

Allegato n.1

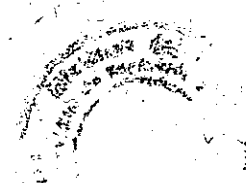
COMUNE DI AVELLINO

~~~~~

PIANO DI RICOSTRUZIONE

RELAZIONE

URATO



26-6-48  
1716

Paris

# PIANO DI RICOSTRUZIONE EDILIZIA DELLA CITTÀ DI AVELLINO.



## R E L A Z I O N E

### Condizioni e caratteristiche della città.

Sotto alla importante strada di comunicazione -Napoli -Puglie, l'abitato di Avellino presenta uno sviluppo accentratamente lineare, da est ad ovest, con continua tendenza di espansione verso occidente seguendo il tracciato della suddetta arteria.

Il nucleo più antico della città, è costituito dai vecchi quartieri che circondano il Duomo, sulla Collina "Terra" e si estendono fino al "Castello feudale", precisamente a nord dell'attuale Corso Umberto I°; esso risale al X secolo e conserva chiaramente il caratteristico schema stradale medioevale. In epoca successiva, fino al XVII la città si estese lentamente verso ovest e sud fino ad includere gli attuali vecchi quartieri ora in parte distrutti, situati ai due lati di Via Nappi, lungo via Casale e lungo il Corso Umberto; sicché il centro venne a spostarsi da Piazza del Duomo a Piazza Centrale, la quale ancora oggi, conservando il suo carattere seicentesco, costituisce l'unico aggregato urbanistico di una qualche importanza artistica che la città possa vantare.

Una più decisa espansione si verificò nei primi decenni del secolo scorso, quando la città fu elevata a Capoluogo della provincia del Principato Ulteriore e si estese lungo l'ampio viale rettilineo, attualmente Corso Vitt. Emanuele, con conseguente ulteriore spostamento del baricentro cittadino verso ovest e cioè da Piazza Centrale all'attuale piazza Della Libertà attualmente, ancora, la maggiore della città.

Successivamente, la fabbricazione ha continuato a progredire lungo la direttrice del Corso Vittorio Emanuele ed in prosecuzione di esso, lungo il viale dei platani (attualmente Viale Gramsci) e con minore preferenza lungo le strade esterne Via Provinciale Irpina (in direzione nord-ovest) e Via Due Principati (in direzione sud).

In questo ultimo periodo scarse furono le opere viarie apprestate al fine di consentire uno sviluppo in profondità ai due lati del Corso Vitt. Emanuele, mediante l'apertura di strade trasversali, sicché quest'ultimo presenta più lo aspetto di una strada esterna, che quello di una vera e propria dorsale cittadina.

Il problema più grave della viabilità è costituito dalle comunicazioni fra la parte occidentale e quella orientale della città, allacciate da vecchie anguste strade che per di più convogliano quasi tutto il traffico di transito; esse sono via Nappi, con una larghezza che non supera i m. 6 e l'attraversamento secondario via Del Gaizo-Via Amabile-Via Trinità con strettoie che in alcuni punti si riducono a m. 5. Attualmente il traffico si svolge in senso unico attraverso le suddette strade e cioè in via Nappi nella direzione ovest-est ed in via Del Gaizo-Via Amabile-Via Trinità nel senso opposto.

Alla fine dello scorso secolo, sotto l'impulso di un traffico in continuo aumento, si cercò di ovviare a questo inconveniente mediante la costruzione di una strada di circunvallazione a nord dell'abitato; con l'intento di deviare almeno in parte il traffico di transito, ma tale provvedimento pur portando un leggero miglioramento non rappresentò una soluzione definitiva, quale soltanto l'allargamento di via Nappi avrebbe potuto dare.

Le condizioni igienico-edilizie della città prima delle distruzioni belliche erano tutt'altro che soddisfacenti; con una popolazione di residente di 34.408 al 31 agosto 1943, essa disponeva alla stessa data, di 5234 abitazioni, comprendenti 18.219 vani. L'indice medio era di persone 1,9 per vano ed accusava perciò un acuto bisogno di abitazioni, specialmente sentito dalle classi meno agiate. Circa il grado di affollamento delle abitazioni stesse la situazione era la seguente espressa in cifre percentuali :

|                                                                       |                |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------|
| Abitazioni non affollate (con meno di una persona per vano)           | 30% del totale |
| Abitazioni affollate (con più di una e non più di 2 persone per vano) | 32% del totale |
| Abitazioni sovraffollate (con più di due persone in media per vano)   | 38% del totale |

Questi indici anche se eloquenti, nulla dicono circa la qualità delle abitazioni e della loro effettiva consistenza sotto il profilo igienico; c'è da aggiungere che esse almeno per una buona metà appartengono a vecchi quartieri ed erano da considerarsi insalubri per la vetustà delle strutture, la deficiente aerazione ed illuminazione e per la mancanza dei servizi più necessari. Qualche dato statistico servirà a chiarire meglio la situazione.

Le abitazioni con acqua potabile erano il 40% del totale, sicché, il 60%, cioè più della metà ne erano prive. Soltanto il 16% delle abitazioni erano fornite di gabinetto igienico ad acqua, il 60% aveva gabinetti senza acqua ed il rimanente 24% ne era completamente privo.

Le abitazioni che avevano un'averà e propria cucina erano appena il 41%, mentre delle rimanenti, il 45% era fornito di un piccolo vano per tale destinazione ed il 14% ne era privo.

Ad integrazione dei dati esposti il seguente prospetto riporta <sup>in</sup> cifre percentuali la composizione della popolazione a secondo la condizione sociale del capo famiglia, le corrispondenti percentuali dei vani occupati ed il grado di affollamento di essi, per ciascuna categoria:

| Categorie                         | % nella popolazione | % vani occupati | pers; per vano |
|-----------------------------------|---------------------|-----------------|----------------|
| Addetti all'agric.                | 27,0                | 21,7            | 2              |
| Industriali ed art.               | 15,7                | 11,3            | 2,2            |
| Commercianti                      | 9,6                 | 10,0            | 1,6            |
| Operai                            | 13,4                | 9,7             | 2,3            |
| Personale di servizio e di fatica | 5,4                 | 4,0             | 2,2            |
| Professionisti, Culto             |                     |                 |                |
| Forze Armate                      | 7,4                 | 11,9            | 1              |
| Impiegati                         | 12,7                | 17,5            | 1,2            |
| Proprietari e benestanti.         | 3,1                 | 5,9             | 0,8            |
| Condizioni non professionali      | 5,4                 | 8,0             | 1,1            |
| Totale                            | 100,0               | 100,0           |                |

Le categorie più numerose in ordine di importanza sono: Addetti all'agricoltura, artigiani, operai, ed impiegati che insieme comprendono oltre i due terzi della popolazione.

Maggiormente affollate risultano le abitazioni occupate dagli operai, dagli artigiani, dal personale di fatica e dagli agricoltori; il che significa che già nell'alteguerra il 60% della popolazione viveva in condizioni di sovraffollamento.

## INTENSITA' DEI DANNI

Duranti gli eventi bellici del settembre 1943 la città ebbe a soffrire danni rilevanti, principalmente ad opera di bombardamenti aerei e di distruzioni e saccheggi operati dalle truppe Tedesche in ritirata. Secondo la valutazione del locale Ufficio Tecnico Erariale, per le sole abitazioni si ebbero i seguenti danni:

|                                 |      |          |      |
|---------------------------------|------|----------|------|
| Abitazioni totalmente distrutte | 277  | con vani | 969  |
| " parzialmente "                | 443  | " "      | 1542 |
| " danneggiate                   | 1555 | " "      | 5442 |
| In totale                       | 2275 | " "      | 7953 |

La percentuale dei danni risultò del 43,60%, per questa categoria di edifici e l'indice di affollamento, prima che si iniziasse l'opera di ricostruzione si era elevato a 3,4 persone per vano.

La distribuzione delle distruzioni è pressoché uniforme lungo tutto l'abitato, con zone di maggiore concentrazione in corrispondenza del vecchio centro (via Nappi, Piazza Duomo) e ciò per il maggiore addensamento dei fabbricati e per il grado di vetustà degli edifici stessi che favorirono l'opera di devastazione.

Fra gli edifici pubblici, furono interamente distrutti la Scuola Industriale al Viale Gramsci, il palazzo Arcivescovile in Piazza della Libertà, ed il Seminario Diocesano di Piazza Duomo.

Parzialmente distrutti furono la Caserma "Scuola G. Berardi, il Distretto Militare, l'Edificio dell'Istituto Tecnico e Liceo Scientifico, il Palazzo degli Uffici Finanziari, il Carcere Giudiziario, il Palazzo delle Poste, la sede del Consorzio Agrario Provinciale, la sede della Società Elettrica della Campania. Gli impianti ferroviari fissi ebbero a soffrire solo danni agli edifici, che furono incendiati dai tedeschi.-

Dato il sistema di bombardamento così detto a tappeto cui la città fu sottoposta da parte degli alleati prima del loro ingresso, nessuno degli immobili dell'abitato è rimasto illeso nel senso pieno della parola. Nella planimetria dei danni alligata al piano, non sono considerati danneggiati quei fabbricati o parte di fabbricati che hanno subito danni superficiali quali svellimento di infissi, crollo di tramezzi per spostamento d'aria e simili.-

Criterio generale tenuto per la redazione del piano è stato quello di evitare sistemazioni costose comunque aggravanti la situazione dei proprietari sinistrati, limitando al minimo necessario i sacrifici da imporre ed in maniera anzi da offrire ai proprietari stessi l'occasione per una migliore valorizzazione delle loro aree, senza peraltro portare pregiudizio alla risoluzione dei problemi urbanistici più urgenti.-

Inoltre si è dovuto tener conto delle modeste capacità finanziarie della Amministrazione Comunale, che non consentono almeno per il momento oneri pesanti o comunque non proporzionati alle risorse di esso.

E' nostro convincimento che un piano adeguato alle effettive capacità anche se limitate, dell'ente cui tocca il compito di tradurlo in atto può essere un sicuro ed efficace strumento al fine di una pronta ripresa edilizia; mentre un piano che trascuri questo dato fondamentale potrà rappresentare un sicuro ostacolo sulla strada della ricostruzione.

Traendo occasione dalle distruzioni operate dalla guerra, l'attuale piano prevede alcune fra le principali sistemazioni che da tempo erano considerate della massima urgenza per la soluzione dei problemi di traffico e per un'organica espansione della città. Esse si possono ricondurre a tre:

- 1) Allargamento di via Nappi onde eliminare la strozzatura che impedisce un rapido convogliamento del traffico fra le parti orientale e occidentale della città;
- 2) La creazione di un sistema di strade ortogonali alla dorsale Corso Vitt. Emanuele - Viale Gramsci al fine di rendere possibile la fabbricazione sulle aree libere poste da entrambi i lati di essa;
- 3) L'apertura di una grande strada fra il centro della città e la via di circunvallazione allo scopo di deviare almeno in parte il traffico di transito su questa strada evitando il vecchio nucleo, ed al fine di mettere in valore la vicina amena collina dei Cappuccini.

La nuova sezione stradale assegnata a via Nappi è stata limitata a m.13; per non sacrificare ulteriormente i proprietari frontisti, che già hanno avuto i loro fabbricati distrutti; tale sezione è da ritenersi la minima onde consentire il traffico nei due sensi. Per quella parte di via Nappi che non ha subito distruzioni e che almeno per il momento non potrà essere allargata si è imposto un vincolo che destina alla demolizione quegli edifici che in futuro dovranno essere arretrati fino all'allineamento stabilito nel piano. Nel vecchio centro sono previste altre soluzioni di minore importanza per il miglioramento della viabilità, quali il taglio dell'angolo Piazza Centrale-Corso Umberto, l'allargamento del primo tratto di via Duomo, l'allargamento di via Seminario, l'apertura di una nuova strada fra Piazza Libertà e via Ferriera ed il prolungamento di via Amabile fino alla via Circunvallazione. Quest'ultima strada tagliando la nuova arteria Piazza Garibaldi-Via Circunvallazione nel senso ortogonale, oltre ad avere il compito di agevolare il traffico locale nel senso longitudinale, permetterà la valorizzazione di comode e pianeggianti aree edificabili.

La distruzione di un ~~palazzo~~ edificio attiguo al palazzo Carulli al Corso Vitt. Eman. ha suggerito il tracciamento di una strada a questo ortogonale e ciò senza bisogno di ulteriori demolizioni; essa permetterà un rapido allacciamento fra la via Provinciale Irpina che conduce a Benevento e la maggiore arteria cittadina, e metterà in valore altre aree fabbricabili, finora inutilizzate per mancanza di strade.

Un sistema viario più organico e con criterio di maggiore larghezza si è potuto predisporre per la vasta zona pianeggiante, ai due lati del Viale Gramsci data la modesta estensione delle superfici già edificate.

Questa zona è la più immediata e la più idonea per la espansione della città, potendo disporre di aree regolari ed a basso costo, particolarmente adatte ad accogliere quartieri residenziali di tipo economico, da costruirsi secondo i sani dettami dell'architettura moderna.

Per la zona in parola il piano prevede due grandi strade rettilinee parallele al Viale Gramsci e destinate alla fabbricazione intensiva: una in prolungamento di via Roma oltre la villa Comunale e l'altra in prolungamento di Via Vallone dei Lupi; una serie di trasversali di collegamento di minore sezione e destinate alla fabbricazione semintensiva completano la rete viaria.

Il piano prevede inoltre l'espropriazione di aree destinate a nuove costruzioni per abitazioni, a compenso di quelle zone sinistrate del vecchio centro

sulle quali non sarà consentito riedificare, e di altre aree necessarie alla costruzione di edifici di utilità pubblica ritenuti assolutamente indispensabili, e particolarmente: una ~~scuola~~ scuola, una chiesa, un mercato coperto, un'autostazione ed un campo sportivo.

Per le abitazioni si sono scelte due zone: una lungo il prolungamento di via Roma, ed una lungo la via Circunvallazione, ai piedi della collina Cappuccini. La scuola e la Chiesa sono state ubicate, lungo il prolungamento di via Roma in vista dell'immediata utilizzazione della zona. Per il mercato si è destinata una area di proprietà comunale sulla via Circunvallazione attualmente adibita a scarico pubblico, mentre per il campo sportivo si è prevista l'espropriazione di un avvallamento adiacente, che in un primo momento sarà adibito a scarico pubblico per materiali di scavo e macerie, fino a che esso raggiungerà il livello necessario per la sua definitiva sistemazione. Si è ritenuto così risolvere due problemi mediante un'unica operazione di espropriazione.

L'ubicazione dell'autostazione è stata prevista in zona baricentrica, in corrispondenza della nuova arteria Piazza Garibaldi - Via Circunvallazione; e ciò in considerazione del fatto che il traffico di passeggeri è assorbito per oltre il 70% dalle linee di autobus interurbane che fanno capo alla città e soltanto il rimanente 30% è convogliato dalle Ferrovie.

Premminente sotto il profilo urbanistico si presentava il quesito di una autostazione capace di un movimento notevolissimo di passeggeri (intorno a 4000 al giorno) trasportati da oltre venti linee giornaliere, alcune delle quali con frequenza di dieci corse al giorno; un tale edificio esige ubicazione centrale, rapidi collegamenti con le strade di traffico sia esterne che interne ed una posizione tale da non creare intralcio al movimento interno della città, inconveniente questo che attualmente si verifica ed in modo grave lungo via Matteotti e via De Sanctis, generalmente preferite per capolinea di servizi automobilistici.

L'area destinata per questo importante servizio risponde pienamente alle esigenze che esso stesso richiede; gli autobus infatti, potranno raggiungere il centro della città o attraverso via Circunvallazione o attraverso il prolungamento di via Amabile, ed ~~evitare~~ evitare la direttrice interna via Nappi - Piazza Libertà - Corso Vittorio Emanuele - che ha il compito di convogliare a preferenza il traffico interno. =

#### NORME EDILIZIE PER L'ESECUZIONE DEL PIANO. =

Le norme edilizie per l'esecuzione delle opere previste dal piano sono state stabilite tenendo conto delle caratteristiche della città, che invero dal punto di vista edilizio sono alquanto modeste.

Anche qui il criterio generale adottato, è stato quello di non determinare troppi vincoli, salvo naturalmente le norme di indole strettamente igienica, per le quali è bene che i regolamenti siano quanto più possibile severi.

I tipi fabbricativi sono stati distinti in tre categorie: costruzioni intensive, semintensive ed estensive. Circa la destinazione delle zone è stata data maggiore importanza al tipo di fabbricazione semintensiva, quale il più rispondente alle esigenze della maggior parte della popolazione composta di impiegati, artigiani e piccoli commercianti.

Si è dovuta tener conto che la costruzione estensiva non potrà avere, come in passato se non un impiego molto limitato e sporadico e si è scartata perciò la previsione di veri e propri aggregati di questo tipo, salvo nelle zone delle adiacenti colline Cappuccini e Liguorini.

Avellino 1 dicembre 1946. =

IL CAPO UFFICIO TECNICO COMUNALE



*Albert Polanus*

IL COMPILATORE DEL PIANO

Dott. Francesco...  
Architetto

*F. Fani*

IL SINDACO

*messi*