

IL CONCORSO PER UN PIANO REGOLATORE DI ALCUNE ZONE DEL CENTRO DELLA CITTÀ

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE GIUDICATRICE

Con deliberazione Podestarile in data 8 febbraio 1930 - VIII veniva bandito un concorso tra Ingegneri ed Architetti di nazionalità e laurea italiana per un progetto di piano regolatore di Genova nelle zone di Piccapietra, San Vincenzo ed in quella a sud di via XX Settembre, reso necessario per predisporre sollecitamente un piano generale di sistemazione del centro della Città.

Il territorio delimitato nel bando comprende a levante una porzione della zona già soggetta al piano regolatore della « Parte piana della Frazione Suburbane » approvato nel 1876, piano quasi totalmente eseguito ma che mantiene inalterati i vecchi quartieri di S. Zita e dell'ex Cantiere Odero i quali, per la sopravvenuta copertura del Bisagno e per il progettato prolungamento del corso Italia, sono suscettibili di una sistemazione più adatta alla loro importanza ed ubicazione.

La piazza della Vittoria ove sorge il monumento ai Caduti, in unione alle contigue aree fabbricabili costituisce un nucleo isolato al quale necessariamente deve trovar rispondenza l'adattamento generale della località con i dovuti raccordi e gli opportuni sfondi verso piazza Verdi e verso le Mura del Prato.

Per il rione di S. Vincenzo esiste un piano della sua parte orientale ormai scaduto e che prevede soltanto lo sbocco in piazza Verdi di un'arteria senza che sia fissato il tracciato di prosecuzione di essa.

Tra la via XX Settembre, via Brigata Liguria, le Mura del Prato e la via Innocenzo Frugoni, in tutta la regione Piana del Cavalletto e del Manicomio, il piano regolatore omonimo è stato quasi integralmente eseguito in modo che è sorto un quartiere moderno e signorile, percorso da strade rettilinee incrociantsi in senso ortogonale fra di loro, tuttavia tale zona risulta avulsa dal movimento del traffico che si svolge ora unicamente in margine ad essa lungo la via XX settembre.

Sulla collina di Carignano i piani regolatori da tempo approvati ed in parte scaduti hanno dato alla regione una sistemazione eminentemente localizzata e parziale senza prevedere sufficienti raccordi colle parti piane della città; lo stesso dicasi per il colle di Sarzano, località di alto interesse storico ed artistico, che, pur essendo in una posizione molto centrale, rimane anch'esso isolato e non in collegamento colle arterie di traffico.

Resta ancora da ricordare il piano regolatore di piazza De Ferrari e zone adiacenti, tuttora in vi-

gore, il quale presenta i caratteri ben definiti di piano di risanamento edilizio dato che prevede soltanto la demolizione del gruppo di vecchi edifici addossati gli uni agli altri, che formano il quartiere immediatamente a sud di piazza De Ferrari; nei riguardi della viabilità questo piano contempla l'imbocco della via Petrarca senza prevederne il tracciato di continuazione, lo sbocco ed i raccordi eventuali per le parti in collina e per la zona archeologica a sud di via S. Lorenzo.

Tale situazione delle singole parti del centro sia in relazione ai lavori intrapresi o già eseguiti per ragioni di viabilità, sia per quanto riguarda la esistenza di piani locali incompleti per esecuzione e finalità, è stata appunto quella che ha determinato i limiti da assegnare nel bando di concorso in modo che fossero incluse nel piano tutte quelle zone suscettibili di una migliore sistemazione e di un reciproco collegamento.

D'altra parte il grande sviluppo della città di Genova in breve tempo e in ogni campo, ha fatto sentire la necessità di predisporre il programma dell'attività municipale, diretta alla trasformazione e riorganizzazione del centro cittadino ed alla modificazione dell'attuale compagine edilizia del centro stesso per adattarlo alle nuove esigenze della vita moderna ed al tracciamento di una sistemazione viabile adeguata al suo rapido progressivo svolgimento. Tale necessità si è resa maggiormente impellente dopo l'apertura delle nuove strade gallerie Vittorio Emanuele III e Regina Elena le quali hanno fatto risaltare maggiormente il bisogno di adeguate arterie di traffico. Anche il grande sviluppo edilizio che si è venuto accentuando in questi ultimi anni rende necessaria la determinazione di un piano regolatore delle zone centrali atto a disciplinare la fabbricazione e ad evitare i gravi danni che possono derivare all'estetica e alla viabilità dalla costruzione disordinata di edifici disposti in modo da rendere in avvenire impossibile ed economicamente gravosa l'esecuzione di nuove arterie stradali.

Comportando la configurazione particolare del suolo e dell'abitato del centro della città un andamento del traffico essenzialmente longitudinale secondo una direzione levante-ponente la città Amministrazione con l'abbassamento e la sistemazione della via Serra, dando un forte impulso ai lavori di prosecuzione della via Dante, e studiando un progetto di strada litoranea a bassa quota collegante piazza Cavour con il corso Italia ha creato

PLANIMETRIA
GENERALE





Progetto « Janna » - Soluzione A. - La nuova piazza di Piammatone

e sta attuando arterie stradali di primaria importanza atte principalmente allo scopo di sfollare il centro cittadino da una gran parte del traffico che ivi si svolge.

Però tali opere son venute formando delle zone isolate e non partecipi del movimento creato o che via via viene provocato dalle arterie limitrofe e ciò a tutto detrimento di un'organica sistemazione edilizia e del libero svolgimento del traffico.

D'altra parte è indubbio che taluni quartieri troppo densi di popolazione come tuttora sussistono nel centro della città debbono essere convenientemente sistemati perchè costituiscono un permanente oltraggio all'igiene e al decoro cittadino; mentre le nuove sistemazioni dovranno svilupparsi lasciando per quanto possibile intatte le caratteristiche ambientali e storiche.

Invero il tema di un razionale tracciato stradale e dello sviluppo edilizio del centro di Genova che realizzi un miglioramento della viabilità e dell'abitato, pur conservando le caratteristiche della città stessa è un tema veramente grave e complesso, ed anche per questo sono stati opportunamente, mediante pubblico concorso, chiamati a risolverlo i competenti in tecnica urbanistica.

Alla gara si presentarono 22 concorrenti con elaborati, nel complesso, di grande interesse, relazioni esaurienti, grafici presentati con ricchezza di particolari, ciò che ha convinto la giuria che il concorso è pienamente riuscito al suo scopo ed ha recato importantissimo contributo alla soluzione dei

problemi anzidetti. Anche se nessuno dei concorrenti ha presentato il progetto perfetto da adottare senz'altro in tutti i suoi particolari (il che del resto non è mai possibile attendere da un concorso su temi così complessi) nei progetti presentati sarà possibile trovare idee geniali e largo contributo di materiale per redigere in un'ulteriore fase ed in seguito a più accurato studio da parte del Civo Reparto dei Lavori Pubblici, un completo e definitivo piano regolatore del centro della città.

Scaduto con il 31 gennaio 1931 il termine per la presentazione dei progetti a norma dell'art. 7 del bando predetto, con deliberazione podestarile 4 febbraio 1931 - IX, veniva costituita la Commissione per l'esame dei progetti presentati al concorso nelle persone dei signori:

On. Sen. Ing. Comm. Eugenio Broccardi - Presidente;

On. Sen. Marchese Ing. Giacomo Reggio;

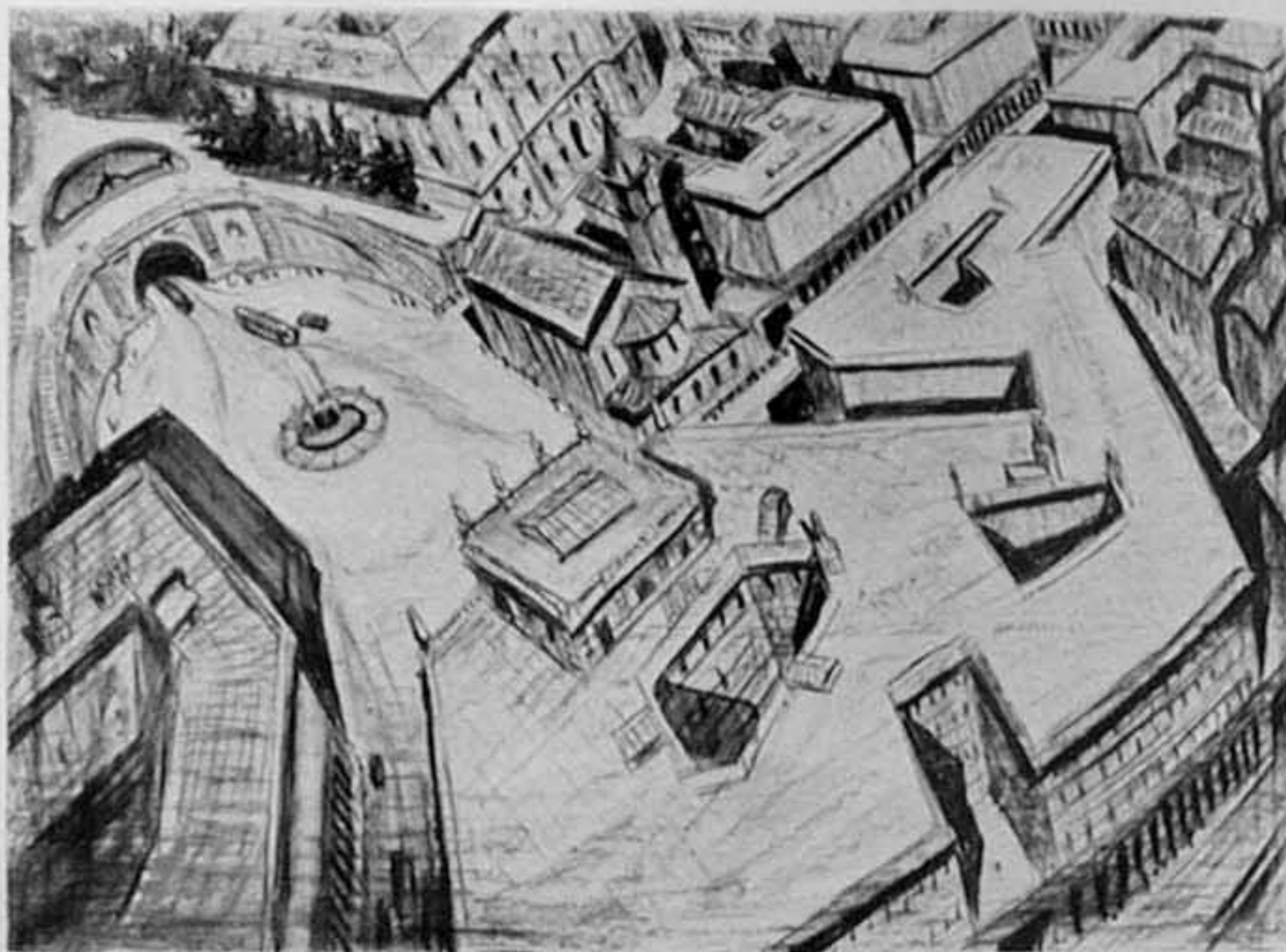
S. E. Arch. Prof. Marcello Piacentini - Accademico d'Italia;

Ing. Comm. Cesare Albertini - Ingegnere Capo ad honorem e Consulente di Tecnica Municipale del Comune di Milano;

Comm. Avv. Davide Chiossone - Consulente Municipale e Commissario straordinario del Sindacato Regionale Fascista dei Giornalisti Liguri;

Prof. Armando Barabino - Consulente Municipale e Segretario del Sindacato Regionale Fascista Belle Arti della Liguria;





Progetto « Janus » - Soluzione B. - La piazza Pammatone vista dall'alto

Prof. Pietro Dodero - Membro della Commissione Edilizia;

Ing. Giacomo Traverso; Rappresentante del Sindacato Fascista Ingegneri di Genova;

Ing. Arch. Antonio Rovelli - Rappresentante del Sindacato Fascista Architetti di Genova;

Comm. Ing. Lino Fermi - Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di Genova;

Prof. Guglielmo Pacehioni - Regio Sovrintendente ai Monumenti della Liguria;

Cav. Uff. Dott. Silvio Ardy - Segretario Generale del Municipio;

Prof. Dott. Mario Ragazzi - Capo del Civico Reparto di Igiene e Sanità;

Comm. Ing. Tomaso Badano - Ingegnere Capo del Municipio;

Comm. Prof. Orlando Grosso - Capo del Civico Ufficio Belle Arti;

La Commissione insediatasi nella sala del Trono del Palazzo Ducale in data 21 febbraio, assistita dal Segretario Dott. Ugo Bertoldi del Civico Ufficio Amministrativo dei Lavori Pubblici designato espressamente, procedeva subito allo svolgimento del suo compito iniziando un esame dei progetti presentati al concorso e procedendo successivamente a diverse ricognizioni delle zone cittadine che dovranno essere regolate col nuovo piano; dopo di che completava i propri rilievi con l'esame delle relazioni allegate ad ogni singolo progetto e delle tavole planimetriche portanti le soluzioni proposte dai concorrenti.

La Commissione dopo essersi resa pienamente conto delle caratteristiche ambientali e topografiche della zona oggetto del concorso e dell'entità e direzione del movimento e del traffico cittadino che in questa si svolge, procedeva con l'assistenza del Segretario Dott. Bertoldi nelle sedute del 1°, 2°, 3°, 4° e 5° maggio e previo un accurato esame sia individuale che collettivo da parte dei membri della giuria, alla valutazione dei 22 progetti presentati al concorso contraddistinti con i moti seguenti:

1. - « Viator »
2. - « Costante »
3. - « Regina Mare »
4. - « Te felice se lavorasti per la soddisfazione tua e per il pane di molti »
5. - « Circolare »
6. - « Hic Simplex te decorum »
7. - « Balilla »
8. - « Janua »
9. - « Antoniotto Usodimare »
10. - « Genuensis Ergo Mercator »
11. - « Maktub »
12. - « Janus »
13. - « San Domenico »
14. - « Labor omnia vincit »
15. - « Post Fata Resurgam »
16. - « Robur »
17. - « Caffaro »
18. - « S.M.M.M. 4 »
19. - « San Giorgio 1234 »
20. - « Rumpere vincula »
21. - « Ergo »
22. - « Uno »

La Commissione tenuta presenti le clausole del bando di concorso è venuta nella conclusione di dichiarare che due concorrenti non si sono uniformati alle formalità del bando e precisamente l'autore del progetto n. 13 contrassegnato con il Motto « San Domenico » perchè pervenuto dopo il termine prescritto; e l'autore del progetto n. 22 segnato col Motto « Uno » perchè presentato con dichiarazione dello stesso concorrente di esporre fuori concorso.

La Commissione, dopo aver esaminati e discussi i singoli progetti e le loro speciali caratteristiche, ritenendo oltremodo difficile poter dare un globale giudizio su ogni singolo progetto presentato, stante il rilevante numero dei concorrenti e la vastità ed importanza dei problemi di viabilità e di edilizia da risolvere, è venuta nella determinazione di dividere il proprio giudizio complessivo sui vari progetti mediante diverse votazioni separate riflettenti i problemi più importanti da risolvere che si presentavano ai concorrenti.

Conseguentemente ogni Membro della Commissione, con voto segreto, ha valutato la soluzione di ogni singolo concorrente per ciascuno dei seguenti quesiti, ad ognuno dei quali è stato attribuito un massimo di classifica proporzionale alla importanza ed alla difficoltà dei problemi da risolvere:

I quesiti approvati sono i seguenti:

1. - Sistemazione viabile ed edilizia del cantiere Otero — piazza del Popolo e lungo la strada limitata sul torrente Bisagno ed adiacenze — massimo: punti 10.

2. - Sistemazione della zona compresa fra la stazione Brignole e le Mura delle Cappuccine ed occupata dalla piazza Giuseppe Verdi e piazza della Vittoria e relativi raccordi — massimo: punti 10.

3. - Sistemazione della zona di Piccapietra, S. Vincenzo, Orti Sauli e Villa Serra e relativi collegamenti con le zone limitrofe — massimo: p. 40.

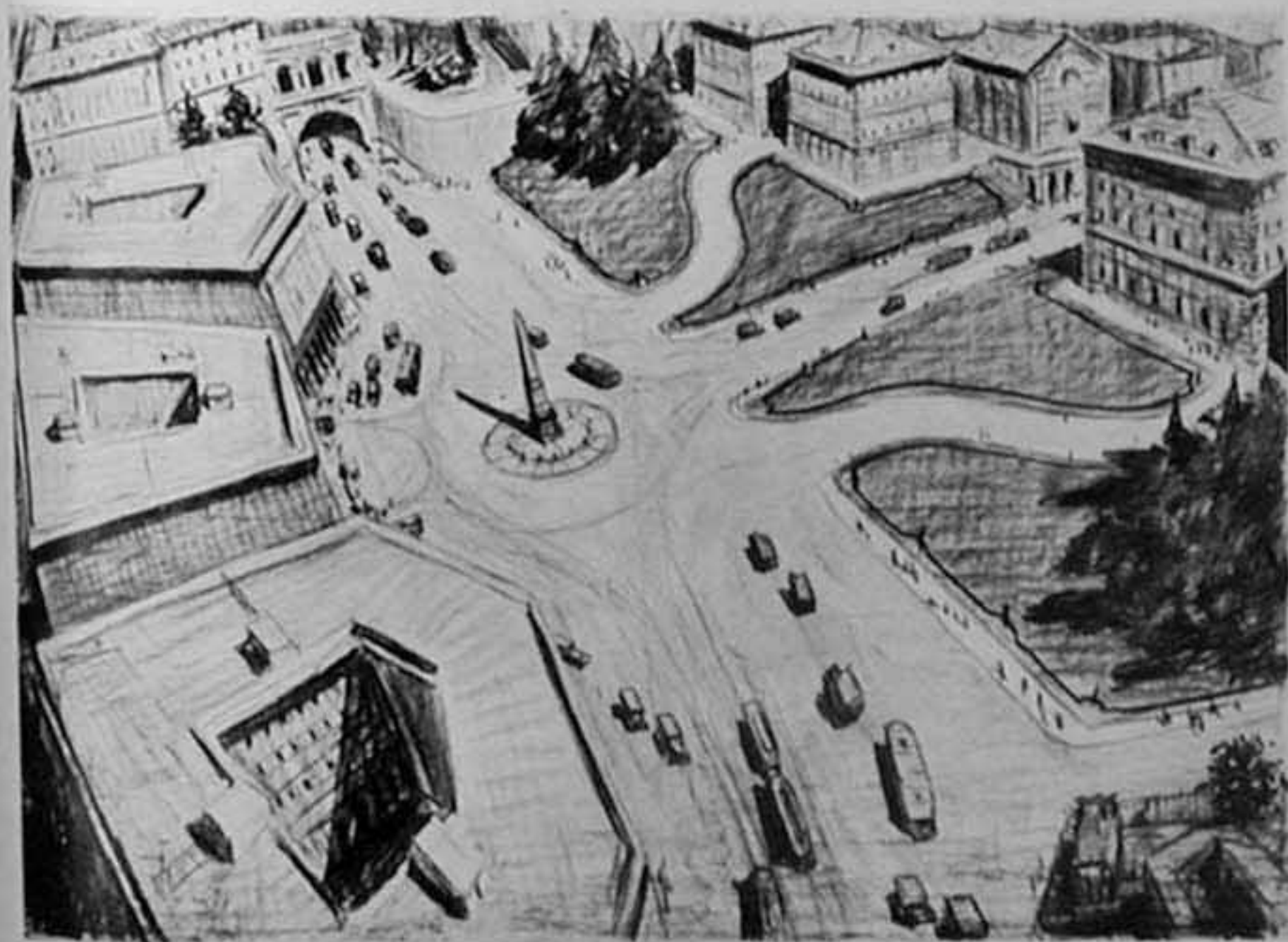
4. - Sistemazione della zona a sud di via XX Settembre e di quella compresa fra il Colle e la collina di Carignano sino al mare, e relativi raccordi con le zone limitrofe — massimo: punti 30.

5. - Sistemazione della zona circoscritta dalla via Dante, piazza De Ferrari, piazza Umberto I, via S. Lorenzo, via Vittorio Emanuele, piazza Cavour, corso Oddo, piazza Sarzano e la via Dante e relativi raccordi con le zone limitrofe — massimo: punti 20.

Le principali caratteristiche dei progetti sono state riassunte nel modo seguente:

Progetto I. - Motto « Viator »

Il progetto è presentato con quattro grafici e con una relazione esauriente e particolareggiata. La sistemazione del raccordo fra la piazza Verdi e le piazze De Ferrari, Corvetto e Portello è ottenuta mediante un'arteria che attraversa il sestiere di San Vincenzo, la quale sbocca in una piazza ellittica, da cui si dipartono una prima strada che percorrendo il fianco sud del palazzo Pammatone sboc-



Progetto « Janua » - Soluzione B. - La Piazza Dante coll'imbocco della galleria attualmente in costruzione

ca in piazza De Ferrari in prossimità del pronao del Carlo Felice trasformando necessariamente il palazzo dell'Accademia, una seconda strada in Galleria che sbocca in piazza Ponticello, e altre strade secondarie di raccordo con via Ugo Foscolo, e col Corso Andrea Podestà e colla via Ettore Vernazza.

Sistemato con un'altra piazza ellittica il terreno antistante il palazzo Pammatone, la viabilità si effettua con nuove strade raccordate con il largo di via Roma mediante il taglio parziale dei palazzi posti all'imboccatura nord della galleria Mazzini, e colla piazza De Ferrari mediante l'allargamento di un tratto dell'attuale via Vernazza e come si è detto colla riforma radicale del palazzo dell'Accademia, reso al piano terreno carreggiabile al fine di ottenere un raccordo diretto con la piazza De Ferrari in corrispondenza del pronao del teatro Carlo Felice. Altra strada è prevista nella zona di Piccapietra con andamento parallelo alla Galleria Mazzini. La piazza ellittica di S. Vincenzo, ricavata ai piedi del bastione sud-est dell'Acquasola, è pure raccordata con la via XX Settembre in corrispondenza del ponte Monumentale.

La piazza Dante è progettata anch'essa in forma ellittica. Da questa piazza si dipartono a raggiera: una strada verso piazza Raibetta, una verso Corso Oddone, una verso la regione del Cavalletto (Via Dante) che prosegue nella galleria progettata dal Comune, e una verso piazza Ponticello. La via Fieschi da quota 85 viene raccordata, con un ramo a corso Andrea Podestà, e con un ramo alla anzidetta piazza ellittica. È

previsto pure un collegamento con Piazza Sarzano. In prosecuzione della via Petrarca è segnata una arteria stradale la quale sottopassando piazza Sarzano, sbocca in prossimità di Corso Oddone, lungo il quale la sistemazione edilizia è prevista mediante grandi palazzi risultanti sull'area ricavata con la demolizione delle attuali vecchie case. Anche la piazza Cavour è sistemata, previa la demolizione del porto Franco con la costruzione di una Pescheria sul lato a sud della piazza risultante, e con la impostazione di 3 fabbricati nella parte a monte.

La sistemazione della piazza Verdi è prevista dall'Autore con 2 grandi edifici raccordati con una costruzione bassa a porticati che inquadra regolarmente la piazza della Vittoria.

L'Autore inoltre ritiene necessario, sistemare tutta la zona della Foce a giardino.

La sistemazione edilizia, intorno alla Chiesa di S. Zita deve essere considerata buona e regolare, così pure degna di approvazione è l'unione degli Orti Sauli con l'Acquasola e la sistemazione edilizia delle aree attualmente occupate dalla Corte di Anse e dalla scuola Lambruschini. Buono nel complesso appare il progetto dal lato della viabilità in quanto questa verrebbe a svolgersi regolarmente nelle strade e piazze progettate.

Devesi peraltro rilevare che le piazze ellittiche progettate, sia per la disposizione degli edifici in esse prospicienti, sia per la loro forma, difficilmente si prestano per poter ottenere buoni sviluppi ed effetti architettonici.

La riforma progettata del Palazzo dell'Accademia, è troppo radicale e costituirebbe per il Co-



STRADA DI COL-
LEGAMENTO FRA
PIAZZA DANTE E
IL MARE

Progetto « Janus » - Soluzione A. - La grande arteria trasversale di collegamento tra Piazza Corvetto e il mare nel suo punto di passaggio sotto al Ponte di Carignano



Progetto « Janus » - Soluzione A. - La Piazza Dante collo sfondo della zona archeologica

mune un onere finanziario al quale non corrispondono adeguati vantaggi per la viabilità. La zona giardinata ricavata dalle aree dell'ex cantiere Odero, ha una eccessiva ampiezza: lo sfondo di questa zona e il lato di levante sarebbero costituiti da edifici per la maggior parte a carattere economico con evidente pregiudizio estetico della località. Il fattore economico è poi totalmente trascurato non essendovi indicazione di nuovi edifici attorno al giardino stesso.

Devesi infine rilevare, che la strada in prosecuzione della via Petrarca che passa in galleria sotto il colle di Sarzano è una non necessaria succursale della v.a. alla marina dalla quale dista circa 300 metri.

Altre sistemazioni di carattere secondario furono progettate dall'autore allo scopo di migliorare lo stato attuale di alcune zone.

Progetto 2. - Motto « Costante »

L'autore sviluppando il progetto in numerose tavole ed un plastico, si propone l'organica sistemazione del movimento e del traffico cittadino mediante tre grandi arterie di cui la prima di ponente da piazza Corridoni si allaccia per un lato a via Carlo Alberto all'inizio dei porticati di Sottoripa, e per l'altro lato con piazza Cavour e col corso Principe Oddone attraversando le piazze Soziglia e San Lorenzo; la seconda arteria detta di mezzogiorno con

andamento da via Caffaro, piazza Portello, via Carlo Felice, piazza Pammatone, Borgo Lanaioli, Via Madre di Dio con biforcazione da un lato a via Fieschi e alla regione di Carignano, e dall'altro lato al Corso Principe Oddone; la terza arteria detta di levante che da via Palestro, piazza Marsala, via Serra, Orti Sauli, via XX Settembre, via Frugoni, via A. Volta sbocca a mare da corso Aurelio Saffi. Altre strade di minore importanza sono progettate tanto nella zona delimitata nel bando di concorso, quanto nelle zone contigue.

L'autore non dimostra completa conoscenza della città, delle sue caratteristiche e delle sue esigenze di viabilità giacché le arterie di comunicazione indicate non corrispondono ai bisogni del traffico cittadino ed alcune di esse sono tracciate in modo da non rispettare nemmeno alcuni dei più importanti palazzi monumentali di Genova.

Basti accennare alla demolizione dei due grandiosi palazzi siti all'inizio di via Garibaldi, per ricavare una più spaziosa arteria di comunicazione colla via Caffaro da una parte e la piazza Soziglia dall'altra, e alla demolizione del palazzo della Banca Commerciale per dimostrare che l'Autore è uscito fuori dai limiti tassativamente imposti agli articoli 2 e 3 del bando di concorso.

Per i tracciati di tutte le altre strade sono previste demolizioni di maggiore o minore entità importanti il sacrificio di edifici di altissimo valore economico ed artistico e non si arguisce come il

progettista possa nella sistemazione delle zone contigue ricavare un profitto con la nuova progettata sistemazione edilizia.

Anche le linee tramviarie a servizio delle quali destina una gran parte dell'ex Cantiere Odero per rimesse, case per tranvieri, ecc. nonché le cremagliere a cui destina una zona signorile fra le vie Serra e Gropallo, sono progettate senza un concetto organico delle esigenze della città. La destinazione di una parte dell'ex cantiere Odero in Darsena che non è richiesto da alcuna esigenza commerciale; la destinazione parziale a giardini della piazza Fontane Marose, ed altre caratteristiche del progetto dimostrano che l'autore non ha la conoscenza della nostra città, del suo traffico, del modo come si sviluppa e pertanto il progetto per quanto accuratamente studiato nei diversi dettagli, non risolve efficacemente alcuno dei problemi cittadini come furono richiesti nel bando di concorso.

Progetto 3. - Motto « Regina Mare »

Il progetto è sviluppato con una tavola planimetrica in scala 1:2.000, tre assonometrie ed una esauriente relazione.

La sistemazione della zona della Foce e della piazza del Popolo viene progettata con intensa fabbricazione.

Il raccordo diretto della parte terminale della copertura del Bisagno con il corso Aurelio Saffi permetterebbe non solo l'utilizzazione con aree fabbricabili del terreno posto sulla destra del Bisagno stesso, ma farebbe anche risaltare la serie ininterrotta dei palazzi prospettanti sulla strada binata ricavata sulla copertura del torrente.

La sistemazione edilizia della piazza Verdi è studiata con fabbricati in leggero arretramento, sull'allineamento di quelli previsti in piazza della Vittoria: a sud di quest'ultima vennero progettati altri nuovi edifici.

Nella zona di S. Vincenzo e sul tracciato dell'attuale via omonima viene segnata una nuova strada con andamento rettilineo fino all'altezza di salita Misericordia; da detto punto si dipartono due arterie, una piega a sinistra per la via XX Settembre con la quale si raccorda in corrispondenza del ponte Monumentale, ed una che sviluppandosi negli Orti Sauli e nella Villa Serra va a raccordarsi con via SS. Giacomo e Filippo. Inoltre, in corrispondenza del raccordo verso il ponte Monumentale della salita Misericordia, è prevista un'altra via verso piazza Pammatone con un'arteria di secondaria importanza.

Davanti al palazzo di Pammatone è ricavata una piazza dalla quale si biforcano due strade, una verso il largo di via Roma ed una verso l'attuale incrocio di via Portoria con la via XX Settembre. Da questo punto l'autore progetta nel fondo valle fra il colle di Carignano e quello di Sarzano una arteria verso Corso Oddone, secondo un tracciato comune a quasi tutti i progetti.

Da piazza De Ferrari attraverso via Petrarca e da piazza Umberto I, mediante la demolizione di alcuni edifici di ragguardevole importanza, viene costruita un'arteria parallela a via S. Lorenzo, e che sbocca in via Vittorio Emanuele. Una nuova strada della larghezza di metri 18 si diparte da Porta Soprana e dirigendosi parallelamente alle an-

tiche mura della città, rimette in vista mediante l'abbattimento delle vecchie costruzioni sovrapposte, va a incontrarsi con piazza Carignano.

Il progetto pur essendo dotato nel suo complesso di buone caratteristiche, presenta, segnatamente nella zona di Piccapietra, una sistemazione edilizia e stradale imperfetta; nella zona interposta tra la via XX Settembre e la via Dante manca una piazza o uno slargo che permetta il regolare svolgersi del traffico. Anche la sistemazione edile e visibile delle Ville Serra e Sauli ne pregiudica la bellezza panoramica. Gli edifici sullo sfondo di piazza della Vittoria ostacolano il movimento che deriva da via A. M. Maragliano. Il raccordo diretto fra l'estremo sud della copertura del Bisagno alla sua foce e il Corso Aurelio Saffi non si ravvisa praticamente possibile per il forte dislivello esistente fra la quota della soglia dei palazzi recentemente costruiti sulla fronte dell'ex Batteria della Strega e la quota 5,50 terminale della copertura del Bisagno, per cui si richiederebbero ingenti opere di sistemazione dei detti palazzi, ed imponenti muri di sostegno a monte del nuovo raccordo.

La edificazione parziale di piazza del Popolo, non appare giustificata in quanto che la piazza stessa dovrebbe essere lasciata libera allo svolgimento del traffico che potrà effettuarsi mediante un raccordo alla strada ricavata sulla copertura del Bisagno, e ciò per rendere libero dall'intenso traffico il progettato slargo a mare.

Progetto 4. - Motto « Te felice se lavorasti per la soddisfazione tua e per il pane di molti ».

L'autore sviluppa il progetto in nove tavole illustranti le varie zone della città, la sistemazione tranviaria e alcuni dettagli per opere speciali.

L'autore oltre che della sistemazione della zona compresa entro il poligono previsto nel bando di concorso si occupa anche del problema del traffico in altre zone della città.

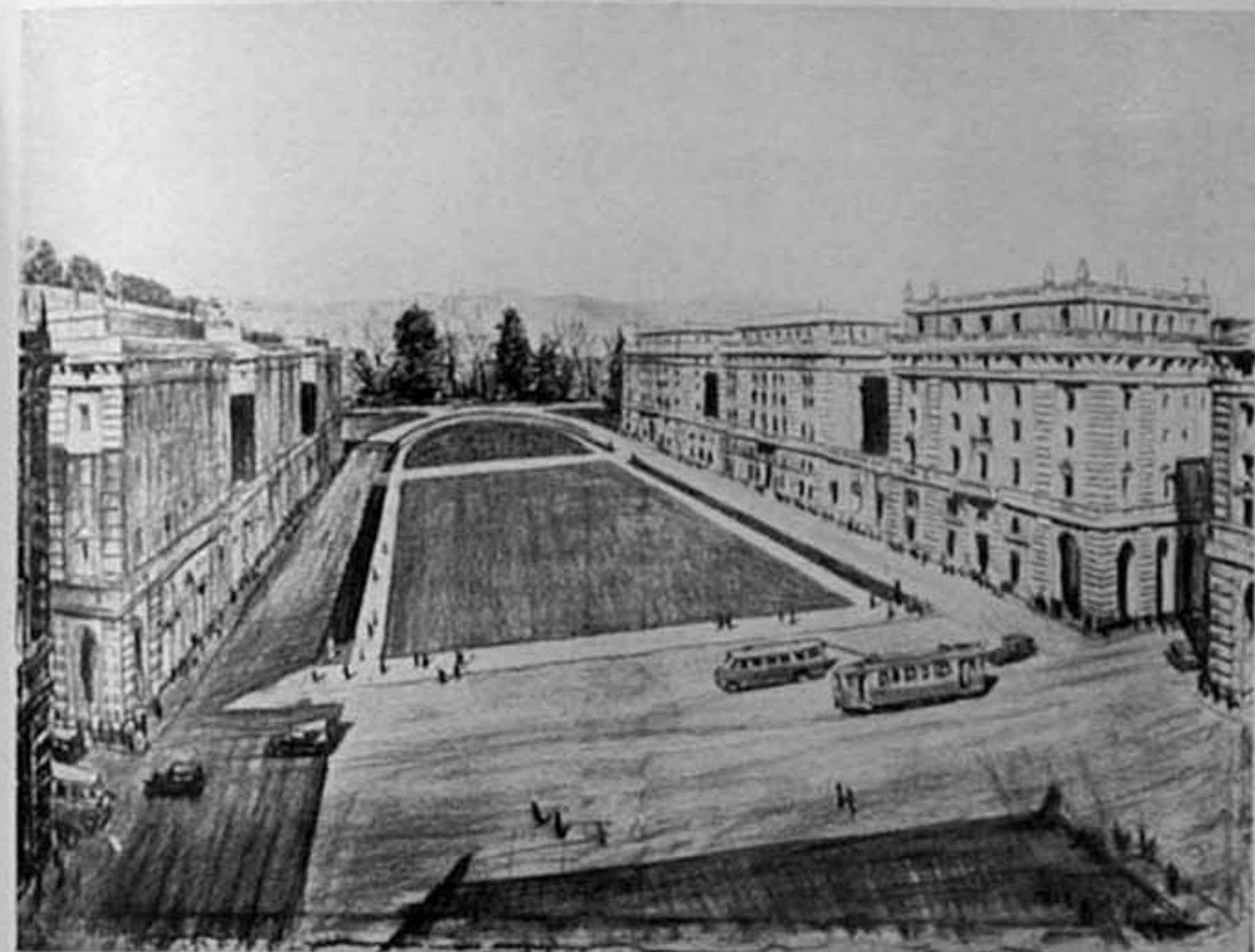
Nella zona di Piccapietra l'autore traccia una strada che partendo dal largo di via Roma e seguendo la direzione dell'attuale via S. Giuseppe va a congiungersi con la via E. Vernazza in corrispondenza della via Sofia Lomellini, senza però proseguire oltre, lasciando così invariato il nucleo comunemente chiamato della Cavallerizza.

Nella predetta zona di Piccapietra il palazzo Vernazza viene conservato nelle sue linee architettoniche ed il tracciato proposto permette altresì di conservare la Porta Aurea.

Dalla piazza Pammatone e parallela a sud del palazzo omonimo si inizia la nuova via di San Vincenzo che sbocca in piazza Verdi.

Gli orti Sauli vengono sfruttati parzialmente con regolare sistemazione edilizia lasciando a levante di via Ugo Foscolo una zona a giardino, fra la via Galata e la predetta via Ugo Foscolo e lungo il confine fra gli orti Sauli e la villa Serra viene progettata una strada con la pendenza dell'8%.

La zona interposta fra piazza Umberto, Porta Soprana, Piazza Sarzano, via S. Croce, piazza Cavour e la via S. Bernardo viene per la quasi totalità sistemata nella parte edilizia con la demolizione di una gran parte del quartiere, fatta eccezione per la chiesa di S. Maria di Castello e sue adiacenze.



Progetto « Janna » - Soluzione A. - La piazza S. Vincenzo cogli Orti Sauli e lo sfondo della Villa Serra

La Succursale a via S. Lorenzo, che nella maggiore parte dei progetti presentati viene tracciata lungo la via Canneto il Lungo, viene dall'autore progettata a forma di L: un braccio di questa succursale risulta quasi parallelo a salita Pollaiuoli fino alla Chiesa di S. Donato, si ha quindi una rivolta verso ponente con andamento parallelo ed a sud della via S. Bernardo.

L'autore prevede l'ampliamento dell'attuale via Vittorio Emanuele con la parziale demolizione del Deposito Franco, ampliamento che però lascia inalterato l'attuale raccordo con la piazza Banco di S. Giorgio.

La strada da piazza Dante alla Marina viene progettata a mezza costa della collina di Carignano; detta strada scende da quota 20 in corrispondenza di piazza Ponticello alla quota 16,50 in corrispondenza del ponte Carignano per risalire poi a quota 15,50 verso l'estremo sud di salita Sassi, con sottopassaggio a via Dante.

Tra le strade progettate nella zona esterna a quella oggetto del concorso, si possono considerare, come frutto di studi già precedentemente disposti dal Comune, l'incorporamento dei terrazzi di via Milano nella sede della stessa strada, il raccordo tra la via Milano e la via Carlo Alberto a sud del giardino di palazzo Doria, il collegamento di piazza Annunziata con piazza Statuto e la sistemazione edilizia davanti al teatro Carlo Felice. Nel lato a sud di piazza della Vittoria si ritiene che il palazzo posto di sfondo al monumento non dovrebbe sor-

gere al fine di non ostacolare la libera visuale dei giardini posti sul pendio sotto le mura delle Cappuccine.

La sistemazione edilizia della zona Foce si ritiene troppo intensa e meglio sarebbe lasciare dal lato a mare, in prosecuzione del corso Italia, un più ampio respiro ed uno spazio di larghezza maggiore al fine di sistemare a giardino parte dell'ex cantiere Odero. Non è giustificata la minor larghezza a soli metri 20 del corso Torino avente per la sua totalità una larghezza di metri 35 e ciò per non diminuire l'importanza del corso stesso nel punto che maggiormente interessa. Non appare infine giustificata la nuova casa collocata in piazza del Popolo, piazza che si ritiene utile specialmente se raccordata con la binata del Bisagno allo scopo di incanalare su di essa il traffico proveniente dal Centro e diretto verso Albaro e viceversa. Razionale appare la sistemazione delle linee tranviarie per diminuire notevolmente l'ingorgo di piazza De Ferrari, mediante la formazione di tre nuovi nodi tranviari sistemati nelle nuove piazze previste nel progetto.

L'autore dimostra nel complesso una buona conoscenza dei problemi cittadini, e alcuni di questi risolve con criteri sani di tecnica e d'igiene urbanistica.

Progetto 5. - Motto « Circolare »

L'autore vuole dimostrare col suo progetto che il centro cittadino verrà isolato dal grande traffico il quale lo rasenta senza congestionarlo, ed evi-

tandogli gli innumerevoli incroci che ritardano la circolazione. Per ottenere ciò l'autore progetta una strada larga 30 metri che ha inizio da Piazza Corvetto, demolisce la chiesa di S. Marta e S. Camillo passa davanti al palazzo di Pammatone, sbocca in via XX Settembre e si dirige verso la Marina mediante la demolizione di due palazzi siti in via XX Settembre all'angolo delle vie Portoria e Rivo Torbido.

Anche in questo progetto come in quasi tutti gli altri presentati al concorso la nuova via di San Vincenzo è raccordata con la piazza Pammatone e colla via XX Settembre in corrispondenza del ponte Monumentale.

La strada fra la piazza Dante e il mare è razionalmente sviluppata come in quasi tutti i progetti nel fondo valle e l'estremità sud di questa via viene sistemata con grande palazzo a U sotto il quale è ricavato un sottopassaggio alla nuova strada litoranea segnata a quota 2,50. Il raccordo di questa nuova strada in fondo valle, con il corso Oddone, avviene ad angolo retto passando alle spalle all'attuale caserma dei Pompieri ed alla casa della Gente di Mare. L'allacciamento della via Fieschi con la nuova piazza Dante, è previsto con un raccordo sinuoso attorno al Seminario; l'allacciamento con il corso A. Podestà avviene in direzione dell'attuale via Balbano. La nuova galleria di via Dante viene allacciata con piazza Cavour per mezzo di una strada che attraversa i quartieri compresi fra S. Lorenzo e S. Maria di Castello.

Nella piazza Verdi, sono previste tre nuove aree diseguali allo scopo di riquadrare a nord la piazza Verdi e a sud la piazza della Vittoria.

La zona dell'ex Cantiere Odero viene destinata in parte a giardini ed in parte a nuovi edifici, mentre il progettista logicamente destina la piazza del Popolo come arteria di traffico.

In conclusione il progetto appare elaborato con chiarezza di idee ma, influenzato dal concetto predominante sopra esposto di isolare il centro dal traffico, presenta numerose manchevolezze fra cui principali la prevista demolizione delle chiese di Santa Marta e S. Camillo di alto valore artistico e dei due palazzi di via XX Settembre di rilevante valore venale, e la sistemazione della viabilità nella zona di Piccapietra che risulta disordinata specialmente nella parte adiacente alla Galleria Mazzini e tortuosa per la comunicazione col largo Sud di via Roma.

Il collegamento tra via Serra e S. Vincenzo per la sua larghezza ed orientamento toglie alla Villa Serra e agli Orti Sauli buona parte del loro effetto panoramico mentre la sistemazione edilizia di piazza Verdi per l'ubicazione speciale degli edifici ivi progettati e per l'andamento delle strade che in essa convergono, riesce alquanto artificiosa e di dubbio effetto architettonico.

Il grande palazzo a forma di croce progettato a sud del monumento ostruisce la visuale dei giardini posti sotto le mura delle Cappuccine per cui inadatta ne appare l'ubicazione anche se progettata allo scopo di riquadrare la piazza della Vittoria. In-

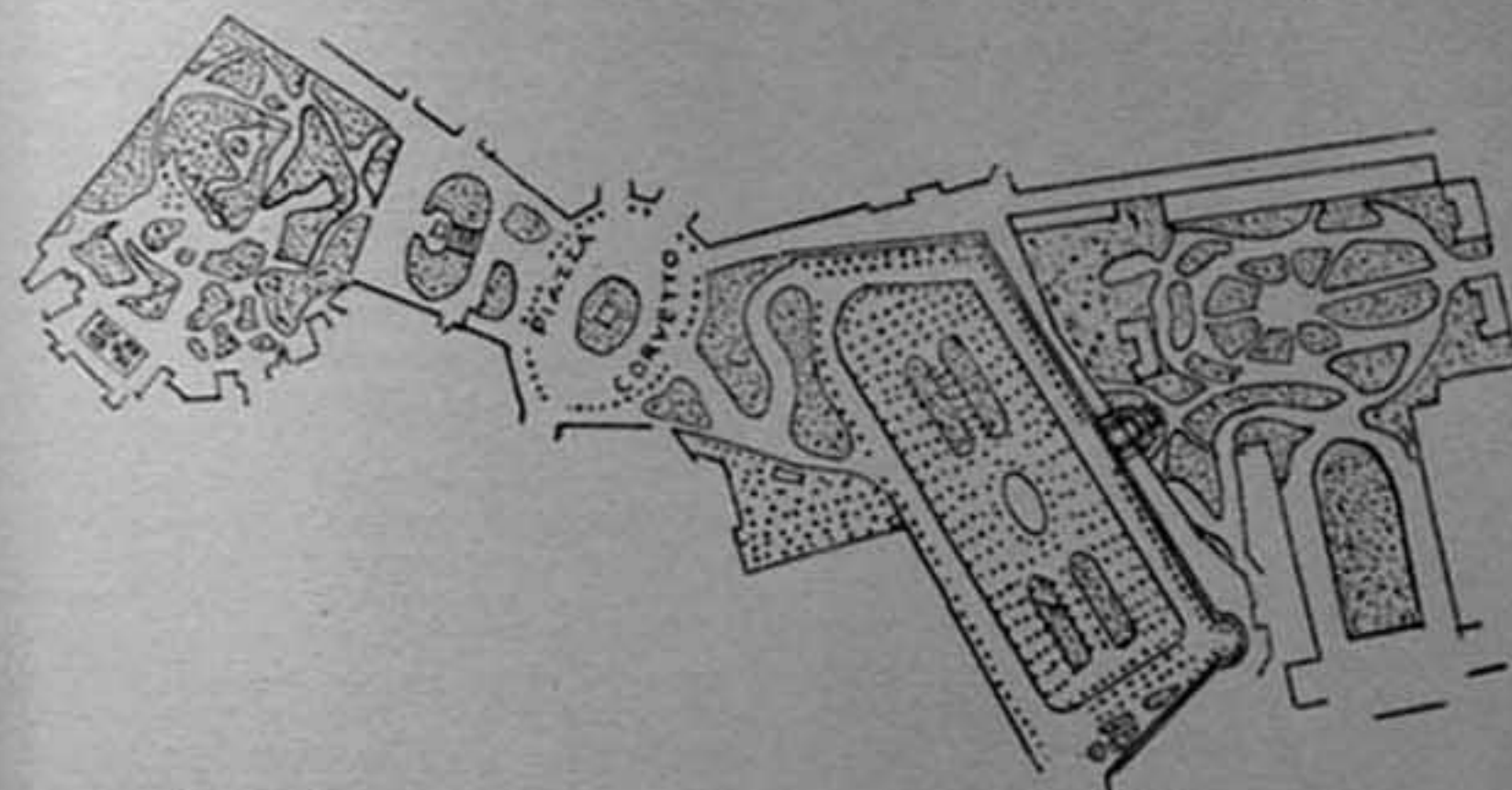
fine alla Foce la disposizione delle aree e delle piazze progettate potrebbe, col minor frazionamento degli spazi destinati ad uso pubblico, riuscire di miglior effetto artistico e di maggior valore pratico.

Progetto 6. - « Hic simplex re decorum »

L'autore più che una sistemazione, propone, senza tenere in alcun conto il fattore economico, una vera e propria trasformazione del centro della città.

Per quanto riguarda la viabilità, nel progetto presentato, la zona di Piccapietra è intersecata da una serie di strade convergenti in piazza De Ferrari che importa conseguentemente la demolizione del palazzo dell'Accademia.

La nuova strada tra via Dante e corso Oddone è prevista in fondo valle con tracciato tortuoso per seguire l'andamento naturale del terreno e tutta la zona a sud di via S. Lorenzo, sino a corso Oddone, viene dal progettista radicalmente trasformata con



Progetto « Janus » - Il grande parco, di 100.000 mq. di superficie, nel cuore della città

la demolizione in larga scala degli edifici in detta zona esistenti, alterando in tal guisa radicalmente la fisionomia di questo centro artistico e storico della città. La piazza Verdi viene sistemata con speciale ubicazione di nuove aree fabbricabili, mentre nella zona della Foce è stata progettata una grande piazza di forma semi ellittica.

L'autore evidentemente si è preoccupato eccessivamente della viabilità di piazza De Ferrari e come conseguenza di ciò quella attraverso alla zona di Piccapietra è risultata tortuosa ed artificiosa la sistemazione edilizia; tale struttura rende necessarie ingenti demolizioni, alcune delle quali come quelle del pronao e del porticato del Teatro Carlo Felice non sufficientemente giustificate dai vantaggi che possono arrecare. Troppo grave è da ritenersi pure il sacrificio del palazzo dell'Accademia; potrebbe al contrario essere giustificata la demolizione parziale delle ali del palazzo Ducale; la sistemazione viabile ed edile delle strade tra via Dante e corso Oddone riesce inidonea e di effetto poco estetico poichè sarebbe stato più opportuno che il raccordo di questa strada avvenisse diretta-

mente con l'attuale Circonvallazione a Mare perchè essa risultasse meno incassata e colla libera visuale sul mare.

Nel complesso il progetto si presenta studiato accuratamente, ma senza alcuna preoccupazione di carattere economico, in modo che risulta poco pratico per la sua attuazione.

Progetto 7. - Motto « Balilla »

L'autore sviluppa il progetto in numero 23 tavole.

Nelle planimetrie dimostra lo sviluppo edilizio di Genova, le zone costruttive, il traffico come è e come sarà; il centro come è e come sarà; la zona di Banchi, la nuova via fra piazza Annunziata e via Milano, presenta alcune sezioni di strade e piazze; ed una serie di prospettive, alcune delle quali di notevole valore artistico delle zone più interessanti della città.

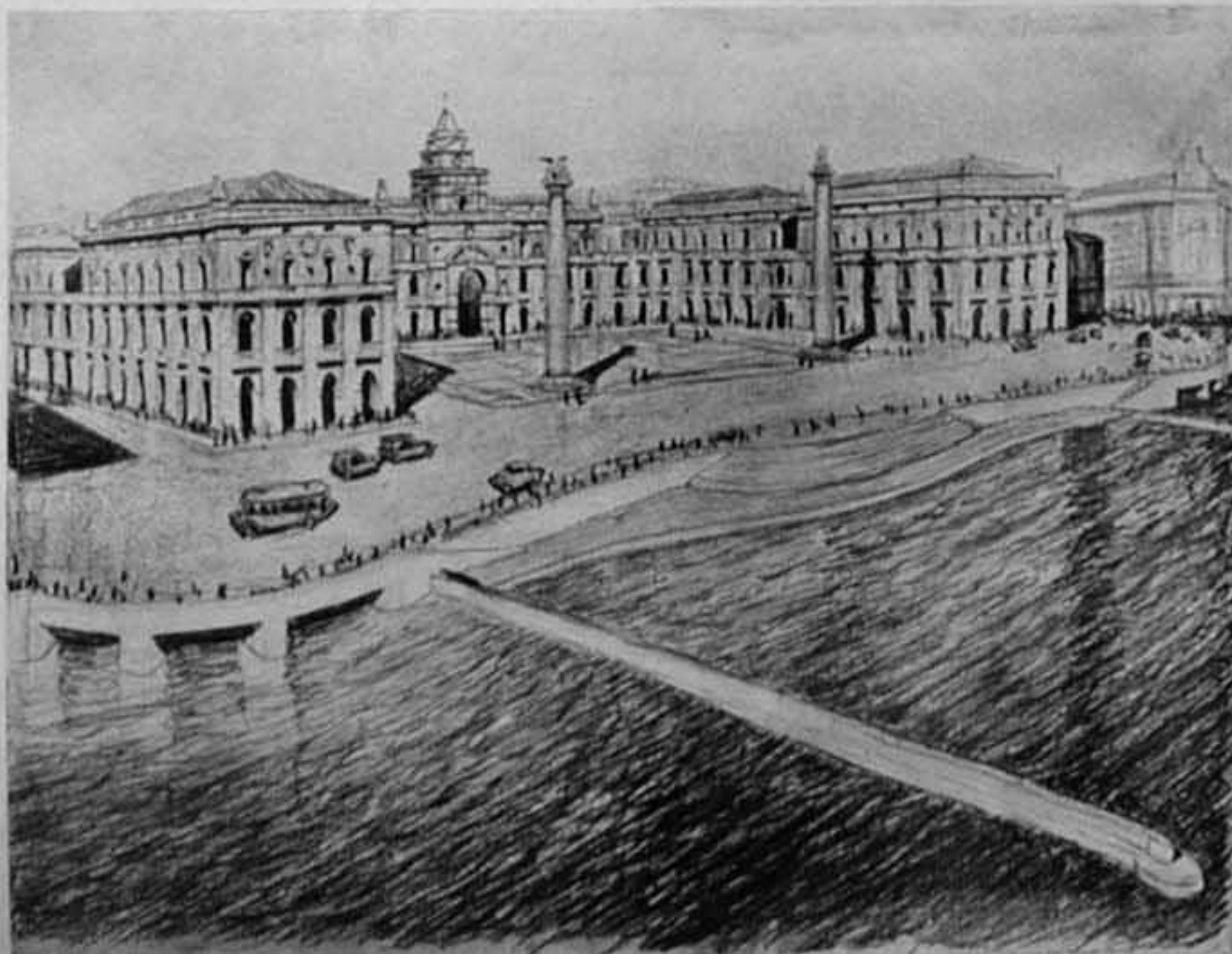
L'autore progetta la demolizione completa degli edifici posti nella zona di Piccapietra fatta eccezione

per quelli aventi carattere monumentale. La viabilità in questa zona si effettua con una nuova piazza davanti al palazzo Pammatone; da questa un'arteria stradale scende alla nuova via S. Vincenzo, una per via Sofia Lomellini, attraversando via XX Settembre si avvia al mare, una terza proviene dalla galleria Regina Elena ed infine una quarta risale a piazza Corvetto in corrispondenza del Giardino d'Italia.

La sistemazione edilizia della zona presenta la caratteristica di un aggruppamento di edifici davanti al palazzo di Pammatone disposti in modo da costituire con i loro distacchi una galleria a vetri sul tipo di quella di Milano.

La strada da piazza Pammatone a piazza Verdi data la sua logicità è pressochè conforme al tracciato previsto in quasi tutti i progetti e all'angolo sud-est del bastione dell'Acquasola è prevista una piazza raccordata con un'arteria in rettilineo alla via SS. Giacomo e Filippo avente ai lati numerosi edifici di nuova fabbricazione.

Per quanto riguarda la sistemazione a sud della via XX Settembre, appare sistemata con notevole ampiezza e regolarità la nuova piazza Dante.



Progetto « Janus » - Soluzione A. - La piazza alla « Foce » e la passeggiata a mare in prolungamento di Corso Italia

Il raccordo pedonale fra la via Fieschi e la nuova piazza avviene con una scalinata interposta fra due palazzi raccordati con porticati.

Le strade che si dipartono da questa nuova piazza Dante e cioè la parallela a San Lorenzo, sottopassante nel suo inizio alle Mura di Porta Soprana, la strada in fondo valle che si raccorda con una nuova strada lungo mare a bassa quota sottopassando corso Oddone e l'allacciamento con il corso stesso, presentano le stesse buone caratteristiche di altri progetti analoghi presentati al Comune.

La sistemazione della piazza Verdi avviene con la impostazione di quattro aree fabbricabili, delle quali le due centrali sono riunite con un grande arco che lascia intravedere il monumento ai Caduti.

La parte a sud di piazza della Vittoria viene parzialmente edificata con due grandi edifici raccordati fra loro con porticati; l'area già sede del Cantiere Odero viene sistemata con edifici disposti in modo da costruire una grande piazza giardinata rivolta verso il mare.

Il progetto contempla anche lungo l'attuale via S. Luca un nuovo grande edificio da adibirsi a Borsa Valori nonché la sistemazione viabile delle vie Carlo Alberto e Milano, secondo concetti e progetti già sviluppati dal Comune e resi di dominio pubblico.

Il progetto che appare studiato con molta cura e diligenza, presenta però l'inconveniente del sacrificio notevole degli Orti Sauli e della Villa Serra per effetto della progettata strada tra S. Vincenzo e via SS. Giacomo e Filippo; anche la stessa piazza, per la sua formazione geometrica ricavata con contorno di nuovi edifici, presenta l'inconveniente di precludere la visuale della retrostante parte degli Orti Sauli e Villa Serra, mentre l'Autore avrebbe potuto trarre ottimo partito mettendo in evidenza le bellezze incomparabili di queste ville. Si rileva ancora che i nuovi edifici diagonalmente disposti rispetto al sistema ortogonale delle attuali sistemazioni edilizie non riescono di buon effetto, né merita di essere abbattuto il bel palazzo, già dei Marchesi Serra, dalle grandiose linee architettoniche. Lo sbocco della nuova strada a mare sarebbe stato più opportuno se progettato nel corso Oddone affinché la strada riuscisse meno incassata, specialmente nella sua parte terminale e consentisse un più ampio respiro sul mare. L'area progettata nell'angolo a nord-est di piazza Verdi se ha per effetto di riquadrare la piazza stessa riesce di notevole ostacolo alla viabilità che si svolge da nord a sud e da est ad ovest dalle vie S. Vincenzo verso le vie Toledaide e Tomaso Invrea.

Altre sistemazioni secondarie nei vari punti della città sono studiate razionalmente; anche il diradamento ed il restauro per mettere in vista ed in valore edifici monumentali sono fatti con una certa cura per quanto deve tener in evidenza che detta sistemazione riuscirà di notevole aggravio finanziario per il Comune.

Buono nel complesso appare questo progetto di cui alcune soluzioni, tra cui quella relativa alla zona archeologica, potranno servire di norma per la compilazione del piano regolatore definitivo.

Progetto 8. - Motto « Janua »

Questo progetto, presentato con buona veste architettonica, corredato di numerose planimetrie in scala 1:500 ed illustrato con vedute prospettiche di nuovi quartieri, propone soluzioni diverse costituite da tre progetti distinti che consentono non solo il regolare svolgersi dei traffici colla creazione di opportune strade e spazi verdi, ma anche un ottimo e razionale sfruttamento edilizio in tutte le zone.

Nella soluzione A la zona di Piccapietra presenta due grandi linee di comunicazione; quella nord-sud raccorda piazza Corvetto con la nuova piazza di Pammatone e proseguendo per la via Sofia Lomellini ed attraversando via XX Settembre si avvia al corso Oddone. L'arteria est-ovest allaccia la nuova piazza di Pammatone con la piazza Verdi attraverso il sestiere di San Vincenzo, e si raccorda con il largo sud di via Roma.

La nuova via S. Vincenzo è raccordata con piazza Pammatone mediante sottopassaggio all'Acquasola. Detta strada passa al margine sud degli Orti Sauli e con notevole senso artistico lascia totalmente libera la visuale degli Orti Sauli e della villa Serra riunite, limitandosi l'autore a riquadrare la piazza con edifici simmetricamente disposti a quelli di proprietà Pisano di recente costruzione.

Tale piazzale e conseguentemente la zona di S. Vincenzo è raccordata direttamente con la regione del Cavalletto mediante la prosecuzione della via Domenico Fiasella, attraverso via XX Settembre ed il mercato Orientale, costituendo così dalla via XX Settembre una magnifica visuale dei giardini anzidetti.

I due giardini Sauli e Serra riuniti a loro volta con l'Acquasola, piazza Corvetto e villa Di Negro costituiscono una zona verde nel cuore della città di notevole importanza igienica e panoramica.

L'incrocio della via Dante con la strada alla Marina si effettua in una piazza di forma regolare dalla quale si stacca pure la strada parallela a via San Lorenzo raccordantesi con via Vittorio Emanuele e che finisce nella nuova strada progettata a sud di palazzo San Giorgio la quale unisce a sua volta la Piazza Banco di S. Giorgio con la piazza Cavour.

La piazza Verdi e quella della Vittoria sono sistemate regolarmente in modo da essere riquadrate con quattro grandi edifici (due per ciascuna piazza) edifici ubicati in modo da lasciar libera la visuale del monumento dalla stazione Brignole e dalle Mura delle Cappuccine.

Razionale appare anche la sistemazione edilizia lungo il lato di sinistra della copertura del Bisagno e quella dell'area già Cantiere Odero che è ottenuta in modo da formare una piazza rettangolare a pianta rettangolare sistemata a giardino di fronte al mare.

La piazza del Popolo è messa in diretta comunicazione con la strada binata ricavata sopra la copertura del Bisagno in modo da incanalare attraverso detta piazza il movimento principale che dalla piazza della Vittoria si avvia verso corso Italia ed in modo da consentire all'antistante piazza al mare il suo carattere di zona di riposo.

La Soluzione B prevede una diversa sistemazione della zona di Piccapietra in quanto che la viabilità si effettua con un'arteria in parte in galleria



Progetto « Janua » - La grande passeggiata a mare tra la « Foce » ed il Corso Italia

che si immette nella attuale galleria Regina Elena e che, previa la parziale demolizione di due palazzi di salita S. Caterina, sbocca in una piazza ubicata sul fianco nord del palazzo di Pammatone, sorpassa con una galleria l'Acquasola, sbocca sulla nuova piazza S. Vincenzo e si raccorda infine con la piazza Verdi mediante la solita arteria di 20 metri di larghezza.

Dalla nuova piazza a fianco del palazzo di Pammatone si diparte l'arteria che per mezzo della via Sofia Lomellini si raccorda con la nuova piazza Dante dalla quale si dipartono le nuove arterie di cui in seguito.

L'Autore lascia intatto il palazzo Vernazza, la Porta Aurea e le zone adiacenti mentre sottopassa questo nucleo edificato con una galleria che unisce la piazza De Ferrari con la nuova piazza di Pammatone.

Molto analoga alla soluzione A è la sistemazione dei giardini Sauli e Serra ed raccordo della zona di S. Vincenzo con la regione del Cavalletto mediante il prolungamento di via Domenico Fiasella.

La nuova piazza Dante è costituita da una zona fabbricata nella parte a nord e da una zona giardino nella parte a sud che riesce di ottimo effetto artistico e panoramico.

In questa piazza convergono le vie Sofia Lomellini prolungata, la via Rivo Torbido prolungata, la galleria di Via Dante, la via alla Marina e la strada a Piazza Sarzano.

La via alla Marina, in corrispondenza della quota 20 si biforca in due rami, l'uno in galleria che sbocca sulla strada litoranea, l'altro allo scoperto che va in corso Oddone.

Il raccordo fra la piazza De Ferrari e la via Vittorio Emanuele vien fatto col prolungamento in curva della via Petrarca e con una biforcazione a quota 10 di cui un ramo sbocca in prossimità di piazza Raibetta e l'altro in piazza Cavour.

La piazza Verdi viene sistemata con fabbricazione densa, tale da ostruire dalla stazione Brignole rettificata ed ingrandita la visuale del monumento ai Caduti.

Alla Foce l'area del Cantiere Odero è sistemata in modo da ricavare una piazza racchiusa da edifici con la stessa caratteristica dell'attuale piazza Paolo da Novi.

Nella soluzione C l'Autore, partendo dal concetto che la viabilità da est ad ovest si potrebbe svolgere con una galleria da piazza Portello alla zona di S. Vincenzo, lascia in buona parte inalterata negli edifici e nelle strade la zona di Piccapietra. Unico importante raccordo è quello fra il largo di via Roma, la nuova piazza a fianco del palazzo Pammatone e la nuova piazza Dante — col prolungamento della via Sofia Lomellini.

Le caratteristiche della nuova via S. Vincenzo e della piazza a sud degli Orti Sauli e della Villa Serra sono le stesse delle soluzioni A e B e così pure rimane conservato il raccordo fra la zona di S. Vincenzo e quella del Cavalletto.

Analoga alla soluzione B è la sistemazione della nuova piazza Dante. La via alla Marina ha le stesse caratteristiche della soluzione A ma con andamento più sinuoso, ed il raccordo fra piazza De Ferrari e la piazza Cavour avviene con il prolungamento in curva di via Petrarca e passaggio a sud di via San Bernardo. La sistemazione della piazza



Progetto « Janua » - Sistemazione di Piccapietra con i grattacieli



Progetto « Genus » - Sistemazione di Piccapietra con i grattacieli

Verdi e della piazza della Vittoria è pressapoco uguale a quella prevista nella soluzione A e così pure d'assi della sistemazione edilizia lungo la strada bisagata del Bisagno e di quella nella zona del Cantiere Odero.

L'Autore, per quanto riguarda le zone retrostanti alle arterie progettate specialmente sul colle, anziché procedere ad una delimitazione precisa che potrebbe anche riuscire monotona, lascia l'esecuzione degli scomparti fabbricabili ai proprietari interessati, sotto il controllo del Comune e delle altre autorità competenti, ma il frazionamento delle proprietà e le necessità viabili, artistiche e panoramiche suggeriscono al Comune lo studio integrale della sistemazione edilizia di queste zone.

L'Autore presenta infine dati riflettenti gli edifici da demolire e quelli progettati facendo una interessante statistica delle abitazioni delle zone interessate dal piano.

Il progetto « Janua » si distingue particolarmente per le numerose e variate soluzioni che in esso vengono prospettate; la soluzione C, che contempla l'accoppiamento di diverse parti delle soluzioni A e B, dimostra praticamente le possibilità che ha il progetto di trovare attuazione parziale o progressiva in tempi diversi. Passando all'esame delle singole soluzioni si rileva come in quella contrassegnata colla lettera A, le due nuove arterie nord-sud ed est-ovest attraverso alla zona di Piccapietra rappresentino un sistema viabile logico, razionale e tale da sopprimere, alle esigenze del traf-

fico cittadino; ciò è stato ottenuto senza demolizioni di edifici di carattere artistico e col ricavo di una superficie di nuova fabbricazione che può largamente compensare la spesa per l'esproprio e la demolizione dei vecchi quartieri. La sistemazione della località è però suscettibile di qualche miglioramento: opportuno, ad esempio, sarebbe riuscito il raccordo diretto con piazza Corvetto attraverso al Giardino d'Italia, lasciando così libera la visuale dei giardini che dall'Acquasola degradano verso piazza Corvetto.

Una soluzione che si presenta di grande praticità è quella relativa alla prosecuzione della via D. Fiasella sino alla piazza S. Vincenzo, e ciò, sia in relazione alla viabilità quanto in relazione all'alto costo delle aree fabbricabili che costituiscono il Mercato Orientale il quale verrebbe eretto in altra sede prossima al mercato all'ingrosso di corso Sardegna.

La nuova via alla Marina, pur essendo tracciata con criteri di sana economia, perchè segue l'andamento naturale del terreno, presenta, come in altri progetti, l'inconveniente dell'allacciamento alla nuova strada lungo mare sotto l'attuale corso Oddone, con la conseguente rottura della livelletta a quota 5,50 e l'inevitabile ostacolo della visuale del mare.

La sistemazione edilizia della nuova via alla Marina è fatta soltanto per le zone latitanti alla strada; sarebbe stato più opportuno estendere la sistemazione edilizia anche alle zone retrostanti che

Piccapietra deriva in parte dalla galleria Regina Elena ed in parte da una strada ricavata con l'allargamento dell'attuale salita S. Caterina.

L'Autore prevede la prosecuzione delle due gallerie con una terza che imboccando da piazza Corvetto in prossimità della via SS. Giacomo e Filippo termina nella nuova piazza S. Vincenzo ricavata alla base dell'angolo sud-est del bastione dell'Acquasola.

L'Autore, in perfetta analogia con altri progetti, traccia un'arteria di comunicazione fra la zona di Piccapietra e la piazza Verdi attraversante una piazza con edifici a porticati sita alla base dei giardini dell'Acquasola e prevede la fusione degli Orti Sauli con la Villa Serra.

Per quanto riguarda la zona a sud di via XX Settembre è prevista in essa la nuova piazza Dante nella quale si incrociano numerose strade convergenti a raggiera.

Dalla nuova piazza Dante si dipartono due arterie che fanno capo a via Vittorio Emanuele.

La strada alla Marina viene sviluppata in fondo valle mentre si provvede alla sistemazione edilizia delle zone latitanti con sani criteri di tecnica urbanistica.

La piazza Verdi viene edificata con una serie di fabbricati costituiti da una serie di rientranze e sporgenze (costituenti piccole piazze di sosta per veicoli e pedoni).

La sistemazione edilizia della Foce è fatta geometricamente sull'asse di via della Libertà, sistemazione che lascia scoperte le case di carattere popolare di questa strada secondaria e che destina spazi troppo limitati per pubblico giardino.

L'Autore, oltre che della zona oggetto del concorso si occupa, come si è detto, anche della parte a ponente della città, specialmente in rapporto alle comunicazioni longitudinali e trasversali: così l'Autore prevede una metropolitana proveniente dalla valle Polcevera ed una proveniente dalla zona di Staglieno che fanno capo ad una nuova piazza ricavata nella località ove attualmente esistono la piazza Bandiera e la via Polleri, mediante la demolizione di un imponente gruppo di edifici di alto valore economico, artistico ed architettonico fra i quali i palazzi Patrone, Pinelli, Cattaneo — e tali da rendere eccessivamente oneroso il progetto stesso in rapporto ai benefici che se ne potrebbero conseguire. Anche la sistemazione della stazione Principe e della zona circostante potrebbe essere eseguita solo con una spesa ingentissima, perciò riesce inattuabile; tanto più che lo stesso obiettivo di avviare l'ingorgo del traffico che si verifica nella via S. Benedetto si ottiene con modesta spesa mediante l'esecuzione di un progetto municipale già reso di dominio pubblico consistente nell'abbassamento dei terrazzi di via Milano e nel raccordo di detta strada con la via Carlo Alberto passando a sud del giardino Doria.

Le sistemazioni locali fra le arterie principali nella zona di Banchi consistono nella demolizione di vecchi e comuni edifici per metterne in evidenza altri di carattere monumentale che sarebbero utili sotto il rapporto dell'igiene e dell'estetica se non rappresentassero attualmente un onere finanziario piuttosto grave. Anche la strada fra piazza Corridoni e piazza Caricamento non appare giustificata

dal lato viabilità se non come raccordo colla nuova piazza ad est della chiesa della Nunziata nella quale convergono le metropolitane anzidette.

L'Autore dopo aver analizzato e illustrato con diagrammi l'andamento e l'intensità del traffico della città, progetta un piano dei trasporti urbani colla creazione di linee tangenziali parallele alla via XX Settembre innestandosi in larghi anelli distributori delle linee orientali e occidentali. Tale piano prevede come s'è detto una linea di grande comunicazione: Rivarolo - Principe - Annunziata - Staglieno a carattere metropolitano fatta eccezione per il tratto Principe - Annunziata che sarebbe a carattere misto.

L'Autore si occupa con molto senso di opportunità della distribuzione del verde nella città e tratta il problema dei nuovi quartieri popolari con planimetrie, piante, dell'elemento tipo di alloggi a due e tre locali, con sani criteri edilizi e igienici ma non adattabili al nostro suolo e alle nostre magistrali tradizioni.

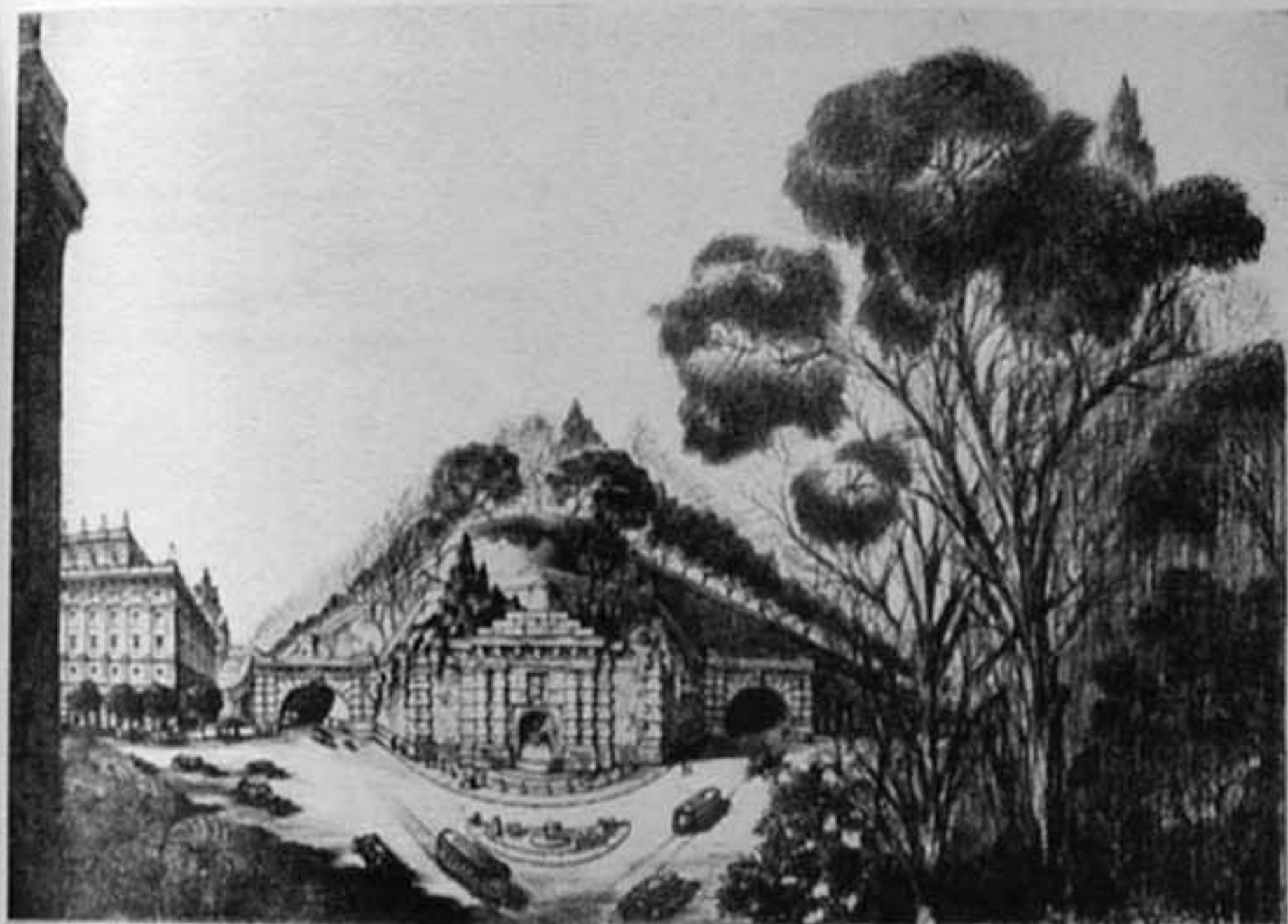
Le principali osservazioni che si possono fare sul progetto in questione sono le seguenti:

La strada ottenuta coll'allargamento dell'attuale Salita S. Caterina non riesce di pratica attuazione prima di tutto perchè vengono abbattuti edifici di grande valore e poi perchè il movimento destinato a Piazza De Ferrari si incanala per Via Carlo Felice e quello diretto a levante resta avviato per le gallerie anziché per Piazza Fontane Marose e Salita S. Caterina. La terza galleria progettata sotto l'Acquasola appare superflua inquantochè alla nuova piazza S. Vincenzo si può accedere attraverso alle arterie progettate nella zona di Piccapietra ed appare gravemente pregiudizievole per l'estetica della piazza Corvetto un imbocco che distruggerebbe una parte notevole del giardino digradante dall'Acquasola. La riunione degli Orti Sauli con la Villa Serra appare logica ma miglior soluzione risulterebbe se dalla nuova piazza si avesse la libera e grandiosa visuale delle due ville riunite e se a queste fosse stata collegata l'Acquasola ed il Giardino d'Italia.

Non è giustificata la sistemazione edilizia progettata negli Orti Sauli perchè l'Autore sacrifica demolendoli due grandi fabbricati di carattere signorile e di recente costruzione.

Anche la strada ricavata a sud dei palazzi di Via Serra avrebbe dovuto avere il suo logico sbocco in Piazza Brignole per costituire una parallela succursale dell'attuale Via Serra. Il sottopassaggio previsto a Via Fieschi, che costituisce l'imbocco della galleria in corso di esecuzione, è talmente depresso da rappresentare non solo un comune sottopassaggio senza possibilità decorativa al frontale, ma altresì un gravissimo ostacolo alla viabilità essendo il dislivello fra la nuova piazza e la Via Fieschi, come appare dai disegni presentati al concorso, assolutamente insufficiente. Basta accennare a questo per affermare che l'Autore non si è reso conto del grandioso manufatto della nuova galleria, la quale ha una larghezza di m. 16,50 ed un'altezza all'istradosso del volto di ben m. 10,25.

La sistemazione geometrica della zona interposta fra la Via Fieschi ed il Corso Andrea Podesta, fatta con l'integrale demolizione dei fabbricati in essa esistenti, appare più un'espressione acade-



Progetto « Genuensis ergo mercator » - Imbocco delle nuove gallerie agli Orti Sauli

mica che una razionale esigenza di viabilità ed edilizia.

Delle due arterie che dalla nuova piazza Dante fanno capo a Via Vittorio Emanuele non appare giustificata, almeno per un lungo periodo di tempo, che la costruzione di una sola. Accuratamente studiata è la sistemazione della zona archeologica ed artistica a sud di via San Lorenzo, perchè l'Autore, con saggio criterio e discernimento, ha provveduto a diradare la fabbricazione eccezionalmente intensa, in modo da far risaltare in tutta la loro suggestiva bellezza gli edifici monumentali della zona predetta. La sistemazione di Piazza Verdi risulta di discutibile effetto architettonico e di scarso valore pratico, mentre quella della zona a sud del Monumento ai Caduti ostacola il traffico proveniente dalla galleria di Via Dante e diretto verso la zona della Foce, traffico che si prevede molto intenso.

Alla Foce, data la vastità dello spazio libero disponibile, è più logica e razionale soluzione quella che contempla la formazione di una piazza in terra ferma, anzichè sopra una strada ricavata sul mare che comporta ingenti e costose opere marittime.

Il progetto infine riesce in certe parti imperlettamente comprensibile per la mancanza di quote, mentre l'Autore che ha studiato ogni dettaglio del piano avrebbe potuto, con le necessarie quotazioni rendere più chiari certi disegni per una migliore valutazione di certe particolari caratteristiche del progetto.

Riassumendo si può osservare che in genere le manchevolezze riscontrate in questo progetto

dipendono soprattutto dall'imperfetta conoscenza che l'Autore deve avere della città in relazione anche alla notevole diversità di quota delle singole zone; ma se l'Autore non è riuscito a risolvere praticamente i singoli problemi tuttavia ha redatto con diligenza un progetto che, considerato nel suo assieme, rivela un'ossatura studiata con larga visione delle esigenze della città nel futuro sia per il suo ampliamento edilizio come per lo sviluppo dei traffici.

Progetto 10 - Motto « Genuensis Ergo Mercator »

Questo progetto si presenta illustrato da una relazione molto interessante per lo studio accurato delle caratteristiche particolari della città di Genova sia per quanto riguarda il movimento stradale, sia per quanto riguarda lo sviluppo edilizio e le norme che dovrebbero regolare tale sviluppo.

Una ricca serie di vedute prospettiche e di dettagli architettonici danno al progetto un aspetto veramente artistico ed attraente.

Per quanto riguarda la sistemazione della zona di Piccapietra il progetto si differenzia dagli altri perchè raggruppa in un unico edificio centrale la possibilità edificatoria della regione, lasciando attorno a questo larghi spazi destinati a strade per una migliore viabilità la quale avviene mediante una derivazione della galleria Regina Elena al largo nord di via Roma, con altra arteria da piazza Corvetto attraverso il giardino d'Italia, con un'altra strada dal largo sud di Via Roma e con un'ultima da piazza De Ferrari dietro il palazzo dell'Accademia.

Tutte queste linee di affluenza possono far capo a Piazza Verdi mediante due gallerie sottopassanti l'Acquasola e convergenti in un unico punto della nuova via S. Vincenzo progettata della larghezza di m. 30.

L'Autore per compensare l'ingente spesa occorrente per gli espropri ed i lavori per le nuove strade suggerisce o lo sfruttamento massimo tipo nord-americano a gran numero di piani con la edificazione del nucleo centrale formando un grattacielo di grande altezza o, tenendo ferma l'area edificabile, suggerisce una edificazione che consenta uno sfruttamento maggiore di quello permesso dal vigente regolamento edilizio.

La nuova piazza Dante è il punto di convergenza di varie arterie: quella alla marina si allaccia direttamente con corso Oddone e con un ramo, sottopassando al corso stesso, si unisce alla progettata strada litoranea a bassa quota. Altri due rami sottopassando alle mura di porta Soprana si avviano a Via Vittorio Emanuele lungo l'attuale via Canneto il Lungo e l'altro a sud di via S. Bernardo.

Tali strade vengono raccordate a piazza Umberto I ed a via Petrarca con una sistemazione edilizia che richiede la demolizione di vaste zone saturate di edifici, alcuni dei quali sono di eccezionale valore artistico ed economico.

Dalla nuova piazza Dante si diparte ancora una strada che va in piazza Sarzano e che prosegue inoltre per piazza Cavour importando la demolizione di tutti gli edifici in margine a corso Oddone al fine di stabilire una passeggiata panoramica.

Dalla via alla Marina sono progettati due rac-

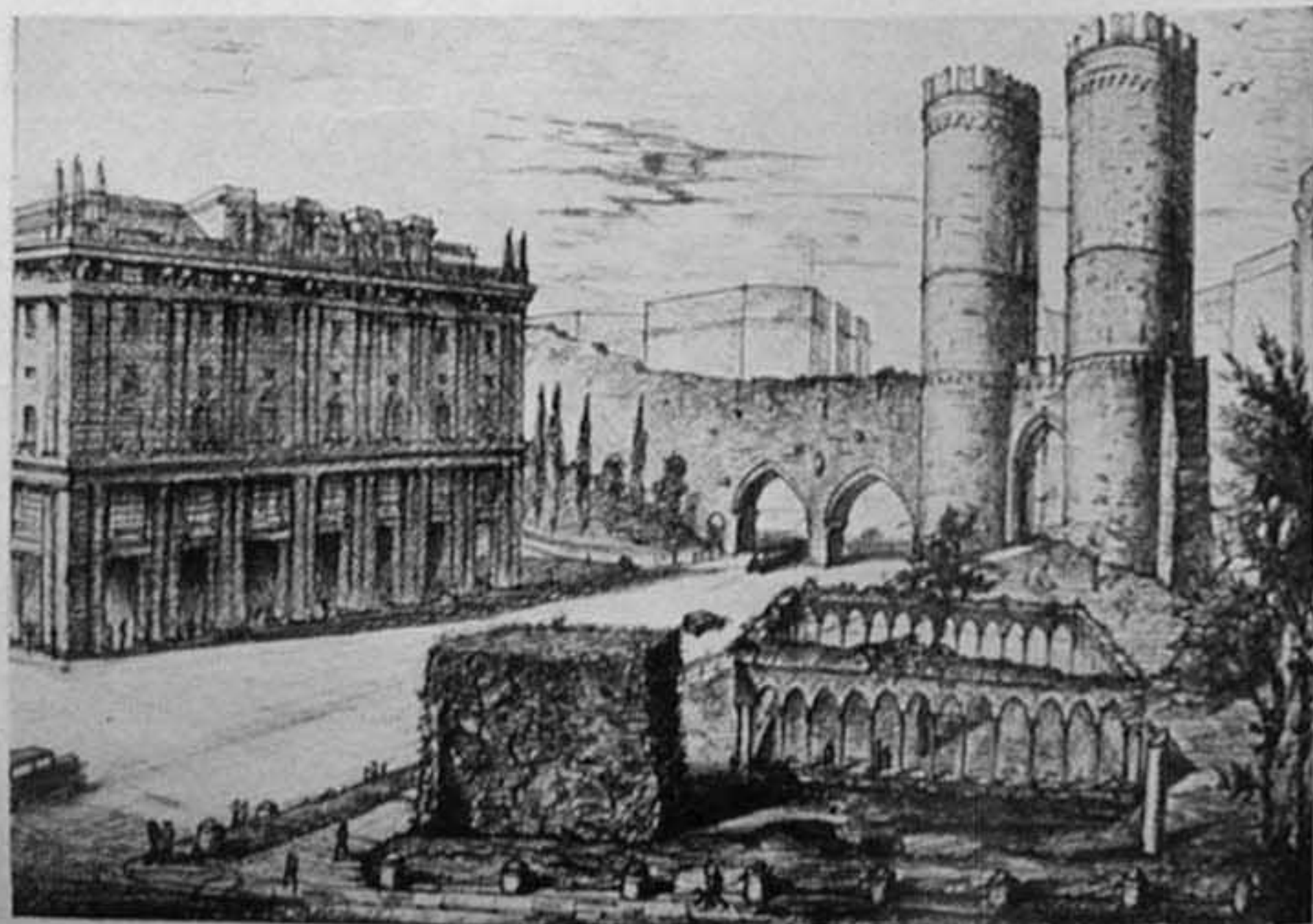
cordi i quali servono uno alla zona di Carignano e quello opposto alla zona del Colle che viene nella parte superiore sistemata a giardino.

La piazza Verdi viene completata con due aree fabbricabili in continuazione di quelle progettate in piazza della Vittoria; queste due aree sono raccordate con una costruzione più bassa ed a carattere architettonico allo scopo di riquadrare la piazza della Vittoria, la quale, a sua volta, viene integrata con altre due aree verso sud, pure in prosecuzione degli edifici progettati dal Comune. Le aree in corrispondenza al Monumento vengono ad assumere una posizione tale da permettere con l'ampiezza del distacco un più largo campo di visuale verso il Monumento tanto dalla via Malta, che dalla strada opposta. Anche le aree nello sfondo della piazza, lasciando una maggior visuale delle pedici sotto le mura delle Cappuccine sono progettate in conformità dei corrispondenti lati della piazza della Vittoria. L'Autore non prevede nel progetto la prosecuzione della copertura del Bisagno e conseguentemente la sistemazione edilizia verso levante è progettata con una linea divaricata dall'asse del torrente stesso. Tale sistemazione edilizia però è facilmente adattabile nel caso in cui la copertura del Bisagno fosse progettata ed eseguita fino alla foce del torrente, ciò che lo stesso autore ritiene necessario per fini igienici ed economici per il riflesso che questa copertura avrà sul valore delle aree prossime.

La sistemazione edilizia e stradale del cantiere Odero e della piazza del Popolo avviene in modo che una grande piazza giardinata è rivolta verso



Progetto «Genensis ergo mercator» - Il Ponte di Carignano e gli sbocchi della nuova Via Madre di Dio



Progetto «Genensis ergo mercator» - Sistemazione di Porta Soprana

il mare. Un edificio di carattere monumentale trovasi al centro e nello sfondo di questa e viene racchiuso in un piazzale a linee convergenti verso il mare.

Sul progetto in questione si osserva che la sistemazione prevista per la zona di Piccapietra rende meno facili i raccordi tra di essa e la zona a sud di Via Dante dato che l'ubicazione del grande fabbricato centrale non consente altra comunicazione tra di esse tranne quella esistente attraverso alla Via XX Settembre all'incrocio di Portoria.

Sempre nella stessa zona la superficie di nuova fabbricazione risulta esigua rispetto alle demolizioni necessarie e ciò è dovuto alla progettazione di numerosi slarghi e piazzette di discutibile pratica utilizzazione.

Buona appare l'impostazione delle strade previste nella zona di Piccapietra tra cui quella che permette la libera visuale del giardino dell'Acquasola. La fusione del giardino Serra con gli Orti Sauli ed il loro raccordo con l'Acquasola sono studiati con criterio artistico e, dal lato viabile, i raccordi di Via S. Vincenzo con la Via SS. Giacomo e Pilloro e la piazza Brignole riescono efficaci per quanto turbino la tranquillità dei giardini annessi, i quali risulterebbero migliorati se riuniti allo scopo di lasciare la viabilità solo ai margini.

Superflua e poco economica appare la soluzione adottata dall'Autore per l'attraversamento della

Acquasola con due gallerie a breve distanza una dall'altra, e così pure delle due arterie che dalla piazza Dante vanno a Via Vittorio Emanuele, una riesce, almeno per ora, inutile in relazione all'intensità del traffico che in detta zona potrà svolgersi. La passeggiata da Piazza Sarzano a Piazza Cavour, costituirebbe di certo una grande attrazione specialmente per i turisti, ma richiederebbe ingenti spese per la sua formazione e potrà quindi essere rinviata ad epoca futura, tanto più se si considera che lo stesso corso Principe Oddone e la nuova strada litoranea a bassa quota costituiscono di per sé stesse passeggiate eminentemente panoramiche, di cui la prima avrà carattere di strada turistica lasciando alla litoranea bassa la funzione di strada di gran traffico.

La sistemazione del cantiere Odero sarebbe apparsa più logica e convincente se il tracciamento della piazza al mare fosse stato fatto con linee ortogonali e superflua appare la chiusura della piazza stessa con porticati inquantochè questi, se costituiscono una nota decorativa della piazza dal lato architettonico, turbano alquanto la libera visuale del mare.

La sistemazione edilizia di Via Alessandro Volta e quella interposta fra la piazza di Carignano ed il Corso Andrea Podestà ha carattere esclusivamente locale e potrà riuscire utile solo nel caso in cui la speculazione privata possa trovare conve-

Progetto «*Genensis ergo mercator*» - S. Donato nella futura sistemazione

niente l'abbattimento di importanti nuclei fabbricati per ottenere nuove aree fabbricabili di maggior costo.

Nel complesso il progetto, oltre alla sua veste signorile e decorosa, presenta tutte le caratteristiche di uno studio accurato e preciso e rivela nell'Autore specifica competenza nelle dottrine urbanistiche e conoscenza precisa della struttura della città e delle sue necessità di vita per il futuro.

Progetto II - Motto «*Maktub*»

L'Autore pone a base del suo progetto la formazione di strade tangenziali alla piazza De Ferrari allo scopo di decongestionare il centro della Città e di regolare il prevedibile futuro traffico cittadino.

La sistemazione della zona di Piccapietra vien fatta con la demolizione integrale dei fabbricati in essa compresi fatta eccezione per quelli di carattere monumentale. La viabilità in detta zona si svolge con una strada proveniente dal largo nord di via Roma con raccordo diretto attraverso la Via Sofia Lomellini con la zona a sud di Via Dante. Un'altra strada che si diparte da piazza Corvetto, attraversa il giardino d'Italia deviando verso levante con una galleria sotto all'Acquasola e si raccorda con la Via S. Vincenzo, conformemente a quanto è indicato negli altri progetti già esaminati.

Dal largo sud di via Roma si diparte pure un'altra strada che fiancheggiando il lato nord del teatro Carlo Felice si biforca in due rami, uno si raccorda con l'anzidetta galleria, l'altro passando a nord e a sud del palazzo Pammatone si unisce con la Via Ugo Foscolo.

L'Autore anziché una piazza per sistemare il traffico che si svolge nella zona a sud di via XX Settembre all'imbocco della galleria di via Dante, progetta uno slargo a forma trapezoidale su cui convergono le strade provenienti da piazza Cavour nonché la strada alla Marina.

Da corso Principe Oddone è progettata una galleria della lunghezza di 460 m. sboccante in via Maragliano; tale galleria però deve presumersi come un progetto da attuarsi solo e quando le esigenze della viabilità lo richiedessero, ciò che oggi sembra ancora una necessità lontana. Più conveniente per il raccordo della zona di levante della città con la zona del Porto riesce la strada prevista in altri progetti, costituente la seconda circonvallazione a mare costruita a bassa quota.

Gli Orti Sauli e la Villa Serra vengono lasciati nello stato attuale e la piazza Verdi è sistemata con edifici disposti a forma di esedra verso la stazione Brignole e con la riquadratura regolare della piazza della Vittoria. La sistemazione edilizia della parte a sud di quest'ultima piazza è fatta in modo da permettere la libera visuale dello sfondo del colle delle Cappuccine.

La sistemazione poi dell'ex Cantiere Odero e la piazza del Popolo avviene con la formazione di una piazza ellittica giardinata della lunghezza di m. 200 circa e della larghezza di m. 130 attornata da edifici in doppia corona. Siffatta disposizione è progettata allo scopo di proteggere la flora dei vasi marini. La strada in prolungamento dell'asse maggiore di questa piazza ellittica è ricavata con la demolizione di alcuni edifici al fine di ottenere un raccordo con la via Carlo Barabino e la strada binata sul Bisagno.

Nello sfondo di corso Torino il progettista pre-

Progetto «*Genensis ergo mercator*» - Sistemazione di Piazza Umberto I

vede un piccolo gruppo di case per pescatori allo scopo di conservare alla zona il suo carattere locale.

Anche in questo progetto è prevista la strada che unisce piazza Cavour con piazza Banco di S. Giorgio passante a sud del palazzo S. Giorgio ed attraverso la zona attualmente occupata dal Porto Franco.

Molto accurato è lo studio della zona posta a sud di Via San Lorenzo sia per il rispetto che l'Autore ha degli edifici monumentali, alcuni dei quali anzi mette in bella evidenza, sia per il raccordo facile che viene effettuato fra questa zona e quella di Ponticello.

Relativamente a questo progetto si osserva che nella zona di Piccapietra la sistemazione edilizia che consegue per effetto della speciale disposizione ed andamento delle strade appare alquanto disordinata. Lo stesso dicasi per lo slargo trapezoidale a sud di Via XX Settembre dove, per quanto in esso il movimento possa svolgersi regolarmente, la disposizione degli edifici potrebbe essere suscettibile di miglioramento onde ottenere raccordi più regolati fra le strade stesse e migliori effetti architettonici degli edifici in determinati punti della zona da sistemare.

Alla progettata strada sui terreni dell'ex Cantiere Odero viene a mancare, data anche la sua forma ed ampiezza, lo sfondo del mare di bellezza panoramica insuperabile, per cui riuscirebbe più vantaggiosa una diversa forma, necessaria per dare una più ampia apertura sul mare.

Altri particolari degni di menzione ma di va-

lore più tecnico che pratico furono studiati dall'Autore anche fuori della zona oggetto del Concorso; da citarsi fra questi il raccordo fra Piazza Fontane Marose e Piazza Caricamento, nonché le strade di allacciamento trasversali alla via S. Lorenzo e colla via Cairoli.

Progetto 12 - Motto «*Janus*»

L'Autore per alleggerire il traffico che si svolge nel centro della Città da est ad ovest, progetta una galleria da piazza Portello alla Villa Serra in corrispondenza del palazzo omonimo che pertanto viene demolito; attraversa gli Orti Sauli con una strada che prosegue verso via E. De Amicis e con un ramo verso una piazza circolare ricavata alla base del bastione sud-est dell'Acquasola. Tanto nella villa Serra che negli Orti Sauli è prevista una intensa fabbricazione; la zona di Piccapietra, all'infuori dei palazzi monumentali, viene totalmente trasformata con abbattimento dei vecchi edifici e con ricostruzione di nuove aree fabbricabili. E' prevista la demolizione del palazzo dell'Accademia per dar luogo ad una arteria che congiunge direttamente piazza De Ferrari con piazza Verdi attraverso il quartiere di S. Vincenzo.

Il raccordo tra la zona di Piccapietra e di via Dante si effettua per via S. Lomellini e per via Portoria. La strada in fondo valle che segue l'andamento di via Madre di Dio si avvia con un rettilineo al corso Oddone.

Da via Petrarca l'Autore progetta un'arteria che, impostata a sud di via S. Bernardo, sbocca in piazza Cavour.

Un altro ramo da via Petrarca sale a Piazza Sarzano. Il raccordo fra la via Dante e la parallela a via S. Bernardo avviene in forma alquanto tortuosa.

La piazza Verdi è sistemata con edifici costituenti un'esedra di fronte alla stazione Brignole e riquadranti linearmente la piazza della Vittoria. La sistemazione edilizia del Lungo Bisagno è regolare, il cantiere Odero viene sistemato con un triplice ordine di edifici occupanti anche la piazza del Popolo, mentre la zona a sud viene sistemata a giardino.

La fabbricazione prevista nella Villa Serra e negli Orti Sauli non è ammissibile perché comporterebbe la distruzione di una delle più belle ville di Genova; la demolizione del palazzo dell'Accademia di alto valore artistico ed economico non è giustificata dai benefici che ne potrebbero derivare alla viabilità dovendo questa essere risolta non già con un ulteriore congestionamento di Piazza De Ferrari ma colla formazione di arterie tangenziali a detta piazza per alleggerirne il movimento. Infine si osserva che la sistemazione edilizia del Cantiere alla Foce fatta a scacchiera riesce alquanto monotona mentre troppo aperto e vasto appare lo spazio destinato a giardino.

Progetto 13 - Motto « San Domenico »

Il progettista prevede un raccordo fra via Carlo Alberto e la piazza di Piammatone mediante un'arteria che segue la via del Campo allargata a 20 metri, la via della Maddalena, e sottopassa le vie Carlo Felice e Roma, e la Galleria Mazzini con sbocco nella zona di Piccapietra allacciandosi quindi alla piazza di Piammatone per proseguire poi alla piazza Verdi per una nuova Via S. Vincenzo.

La zona a sud di via XX Settembre è sistemata con strade e nuovi edifici disposti in modo da consentire un raccordo tra la piazza antistante l'imbocco della galleria Dante ed il corso Principe Oddone; riesce tuttavia sproporzionata l'entità dei fabbricati da demolire in rapporto ai nuovi costruendi edifici.

L'allacciamento della piazza De Ferrari e piazza Umberto I., con la piazza Cavour è fatto con una strada che passa da via Ravecca, Sarzano e via del Colle di cui prevede la demolizione degli edifici a sud. Una strada di cui non si comprende la necessità è quella che unisce piazza Umberto con piazza Dante. Il raccordo fra quest'ultima piazza ed il colle di Carignano si sviluppa attorno al palazzo del Seminario. La piazza Verdi e la piazza della Vittoria non subiscono nessuna modificazione per quanto qualche tracciato a lapis segnato in quest'ultima piazza rappresenti la volontà dell'Autore di portare a quest'ultima alcune modifiche che la mancanza di tempo non gli ha permesso di sviluppare.

L'Autore prevede infine la copertura del Bisagno e l'allacciamento della strada ricavata con il corso Oddone in corrispondenza della Caserma dei Pompieri.

La grande strada di allacciamento tra Via Carlo Alberto e Piazza Piammatone, per quanto riesca rapida per le comunicazioni, tuttavia richiede la demolizione di numerosi fabbricati ed ingenti lavori stradali che non sembrano giustificati dai vantaggi conseguenti, inquantochè le gallerie Vittorio Emanuele, Regina Elena e l'altra sotto il colle di Carignano, in prosecuzione della via Dante, consentono la normale comunicazione tra la parte di ponente con la parte orientale della città.

Le strade che convergono nella zona di Piccapietra sono studiate con razionalità, tuttavia il movimento nella piazza Piammatone resterebbe incagliato a causa del manufatto progettato per la strada sottopassante alla Via Roma. La sistemazione stradale di Via S. Vincenzo è studiata con criterio di praticità: troppo intensa invece riesce la fabbricazione dei giardini Sauli i quali sarebbero anche pregiudicati da una strada che da Via S. Giacomo e Filippo si raccorda colla detta Via S. Vincenzo. Questa strada riuscirebbe più facile e razionerebbe gli stessi obbiettivi se progettata a sud dei palazzi prospicienti sul lato destro di Via Serra. La sistemazione edilizia lungo la copertura del Bisagno, se riesce regolare, è un po' monotona perché a scacchiera; lo stesso dicasi per la sistemazione della zona della Foce di cui la parte a sud dovrebbe essere lasciata libera per la formazione di una piazza a giardino pubblico.

Progetto 14 - Motto « Labor Omnia Vincit »

L'Autore nella zona di Piccapietra lascia intatta trasformandola in giardino una parte ristretta del colle ove sorge la porta Aurea e di fronte al palazzo Piammatone progetta una piazza dalla quale si dipartono le seguenti arterie di cui una è diretta al largo nord di via Roma, un'altra sboccante in piazza Corvetto a fianco della Chiesa di S. Maria, una terza si allaccia con il viale III Novembre, una quarta si dirige alla zona di S. Vincenzo, una quinta va alla piazza Ponticello ed oltre, una sesta è diretta a Via Sofia Lomellini ed oltre, una settima si raccorda con il largo sud di Via Roma e con piazza De Ferrari a tergo del Teatro Carlo Felice sottopassando il colle anzidetto.

La nuova piazza Piammatone e la piazza Verdi sono unite mediante un'ampia strada sottopassante il corso Andrea Podestà e fiancheggiata da edifici con porticati.

La progettata nuova piazza Dante è il punto di convergenza di parecchie arterie: la principale è questa è la via Dante, un'altra è la via al mare con raccordo a corso Oddone, strade in rettilineo fiancheggiate da palazzi con portici. Una terza strada, che si biforca in tre rami principali, va nel senso di ponente, un ramo di questa è costituito da un'arteria corrente a sud della via S. Lorenzo, un'altra è formato da un'altra strada passante a sud di via S. Bernardo ed il terzo ramo è allacciato a corso Principe Oddone a quota dodici-tredici, mediante galleria in corrispondenza della Chiesa di S. Maria di Castello.

L'Autore prevede anche un raccordo tra la Via della Marina e piazza Carignano; altre sistemazioni edilizie portate dal progetto della zona di Carignano



Progetto « Genus est ergo mercator » - Sistemazione di San Cosmo

hanno essenzialmente carattere di sistemazione edilizia locale.

La piazza Verdi è lasciata per la maggior parte a giardino e solo due aree fabbricabili vengono poste di fronte alla stazione Brignole.

La sistemazione a sud di Piazza della Vittoria è fatta mediante un grande edificio con porticati ad esedra collegati colle aree segnate ai lati del Monumento.

La sistemazione edilizia della zona lungo il Bisagno riesce regolare, ed il Cantiere ex Odero viene sistemato con una piazza giardinata rettangolare racchiusa da una serie di edifici occupanti gran parte della piazza del Popolo: la zona viene completata con una triplice fila di fabbricati disposti colle fronti parallele alla spiaggia del mare.

Il piano regolatore dei Trasporti, secondo l'Autore, chiederebbe una spesa limitata da parte del Comune per l'esecuzione delle opere, ed avrebbe il pregio di sopprimere l'ingombro del tram in tutte le strade del centro.

Secondo il detto piano la rete tranviaria dovrebbe essere ricavata sotto il piano stradale onde evitare l'ingombro delle strade stesse che in tal modo potrebbero essere percorse più velocemente e più intensamente dai veicoli normali.

L'economia che si effettuerebbe assegnando alle nuove strade una larghezza più ridotta (m. 18) consentirebbe il parziale finanziamento della rete tranviaria sotterranea.

Si osserva che la disposizione delle strade e delle aree nella zona di Piccapietra non risolve in modo del tutto soddisfacente i problemi della viabi-

lità e soprattutto dell'estetica, data la forma speciale ed irregolare che vengono ad assumere i nuovi edifici.

La edificazione degli Orti Sauli è fatta troppo intensamente e per quanto risulti comoda la strada di collegamento tra la via SS. Giacomo e Filippo e la via S. Vincenzo, tuttavia questa strada turba sensibilmente la bellezza panoramica del parco.

Nella zona a sud di via XX Settembre le tre arterie principali ed altre secondarie, nonché la progettata demolizione di vaste zone edificate per far luogo a nuovi, regolari e moderni edifici, vengono a cambiare totalmente la fisionomia così caratteristica ed interessante della vecchia città, senza che esigenze della viabilità e dell'estetica richiedano tale radicale trasformazione; d'altra parte il risanamento igienico di questa zona non giustifica l'integrale demolizione del quartiere.

Il progettato edificio sul lato a sud di Piazza della Vittoria costituisce un ostacolo alla visuale dello sfondo al Monumento ed intralcia il futuro intenso traffico proveniente dalla galleria di Via Dante e che si immette in piazza della Vittoria lungo la Via Ippolito d'Aste.

L'Autore preoccupandosi di questo inconveniente ha sentito la necessità di deviare il traffico proveniente dalla galleria di Via Dante e diretto verso la zona di levante non solo per Via Maragliano, ma anche per il passo del Cavalletto. Tale sistemazione però richiede l'integrale demolizione di un palazzo di notevoli dimensioni e di recente costruzione.

La nuova Piazza alla Foce presenta l'incon-

Da via Petrarca l'Autore progetta un'arteria che, impostata a sud di via S. Bernardo, sbocca in piazza Cavour.

Un altro ramo da via Petrarca sale a Piazza Sarzano. Il raccordo fra la via Dante e la parallela a via S. Bernardo avviene in forma alquanto tortuosa.

La piazza Verdi è sistemata con edifici costituenti un'esedra di fronte alla stazione Brignole e riquadranti linearmente la piazza della Vittoria. La sistemazione edilizia del Lungo Bisagno è regolare, il cantiere Odero viene sistemato con un triplice ordine di edifici occupanti anche la piazza del Popolo, mentre la zona a sud viene sistemata a giardino.

La fabbricazione prevista nella Villa Serra e negli Orti Sauli non è ammissibile perché comporterebbe la distruzione di una delle più belle ville di Genova; la demolizione del palazzo dell'Accademia di alto valore artistico ed economico non è giustificata dai benefici che ne potrebbero derivare alla viabilità dovendo questa essere risolta non già con un ulteriore congestionamento di Piazza De Ferrari ma colla formazione di arterie tangenziali a detta piazza per alleggerirne il movimento. Infine si osserva che la sistemazione edilizia del Cantiere alla Foce fatta a scacchiera riesce alquanto monotona mentre troppo aperto e vasto appare lo spazio destinato a giardino.

Progetto 13 - Motto « San Domenico »

Il progettista prevede un raccordo fra via Carlo Alberto e la piazza di Piammatone mediante un'arteria che segue la via del Campo allargata a 20 metri, la via della Maddalena, e sottopassa le vie Carlo Felice e Roma, e la Galleria Mazzini con sbocco nella zona di Piccapietra allacciandosi quindi alla piazza di Piammatone per proseguire poi alla piazza Verdi per una nuova Via S. Vincenzo.

La zona a sud di via XX Settembre è sistemata con strade e nuovi edifici disposti in modo da consentire un raccordo tra la piazza antistante l'imbocco della galleria Dante ed il corso Principe Oddone; riesce tuttavia sproporzionata l'entità dei fabbricati da demolire in rapporto ai nuovi costruendi edifici.

L'allacciamento della piazza De Ferrari e piazza Umberto I., con la piazza Cavour è fatto con una strada che passa da via Ravecca, Sarzano e via del Colle di cui prevede la demolizione degli edifici a sud. Una strada di cui non si comprende la necessità è quella che unisce piazza Umberto con piazza Dante. Il raccordo fra quest'ultima piazza ed il colle di Carignano si sviluppa attorno al palazzo del Seminario. La piazza Verdi e la piazza della Vittoria non subiscono nessuna modificazione per quanto qualche tracciato a lapis segnato in quest'ultima piazza rappresenti la volontà dell'Autore di portare a quest'ultima alcune modifiche che la mancanza di tempo non gli ha permesso di sviluppare.

L'Autore prevede infine la copertura del Bisagno e l'allacciamento della strada ricavata con il corso Oddone in corrispondenza della Caserma dei Pompieri.

La grande strada di allacciamento tra Via Carlo Alberto e Piazza Piammatone, per quanto riesca rapida per le comunicazioni, tuttavia richiede la demolizione di numerosi fabbricati ed ingenti lavori stradali che non sembrano giustificati dai vantaggi conseguenti, inquantochè le gallerie Vittorio Emanuele, Regina Elena e l'altra sotto il colle di Carignano, in prosecuzione della via Dante, consentono la normale comunicazione tra la parte di ponente con la parte orientale della città.

Le strade che convergono nella zona di Piccapietra sono studiate con razionalità, tuttavia il movimento nella piazza Piammatone resterebbe incagliato a causa del manufatto progettato per la strada sottopassante alla Via Roma. La sistemazione stradale di Via S. Vincenzo è studiata con criterio di praticità: troppo intensa invece riesce la fabbricazione dei giardini Sauli i quali sarebbero anche pregiudicati da una strada che da Via S. Giacomo e Filippo si raccorda colla detta Via S. Vincenzo. Questa strada riuscirebbe più facile e razionerebbe gli stessi obiettivi se progettata a sud dei palazzi prospicienti sul lato destro di Via Serra. La sistemazione edilizia lungo la copertura del Bisagno, se riesce regolare, è un po' monotona perché a scacchiera; lo stesso dicasi per la sistemazione della zona della Foce di cui la parte a sud dovrebbe essere lasciata libera per la formazione di una piazza a giardino pubblico.

Progetto 14 - Motto « Labor Omnia Vincit »

L'Autore nella zona di Piccapietra lascia intatta trasformandola in giardino una parte ristretta del colle ove sorge la porta Aurea e di fronte al palazzo Piammatone progetta una piazza dalla quale si dipartono le seguenti arterie di cui una è diretta al largo nord di via Roma, un'altra sboccante in piazza Corvetto a fianco della Chiesa di S. Maria, una terza si allaccia con il viale III Novembre, una quarta si dirige alla zona di S. Vincenzo, una quinta va alla piazza Ponticello ed oltre, una sesta è diretta a Via Sofia Lomellini ed oltre, una settima si raccorda con il largo sud di Via Roma e con piazza De Ferrari a tergo del Teatro Carlo Felice sottopassando il colle anzidetto.

La nuova piazza Piammatone e la piazza Verdi sono unite mediante un'ampia strada sottopassante il corso Andrea Podestà e fiancheggiata da edifici con porticati.

La progettata nuova piazza Dante è il punto di convergenza di parecchie arterie: la principale è questa è la via Dante, un'altra è la via al mare con raccordo a corso Oddone, strade in rettilineo fiancheggiate da palazzi con portici. Una terza strada, che si biforca in tre rami principali, va nel senso di ponente, un ramo di questa è costituito da un'arteria corrente a sud della via S. Lorenzo, un altro è formato da un'altra strada passante a sud di via S. Bernardo ed il terzo ramo è allacciato a corso Principe Oddone a quota dodici-tredici, mediante galleria in corrispondenza della Chiesa di S. Maria di Castello.

L'Autore prevede anche un raccordo tra la Via della Marina e piazza Carignano; altre sistemazioni edilizie portate dal progetto della zona di Carignano



Progetto « Genus est ergo mercator » - Sistemazione di San Cosmo

hanno essenzialmente carattere di sistemazione edilizia locale.

La piazza Verdi è lasciata per la maggior parte a giardino e solo due aree fabbricabili vengono poste di fronte alla stazione Brignole.

La sistemazione a sud di Piazza della Vittoria è fatta mediante un grande edificio con porticati ad esedra collegati colle aree segnate ai lati del Monumento.

La sistemazione edilizia della zona lungo il Bisagno riesce regolare, ed il Cantiere ex Odero viene sistemato con una piazza giardinata rettangolare racchiusa da una serie di edifici occupanti gran parte della piazza del Popolo: la zona viene completata con una triplice fila di fabbricati disposti colle fronti parallele alla spiaggia del mare.

Il piano regolatore dei Trasporti, secondo l'Autore, chiederebbe una spesa limitata da parte del Comune per l'esecuzione delle opere, ed avrebbe il pregio di sopprimere l'ingombro del tram in tutte le strade del centro.

Secondo il detto piano la rete tranviaria dovrebbe essere ricavata sotto il piano stradale onde evitare l'ingombro delle strade stesse che in tal modo potrebbero essere percorse più velocemente e più intensamente dai veicoli normali.

L'economia che si effettuerebbe assegnando alle nuove strade una larghezza più ridotta (m. 18) consentirebbe il parziale finanziamento della rete tranviaria sotterranea.

Si osserva che la disposizione delle strade e delle aree nella zona di Piccapietra non risolve in modo del tutto soddisfacente i problemi della viabi-

lità e soprattutto dell'estetica, data la forma speciale ed irregolare che vengono ad assumere i nuovi edifici.

La edificazione degli Orti Sauli è fatta troppo intensamente e per quanto risulti comoda la strada di collegamento tra la via SS. Giacomo e Filippo e la via S. Vincenzo, tuttavia questa strada turba sensibilmente la bellezza panoramica del parco.

Nella zona a sud di via XX Settembre le tre arterie principali ed altre secondarie, nonché la progettata demolizione di vaste zone edificate per far luogo a nuovi, regolari e moderni edifici, vengono a cambiare totalmente la fisionomia così caratteristica ed interessante della vecchia città, senza che esigenze della viabilità e dell'estetica richiedano tale radicale trasformazione; d'altra parte il risanamento igienico di questa zona non giustifica l'integrale demolizione del quartiere.

Il progettato edificio sul lato a sud di Piazza della Vittoria costituisce un ostacolo alla visuale dello sfondo al Monumento ed intralcia il futuro intenso traffico proveniente dalla galleria di Via Dante e che si immette in piazza della Vittoria lungo la Via Ippolito d'Aste.

L'Autore preoccupandosi di questo inconveniente ha sentito la necessità di deviare il traffico proveniente dalla galleria di Via Dante e diretto verso la zona di levante non solo per Via Maragliano, ma anche per il passo del Cavalletto. Tale sistemazione però richiede l'integrale demolizione di un palazzo di notevoli dimensioni e di recente costruzione.

La nuova Piazza alla Foce presenta l'incon-

veniente di altri analoghi progetti perchè coi nuovi edifici viene proiettata un'ombra perenne su parte della piazza stessa e perchè viene ostacolata grandemente la visuale del mare.

Il progetto se manca di una pratica attuazione in quanto che presuppone la simultanea ed integrale applicazione del piano (cioè che non può avvenire che in un lungo periodo di anni) tuttavia può essere oggetto di attento esame nello studio del problema dei trasporti.

Progetto 15 - Motto « Post Fata Resurgam »

L'Autore del progetto nella sistemazione del centro della Città, prevede demolizioni quasi totali di alcune zone che non hanno speciale importanza artistica come la zona di Portoria, di S. Vincenzo, mentre ha cercato di dare maggior luce ed evidenza ad opere di speciale importanza storica ed artistica.

Il movimento che proviene dalla galleria Regina Elena viene avviato per una nuova arteria diretta verso la zona di S. Vincenzo sottopassando il bastione dell'Acquasola. Altro movimento proveniente da piazza Corvetto e dal lato nord di Via Roma viene incanalato per un'altra arteria passante tangenzialmente per una piazza ricavata davanti al palazzo di Pammatone, e per via Sofia Lomellini avviato verso la strada alla marina in direzione del porticciolo Duca degli Abruzzi. Anche il traffico proveniente dal largo sud di Via Roma e da piazza De Ferrari è avviato alla strada predetta ed alla galleria sottopassante l'Acquasola. A tale fine l'Autore prevede la sistemazione del pianterreno del

palazzo dell'Accademia a pubblico porticato. La nuova via S. Vincenzo è fiancheggiata da nuovi palazzi dei quali quelli previsti dal lato degli Orti Sauli occupano una grande superficie degli stessi. La via Galata viene raccordata con la via SS. Giacomo e Filippo mediante una strada della larghezza di 10 metri che si svolge nella Villa Serra e negli Orti Sauli.

Dalla nuova piazza Dante si dipartono quattro strade: una che si raccorda colla galleria in via di ultimazione sboccante nella regione del Cavalletto, l'altra che si allaccia a via Fieschi e la regione di Carignano, una terza proveniente da via Sofia Lomellini e diretta verso il mare, la quarta che si unisce a piazza Umberto I.

La via alla Marina presenta l'inconveniente di altri progetti, l'ostacolo cioè alla libera visuale sul mare, ma il progettista in considerazione di ciò propone una variante che elimina l'inconveniente sopra accennato.

Da piazza Umberto è progettata una strada che ripiegando in prossimità della chiesa di S. Donato si raccorda con piazza Cavour e degna di menzione è la strada ad anello che si raccorda con piazza Sazano, scende alla chiesa di S. Maria di Castello e si ricollega colla strada che va a piazza Cavour.

L'Autore prevede la demolizione di tutti i fabbricati a nord di corso Oddone allo scopo di costituire una passeggiata panoramica, ma tale progetto viene ad importare un grave onere per il Comune e non necessario dal momento che esistono due strade sottostanti (corso Oddone e la progettata strada lungo il mare), eminentemente panoramiche.

La Piazza Verdi viene sistemata parzialmente a giardino e lungo la prosecuzione di Via XX Settembre sino alla copertura del Bisagno è progettato un porticato che unisce la via XX Settembre col Corso Buenos Aires. La fabbricazione lungo le due sponde del torrente Bisagno viene regolarmente disposta: la sua sistemazione però richiede un leggero deviatoio a sud del corso Aurelio Saffi con sbocco in piazza della Vittoria, che se per un lato migliora la sistemazione edilizia, per altro lato peggiora le condizioni di viabilità e di estetica del corso Aurelio Saffi che resterebbe incassato fra le nuove costruzioni ed un alto muro di sostegno dei giardini sottostanti alle Mura delle Cappuccine.

L'area dell'ex Cantiere Odero viene intensamente edificata e parzialmente anche la piazza del Popolo.

Si osserva che la nuova via S. Vincenzo, anziché in rettilineo, come sarebbe più opportuno, è tracciata con una poligonale. La fabbricazione intensiva degli Orti Sauli sopprime buona parte di una zona panoramica della Città mentre la strada fra la via SS. Giacomo e Filippo e la via Galata potrebbe essere meglio sostituita con una strada parallela a Via Serra ricavata a sud dei palazzi prospicienti detta via con sbocco in piazza Brignole. Non si ravvisa quale effetto estetico possa ottenersi con la conservazione della Chiesa di S. Colombano fra due edifici di carattere moderno nè si comprende quale significato potrebbe avere la Porta Aurea ricostruita a quota più bassa fra gli stessi due moderni edifici. Tanto varrebbe conservare in altra sede i resti della Porta Aurea ed abbattere la Chiesa di S. Colombano allo scopo di costituire un comodo raccordo fra il largo sud di via Roma e la nuova piazza di Pammatone.

La strada che sale a piazza Galeazzo Alessi riesce di notevole vantaggio perchè collega parte della zona di Carignano direttamente e in rettilineo con piazza De Ferrari; la sua costruzione però, parte in galleria, richiede il sacrificio totale della casa di Salita S. Leonardo e di altri edifici di alto valore economico.

Molto interessante invece riuscirebbe tutta la vasta zona sistemata a giardini lungo le antiche mura del colle se non richiedesse per la sua estensione ed ubicazione una ingente spesa di espropri sproporzionata ai vantaggi che ne deriverebbero al Comune.

Per la sistemazione dei terreni dell'ex cantiere Odero migliore sotto ogni rapporto riuscirebbe la variante progettata in cui l'Autore destina una parte del cantiere a libero piazzale, od a giardino di fronte al mare.

Progetto 16 - Motto « Robur »

L'Autore nello studio del progetto ha cercato di creare arterie con andamento pressochè parallelo al mare in maniera da aumentare gli allacciamenti tra la parte orientale e la parte occidentale della città: e a questo sistema di arterie longitudinali ha aggiunto qualche arricchimento nel sistema di arterie trasversali.

Questo progetto, come la maggior parte di quelli presentati al concorso, prevede la demolizione di tutti gli edifici non aventi carattere monumentale esistenti nella zona di Piccapietra. Le comunicazioni fra questa regione e quella di S. Vincenzo avvengono mediante una galleria sottopassante l'Acquasola la quale sboccando negli Orti Sauli si raccorda a Piazza Brignole attraversando la Villa Serra



Progetto « Genuensis ergo mercator » - Piazza San Giorgio



Progetto « Genuensis ergo mercator » - La Grazie e la nuova Circonvallazione



Progetto « Antoniotto Usodimare » - Planimetria

e mediante una strada ricavata lungo il lato sud del Palazzo Pammatone e che si allaccia a Piazza Verdi con tracciato parallelo all'attuale Via S. Vincenzo. Davanti al Palazzo Pammatone è progettata una piazza nella quale convergono le due arterie anzidette e quelle provenienti da piazza Corvetto e dai larghi nord e sud di Via Roma.

La nuova piazza Dante è il punto di convergenza di parecchie arterie: quella che si raccorda a Via Portoria, quella diretta in rettilineo a Corso Oddone; quella che va a Via Vittorio Emanuele e quella che sbocca a piazza Cavour.

La piazza della Vittoria viene completata con quattro edifici disposti in modo formare esedre rivolte verso il Monumento ai Caduti; regolare riesce la fabbricazione lungo la sponda sinistra del Bisagno e quella del Cantiere Otero che presenta una piazza affacciata verso il mare avente per sfondo un edificio di carattere pubblico. Altre sistemazioni secondarie sono studiate con cura al fine di migliorare la viabilità e l'edilizia locale.

La sistemazione edilizia della zona di Piccapietra non riesce di buon effetto per le forme irregolari che vengono ad assumere le aree fabbricabili.

Troppo intensa e quindi pregiudizievole per la bellezza delle Ville Sauli e Serra riesce la fabbricazione negli Orti Sauli prescindendo anche dalle dimensioni eccessive che presentano questi nuovi edifici.

Per quanto riguarda la edificazione nelle zone

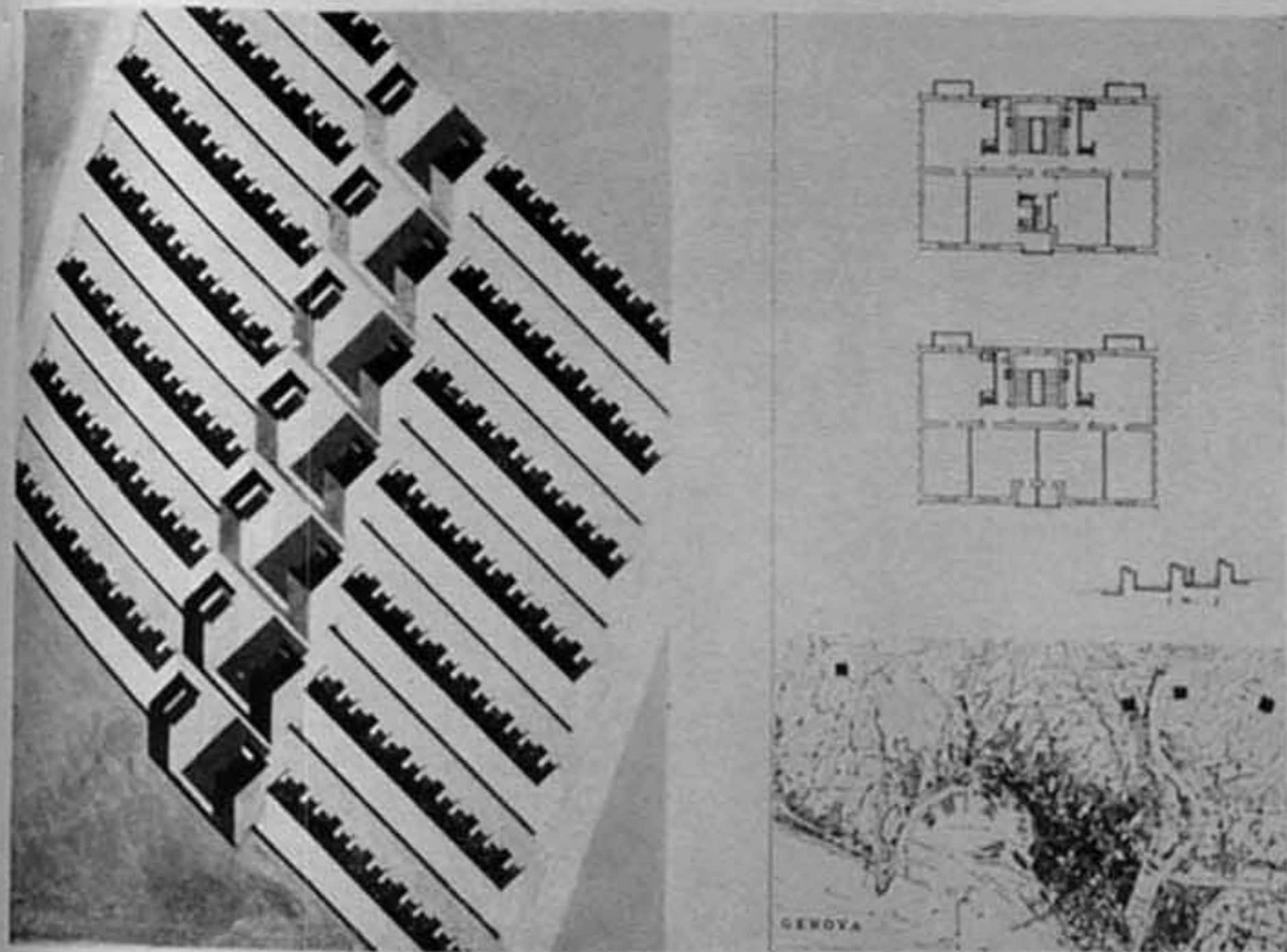
contigue alla via alla Marina si osserva che i grandi scomparti fabbricabili progettati hanno fronti eccessivamente lunghe, (qualcuno supera i 100 m.) e troppo profondi (sino a 60 m.) per ottenere buoni risultati igienici ed estetici a meno che l'autore abbia inteso nel suo progetto indicare schematicamente le zone entro cui dovrà svolgersi la fabbricazione.

Per quanto riguarda gli altri scomparti di fabbricati nella zona compresa fra questa nuova strada, la nuova via alla Marina, corso Oddone, via Vittorio Emanuele e Via S. Lorenzo, si ritiene che possano valere per questi le osservazioni precedenti. Le demolizioni previste in questa zona e le progettate nuove costruzioni sono tali da pregiudicare le caratteristiche ambientali e storiche di questa importante regione della città.

Progetto 17 - Motto « Caffaro »

L'Autore prevede la costruzione di una galleria fra piazza Portello e la zona di S. Vincenzo per alleggerire il traffico che si svolge per piazza Corvetto. La zona di Piccapietra viene sistemata con una piazza davanti al palazzo di Pammatone nella quale convergono diverse strade tra le quali le principali sono quella proveniente dallo slargo nord di via Roma con allacciamento colla Galleria Regina Elena e quella proveniente dal largo a sud di Via Roma.

Caratteristica del progetto principale è la de-



Progetto « Antoniotto Usodimare » - Tipo di case popolari

molizione del Teatro Carlo Felice e del Palazzo dell'Accademia.

L'Autore rendendosi conto del sacrificio eccezionalmente grave dal lato artistico e finanziario derivante dall'abbattimento del Teatro Carlo Felice e del palazzo dell'Accademia progetta una variante che sostanzialmente non muta la disposizione delle strade e degli edifici progettati nella zona di Piccapietra, per cui riesce più opportuna la variante.

L'Autore prevede l'edificazione di gran parte degli Orti Sauli sacrificandone la loro bellezza panoramica; sistema la piazza Verdi con due aree che presentano una certa regolarità nel prospetto a sud.

Nella parte a sud della piazza della Vittoria sono progettati nuovi edifici, e sotto le mura delle Cappuccine è stato progettato l'imbocco di una galleria della lunghezza di circa 900 metri, raccordante la piazza della Vittoria con Corso Oddone nel quale sbocca in prossimità dell'Albergo Popolare.

Alla nuova piazza Dante convergono le progettate arterie in rettilineo al corso Oddone, il raccordo con la via Sofia Lomellini e quello con Via Portoria.

Il raccordo fra piazza De Ferrari e piazza Cavour si effettua attraverso la via Petrarca che si prolunga sin dietro il coro della chiesa di S. Donato e con successivo ripiegamento quasi parallelamente a S. Bernardo sino a piazza Cavour. Fra detta piazza e piazza Banco di S. Giorgio è pro-

gettata una grande arteria ed altra è pure progettata a quota bassa lungo il mare; dette arterie previste pure in molti altri progetti si ritengono utili per il traffico proveniente dalla zona di levante e diretto verso quella di ponente e viceversa. La sistemazione edilizia lungo la binata sinistra del Bisagno è svolta regolarmente, quella lungo la binata destra è ottenuta colla deviazione del corso Aurelio Saffi verso il centro di piazza della Vittoria. Il cantiere ex Otero è sistemato con fabbricati che lasciano aperta sul mare una larga piazza.

In merito a questo progetto si può osservare che le demolizioni del Teatro Carlo Felice e del palazzo dell'Accademia, nel mentre consentono la libera e bellissima visuale dei giardini dell'Acquasola da piazza De Ferrari pur tuttavia non sono state del tutto utilizzate perchè l'Autore avrebbe potuto progettare una diretta comunicazione tra la Piazza De Ferrari e la zona di S. Vincenzo senza che, come nel progetto, il movimento debba per questa strada subire una tortuosità. In Piazza della Vittoria lo sfondo al Monumento ai Caduti poi verrebbe fortemente deturpato inquantochè, in luogo della scarpata alberata che scende dalle Mura delle Cappuccine verrebbe a costituire lo sfondo un enorme muraglione necessario per poter ottenere l'imbocco della galleria lunghissima raccordante Piazza della Vittoria con la Circonvallazione a mare.

La necessità di questa galleria non può essere in alcun modo giustificata mancando l'intensità del traffico che, in via del tutto eccezionale, potrebbe consigliare la costruzione e potendo il traffico

stesso trovare sufficiente sfogo attraverso una nuova strada litoranea collegante piazza Cavour con la zona della Foce.

La zona dell'ex Cantiere Odero potrebbe riuscire più decorosa se l'impostazione degli edifici che contornano la piazza formasse uno sfondo più maestoso e più idoneo a ripararla dai venti di tramontana. Superflua riesce la vasca natatoria antistante il Cantiere Odero e che richiede una spesa ingente e sproporzionata all'utile che ne potrebbe derivare.

Altri particolari riflettenti raccordi stradali e sistemazioni edilizie locali sono stati studiati con sani e pratici criteri.

Progetto 18. Motto « S.M.M.M. 4 »

L'Autore sviluppa il progetto in una serie di planimetrie e di vedute prospettiche alcune delle quali di notevole interesse artistico. Fra piazza Portello e piazza Verdi l'Autore progetta un'arteria che richiede la demolizione del fabbricato Pallavicini prospiciente piazza Portello, attraversa in trincea il giardino omonimo, demolisce buona parte dei palazzi di Salita S. Caterina e di quello posto all'angolo fra detta salita e la via Roma per immettersi nella zona di S. Vincenzo mediante una galleria di circa 200 metri sotto l'Acquasola per avviarsi infine in rettilineo a piazza Verdi lungo la nuova Via S. Vincenzo, comune a tutti i progetti presentati al concorso.

La nuova piazza Pammatone è sistemata in forma quadrata; in essa convergono diverse strade provenienti una da piazza Corvetto a fianco della chiesa di S. Marta, altra dai larghi nord e sud di via Roma ed infine la via Sofia Lomellini e la via Portoria convenientemente raccordate colla zona a sud di Via XX Settembre.

Allo sbocco est della galleria sotto l'Acquasola l'Autore progetta una piazza racchiusa da nuovi edifici impostati in parte negli Orti Sauli — ciò che ostruisce dalla nuova via S. Vincenzo il panoramico sfondo degli Orti stessi e della Villa Serra. Una variante presentata dall'Autore è caratterizzata dalla demolizione del Palazzo dell'Accademia, soluzione, che se costituisce un sensibile miglioramento della viabilità rappresenta per contro un eccessivo sacrificio artistico e finanziario. La zona a sud di Via Dante è sistemata con una serie di arterie di maggiore e minore importanza che immettono in una piazza di forma ellittica posta all'ingresso della galleria di via Dante. Delle principali degna di menzione è la via alla Marina, che sbocca in corso Oddone a fianco dell'Albergo Popolare. Il tronco di questa strada sino al ponte di Carignano è fiancheggiato da grandi palazzi a porticati, tutta la zona a sud è invece sistemata a villini. Il raccordo tra detta piazza Dante e la via Fieschi è progettato con la demolizione della ala ovest del palazzo del Seminario, tale raccordo si innesta anche con corso Andrea Podestà e le mura di Santa Chiara dando così la possibilità di una regolare sistemazione nella zona dei quartieri militari. Il raccordo fra la detta piazza Dante a forma ellittica e la piazza Cavour si effettua con una galleria di 120 metri sottopassante le mura del Colle e ricavata a sud di Via S. Bernardo. Altro raccordo fra

via Petrarca e Corso Oddone è ricavato mediante una galleria di circa 200 metri, galleria che il progettista non ritiene per ora di pratica attuazione.

La piazza Verdi viene mantenuta dal Progettista a giardino e nello sfondo di piazza della Vittoria è impostato un edificio di vaste dimensioni per racchiudere la piazza stessa, ma come si è detto per altri progetti lo sfondo naturale del declivio sotto le mura delle Cappuccine riuscirà certamente di migliore effetto. La sistemazione edilizia lungo la copertura del Bisagno è fatta razionalmente: quella della zona dell'ex Cantiere Odero e della piazza del Popolo è fatta con sistema a strade incrociate e con la disposizione di pochi edifici simmetricamente disposti rispetto all'asse nord-sud.

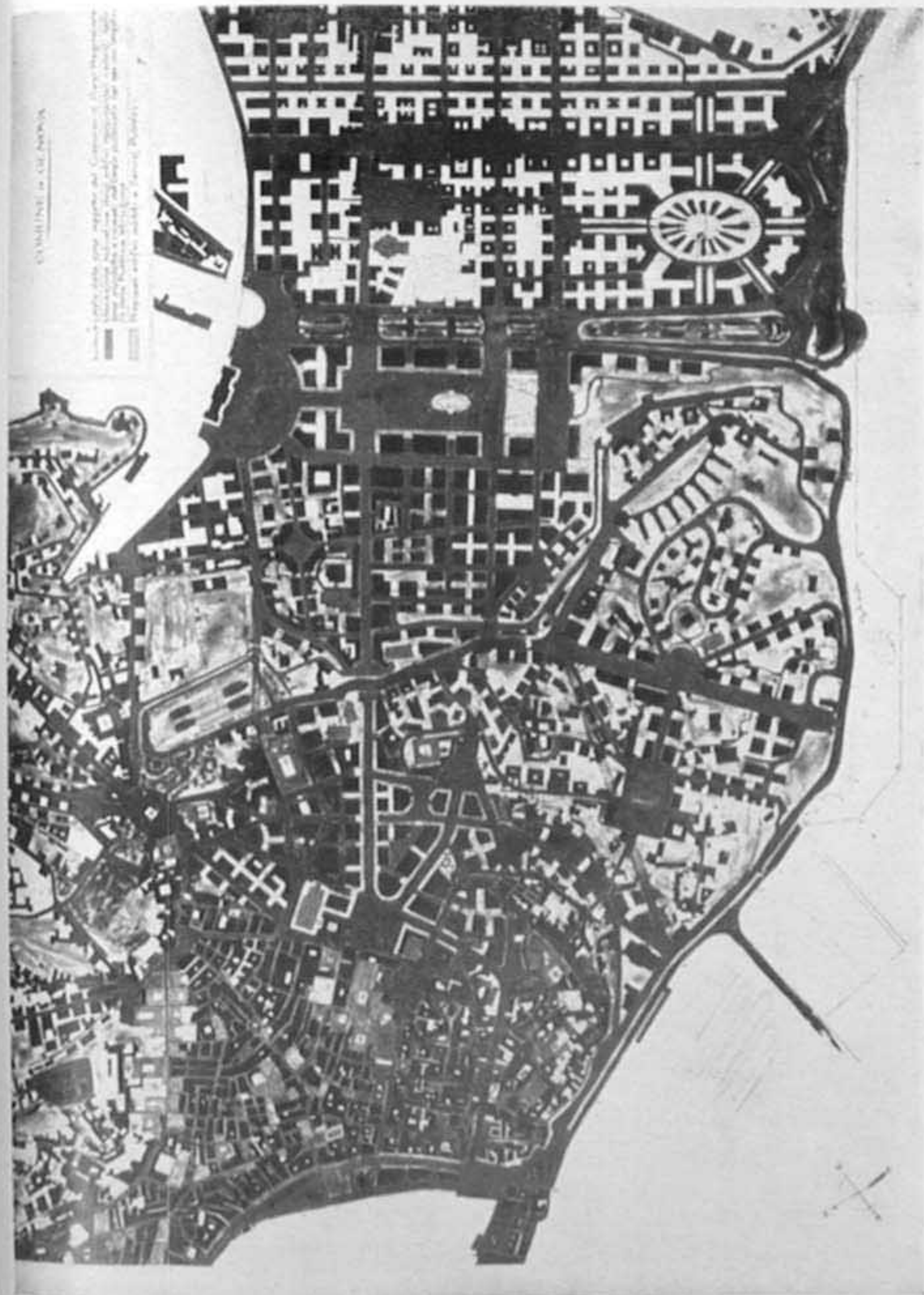
La nuova strada fra piazza Cavour e Piazza Banco di S. Giorgio è comune a numerosi altri progetti; differenzia però la destinazione a giardino dello spazio tra questa strada e la piazza Raibetta. Altri raccordi secondari sono progettati fra cui quello compreso fra la piazza S. Lorenzo e la strada a sud di via S. Bernardo. I raccordi per piazza Sarzano, la via S. Croce, quello alla piazza di Carignano ed altri ancora sono studiati tutti con opportuno senso di utilità pubblica, per quanto non riescano di pratica attuazione per le ingenti spese occorrenti per la loro realizzazione.

La nuova Via S. Vincenzo, così come progettata, se presenta qualche utile caratteristica ha in sé l'inconveniente di sacrificare il superbo giardino dei marchesi Pallavicini e diversi palazzi di notevole importanza architettonica e di altissimo valore commerciale.

La sistemazione edilizia della zona di Picciopetra riesce di buon effetto nella parte prospiciente la piazza Pammatone, meno buona appare invece nelle altre parti, per le forme a cuneo che vengono ad assumere gli edifici progettati; quella della zona a sud di Via XX Settembre è fatta con minuziosa cura per quanto riesca troppo radicale e vasta la riforma edilizia a causa dell'eccessiva estensione dei fabbricati demolendi.

L'Autore dimostra perfetta conoscenza delle zone artistiche ed ambientali della città, prevede la demolizione di nuclei isolati di edifici per mettere in evidenza e valore importanti edifici monumentali. Tale studio però riesce utile soltanto ai fini dell'estetica e costituisce un eccessivo onere finanziario per il Comune.

Per quanto artistica appaia la sistemazione simmetrica dell'ex Cantiere Odero e della piazza del Popolo, tuttavia le strade incrociate rappresentano un turbamento della quiete del giardino e la diradata disposizione degli edifici non costituisce sufficiente riparo ai venti di tramontana e di libeccio che colpiscono non di rado lo sbocco della vallata del Bisagno. Per quanto riguarda le strade progettate fuori della zona oggetto del concorso si osserva che il raccordo tra piazza Fontane Marose e piazza S. Lorenzo e quello fra piazza Fontane Marose e piazza Banco S. Giorgio se rappresentano utili raccordi a carattere essenzialmente pedonale fra le piazze stesse, costituiscono tuttavia per l'estensione degli edifici da demolire e per i conseguenti lavori di adattamento degli edifici contigui alle strade, un onere finanziario superiore ai vantaggi che ne deriverebbero.



Banchi, il Palazzo S. Giorgio, ed il palazzo De Asarta senza una possibilità di adeguato sbocco nella piazza Banco di S. Giorgio. Oneroso riesce anche il raccordo fra Via Petrarca e questa nuova arteria per le estese demolizioni che sono richieste per la sua attuazione. Più regolare riesce il raccordo tra via Petrarca e piazza Sarzano, mentre si rileva che sarebbe riuscita di buon effetto panoramico la conservazione della visuale della basilica di Carignano dalla piazza Dante.

Per piazza Verdi che viene fabbricata con una certa intensità, è da ritenersi più opportuno aumentare considerevolmente il distacco fra i due palazzi centrali previsto di m. 20 allo scopo di permettere una maggior visuale del Monumento. Il grande palazzo a carattere monumentale progettato nello sfondo sud di piazza della Vittoria viene ad ostacolare la bella visuale delle pendici alberate sotto il colle delle Cappuccine. La sistemazione edilizia del Bisagno è studiata razionalmente; riesce pure regolare la sistemazione dell'ex Cantiere Odero, ma una maggior ampiezza di strade e giardini rivolti verso mare nella parte a sud del Cantiere sarebbe riuscito di maggior utilità pubblica inquantochè la spiaggia della Foce è l'unica della Città per ampiezza e buona posizione.

Progetto 20 - Motto « Rumpere Vincula »

L'Autore raccorda Piazza Corvetto con la nuova piazza S. Vincenzo mediante una galleria della lunghezza di circa 320 metri sottopassante l'Acquasola.

Un'altra strada, larga 20 metri, si diparte da piazza Corvetto a lato della Chiesa di S. Marta ed

in unione ad altra proveniente dal largo nord di Via Roma immette in una piazza davanti al palazzo di Pammatone nella quale convergono alcune arterie provenienti dal largo sud di Via Roma e le due aventi una direzione nord-sud per via Lomellini e per via Portoria ed infine quella fiancheggiante il lato sud del palazzo Pammatone la quale sottopassando a sua volta l'Acquasola sbocca in una piazza ricavata negli Orti Sauli e prosegue fino a piazza Verdi lungo l'attuale Via S. Vincenzo che viene allargata.

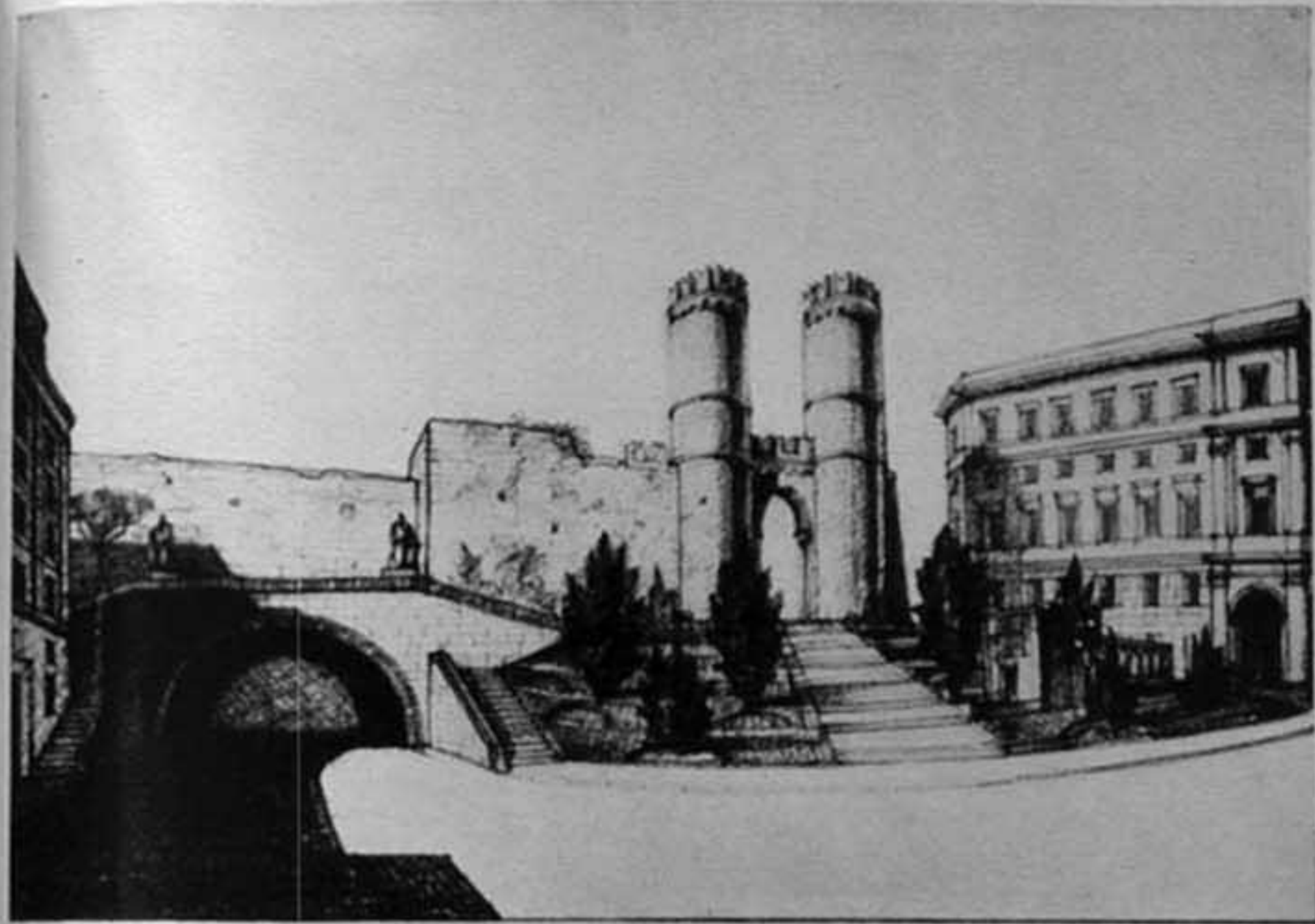
Alla nuova piazza Dante convergono la via alla Marina tracciata con andamento tortuoso, e la strada della larghezza di 20 metri e progettata rettilinea diretta alla Via Vittorio Emanuele che passa a sud di Via Canneto il Lungo, mentre una serie di nuove strade di maggiore e minor larghezza non aventi altro scopo che quello di sistemare la viabilità locale sono progettate in vari sensi nella zona compresa fra Via San Lorenzo, Via Vittorio Emanuele, Corso Oddone, Via alla Marina.

La piazza della Vittoria viene racchiusa razionalmente con quattro aree regolari, due a nord di piazza Verdi e due a sud del Monumento, permettendo la libera visuale del Monumento stesso e del suo sfondo naturale costituito dal Colle della Cappuccine.

La sistemazione edilizia lungo la strada linea del Bisagno, della zona occupata dall'ex cantiere Odero, e di parte della piazza del Popolo è costituita da una regolare disposizione degli edifici. L'Autore lascia libera opportunamente nella parte a sud del cantiere una striscia di terreno che potrebbe utilmente essere sistemata a giardino.



Progetto « Battila » - La grande arteria - Piazza Pammatone - Largo Via Roma, con la sistemazione della Chiesa di S. Carlo



Progetto « Battila » - Sistemazione di Porta Soprana

Per questo progetto si osserva che l'imbocco della galleria in piazza Corvetto richiede la riforma di tutto il giardino e del viale che accede alla spiaggetta dell'Acquasola, e tale da togliere l'attuale piano degradante di ottimo effetto panoramico, per dar luogo invece ad una ripida scarpata che ostacolerebbe la visuale dell'Acquasola. Data questa alterazione radicale del giardino che pregiudica irrimediabilmente la bellezza incomparabile di piazza Corvetto si ritiene che detta strada in galleria non possa essere attuabile.

La nuova Via S. Vincenzo allargata appare studiata analogamente a quanto hanno fatto altri progettisti con opportuno senso di praticità, per quanto la fabbricazione negli Orti Sauli ostacoli la interessante visuale panoramica degli Orti stessi e della Villa Serra. La sistemazione edilizia della zona di Piccapietra riesce irregolare ed è di dubbio effetto architettonico.

La radicale trasformazione prevista nella regione ad oriente di Via S. Lorenzo che costituisce una delle zone storiche e più caratteristiche della Città, viene fatta dall'Autore senza che ciò sia richiesto né da ragioni di viabilità né da ragioni edilizie e costituirebbe, per l'imponenza delle espropriazioni che si richiedono, oneri finanziari assolutamente sproporzionati ai vantaggi che ne derivano.

Progetto 21 - Motto « Ergo »

L'Autore nella zona di Piccapietra prevede un raccordo dai larghi nord e sud di Via Roma con una piazza ricavata davanti al palazzo di Pammatone.

Il primo di questi raccordi ha la funzione di convogliare il movimento che sottopassando l'Acquasola e attraversando gli Orti Sauli sbocca con risvolta ad angolo retto a nord in piazza Brignole ed a sud nella nuova Via S. Vincenzo.

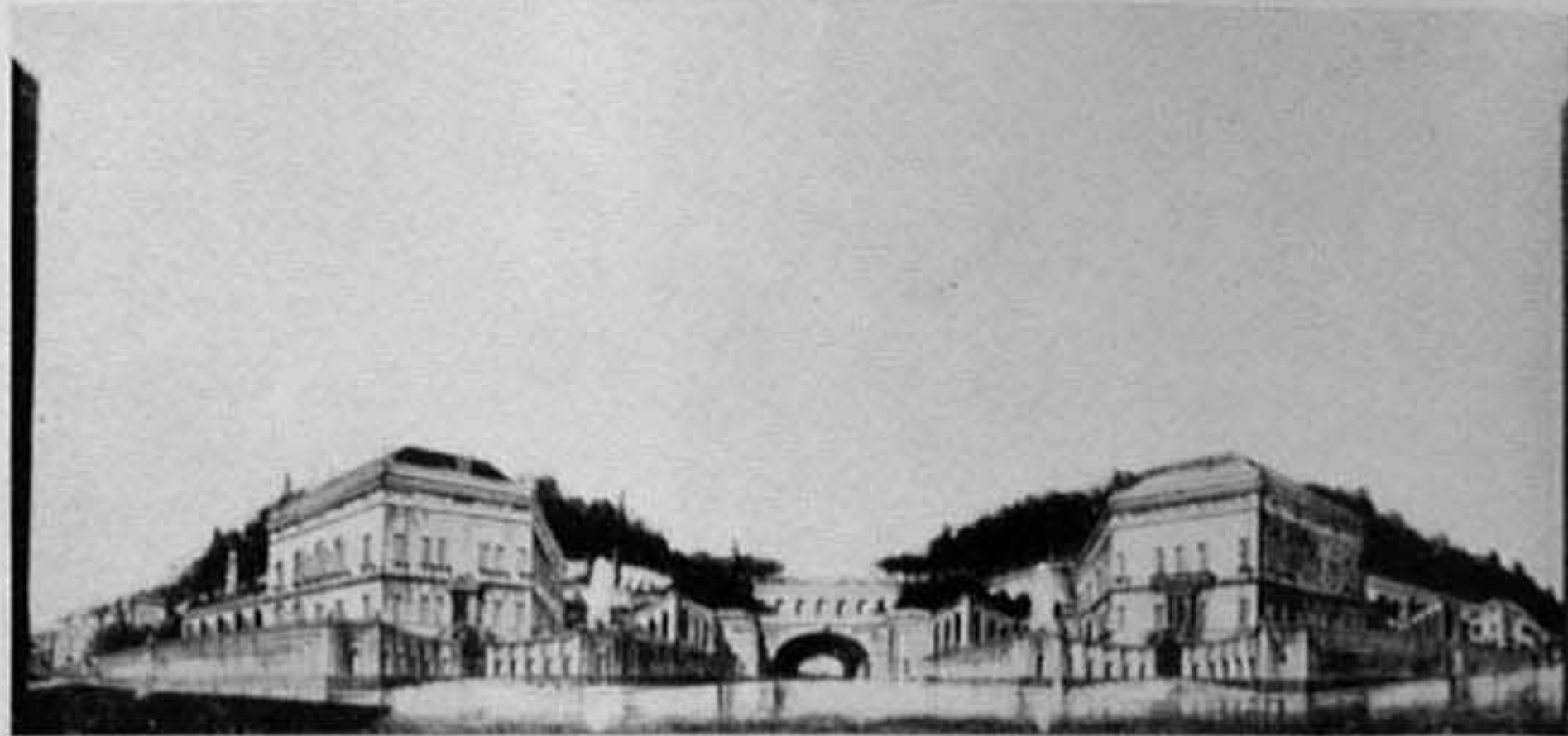
Dal largo sud di Via Roma è progettata una strada la quale sbocca come si è detto in piazza Pammatone e proseguendo con sottopassaggio all'Acquasola per la zona di S. Vincenzo finisce a piazza Verdi. Gli Orti Sauli vengono racchiusi da nuovi edifici lungo quest'ultima nuova strada.

La strada proveniente dal largo nord di Via Roma è allacciata in forma tortuosa con la piazza di Pammatone mentre più logica sarebbe apparsa una comunicazione diretta con la piazza stessa.

La Via Dante viene seguita sino ad uno slargo sul quale convergono le principali arterie del piano che sono la via alla Marina allacciandosi con Corso Oddone, la galleria di Via Dante in via di ultimazione, le due arterie in prosecuzione delle vie Portoria e Sofia Lomellini che si raccordano con piazza Pammatone, una strada che si congiunge a piazza Galeazzo Alessi in prosecuzione rettilinea del primo tronco di Via Dante con andamento analogo a quello di altro progetto presentato al concorso.

La zona a sud di Via S. Vincenzo, e del colle di Sarzano, viene sistemata con una serie di piazze e strade di cui alcune di queste ultime hanno per obiettivo di raccordare piazza De Ferrari con piazza Raibetta e piazza Cavour.

Altre invece hanno uno scopo di semplice sistemazione viabile della zona.



Progetto « Balilla » - Il nuovo largo San Vincenzo con il traliccio dell' Acquasola

Altre sistemazioni della zona vengono studiate per un migliore adattamento dei fabbricati e delle strade. La piazza Verdi viene sistemata mediante sei aree di cui due verso la stazione Brignole e le altre in piazza della Vittoria.

In merito a questo progetto la Commissione ha rilevato innanzitutto che la nuova Via S. Vincenzo, pur essendo allacciata con la via Galata, per i vari raccordi ad angolo retto e per gli obiettivi che si prefigge non rappresenta una sistemazione razionale della viabilità; la nuova strada a Piazza Galeazzo Alessi in prosecuzione di via Dante rappresenterebbe una buona comunicazione con Carignano se non richiedesse per la sua esecuzione rilevanti espropriazioni e cospicui lavori.

La riforma stradale edilizia del quartiere a sud di Via S. Vincenzo e del Colle di Sarzano è studiata senza alcun senso di praticità sia per l'alterazione che ne risulterebbe delle caratteristiche di questa zona, sia per il gravissimo onere finanziario che verrebbe richiesto per la sua attuazione.

La mancanza di ogni quota di progetto non permette una esatta interpretazione dei concetti che hanno guidato l'Autore nell'esecuzione del progetto stesso.

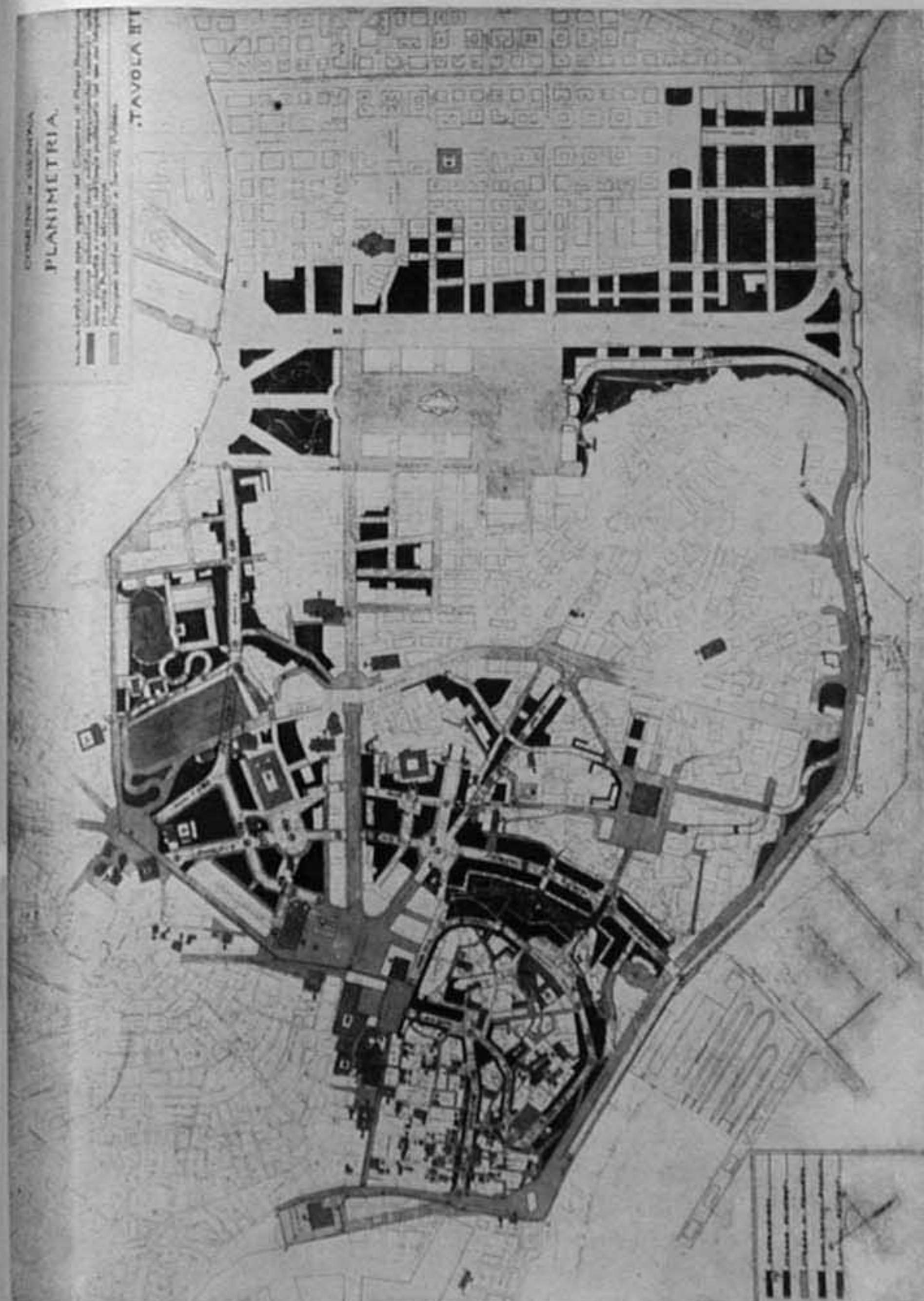
Le due aree fabbricabili previste verso la stazione Brignole riescono di grave ostacolo per la viabilità che da Via E. De Amicis e dalla nuova Via S. Vincenzo tende alle Vie Toilemaide, Tomaso Invera e strada binata sul Bisagno.

La sistemazione edilizia della parte a sud della piazza della Vittoria se non ostacola la libera visuale del Monumento riesce però di grave incaglio al traffico che si prevede intenso, proveniente dalla galleria di Via Dante e diretto verso la zona di levante della Città. Abbastanza regolare riesce la sistemazione edilizia lungo la copertura del Bisagno e della zona della Foce; il raccordo tra questa ed il Corso Aurelio Saffi con un viadotto ostacola la visuale del mare sia dalla zona dell'ex Cantiere Odero, sia dalla grande strada binata ricavata sulla copertura del Bisagno.

Progetto 22 - Motto « Uno » fuori concorso

L'Autore prevede la sistemazione della zona di Piccapietra con la demolizione degli edifici in essa esistenti eccettuati quelli di carattere monumentale, compreso anche il palazzo Vernazza ed adiacenze. In dette zone sono segnate due piazze, una a nord del palazzo Pammatone e l'altra ad ovest del palazzo stesso. Nella piazza converge il movimento proveniente dalla galleria Regina Elena, movimento che si effettua con due arterie — una proveniente dalla galleria, l'altra dal largo di Via Roma che a sua volta è raccordata attraverso la Sala Scuri con la stessa galleria Regina Elena. Da questa piazza si diparte una galleria che sottopassando all'Acquasola sbocca agli Orti Sauli ed in rettilineo ed allo scoperto prosegue a piazza Verdi. Dalla piazza davanti al Palazzo Pammatone si diparte un'altra arteria la quale per via Sofia Lomellini, ed attraversando la Via XX Settembre e Via Dante prosegue in rettilineo verso il mare con una galleria in discesa da quota 16,50 a quota 3, sino alla strada litoranea a bassa quota in corrispondenza del porticciolo Duca degli Abruzzi. Altro ramo di questa strada da quota 16,50 prosegue con andamento orizzontale sino al Corso Oddone. L'Autore prevede una piazza di forma regolare di fronte all'imbocco di Via Dante dalla quale piazza si diparte una strada, parte allo scoperto e parte in galleria che in linea retta sbocca all'inizio di Corso Oddone. Detta strada è progettata in luogo e vece di quella che la maggior parte dei concorrenti hanno tracciato parallelamente alla Via San Lorenzo.

L'Autore prevede con molto senso di opportunità, il raccordo della regione di S. Vincenzo con quella del Cavalletto mediante il prolungamento di Via Domenico Fiasella nella parte a nord di Via XX Settembre e lascia sistemata a giardino la piazza Verdi progettando la rettifica della Stazione Brignole. Il Progettista colloca un edificio a carattere monumentale nello sfondo del Monumento ai Caduti sopraelevato di 10 metri rispetto alla quota della piazza e presenta una sistemazione edilizia re-



colare lungo la sponda sinistra del Bisagno. Il Cantiere Odero è sistemato regolarmente includendo al centro dell'area occupata dal cantiere un grande edificio destinato al palazzo per esposizioni. Altre sistemazioni edilizie e raccordi stradali sono progettati, inoltre con speciale riguardo alle quote altimetriche delle zone da sistemare. Per quanto sopra il progetto presenta alcuni punti interessanti e degni di considerazione.

La Commissione, tenute presenti le condizioni del bando di concorso, previo esame particolareggiato e valutazione della soluzione proposta da ciascun concorrente per ognuna delle zone oggetto dei quesiti adottati dalla Commissione stessa e riportati al principio della presente relazione, a ciascuno dei quali è stato attribuito un massimo di classifica proporzionale all'importanza ed alla difficoltà dei problemi, ed infine con un giudizio riassuntivo generale su ogni progetto, espresso con un massimo di punti 20 in aggiunta alle valutazioni parziali, ha effettuato la classifica di cui all'art. 7 dello stesso bando.

I risultati della classifica generale indicano la seguente graduatoria di merito:

- 1) Progetto « Janua » punti 1450 su 1820;
- 2) Progetto « Genuensis Ergo Mercator » punti 1193 su 1820;
- 3) Progetto « Antoniotto Usodimare » punti 1003 su 1820;
- 4) Progetto « Maktub » punti 967 su 1820;
- 5) Progetto « Balilla » punti 951 su 1820;
- 6) Progetto « Post Fata Resurgam » punti 835 su 1820.

In relazione ai giudizi particolarmente esposti sui progetti esaminati ed in base ai risultati della votazione la Commissione ha deliberato di aggiudicare il primo premio di L. 50.000 al progetto contrassegnato col Motto « Janua »; il secondo di Lire 25.000 al progetto contrassegnato col Motto « Genuensis Ergo Mercator » ed il terzo premio di Lire 10.000 al progetto contrassegnato col Motto « Antoniotto Usodimare ».

I progetti contrassegnati con i motti « Maktub », « Balilla », e « Post Fata Resurgam » sono stati ritenuti rimarchevoli per proposte o per studi che, nel loro complesso, potranno servire d'aiuto nello allestimento del piano regolatore definitivo; conseguentemente i loro Autori sono stati ammessi al rimborso spese fissato nella misura indicata nel bando di concorso.

Il Podestà, avendo con ciò la Commissione giudicatrice esaurito il suo compito, ha creduto opportuno di procedere in presenza dei Membri della Commissione stessa all'apertura delle buste contrassegnate coi singoli motti, contenenti il nome dell'Autore o degli Autori di ciascun progetto, per cui sono risultati vincitori i Signori:

1° premio - Ing. Aldo Viale, coadiuvato dal prof. Giulio Zappa, per il progetto « Janua ».

2° premio - Ingg. Luigi Carlo Daneri e Luigi Ferrari, per il progetto « Genuensis Ergo Mercator ».

3° premio - Architetti Griffin, Enrico, Bottoni Pietro e Pucci Mario, per il motto « Antoniotto Usodimare ».

Vennero ammessi al rimborso spese in ragione di L. 5.000 per ciascun progetto i Signori:

1° - Arch. Giuseppe Crosa, per il progetto « Maktub ».

2° - Arch. Ingg. Dott. Adolfo Fineschi, Renato Haupt e Castello Lorenzo per il progetto « Balilla ».

3° - Ing. Dellavalle Emanuele, Dodero Giacomo e Signor Ferrarini Mario per il progetto « Post Fata Resurgam ».

La Commissione prima di chiudere al presente relazione crede opportuno manifestare il suo più vivo compiacimento per la felice riuscita del concorso il quale ha pienamente raggiunto il suo scopo recando largo contributo di idee e di materiale che serviranno per redigere, in una ulteriore fase ed in seguito a più accurato studio del Civico Reparto Lavori Pubblici, un piano regolatore completo e tale da sopperire ampiamente ai futuri bisogni della città di Genova che incessantemente in tutti i rami dell'attività tende ad un avvenire in tutto degno del suo glorioso passato.