

CIVITAVECCHIA

RELAZIONE AL PIANO DI RICOSTRUZIONE

1°) Il problema dell'assetto urbanistico di Civitavecchia non scaturisce oggi dalla necessità di ridare un volto alla città semidistrutta. All'opposto : il problema si era presentato da oltre un decennio, da quando cioè l'incremento dei traffici portuali, quello delle industrie locali e quello dei traffici stradali avevano portato come conseguenza il moltiplicarsi alla periferia di una cospicua edilizia estensiva estremamente disordinata e caotica, antieconomica e antigienica e, al vecchio centro, un addensamento inverosimile nei cadenti tuguri che componevano il cuore della vecchia città.

Se in linea generale ogni piano di ricostruzione deve impostarsi sulle linee più vaste di un compiuto piano regolatore, nel caso di Civitavecchia questi due elementi si fondono strettamente connessi presentando un unico problema, né è pensabile isolarli l'uno dall'altro senza rischiare di far cadere la città in un caotico disordine ancor più grave di quello nel quale viveva nel recente passato.

2°) Prima della recente semidistruzione il quadro urbanistico della città poteva essere così brevemente compendiato.

Un nucleo di serrata edilizia percorsa da cinque stretti vicoli senza sole e senza respiro costituiva il nocciolo dell'antica città medioevale che si affacciava sull'antico porto, dal bastione come da una terrazza. Era la parte più povera, più malsana e più densa della città, abitata da pescatori, scaricatori, marinai ed operai ed anticamente era circondata da mura, in parte ancora esistenti. Questo nucleo racchiu-

X
deva l'antica Chiesa gloriosa di S. Maria e la Piazza Leandro, unico ambiente di una qualche nobiltà architettonica.

Intorno a questo nocciolo più antico e sopra tutto sul lato di mezzogiorno e di levante, si svolgeva una parte più recente disposta secondo un piano a scacchiera e racchiusa dall'arco della linea ferroviaria. Era questa la Civitavecchia papale degli ultimi tre secoli, con la lunga piazza del Duomo, con i palazzotti provinciali del settecento, con gli edifici dell'Amministrazione Pontificia, non privi di carattere. Qui la vasta arteria di Via Cencelle, normale alla marina, qui l'ottocentesco teatrino comunale, il palazzo del Comando, le Prigioni, la passeggiata lungomare.

A monte della ferrovia era la città moderna, costituita da un vasto quartiere anch'esso disposto a scacchiera creato nei primi di questo secolo (limitato verso levante dal largo Viale Baccelli che costituisce anche ora la principale arteria di attraversamento) e da una vasta zona edilizia sorta negli ultimi venti anni al di fuori del piano della città.

Quest'ultima dovrebbe rappresentare la città moderna ed è invece un esempio lampante di quali conseguenze sia madre la mancanza di un piano regolatore. È una congerie di costruzioni di vario tipo (non si può parlare di quartieri senza arrossire), disposte senza organismo stradale, nate per il bisogno di case attraverso l'iniziativa privata, raggruppate senza regola in tre o quattro zone, o sparpagliate senza regola fino alle prime colline.

Il settore intorno a Via Leandro e a Via Apollodoro più ricco, composto di palazzine troppo poco spaziate per deficienza di norme di regolamento; più oltre, intorno alla Via degli Agricoltori e intorno a Via Benvi, grossi sobborghi

di casette a uno o due piani, modestissime e frammiste a stalle, a capannoni, a rimesse. Qua e là qualche casone a quattro piani e due enormi caserme.

Tutta quella edilizia insomma che sorge sempre fuori di ogni piano quando i limiti di questo sono troppo ristretti, onde sfuggire ai vincoli dell'ordine e che finisce per gravare poi enormemente sull'economia della città.

Né migliore era l'organismo viario: il traffico di transito, se trovava un facile imbocco per le provenienze da Roma, era poi costretto a percorsi tortuosi e difficili dalla incompiutezza del Viale Baccelli; il traffico interno era quasi impossibile sul Corso Umberto nella ristrettezza della vecchia città, né facili e chiare le comunicazioni col porto.

Inoltre esigui erano gli spazi portuali, quelli riservati alle industrie, al cimitero, ai giardini pubblici (questi ultimi anzi mancanti del tutto).

Questa situazione era divenuta così intollerabile da rendere indispensabile, anche indipendentemente dalle attuali distruzioni belliche, lo studio organico di un riordinamento e di un assetto urbanistico della città.

3°) Stato attuale della città. La città ha sofferto immensamente per i bombardamenti : si può calcolare che il 74% degli edifici sia stato distrutto o gravemente danneggiato.

La zona più colpita è quella prospiciente le opere portuali e ferroviarie. Della città più antica non rimane che la parte orientale con la Piazza Leandro. Della Chiesa di S. Maria non rimane che la facciata ed un fianco, altrettanto può dirsi del Duomo. L'Episcopio e le case vicine distrutti, così parec-

chi palazzi di Via Cencelle; del Teatro rimane poco più del prospetto, poco rimane dell'antica sede comunale, la Rocca, fatta saltare con la dinamite dalle truppe tedesche in ritirata; distrutte fortemente o lesionate le opere portuali, l'antica arsena romana, il forte Michelangiolo.

Né è stata risparmiata la parte nuova e periferica della città, dove ville, casette, caserme, capannoni risultano demoliti e semidistrutti.

Si può ben dire che nessun edificio è rimasto del tutto immune da danni.

4°) La popolazione del centro urbano sommava a 33.000 anime circa nel 1939, mentre nel 1921 era appena di 17.500: in meno di venti anni era dunque quasi raddoppiata.

Questo fortissimo aumento è dovuto, oltreché alla natalità, anche all'incremento costante dei traffici portuali e a quello delle industrie (queste ultime ~~ancora~~ intatte e in via di sviluppo), nonché all'incremento delle Terme.

Di questi 33.000 abitanti più di 6.000 (in massima parte operai) vivevano in un incredibile affollamento, addensati nell'esiguo spazio (meno di tre ettari) della parte più antica della città, in condizioni igienico-sanitarie e sociali veramente deplorabili.

Nell'attiguo settore urbano, a mare della linea ferroviaria, vivevano circa 15.000 abitanti in migliori condizioni, eccetto che nel quartiere cosiddetto "del ghetto" dove si ripetevano le stesse condizioni del nucleo antico.

Gli altri 12.000 abitanti occupavano l'ordinato quartiere

a monte della stazione ferroviaria e i disordinatissimi quartieri a monte del Viale Guido Baccelli.

Attualmente la popolazione senza tetto vive sparsa nel Comune o nei comuni vicini, addensata in S. Marinella, S. Severa e nelle ville del litorale. Sono presenti oggi nel capoluogo più di 20.000 abitanti accantonati alla meglio in condizioni estremamente disagiate nelle case meno danneggiate.

I bombardamenti cui è stata sottoposta la città, con la distruzione quasi totale della parte più malsana dell'antico nucleo e del cosiddetto "ghetto", hanno chiarito radicalmente il tema dell'addensamento della popolazione nei due quartieri in parola, ponendo, come premessa per un piano di ricostruzione una forte riduzione di popolazione nei due quartieri con il conseguente spostamento di gran parte di quest'ultima in altre zone edilizie.

Più precisamente si può calcolare che solo 2.500 anime possono trovar posto nella ricostruzione dei due settori di cui sopra e che a circa 4.500 persone debbasi provvedere con la assegnazione di nuove zone edilizie.

Oltre a questo è da tener presente che, se per qualche tempo la popolazione resterà stazionaria intorno alla cifra di 33.000 abitanti, in un prossimo avvenire vi sarà una ascesa, se non con le cifre imponenti dell'ultimo ventennio, almeno con il ritmo normale.

Si ponga mente alle industrie del cemento (in corso di ampliamento e in pieno sviluppo), alle industrie della Leucite, al retroterra minerario (Allume), allo sviluppo del porto, alla vicinanza di Roma, di cui Civitavecchia è il porto, all'importante zona termale che è suscettibile di una moderna organizzazione che finora è mancata.

Tutti questi fattori consiglierebbero di accettare anche più del modesto incremento annuo del 2%, ma, pur limitandosi a questo, è prevedibile in un quindicennio un aumento di circa 10-12.000 abitanti. Ciò significa che in un prossimo futuro si deve provvedere in modo da dare posto almeno a 15.000 anime, ivi comprese le 4.500 che non possono più trovar spazio nei quartieri distrutti sottoposti al piano di ricostruzione.

5°) Il piano della città, in linea generale, tiene conto di queste premesse di massima ed è impostato sui seguenti criteri :

- a) riordinamento dell'edilizia
- b) riordinamento stradale
- c) sistemazione della zona centrale
- d) sistemazione dei servizi principali

A) L'EDILIZIA = L'attuale distribuzione delle zone residenziali fortunatamente è tale da consentire l'impostazione di un organismo molto chiaro e moderno, pur restando approssimativamente nell'ambito del perimetro odierno.

I grossi quartieri a monte di Viale Baccelli costituiscono infatti dei settori isolati e non collegati tra loro, si che è possibile e facile completare la loro saldatura edilizia in modo organico, restando nelle maglie dell'edilizia esistente.

E' prevista anzitutto la creazione dei quartieri di case operaie e popolari per ospitare gli attuali senz'altro in zona saluberrima, già servita di strade, di acquedotto, di illuminazione e nella quale sia facile completare la rete della fognatura.

E' studiata in secondo luogo la precisazione dell'edilizia negli altri settori compresi fra i quartieri esistenti, cercando sempre di ottenere come risultato una distribuzione di valori del tutto organica.

In particolare é prevista la formazione di un quartiere di maggior densità edilizia lungo il primo tratto di Via Cencelle (naturale e principale direttrice di sviluppo in facile ed immediato contatto col centro, col porto, con la marina), e di una serie di settori edilizi semintensivi a tramontana (sull'area dell'ex Poligono del Genio) e a mezzogiorno.

Si é procurato di turbare il meno possibile il carattere dell'edilizia attuale, cercando anzi di completare quanto é in via di formazione, procurando tuttavia di limitare i tipi estensivi che si sono dimostrati antieconomici nei riguardi delle finanze comunali.

Sono previste ciononostante zone per casette e zone per ville; le prime sulle pendici della Collina dei Capuccini, dove già ne esiste un nucleo iniziale; le seconde a completamento di quanto esiste già lungo il litorale, verso S. Marinella.

Naturalmente questa nuova edilizia forma con quella esistente un organismo percorso da strade residenziali, collegato da strade principali, intramezzato da zone verdi.

B) LE STRADE = Accanto alla identificazione e al riordino delle zone residenziali nuove (della zona centrale si parlerà più oltre), il piano pone la soluzione del tema delle comunicazioni stradali.

In Civitavecchia, sorta anticamente sulla marina, proprio a cavallo della Via Aurelia, il traffico di transito trasver-

sale incide in misura più grandiosa di quanto non lo faccia quello radiale che, dalla Braccianese=Claudia o dalla regione della Tolfa scende in città.

A deviazione periferica dell'Aurelia ai primi del secolo, è stato provveduto con la creazione del Viale Baccelli, il quale però non risolve compiutamente il problema, in quanto manca verso nord di un adeguato collegamento con l'Aurelia, costretta a sua volta a scendere alla marina, sottopassando con brusco gomito la ferrovia di Pisa, per poi risalire verso monte in mezzo ai quartieri di abitazione.

E' da notare altresì che il Viale Baccelli, per la presenza di una vasta zona edilizia nuova a monte, ha assunto ormai l'aspetto di un'arteria centrale trasversale, sì che ormai è necessario provvedere sino da ora una soluzione più completa. Già parecchi anni orsono l'Azienda Autonoma della Strada aveva proposto lo spostamento del tratto superiore dell'Aurelia a monte delle linee ferroviarie.

Nel piano è progettata tale soluzione in maniera radicale ed economica, prevedendo l'utilizzazione dell'attuale strada comunale Ponte del Diavolo=Aurelia, completata con un nuovo breve tronco sovrappassante la ferrovia di Orte (che ivi scorre in profonda trincea), realizzando così un percorso infinitamente più diretto e più breve e raccogliendo così anche la Braccianese=Claudia per svolgere poi tutto il traffico di transito nord=sud verso Roma mediante una strada esterna (quasi una circonvallazione) fino al soprapassaggio attuale sulla ferrovia di Roma.

Questa soluzione completa può svolgersi in due tempi con l'utilizzazione intermedia di un primo tronco Braccianese Claudia=Viale Baccelli, il quale tronco costituisce anche una indispensabile comunicazione interna trasversale in contrapposto alle molte e più che sufficienti comunicazioni radiali esistenti (Via dei Cappuccini, Via Apollodoro, Via Cencelle, Via S. Liborio).

Risolto in tal modo il traffico di transito che oggi è sì oneroso, il traffico interno può svolgersi con un più logico andamento : all'attuale Aurelia viene affidato il disimpegno della zona industriale e portuale; all'arteria cittadina centrale lungo la marina il traffico trasversale locale; al Viale Baccelli quello trasversale dalla parte più recente della città; ed infine alla Via Cencelle la funzione di principale arteria radiale di collegamento fra la città moderna e la marina.

C) LA ZONA CENTRALE = Solo dopo l'impostazione del problema generale è possibile una soluzione nel tema del settore che costituisce il centro della città.

Previste e disposte innanzi tutto le zone di ampliamento destinate ad accogliere la popolazione operaia che non potrà trovar posto negli antichi quartieri distrutti, il piano propone il riordino del settore compreso il porto e l'arco della linea ferroviaria.

Nota principale del piano è quella di mantenere pressoché l'ossatura generale preesistente, cercando di ricomporre in maniera organica ma più agile e pratica la forma della città.

Mantenendo in situ gli unici edifici di carattere storico e monumentale (per i quali si prevede il restauro o la ricostru-

zione) il piano si svolge su di una adeguata arteria porticata tra Piazza Calamatta e Piazza Vittorio Emanuele, arteria che, al di là di Via Cencelle, si prolunga fino alla stazione ferroviaria con un tronco attraverso il cosiddetto "ghetto" e attraverso le zone giardinate a tergo del Grand Hotel; tronco di facile realizzazione e di estrema utilità, al riparo dei venti poderosi che così spesso investono questa parte della città.

Profittando delle distruzioni, anche la vasta Piazza Margherita (fino ad oggi segregata dal centro) viene portata in comunicazione con Piazza Vittorio Emanuele e con Via Cencelle mediante brevi tronchi stradali.

Per l'antica Rocca, della quale rimane appena la facciata con un torrione angolare, si prevede la parziale ricostruzione ad uso di sede comunale e l'utilizzazione della area restante quale terrazza pensile sul porto e sull'antica darsena romana.

Il problema dei collegamenti ferroviari portuali può essere risolto sottopassando il bastione della Rocca, ma conservandone così l'importante ossatura.

Anche la vetusta Chiesa di S. Maria, della quale resta poco più della facciata, è mantenuta in situ in ambiente adatto con il solo onere di un breve accorciamento, onde permettere il passaggio dietro l'abside di una passeggiata lungo l'antico marciaronda che scorre sul porto, in vista del Forte Michelangiolo.

La nuova arteria porticata è collegata col resto della città vecchia mediante sottopassaggi pedonali e mediante brevi tronchi stradali di esigua sezione intesi a facilitare le comunicazioni. Piazza Leandro rimane inalterata.

La Piazza Vittorio Emanuele viene ricomposta prevedendosi la ricostruzione del Duomo (del quale rimane il prospetto, il fianco settentrionale, l'abside e il campanile) e dell'Episcopio.

Il lato verso il porto é previsto venga sgomberato dai resti dei due disuguali edifici (uno di un solo piano, l'altro di tre piani) che un tempo occultavano la vista oltremodo pittoresca del porto: si che la Piazza rimarrà aperta a guisa di quella terrazza che recentemente era stata costruita a copertura degli arsenali Berniniani, ora completamente distrutti.

Le absidi del Duomo, un tempo occultate da case, vengono a formare fondo di una delle strade scendenti da Piazza Margherita; per il "Conservatorio" (Orfanotrofio) completamente distrutto, é prevista la ricostruzione in luogo più adatto e con la dotazione di necessari spazi a giardino; per il Teatro Comunale, del quale é intatta la bella facciata del Vespighani, é prevista la ricostruzione in luogo.

In corrispondenza della zona di Via Zara il piano prevede la costruzione di un edificio ad uso di uffici pubblici (Ufficio Postale, Catasto, Imposte, ecc.) in posizione centrale rispetto alla città ed al porto, mentre all'inizio di Via Cancelli, all'ingresso del porto, é previsto un edificio in parte adibito a sede di agenzie marittime, di navigazione, bancarie, ecc.

D) I SERVIZI DELLA CITTA' = trovano la loro distribuzione nell'insieme del piano con la possibilità della loro realizzazione a gradi successivi, seguendo lo sviluppo edilizio.

La rete principale dei collettori é sufficiente per un ulteriore sviluppo urbano fino a quanto previsto dal piano.

Gli acquedotti che alimentano la città in numero di quattro sono sufficienti ad alimentare almeno altre 10.000 anime oltre le

33.000 della popolazione attuale; dopo di che si dovrà provvedere prelevando il fabbisogno da sorgenti presenti in terreni dei Comuni limitrofi.

La dotazione attuale é sufficiente per l'attuale uso industriale ed anche per un ulteriore sviluppo delle industrie, tenendo poi presente che le ferrovie sono servite da proprio acquedotto.

L'illuminazione é alimentata più che sufficientemente dalle vicine centrali.

Il gasometro é in corso di restauro e la rete di erogazione in corso di riordino in maniera organica.

I giardini, oggi del tutto assenti, sono ubicati organicamente in zone adatte, collegati fra loro con viali e fasce verdi.

In totale le zone verdi sono previste nella misura di sedici ettari e sono costituite da : un giardino presso Via Isonzo, in zona popolarissima attualmente priva di simile provvidenza, un giardino all'inizio di Via Buonarroti, ove oggi sono le scuole; un parco presso Viale Baccelli, in margine a Via S. Liborio, nella zona popolare di ampliamento; un altro giardino presso l'ex Poligono in zona operaia e popolare; ed infine un vero e proprio parco sulla collina a fondo di Via Cencelle.

Esiste già un adeguato campo sportivo.

Le scuole, in numero sufficiente al fabbisogno della popolazione scolastica sono ubicate in corrispondenza dei giardini. Per il Liceo=Ginnasio (fino ad oggi alloggiato indecentemente nientemeno che nelle opere portuali ora distrutte, sopra la darsena) é prevista la nuova costruzione in area adatta presso Via Cencelle.

Dell'Orfanotrofio già si é fatto cenno.

Le Chiese sono previste in relazione agli sviluppi edilizi ed in particolare in relazione ai nuovi quartieri di case popolari

immediatamente necessari.

Per l'Ospedale è prevista la utilizzazione di parte degli edifici di una Caserma esistente in zona molto adatta, lungi dalle industrie e riparata dai venti dominanti la città.

Il Mattatoio, completamente distrutto, troverà la sua nuova sede in area adatta nella zona industriale, a margine della ferrovia, con facili comunicazioni stradali periferiche.

Il Cimitero attuale, sull'antica Aurelia, è ormai completamente esaurito, né è suscettibile di ampliamento : è prevista quindi l'assegnazione di una nuova area cimiteriale in posizione adatta lungo la strada Braccianese, sottovento rispetto alla città, lungi dagli acquedotti ma con possibilità di provvista d'acqua.

Il Penitenziario occupa oggi un'area preziosa per lo sviluppo del porto. È molto danneggiato e se ne prevede l'abbandono.

Il Carcere Giudiziario, in Piazza Margherita, dovrebbe essere rimosso : ad esso dovrebbe assegnarsi un settore di una delle tante Caserme che sono presenti a Civitavecchia.

Le zone industriali a Civitavecchia hanno notevole importanza. Il piano prevede l'assegnazione a tale uso di una nuova area lungo la strada Braccianese, in facile raccordo ferroviario e portuale e completamente sottovento rispetto alla città.

Altre industrie potranno trovar posto nella zona costiera del Penitenziario al vecchio Cimitero ed infine, in zona del tutto libera, accanto all'esistente zona industriale per la lavorazione della Leucita, denominata "Aurelia".

Le Terme. Fino ad ora ben poco è stato fatto per una logica organizzazione di questa importantissima stazione termale; le acque infatti, sorgenti a soli tre Km. dalla città sulla strada della Tolia, vengono condottate al Grand Hotel con grave depauperamento.

razione delle proprietà radioattive e con nessuna possibilità di sviluppo di una moderna stazione di cura.

Il piano prevede invece la creazione di una vera e propria stazione termale sulle sorgenti stesse, stazione collegata con la città mediante un tronco stradale a naturale prolungamento di Via Cencelle, arteria cittadina principale.

Solo così sarà possibile una più compiuta valorizzazione di questa ricchissima risorsa che completa degnamente le risorse balneari della spiaggia quale luogo di residenza estiva. La spiaggia è di natura rocciosa con scogliere poco praticabili. Non si può quindi prevedere la costruzione di stabilimenti balneari, ma il piano prevede tuttavia l'apertura di nuovi accessi alla costa ed il completamento della zona a mare destinandola a ville.

6°) La ricostruzione di Civitavecchia è dunque qui guardata alla luce di un più completo piano nel quale essa si inquadra.

E' appena necessario accennare che, nel predisporre la ricostruzione si è tenuto conto esclusivamente delle distruzioni avvenute, evitando di proporre ulteriori demolizioni di qualche importanza : solo qualche capannone o stalla o rimessa vi sono compresi.

La ricostruzione tuttavia va guardata per gradi successivi di opere: prima di tutto la creazione del quartiere popolare operaio nella zona di ampliamento, onde dare asilo a coloro che non potranno più trovar posto nella parte centrale, in secondo luogo la ricostituzione del nucleo centrale onde ricomporre il centro cittadino indispensabile alla vita ordinata. Qui potremo trovar posto almeno altri 2.500 abitanti oltre quelli che saranno alloggiati nelle nuove case.

Ma sia nell'una che nell'altra fase, occorre sia tenuto sempre presente l'organismo generale del piano, al fine di non comprometterne l'ossatura con soluzioni discordanti o negative.

Però a creare l'ordine dove sino ad oggi era il disordine, a distribuire la popolazione organicamente, l'economia dell'edilizia deve essere sorretta e guidata, oltre che dalle linee del piano anche da adeguate norme di fabbricazione.

7°) Le norme edilizie, che accompagnano il piano e che formano parte integrante di questo, sono state dettate appunto per comporre la terza dimensione della città. Esse prevedono vari tipi edilizi, adatti all'edilizia dei vari settori.

Nell'interno della zona centrale è prevista la costruzione chiusa di quattro piani compreso il terreno, con qualche deroga a cinque piani, prevista attraverso profili stradali.

Nella parte più moderna invece, le norme prevedono dei tipi di minor densità e di più moderno organismo : un intensivo continuo aperto di quattro piani, compreso il terreno, un semintensivo continuo aperto e un semintensivo isolato a palazzine di tre piani (entrambi già in uso favorevole nella città più moderna), un semintensivo a case a schiera, a ville e a casette nelle zone adatte e già in parte costruite con tali tipi.

8°) A conclusione del sin qui detto osserviamo che solo attraverso la disciplina di ogni attività edilizia sarà possibile ricomporre la struttura della città e solo attraverso un programma organico, quale quello di un piano, sarà facile impedire che si ripetano gli errori del passato: i quali, se per le antiche zone centrali avevano come scusante dei dati di fatto, in quanto i

lunghi secoli passati avevano creato una situazione difficilmente modificabile, per le zone di recente costruzione non trovavano scusa al loro incongruente e antieconomico disordine.

Con la realizzazione di un primo nuovo quartiere popolare sarà possibile porre una prima pietra esemplare sulla quale si edificherà il futuro, mentre nelle zone centrali, sarà poi possibile quell'assetto che da decenni è richiesto per la salvaguardia della salute pubblica.

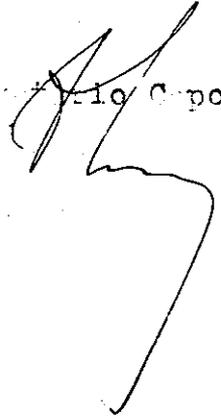
Su queste basi si fonda il piano di ricostruzione di Civitavecchia.

F.to Arch. Luigi Piccinato

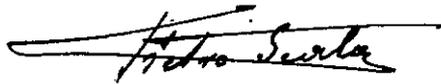

Comune di Civitavecchia

Depositate nella Segreteria Comunale per giorni quindici consecutivi (dal 20 giugno 1945 a tutto il 5 luglio stesso anno).

Civitavecchia, li 6 luglio 1945

Il Segretario Capo 

Vº: IL SINDACO





Comune di Civitavecchia

Depositato nella Segreteria Comunale per giorni quindici consecutive (dal 3 agosto 1945 a tutto il 18 stesso mese ed anno).

Civitavecchia, li 19 agosto 1945

IL Segretario Capo

Visto: IL SINDACO

[Handwritten signature]

