parco Ferroviario

EST = Via Nuova Tavernola - Canale di Bonifica in prosecuzione di Via Nuova Tavernola fino al confine con la Zona 30;

SUD = Via Galileo Ferraris fino all'incrocio - Prima traversa Emanuele Gianturco - Prima traversa E.Gianturco Canale di Bonifica proveniente dalla via Nuova Tavernola

OVEST = Tratto di via Stella Polare compreso tra via Galileo Ferraris e la Stazione Centrale.

ZONA 33 = NORD = Via Nuova Poggioreale fino all'angolo del Cimitero con la via Muro Finanziere - Via Muro Finanziere - Ferrovia Napoli-Foggia abolita.

EST = Via Nicola Miraglia

SUD = Via del Macello

OVEST = Strada S.Lazzaro - Strada in prosecuzione Strada S.Lazzaro fino a Piazza S.Arabia.

ZONA 36 = ZONA INDUSTRIALE

Contorno = Via Stella Polare = Strettola S.Anna alle Paludi fino alla seconda traversa Strettola S.Anna alle Paludi = Prima Traversa Strettola S.Anna alle Paludi = Via Galileo Ferraris fino all'incrocio con la prima Traversa Emanuele Gianturco -

Prima Traversa Emanuele Gianturco - fino al Canale di Bonifica proveniente da Via Taverncla = Canale di Bonifica anzidetto e Via Nuova Taverncla a Via Traccia a Poggioreale fino al Nuovo Scalo Merci FF.SS. = Nuovo Scalo Merci FF.SS. Linea Napoli-Roma (Via Cassino);

Nuovo Fascio, Sinistrante FF.SS. Confine Comunale = Strada Provinciale del Lagno fino alla Via dell'Alveo Artificiale derivazione del Canale del Pollena) - Via dell'Alveo artificiale (derivazione del Canale) Pollena fino alla strada provinciale Napoli-Ottaviano - Strada Provinciale Napoli-Ottaviano fino alla via Villa S.Giovanni - Via Villa S.Giovanni fino alla via Michelangelo Pisano - Via Michelangelo Pisano-Corso S.Giovanni fino alla strada Comunale Pietrarsa - Strada comunale fino alla linea Ferroviaria Napoli-Palermo - Linea Ferroviaria Napoli Palermo fino all'incontro con la via Loggia di Portici - Via Reggia di Portici - via Marittima fino alla Via Stella Polare.

ZONA 37 = ZONA FERROVIARIA

Contorno - Piazza Garibaldi = Corso Meridionale; fino all'altezza di Via Biscardi = Parallelamente al Corso Meridionale arretrandosi di 40 metri a sud di esso per una lunghezza di 345 metri. Prosegue ancora parallelamente per altri 78 metri dopo aver subito un arretramento di altri 40 m.

Prosegue ancora parallelamente fino alla via Cianturco dopo essersi arretrato ancora di 28 metri.Attuale Stadio - Via Nicola Miraglia fino alla via Nola-Baiano.Nola Baiano fino alla nuova strada parallela a via Traccia.Segue la suddetta strada per 60 metri,prosegue ancora verso est con andamento sensibilmente parallelo alla via Napoli-Cancello per altri 400 metri.Quindi con una curva di 216 metri si raccorda ad una linea parallela a Via Traccia alla distanza di 935 metri da questa che segue per 168 metri.Una curva di 168 metri si raccorda alla strada che parte dal sottovia del Cancello ortogonalmente a Via Traccia seguendola per 780 metri.Via Traccia fino a Via Nuova Tavernola e fino al sottopassaggio di via G. Ferraris.

All'imbocco orientale del sottopassaggio segue il limite attuale del rilevato ferroviario fino al sottopassaggio della Nola-Baiano.Segue ancora la Nola-Baiano fino al suo sbocco dalla Galleria sono lo Scalo Merci delle FF.SS.seguendo poi il limite attuale.A questa area si aggiunge quella,del nuovo fascio di smistamento creato parallelamente alla linea Napoli-Cancello alla distanza di 300 metri.- Il fascio ha una larghezza di 140 m. e si estende fino al limite del Comune.

Art.64

Caratteristiche edilizie delle zone

Queste caratteristiche sono raccolte nello schema di Regolamento Edilizio grafico (allegato tav.I).

Art.65

Orientamento degli edifici

Allo scopo di garentire l'insolazione di tutti i locali di abitazione,i fronti degli edifici possono essere svincolati dagli allineamenti stradali.

Questo svincolo sarà consentito soltanto per un complesso di fabbricati i quali garentiscano un organico aspetto d'insieme.

Art.66

Sistemazione aree scoperte - Recinzione

Le aree scoperte devono sempre essere sistemate a giardino o pavimentate.

Lo spazio antistante ad un fabbricato arretrato non può essere sottoposto al livello stradale e deve essere decorosamente sistemato.

Se gli spazi privati esistenti tra le costruzioni dovranno essere divisi secondo i vari confini di proprietà, questa divisione dovrà essere realizzata solo con elementi in armonia con l'Architettura dell'edificio.

Su richiesta insindacabile dell'Autorità Comunale tutti i muoli edificatori sul confine di strada dovranno essere cinti, e rafforzati eventualmente da speciali opere di contegno. Quando queste opere si rendessero necessarie, esse saranno a carico dei proprietari e verranno eseguite con egual grado di decoro e di finitura richiesto dall'Autorità in relazione alla importanza della strada ed agli altri elementi contingenti.

Art.67

Edifici accessori

Gli edifici accessori devono essere legati architettonicamente con la costruzione principale

Questi edifici possono essere consentiti solo ad uso di abitazione del portiere (anche rispondano a tutti i requisiti richiesti per le abitazioni in genere), di autorimessa o di locali attrezzi per giardino. Nel caso di edifici plurifamiliari possono venire adibiti ad abitazione del portiere, purchè rispondano a tutti i requisiti per le abitazioni in genere.

Art.68

Larghezza stradali - Spazi liberi tra gli edifici

Per larghezza stradale va inteso lo spazio occupato dal

capo strada e dai marciapiedi, misurato sulle normali allo asse della strada.

Per spazio libero tra edifici va inteso, quello misurato tra i fronti degli edifici e comprendente eventualmente anche la larghezza stradale. La distanza si intende misurata normalmente al prospetto degli edifici allorchè questi sono paralleli fra loro, anche se non paralleli all'asse stradale.

Tale distanza, nel caso di edifici paralleli ma di lunghezza diversa del fronte, dovrà essere misurata in corrispondenza della zone fra loro prospicienti.

Nel caso in cui i fronti degli edifici non siano fra loro paralleli, la larghezza dello spazio libero sarà misurata sulla normale all'asse stradale e costituita dalla larghezza stradale aumentata dalle zone verdi e dell'arretramento medio dei due edifici.

Nel computare la larghezza degli spazi liberi tra edifici non si deve tener conto delle maggiori ampiezze dovute alle strade trasversali di intersezione con l'arteria principale.

Nei casi controversi, come ad esempio negli edifici a confine di suoli privati e di altezze diverse, oppure di edifici a quote diverse, potrà essere adottata la norma seguente: in ogni piano verticale la retta tangente all'edificio e inclinata di 60° verso lo spazio libero, deve incontrare il circostante spazio pubblico non oltre la sua mezzeria. Se si tratta di spazio privato le rette tangenti ai due edifici prospicienti debbono incontrarsi a quota non inferiore a quella del più elevato fra i piedi dei due fabbricati. La norma non si applica per i corpi di fabbrica di uno stesso edificio sempre che le facciate relative formino fra loro un angolo non minore di 60°.

Art.69

R I S V O L T I

Per gli edifici in angolo di strada o di spazio libero è ammesso, salvo sempre le ragioni Architettoniche il risvolto della maggiore altezza per lo sviluppo corrispondente alla larghezza della strada minore con un minimo raggiungibile di ml.6.

Se sull'angolo sono previsti uno smusso od una rientranza, lo sviluppo del risvolto verrà misurato dallo spigolo estremo dello smusso o della rientranza.

Nel caso in cui la larghezza di tale risvolto risultasse di poco inferiore a quella del corpo di fabbrica in angolo, essa potrà essere aumentata fino all'ampiezza del corpo di fabbrica stesso.

Art.70

Fabbricazione aperta - Cortili - Cavedi

Nelle nuove costruzioni sono vietati i cortili chiusi ed ammessi soltanto in speciali condizioni i cavedi.

Nel caso in cui, nella zona centrale, gli elementi della fabbricazione aperta fossero collegati da elementi accessori di minore altezza varrà la norma di cui all'ultimo capoverso dell'art.68-

Nel caso di fabbricati a pianta aperta, valgono per le dimensioni dei corpi di fabbrica le norme adottate per gli spazi liberi tra edifici.

In casi speciali, nella sistemazione di zone a carattere monumentale, quando non è possibile prescindere dalla fabbricazione chiusa, l'area libera dei cortili non deve essere inferiore ad un quarto della somma delle superfici murarie che la circondano, senza detrazione di vuoti.

In questi casi sono ammesse rientranze nei perimetri dei cortili solo quando la profondità della rientranza non supera

./.

il terzo del lato sul cortile.

Le facciate costruite in arretramento verso il cortile potranno usufruire di una elevazione maggiore purchè la loro sommità non oltrepassi il prolungamento della linea di congiunzione dell'altezza prescritta col piede della parete opposta.

I cortili debbono essere pavimentati con sistemi impermeabili ed avere opportuna pendenza per lo scarico delle acque.

I cavedi sono consentiti per la sola ventilazione di gabinetti e bagni. La loro ampiezza minima deve essere di mq.2 anche i cavedi dovranno essere pavimentati con sistemi impermeabili. Sono annessi i cavedi in comunione, a confine di proprietà, se garentiti da apposita convenzione .

Sono vietate le vedute e le chiostrine =:Nei cavedi è proibito l'affaccio.

Art.71

Altezza minima

Nella costruzione degli edifici è obbligatorio raggiungere un minimo di altezza tale da non turbare l'armonia architettonica del complesso edilizio -

Nel caso di edifici di nuova costruzione, quando vi sia differenza tra l'altezza consentita dalla sopraelevazione o quella consentita dalla larghezza stradale esistente, ciascuno degli edifici dovrà arretrarsi dal filo stradale quanto occorre per rispettare il rapporto h/l fissato dall'altezza massima.

Art.72

Obbligatorietà di coloritura architettonica di tutti i prospetti

In qualunque zona della città è obbligatoria la armonia architettonica di tutti i prospetti dello stesso fabbricato.

L'aspetto esterno dei nuovi edifici dovrà, di norma, uniformarsi all'ambiente architettonico della zona poichè sotto l'aspetto compositivo i complessi edilizi debbono considerarsi sempre un tutto unico, indipendente dalle eventuali ripartizioni della proprietà.

Indipendentemente dai miglioramenti imposti alle parti dei vecchi fabbricati esposti alla vista del pubblico, le facciate ed i loro elementi dovranno essere sempre mantenuti in buono stato e conformi al tipo approvato o alla decorazione preesistente. In caso contrario il Sindaco potrà imporre la esecuzione dei restauri occorrenti per la esecuzione dei lavori richiesti dal decoro cittadino fissando un periodo di tempo per la esecuzione dei lavori.

Trascorso inutilmente il termine stabilito saranno applicate le sanzioni del caso.

Art.73

Altezza minima consentita dei piani

I terranei dovranno avere un'altezza non inferiore a m.4,00 tra pavimento e soffitto. Per le case di abitazione l'altezza minima consentita dovrà essere di m.3 tra pavimento e soffitto.

Nel caso di edifici a carattere ben definito, adibiti ad uffici, negozi multipiani ed alberghi, l'altezza dovrà essere anche di m.3.00 tra pavimento e soffitto.

Art.74

Rapporto minimo tra altezza dell'edificio e distanza tra edifici vicini o corpi di fabbrica di uno stesso edificio.

Salvo per quanto riguarda vincoli monumentali, storici o di ambiente, questo rapporto minimo sarà di 1:1,25 per tutte le zone e di 1:1 per il Vecchio Urbano. (Vedi Regolamento Edilizio Grafico).

Art.75

Trasformazione dei fabbricati esistenti

In caso di trasformazione degli edifici esistenti, l'Amministrazione potrà autorizzare le opere necessarie, anche se non conformi alle norme del presente Regolamento.

L'Amministrazione potrà imporre una graduale applicazione

del presente regolamento agli edifici esistenti quando la loro struttura fosse in contrasto con le condizioni generali di decoro e di igiene.

Per la esecuzione delle opere imposte verrà assegnato un termine preciso.Trascorso tale periodo,si procederà a vietare l'uso delle abitazioni deficienti.Nè sarà consentito di nuovo tale uso fino a quando i lavori ordinati non saranno stati eseguiti.

Le vecchie case,o parti di esse in contrasto con le norme del presente regolamento,che per ragioni statiche si rendessero inabitabili,dovranno essere abbattute e non mai integralmente restaurate; tale demolizione verrà disposta dal Comune e,qualora occorresse, da questo eseguita in danno del proprietario.Le nuove costruzioni,che dovranno sorgere al loro posto lungo le vecchie strade,dovranno adeguarsi alle norme del presente Regolamento.Per i fabbricati sinistrati da eventi bellici sarà rispettato il diritto dei proprietari di ricostruire in sede sempre compatibilmente con le norme del presente regolamento e secondo le disposizioni legislative vigenti.

Art.76

Terranei e Botteghe

I locali terranei ad uso di laboratorio od esercizio di qualsiasi specie,con accesso immediato dalle strade o spazi pubblici,dovranno essere situati ad un livello superiore di almeno m.0,15 dal piano di strada e dal marciapiede e non potranno mai essere adibiti per uso di abitazione. Se tali locali non fossero seminterrati,dovranno essere forniti di pavimento impermeabile con sottostante vespaio areato di altezza non inferiore a m.0,30.E' assolutamente vietato adibire tali locali a stalle.

I terranei parzialmente interrati potranno essere adibiti

./.

al soggiorno delle persone durante il giorno solo nel caso in cui abbiano le mura perimetrali isolate mediante intercapedi,con opportuni lavori nel terreno circostante fino a metri 0,50,sotto il livello del pavimento.Il pavimento stesso dovrà essere costruito con sistemi impermeabili e munito di vespaio.La parte interrata non sarà superiore ad un terzo dell'altezza utile.

Art.77

Edifici in zone panoramiche

I versanti delle colline visibili dalle vie litoranee e dal golfo fanno parte integrante del panorama e come tali sono soggetti alle norme contenute nelle leggi speciali sulle materie ed alle disposizioni inserite nel presente Regolamento.

Lungo tali pendici gli edifici non potranno avere un'altezza di facciata verso valle superiore ai m.20 e dovranno avere come nelle altre zone urbane tutti i fronti architettonicamente completi.

Potranno consentirsi parziali deroghe a quanto stabilito quando si tratti di edifici con speciali caratteristiche di interesse pubblico,e destinati a mascherare fronti scoperte di cave.Anche in questi casi non si potranno mai oltrepassare i limiti di altezza fissati per le costruzioni nella zona.

Art.78

Difesa delle vie panoramiche

In conformità di quanto esposto nei rescritti del 19.7.1841, 17.1.1842 e 21.5.1853 sono vietate le costruzioni che tolgano amenità o veduta alle vie Campo di Marte,Capodimonte,Corso Vittorio Emanuele da Piazza Mazzini fino allo sbocco della via Arco Mirelli,Mergellina e Posillipo.

Tale divieto dovrà intendersi nel senso che gli edifici

previsti nelle zone immediatamente a valle di queste strade non potranno in nessun punto superare con le balaustre delle loro terrazze ed i colmaretti dei loro tetti la linea discendente dall'orlo del parapetto della strada a monte verso il litorale con una pendenza del 30%,o quella maggiore pendenza che risultasse necessaria per le condizioni locali,salvo le sopraelevazioni limitate come dagli articoli del presente Regolamento.

Tali edifici,entro un raggio di 100 metri dal punto più vicino alla via panoramica dominante dovranno essere coperti da terrazze decorosamente sistemate e non potranno mai essere sormontati da lastrici senza parapetti.

Art.79

Edifici a valle delle vie panoramiche

Si proibisce la ricostruzione di edifici o parte di edifici crollati,situati a valle delle cennate vie panoramiche qualora tali ricostruzioni dovessero risultare in contrasto con le norme dell'articolo 78.

Tale disposizione si applica solo alla porzione di edificio contrastante le disposizioni del precedente articolo 77, fermi restando tutti i diritti dei proprietari per la parte in regola con le citate disposizioni.

TITOLO V

NORME DI CARATTERE IGIENICO

Art.80

Aerazioni degli alloggi-

In tutti gli alloggi ogni ambiente dovrà avere sempre ri_ scontro diretto di aria per mezzo di almeno un'apertura verso l'esterno,con superficie utile per l'illuminazione e la ventilazione non inferiore ad un settimo della super_ ficie del pavimento e non inferiore ad un mq.

Si può prescindere da queste norme nel caso in cui l'edi_ ficio sia fornito di impianto di condizionamento d'aria.

Saranno consentiti ambienti senza finestre solo quando almeno una delle due dimensioni sia inferiore a m.2 ed il locale stesso sia destinato a servire di ingresso,di pas_ saggio o ripostiglio,con l'esplicita proibizione di adi_ birlo ad uso di cucina o di gabinetto.

In base alle norme dell'art.82 i gabinetti potranno essere ventilati per mezzo di aperture speciale munita di esalatori e sboccante nei cavedi.

Art.81

Ascensori

Nelle nuove costruzioni sono obbligatori gli ascensori,od altri mezzi meccanici,dove c'è la possibilità di instal_ larli, se l'edificio supera i 4 piani.

Art.82

Locali igienici

Ogni edificio deve avere un numero sufficiente di locali igienici collocati in modo da ricevere aria e luce diret_ tamente dall'esterno,ed essere sufficientemente areati dai cavedi ed illuminati artificialmente.

Questi locali dovranno essere forniti di apparecchi con

chiusura idraulica e condottore di smaltimento perfettamente impermeabile, di vaschette per l'acqua di lavaggio e di flussometri, alimentati in maniera abbondante e sicura.

Per le abitazioni le dimensioni minime di tali locali debbono essere di mq. 2,00 (2,00) - In essi ci deve essere sempre un lavandino e può essere sistemata anche una doccia.

Sono autorizzati i bagni in comune.

E' obbligatorio prevedere un antilatrina di almeno mq. 1, sufficientemente areata ed illuminata, costruita eventualmente anche nell'ingresso dell'alloggio.

In nessun caso saranno consentiti i locali igienici con ingresso dalla cucina. In questi potranno essere collocati solo gli acquai ed i lavatoi.

E' obbligatorio un locale per ogni alloggio. Per abitazioni con più di cinque vani utili il locale igienico deve essere distinto dalla camera da bagno.

Nei locali destinati ad uso pubblico, a stabilimenti, uffici, laboratori, magazzini devono prevedersi un numero sufficiente di locali igienici con antilatrina. La proporzione dovrà essere di un apparecchio sanitario per ogni 15 persone. Il pavimento e le pareti delle camere da bagno, dei locali igienici e delle anvilatrine, devono essere impermeabilizzate con smalto, cemento, piastrelle od altro materiale impermeabile fino all'altezza di m. 1,50.

Gli apparecchi devono essere costruiti con materiale impermeabile, non corrodibile con l'uso. Le pareti interne di tali apparecchi devono venire interamente lavate dallo scarico d'acqua.

Gli apparecchi sanitari non devono essere mai collegati direttamente con la condotta d'acqua. L'acqua nei lavaggi per vasi ed orinatoi devono provenire da vaschette sperse alimentate dalla rete idrica. Il loro collegamento diretto alla condotta d'acqua è consentito solo quando si adottano flussometri.

Le cassette di scarico dei vasi devono avere una capacità non inferiore ai 15 litri, quelle degli orinatoi non inferiori agli otto litri.

E' in facoltà dell'Amministrazione obbligare i proprietari degli edifici esistenti a trasformare o restaurare i locali igienici, sia come apparecchi, sia come conduttura, quando fossero mal costruite, mal disposte, mal tenute o quando la loro vetustà costituisse insufficiente garanzia per l'igiene.

Art.83

CUCINE

Le dimensioni minime delle cucine non devono essere inferiori di mq.5,30.

E' obbligatorio attrezzarle con fornello, lavatoio e collapiatti.

E' obbligatoria la cappa per qualsiasi tipo di fornello.

Per alloggi con più di tre vani utili è obbligatorio anche un bucatoio.

Le cucine devono avere altezza non inferiore a quella degli altri ambienti ed almeno una finestra con superficie minima di mq.1,20, munita di arieggiatori.

Art.84

Discarico immondizie

Ogni alloggio dovrà avere un discarico verticale per le immondizie, con dimensioni minime di centimetri 30/30 a chiusura ermetica, rivestita di materiale lavabile, costruito in modo da evitare gli insetti ed i cattivi odori.

Art.85

Abitazioni seminterrate

E' vietata l'abitazione in locali anche parzialmente sotto il livello stradale e del terreno circostante.

Le abitazioni dovranno essere sopraelevate almeno di m.1,20 sul piano del terreno circostante salvo il caso di

intere lottizzazioni con casette a schiera.

Nelle zone di espansione le abitazioni dovranno essere sopraelevate di 0,45 sul piano stradale.

Art.86

Risanamento del suolo per costruzioni-

Qualora la falda freatica si trovasse a meno di tre metri dal livello del suolo sul quale si vuole costruire, il proprietario dovrà provvedere all'isolamento delle murature in elevazione, alla loro costruzione con impiego di materiali refrattari all'umidità ed a munire gli edifici di scantinati.

Tali scantinati non potranno essere adibiti ad uso di abitazione.

L'isolamento nei muri in elevazione è obbligatorio anche dove non vi sia falda d'acqua.

Nel caso in cui il suolo destinato alla costruzione fosse stato precedentemente adibito a deposito di materie putrescibili o comunque insalubri, le quali avessero potuto inquinare il sottosuolo, dovranno prima dell'inizio della opera, essere allontanate le materie nocive ed eseguite tutte le opere necessarie per il risanamento del suolo.

L'adempimento di tale prescrizione dovrà essere constatato dal competente ufficio comunale, con apposito verbale prima dell'inizio della costruzione.

Di norma gli edifici non potranno addossarsi alle rocce ed ai terrapieni, anche se questi siano rivestiti da muri di sostegno, ma dovranno rimanere discosti per almeno tre metri e per tutta l'altezza del terrapieno stesso, salvo le maggiori dimensioni imposte da altre esigenze o norme regolamentari. A tale norma si potrà derogare nel caso in cui siano studiate soluzioni tecniche capaci di garantire l'igiene delle abitazioni.

./.

ARTICOLO INFORMATIVO SULLA UNIFICAZIONE DELLE NORME PER I DISEGNI TECNICI

I fogli per disegni tecnici (fig.1) dovranno essere del formato indicato nella tabella n.1.

Si possono avere anche formati allungati le cui dimensioni sono riportate nella tabella n.2.

La carta e la tela per disegno devono avere le altezze indicate nella tabella n.3.

Da tali altezze è possibile ricavare i fogli dei diversi formati unificati.

DISPOSIZIONE DEL DISEGNO E DELLE ISCRIZIONI

I fogli per disegno possono essere usati secondo il senso verticale (fig.2) oppure secondo il senso orizzontale (fig.3).

Per i disegni su fogli di formato 3 e maggiori, da ripiegare in plichi di formato a 4, il titolo del disegno e le iscrizioni devono essere disposti in un riquadro avente la larghezza massima di 185 mm., situato nell'angolo inferiore destro del foglio in modo da far risultare il riquadro sul frontespizio del plico, quando è stata eseguita la piegatura.

PIEGATURA DEI FOGLI

La piegatura dei fogli deve essere eseguita in plichi di formato 4, secondo le modalità qui di seguito indicate.

Detti plichi possono essere: a) senza lembo di attacco; b) con lembo di attacco (per la rilegatura in fascicoli).

PIEGATURA IN PLICHI CON LUNGO DI RACCO

La piegatura dei fogli usati in senso orizzontale deve essere eseguita,per i formati A0, A1,A2,A3,come indicato rispettivamente nelle figure 4, 5,6,7. Per i formati allungati, la piegatura deve essere eseguita in modo analogo a quanto indicato per i formati base.

PROCEDIMENTO DI PIEGATURA

Per fogli di altezza maggiore di 297 mm., si ripiega anzitutto in avanti una porzione triangolare del lato sinistro del foglio,a partire dal punto A.- Quindi,partendo dal lato sinistro del foglio,si esegue la piega (1) in avanti;partendo poi dallato destro del foglio,si eseguono le piegh verticali,la prima indietro e le successive alternativamente avanti e indietro.Infine,partendo dal lato inferiore del plico così ottenuto e procedendo verso l'alto,si eseguono le pieghe orizzontali alternativamente indietro ed avanti.

La piegatura dei fogli usati in senso verticale deve essere eseguitiper i formati A0, A1,A2,A3,come indicato rispettivamente nelle figure 8,9,10,11,Per i formati allungati,la piegatura deve essere eseguita in modo analogo a quanto indicato per i formati base.

Per ifogli di formato molto grandi,la piegatura può essere eseguita piegando il foglio da prima in formato A3 e ripiegandolo poi in plico di formato A4,come indicato nella figura (12),Per il foglio usato in senso orizzontale, e nella figura (13) per il foglio usato in senso verticale.