

NUOVI ASPETTI DELLA CITTÀ

PICCAPIETRA, SAN VINCENZO, MADRE DI DIO

DI E. FUSELLI

PRESENTANDO nel 1885 il suo primo progetto per lo «spianamento» e la sistemazione di Piccapietra, ed ottenendone due anni dopo la concessione dalla Amministrazione di Andrea Podestà, l'Ingegnere Cesare Gamba, autore e realizzatore della Via XX Settembre, non immaginava certo che dopo 65 anni si dovesse essere ancora sul punto di discutere circa il modo migliore di attuare quella sistemazione.

I più anziani dei genovesi ricordano che egli strenuamente sostenne ancora per molti anni la necessità di questa opera e ricordano gli innumerevoli progetti che ne sono seguiti da autori diversi, le polemiche e le vicende per cui la soluzione del problema è stata di volta in volta differita. Ma se ancora oggi l'altura di Piccapietra rimane coi suoi 16 metri circa di altezza al di sopra di Piazza De Ferrari, quasi inaccessibile e squallida nel cuore della città, pure molte delle condizioni iniziali di quei lontani progetti sono state ormai sorpassate, per le opere realizzate nel

frattempo e per la evoluzione della tecnica stessa della edilizia cittadina.

L'origine degli studi per la sistemazione di Piccapietra risale, secondo lo stesso Ing. Gamba, al Concorso Nazionale indetto nel 1883 dal Comune di Genova per la soluzione della viabilità orientale. Concorso che fu vinto dall'Ing. Severino Picasso. Ma poiché il tracciato del progetto vincitore implicava la demolizione della Chiesa di Santo Stefano, giustamente ritenuta monumento importantissimo, il Gamba pensò di aggirare l'ostacolo con un nuovo progetto che da un lato doveva investire, come infatti investì, la collina di S. Andrea situata nella posizione dell'attuale Palazzo della Nuova Borsa, per ottenere quell'allargamento della via Giulia che divenne l'odierna via XX Settembre, mentre dall'altro lato avrebbe dovuto ugualmente spianare la collina di Piccapietra e sistemarla su di uno schema principale di due strade ortogonali tra loro, l'una diretta dal di-

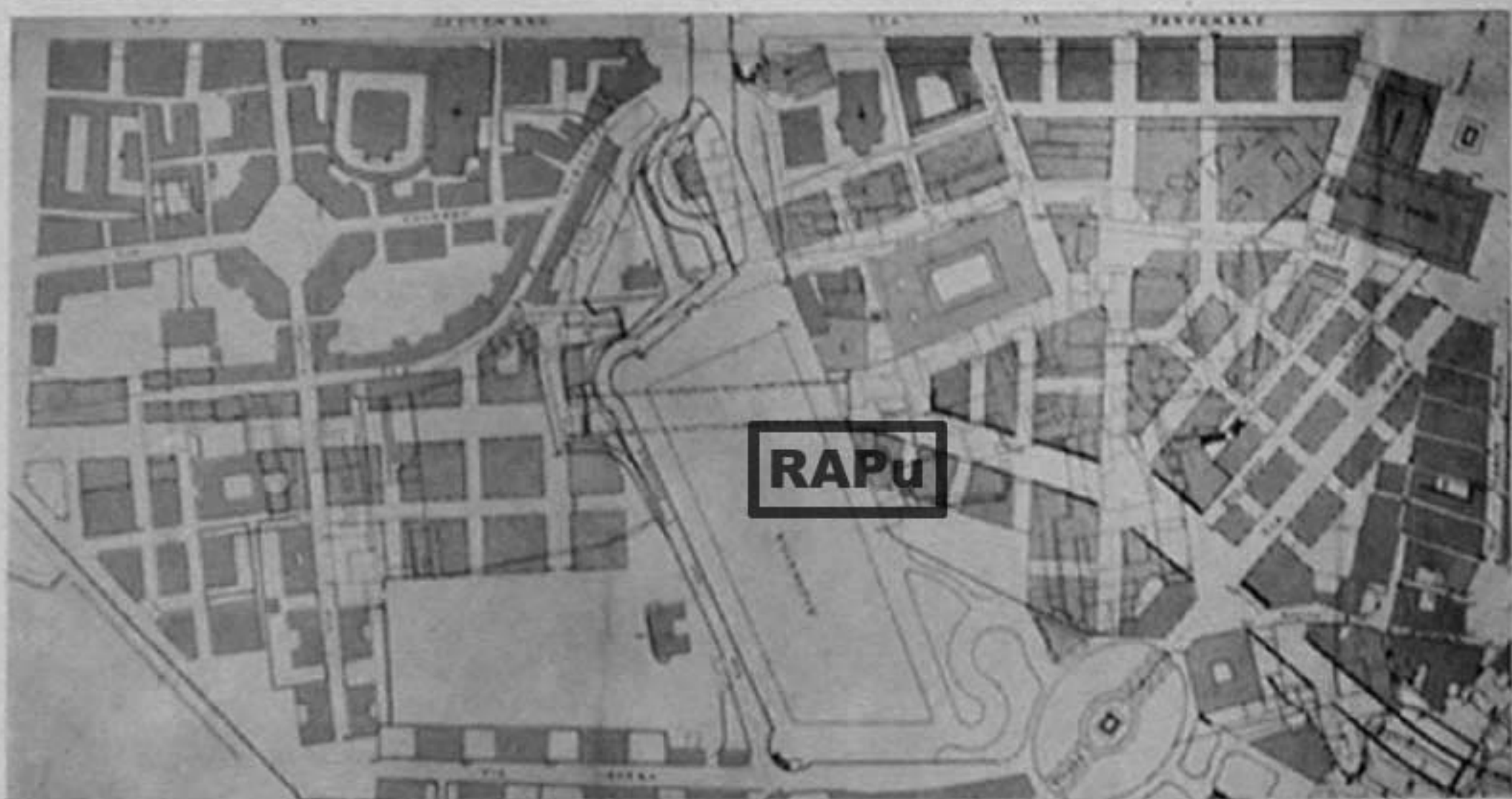


Fig. 1. — L'ultimo progetto dell'Ing. Cesare Gamba, per la sistemazione di Piccapietra - 1914. — Si noti la strada di comunicazione longitudinale passante dal Largo di Via Roma.

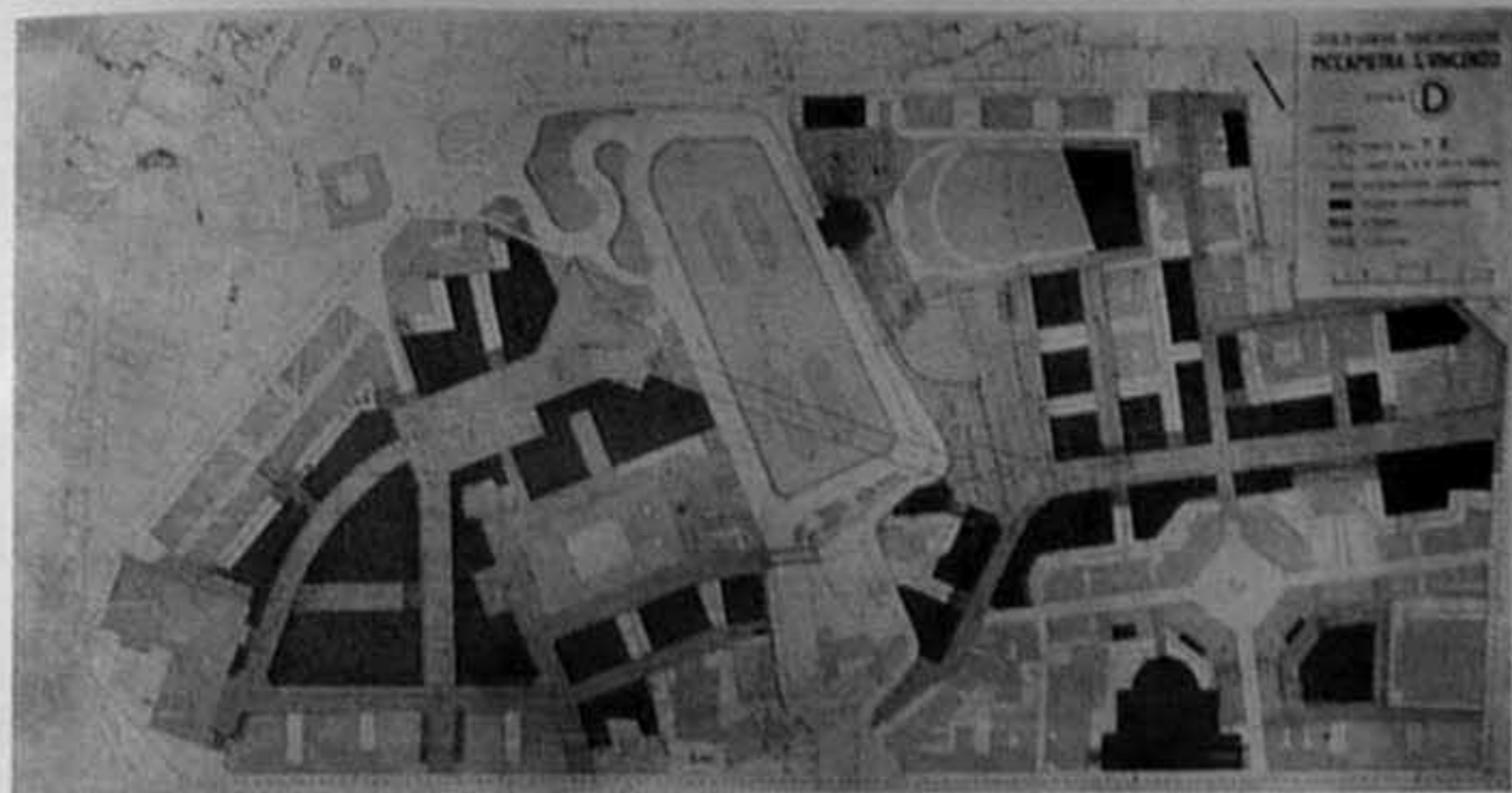


Fig. 2. — Il progetto degli Uffici Municipali per il piano regolatore di Piccapietra e San Vincenzo - 1938. La strada di comunicazione longitudinale è spostata verso Piazza Corvetto e diretta alle nuove gallerie stradali Nino Bixio e Garibaldi.

stacco tra il Teatro Carlo Felice e la Galleria Mazzini fino alla facciata dell'Ospedale di Pammato. l'altra normale a via XX Settembre, diretta da Piazza Corvetto fino ad un progettato sventramento dei quartieri di Ravecca e dei Servi.

Nell'ultimo progetto fatto nel 1914 dall'Ing. Gamba per Piccapietra, (Fig. 1), compare una notevole innovazione che influirà sugli orientamenti urbanistici successivi per le comunicazioni longitudinali della città; infatti l'arteria principale di Piccapietra veniva prevista quale porzione di una strada proveniente da Brignole mediante galleria sotto l'Acquasola e diretta per il Largo di Via Roma e sotto il giardino di Palazzo Pallavicino, al Portello e di qui alla Zecca, con andamento parallelo a Via Garibaldi dietro a Palazzo Tursi ed una terza galleria curvilinea, tangente a Via Cairoli alla sua estremità.

Questo tracciato veniva eseguito, nella sua porzione mediana, negli anni 1927 e 1928 mediante l'apertura delle due gallerie stradali dalla Zecca a Piazza Portello, oggi gallerie Garibaldi e Nino Bixio, ma con la variante di spostare lo sbocco di questa ultima a monte, invece che a valle, di Palazzo Spinola; abbandonato così l'attraversamento del Largo di Via Roma, a partire da quel momento il possibile prolungamento della comunicazione longitudinale della città veniva a gravitare su Piazza Corvetto, contrapponendo al precedente percorso una tendenza più marginale orientata sulla linea di Via Serra e Via De Amicis. Non diminuiva però l'interesse di Piccapietra sotto l'aspetto del rinnovamento edilizio, molto più che frattanto il Palazzo di Pam-

matone era stato abbandonato dagli Ospedali Civili per la nuova sede di questi a San Martino ed anche l'Ospedale dei Cronici era stato trasferito a Quarto.

In conseguenza del Piano regolatore di massima di alcune zone del centro del 1932, anche questo derivato da un Concorso, nel 1938 veniva redatto dagli Uffici Municipali un progetto particolareggiato per la sistemazione di Piccapietra e S. Vincenzo, (Fig. 2), che proponeva ancora una Galleria sotto l'Acquasola come elemento delle comunicazioni longitudinali, con inizio in Via S. Vincenzo e sbocco assai a monte di Pammato, e più che in Piccapietra, a vero dire, ai margini della Villetta Serra. Il progetto conteneva inoltre la proposta di una Piazza discretamente ampia posta di sghembo tra lo sbocco di quella galleria ed il prolungamento di Via Sofia Lomellini; ma nemmeno questo progetto ebbe maggior fortuna del precedente ed il sopraggiungere della guerra impose un'altra sosta al ricorrente problema della sistemazione di Piccapietra, rimasta ancor più squallida e triste per la distruzione di numerosi edifici.

Ripresi dal Comune gli studi nel 1945 sotto l'Amministrazione Faralli e questa volta con l'intendimento di giungere ad un Piano generale di tutto il territorio Amministrativo di Genova, il problema di Piccapietra veniva proposto in termini del tutto nuovi, ispirati alle esigenze del traffico moderno che impone sistemi stradali adeguati al continuo aumento della circolazione automobilistica, con percorsi propri ed ampi spazi di parcheggio. Il progetto compiuto nel 1946, (Fig. 3), spostava decisamente fuori di

Piccapietra il sistema delle comunicazioni longitudinali, utilizzando il percorso Piazza Corvetto, Via Serra allargata e Via De Amicis e faceva centro in Piccapietra per un'ampia piazza di sosta e di smistamento intesa a ricevere e collegare due distinte correnti di traffico, proveniente l'una da Via S. Vincenzo con breve galleria sotto il lato sud dell'Acquasola si da risultare pure a sud e parallela al lato maggiore di Pammato. l'altra proveniente da Via Madre di Dio, quindi dalle Grazie e da Circonvallazione a Mare, sottostante a Via Ceccardo Roccatagliata Ceccardi ed a Via Sofia Lomellini, si da evitare l'attraversamento a livello di Piazza Dante e di Via XX Settembre. Il raccordo tra le due correnti, e di queste con le aree della nuova sistemazione e con Piazza De Ferrari, Via XX Settembre e Piazza Corvetto, era studiato mediante una rampa semicircolare destinato ad occupare parte della grande piazza della nuova sistemazione: ne risultava così un sistema di traffico appropriato alle comunicazioni rapide, privo di incroci, ed un movimento altimetrico di spazi stradali e di spazi giardinati non privo di interesse, intorno ai quali erano disposti fabbricati di carattere del tutto moderno.

Tutto questo era necessario permettere per comprendere attraverso quale lunga evoluzione di studi si sia giunti all'ultimo Concorso voluto dalla Amministrazione Comunale nei primi mesi del corrente anno per offrire ancora una volta la più ampia possibilità di contributo e di proposte alla risoluzione dell'annoso e importante problema cittadino.

La sistemazione delle zone di Piccapietra, San Vincenzo e Madre di Dio è stata inquadrata dal Bando di Concorso entro i termini della viabilità generale, definita dagli studi del Piano regolatore in due arterie fondamentali: a nord il complesso delle strade - gallerie Garibaldi e Nino Bixio, completato a occidente con una strada in diagonale tra Piazza Nunziata e Piazza Statuto, ed a levante col raddoppio, anziché coll'allargamento, di Via Serra e da Via De Amicis; a sud il complesso viario della Circonvallazione a Mare, Via Gramsci, Via Boozzi, integrato da una nuova strada di traffico automobilistico in sede propria, dotato di opportuni raccordi con la rete stradale cittadina. Di conseguenza agli allacciamenti che i concorrenti dovevano tener presenti, tra questo sistema di viabilità e la zona posta allo studio erano: a nord nel tratto iniziale di Via IV Novembre che da Piazza Corvetto sale all'Acquasola, con l'avvertimento di non alterare la caratteristica conformazione della Piazza; ad est in Via S. Vincenzo ed a sud nell'innesto del prolungamento di Via Madre di Dio con la Circonvallazione a Mare a due livelli diversi, per la Circonvallazione stessa e per la progettata strada automobilistica in sede propria.

Oltre a questi, ovviamente, i raccordi con le strade esistenti tutto intorno alla sistemazione, col parcheggio sotterraneo di Piazza De Ferrari senza escludere, per Piccapietra, la possibilità di prolungare le comunicazioni da levante verso ponente attraverso i quartieri antichi della città. Infine nella planimetria distribuita ai concorrenti era anche indicato

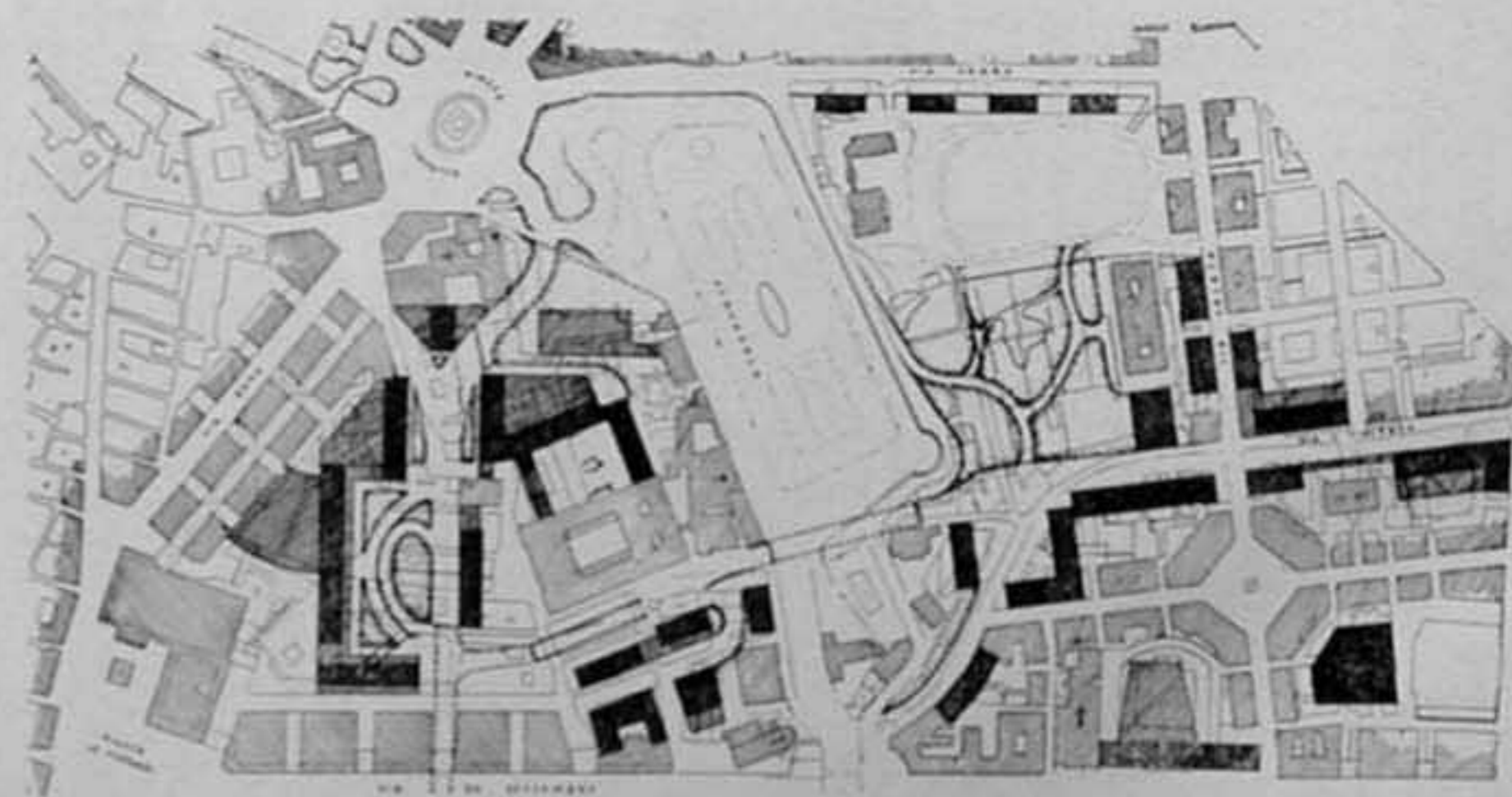


Fig. 3. — La sistemazione di Piccapietra e San Vincenzo secondo gli studi per il Piano Regolatore del 1946 (Ufficio Comunale dei Piani Regolatori e Comitato Urbanistico). — La strada di comunicazione longitudinale segue il percorso: Piazza Corvetto - Via Serra - Via Edmondo De Amicis; negli studi successivi invece dell'allargamento di Via Serra verrà proposto il suo raddoppio.

il tracciato della ferrovia metropolitana secondo il progetto del M. se Stefano Cattaneo Adorno, tracciato tutto sotterraneo che prevede una stazione in corrispondenza di Piccapietra.

La Commissione giudicatrice si è trovata di fronte a ben 16 progetti, due dei quali presentati fuori Concorso dagli autori stessi ed uno sfortunatamente escluso dal giudizio perché giunto oltre il termine di scadenza: in complesso un contributo notevole di lavoro e di idee tra le quali non è stato agevole il compito di sciverare il meglio, dal mediocre che in tutti i Concorsi non manca, e di procedere infine alla graduatoria.

La Commissione ha apprezzato a volta a volta l'elevato rendimento fabbricativo non ostante la facilità di composizione degli uni, e la chiara veduta dell'insieme sebbene a costo di azzardate affermazioni edilizie degli altri; ha lodato la conservazione di Pammalone ed ha fatto riserve decise sulla opportunità di nuovi grattacieli; è stata sensibile ai pregi delle eleganti sistemazioni di moderne tendenze, con abbondanza di spazi liberi ed ambienti pedonali a livelli differenti dalle sedi di traffico; ha gradito la netta separazione del movimento di transito da quello locale e le soluzioni intese ad evitare l'attraversamento a livello del traffico di Via S. Vincenzo e di Via Madre di Dio con Via XX Settembre e con Piazza Dante; ha riprovato eccessivi sfruttamenti edilizi negli Orti Sauli e l'inesatta disposizione dei nuovi edifici ai lati di Via Madre di Dio agli effetti climatici; ma infine, su tredici progetti, non ha potuto riconoscerne uno che, almeno con notevole distacco sugli altri, potesse essere classificato primo, per avere risolto nel modo più soddisfacente e con chiarezza i problemi della sistemazione urbanistica posta a Concorso, e non ha quindi potuto assegnare il primo premio.

Le proposte che per certi aspetti sono state messe in evidenza risentono nello stesso tempo di qualche compromesso, ovvero vengono meno ad alcune condizioni insopprimibili: chi ha tentato soluzioni brillanti ha peccato di ardimento ed è uscito dalle possibilità concrete di attuazione, chi ha avuto per norma queste ultime è sceso nell'ovvio e nella mediocrità. E questo non meraviglia in urbanistica, ma il fatto è che in questo caso si trattava di problemi di una complicazione ed una difficoltà inconsuete, anche nell'ordine della urbanistica

più scabrosa, anche per i tecnici più avveduti e sperimentati, dove il risolvere, il progettare, il comporre in libertà di ispirazione è ad ogni passo ostacolato da situazioni di fatto altimetriche, climatiche, edilizie e di traffico che impongono alla coscienza del tecnico rinuncie o compromessi.

Questo sia ricordato a conforto dei Concorrenti ed anche un poco a giustificazione della Commissione giudicatrice. Per la cronaca, sono stati assegnati due secondi premi ex-aequo di 300.000 lire ciascuno ai progetti presentati dal gruppo degli Architetti Alessandro Christen, Vincenzo Esposti e Cesare Perelli e dal gruppo degli Architetti Ferruccio Grassi, Emilio Pifferi e Ing. Alberto Ressa; sono stati assegnati 3 terzi premi ex-aequo di 200.000 lire ciascuno a progetti presentati dal gruppo dell'Architetto Ezio Cerutti e Ingegneri Aldo Patelli e Alberto Morone; dal gruppo degli Architetti Luigi Carlo Dameri, Anna Castelli Ferrieri, Mario Tevarotto, Eugenio Gentile e Giovanni Romano; dal gruppo degli Architetti Flavio Vaudetti, Leonardo Bucci, Giuseppe Ginatta, Italo Giudici, Marcello Innocenti e Ing. Riccardo Ginatta. Infine è stato assegnato un rimborso spese di 50.000 lire ciascuno ai tre progetti presentati dal gruppo già citato Bucci, Arch. Ginatta e Ing. Ginatta, Giudici, Innocenti, Vaudetti; dal gruppo degli Architetti Eugenio Rossi e Millo Marchi, e dall'Ing. Renzo Picasso.

Per tal modo l'Amministrazione Comunale è venuta in possesso di 8 progetti che contengono pregevoli suggerimenti e felici soluzioni di problemi parziali: nel complesso un contributo di idee e di esperienze che giustificano l'iniziativa e lo sforzo di questo Concorso. Nelle pagine che seguono gli autori stessi dei cinque progetti premiati con secondo e terzo premio illustrano le soluzioni da essi proposte ed i concetti che le hanno ispirate.

Con notevole interesse del pubblico i progetti tutti, presentati al Concorso sono stati esposti per tre settimane nelle sale a terreno di Palazzo Bianco: ora compete agli Uffici Comunali la parola conclusiva in sede tecnica, ma più ancora dipende da un atto di volontà amministrativa l'imprimere alla soluzione del problema quel movimento e quella forza che soli possono suscitare le necessarie energie, riunire le iniziative e promuovere l'attuazione costruttiva.



Planimetria della sistemazione

Esaminiamo brevemente le tre zone, prima sottolineando i problemi del traffico e la loro risoluzione e poi chiarendo i nostri concetti volumetrici e di destinazione degli edifici.

Madre di Dio - Nel nostro progetto è attraversata longitudinalmente da una grande arteria la quale, dipartendosi dalla autostrada litoranea e dal corso Quadrile (ex Principe Oddone) unisce la zona del porto al sistema Piazza Dante - Piazza De Ferrari. Questa grande arteria parte da quota + 10,00 e arriva a quota + 10,50 all'inizio di via G. D'Annunzio, con due livellate diverse ma di pendenza dolce, sottopassando il Ponte di Carignano a quota + 12,00.

Detta arteria avrà i collegamenti trasversali necessari, quasi esclusivamente pedonali e che comunque non la disturbano perché il traffico di immissione e di emissione avverrà dai contraviali. Infatti detta arteria è prevista per una sezione di mt. 22,00 pari a tre piste veloci centrali e due contraviali per due piste cadano con separazione di larghezza su metro.

Sul lato di questa grande arteria sono previsti, nel tratto compreso fra il Ponte di Carignano e i grattacieli, edifici ad uso magazzini, piccole industrie ed altre attività connesse al vicino porto. Sul lato di levante si inseriscono poi dei corpi di fabbrica che seguono l'andamento leggermente sinuoso imposto dal tracciato stradale e che saranno destinati ad abitazione. Si noti l'andamento ad esedra del fabbricato in asse a Carignano che ne completa la volumetria assiale e che per la sua equilibrata altezza non altera il buon panorama che si gode dalla Piazza Carignano.

Nel tratto a valle del Ponte di Carignano si prevedono edifici ad uso pubblico con speciale riguardo alle esigenze dei portuali e con grande salone per assemblee.

Un edificio disposto normalmente alla via G. D'Annunzio, chiude la composizione delle nuove progettazioni senza alterare le ripetute dei due grattacieli esistenti, tanto dal basso quanto dal Ponte di Carignano. Avuto riguardo al non certo felice andamento altimetrico della zona, con quella sua valle fortemente incassata,

2° Premio ex-aequo.

Architetti: CHRISTEN, ESPOSTI, PERELLI.

ci sembra di avere risolto logicamente l'assunto, riservando, come s'è detto, alle parti basse degli edifici marginali destinazioni a magazzini ed attività artigianali attigue alla vicinanza del porto, oltre ai trasferimenti di tali attività da altre zone cittadine in corso di risanamento, riservando ad abitazione i piani alti, previsti solo sul lato di levante.

Una piazza per parcheggio è prevista nelle immediate vicinanze del Ponte Carignano, e una cortina verde disposta longitudinalmente, ed in frangia all'edificio a sbalzo schernerli, alla vista, la fila fabbricabile esistente a levante di piazza di Sarnano.

San Vincenzo - La zona è interessata dall'ormai ansioso problema del collegamento Corvetto - Brignole. Diciamo subito che, a nostro giudizio, il raddoppio di via Serra non risolve efficacemente la questione, senza contare che si inciderebbe su una zona verde di particolare valore. Necessità quindi di un tratto in galleria sotto l'Arquasola, galleria che è esiguitissima, perché la sua livellata e quelle dei tronchi di completamento dell'arteria sono sopportabilissime per qualunque tipo di traffico.

Ciò premesso riteniamo di aver individuato il miglior tracciato complessivo, soprattutto avuto riguardo al fatto, per noi importantissimo che, per lungo tempo sarà impossibile di por mano alla sistemazione di Via S. Vincenzo, dato l'alto suo valore economico.

Si propone quindi una nuova arteria che ha in comune con la Via S. Vincenzo un brevissimo primo tratto partendo da Piazza G. Verdi, poi se ne diparte nettamente (lasciando integra l'attuale fabbricazione) imboccando la prevista galleria sotto l'Arquasola.

Bisogna ci sembra anche il tratto nuova galleria - Corvetto, sia come fluidità di travolto sia come inserzione, non facile, nella piazza Corvetto stessa. Il traffico est-ovest perciò dovrà tagliare la Piazza Corvetto a sud del monumento, con andamento pressoché rettilineo, mentre tutte le altre direzioni confluenti su Piazza Corvetto saranno servite con traffico giratorio.

Con le quote previste della nuova strada, chiaramente indicate in planimetria, si hanno i minori movimenti di terra possibili il che, economicamente ha la sua importanza.

La Via S. Vincenzo, col tempo, subirà un processo di trasformazione, nel senso che gli edifici che la fronteggiano verranno ad essere mano mano ricostruiti, parte per vetustà e parte per opere di risanamento. Ci sembra logico quindi non modificarne l'andamento, lasciando alla naturale gradualità di rinnovamento, la sua finale soluzione.

Tanto per gli Orti Sauli quanto per l'Arquasola essi saranno riordinati opportunamente con la costruzione di quei padiglioni (Cassa dell'Arte, Ristoranti, Bar, ecc.) indispensabili per rendere vitale questa magnifica zona verde nel cuore di Genova, senza ben inteso incidere sulle superfici che già oggi sono a verde.

Altro concetto che teniamo a sottolineare: si è cercato, compatibilmente con le giuste esigenze economiche e di sfruttamento delle aree, di far penetrare, con nuove propaggini, il nucleo verde il più profondamente possibile verso Via S. Vincenzo e verso Piazza

G. Verdi, certi casi di fare cosa egregia nel riguardo della futura popolazione della zona.

Per quanto è stato possibile abbiamo rispettato nel miglior modo la tradizione e gli elementi affettivi locali, valga per tutti l'esempio della conservazione del giardino retrostante il Club Alpino di Via IV Novembre.

Con la soluzione proposta ci sembra di avere saggiamente operato lasciando inalterato il carattere della zona che gravita sulla via S. Vincenzo — abitazioni, uffici professionali, commercio minuto — separando da essa e nettamente, l'arteria di gran traffico congiungente Piazza G. Verdi con Piazza Corvetto.

L'importanza del lasciare inalterato il tracciato della Via S. Vincenzo è dato anche dal fatto che essa serve quale ottimo collegamento, essenzialmente pedonale, fra la parte alta di Via XX Settembre con la stazione Brignole.

Pievepletra. Le ragioni di traffico, cioè il collegamento nord-sud fra Piazza Corvetto e l'autostrada litoranea e il porto fanno sì che la zona risulti automaticamente divisa in due: Pievepletra e altra gravitante intorno a Panmatone.

Esaminandole come tali notiamo:

Pievepletra propriamente detta è lambita, verso levante dal prolungamento della Via C. R. Occardi che sarà indubbia apportatrice di vita. È prevista una piazza pedale — con grande giardino all'italiana, sopraelevato di 2 metri circa sul piano stradale ed alla quale farà da fondale un edificio con destinazione pubblica.

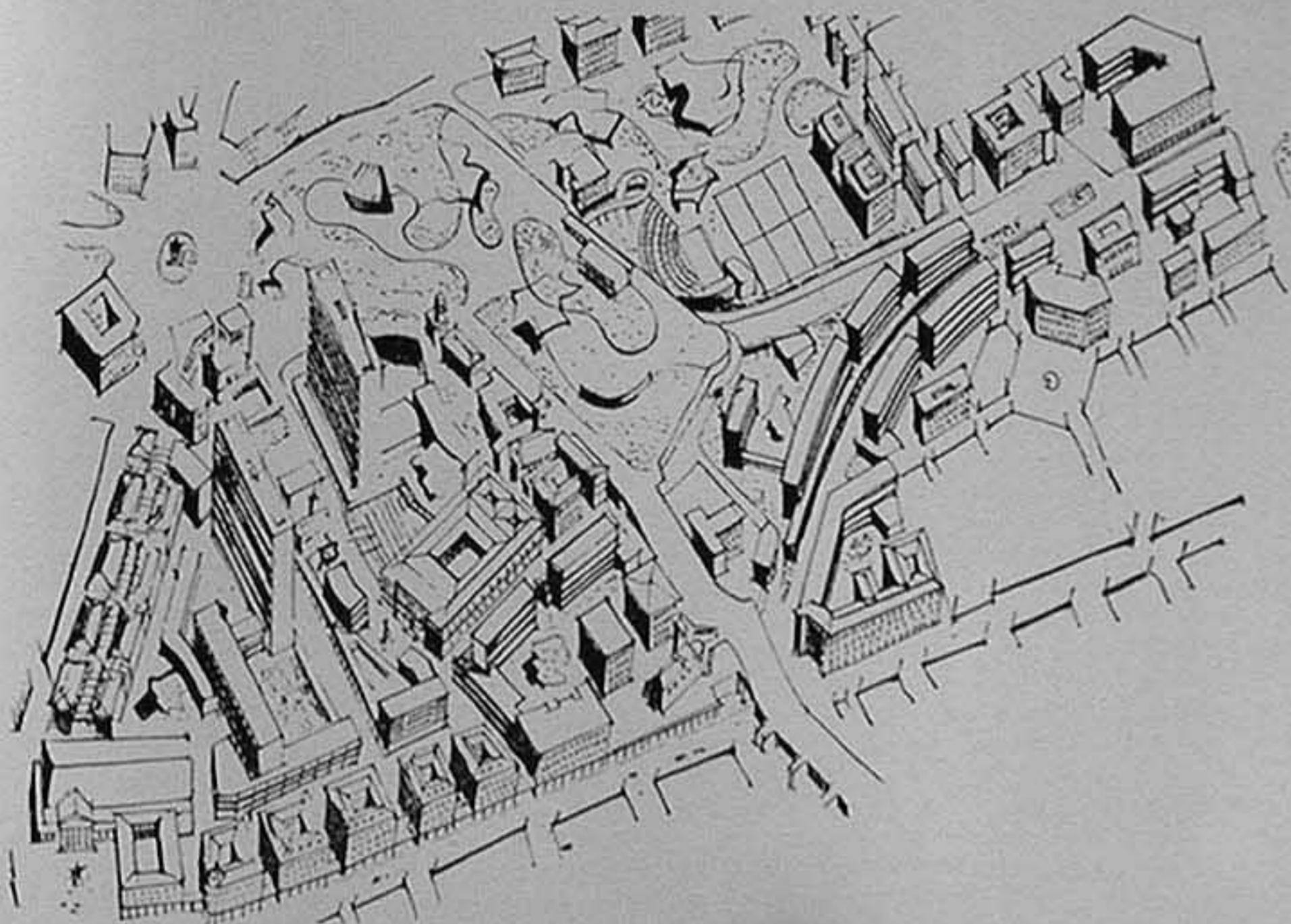
All'estremo nord del comparto si eleva uno dei due grattacieli proposti. È sembrato opportuno, analiticamente sfruttare il terreno con la solita fabbricazione e con riguardo anche alla altimetria di Pievepletra, concentrare la cubatura costruibile in edifici alti ai quali fanno riscontro altri assai bassi e con destinazioni particolari. Ciò crea un ambiente di un certo carattere senza pregiudizio del fattore economico.

Zona di Panmatone. Analitico ci è sembrato doveroso risparmiare Panmatone dalla demolizione. L'edificio è ancora un bel blocco e, opportunamente liberato e restaurato, può rappresentare degnamente qualche pubblica attività. (Perché no la Giustizia?).

Tanto più che avremmo previsto una piazza lastricata lungo il suo lato nord e che potrebbe benissimo costituire una specie di Foro.

Da notarsi ancora la fabbricazione a blocchi aperti prevista nel comparto immediatamente a nord di Via XX Settembre: la liberazione e la coesistenza della Chiesa di S. Croce e Camillo; l'impostazione assiale degli edifici antistanti Panmatone, comportante anche una adeguata sistemazione del monumento che ricorda il gesto di Balilla tanto caro al cuore dei genovesi.

Infine, all'estremo nord del comparto è previsto il secondo grattacielo, il quale in unione all'altro già menzionato ed al completamento del Chiostro della Chiesa di S. Marta, opportunamente protetto da una cortina verde, restituisce l'ambiente intorno alla nuova piazza nata dalla balconetta del collegamento Via Occardi - Piazza Corvetto.



Planimetria della sistemazione

I problemi che hanno formato oggetto di particolare attenzione sono essenzialmente i seguenti:

- 1) - viabilità via interna che per il collegamento dei quartieri esterni alla zona oggetto dello studio,
- 2) - valorizzazione degli edifici e dei monumenti aventi pregi storici ed artistici,
- 3) - massima attrazione delle zone ricostruite, in modo da raggiungere il migliore risultato economico, conciliando le esigenze economiche con quelle di un piano edilizio accettabile sotto l'aspetto igienico ed estetico,
- 4) - possibilità di graduare nel tempo, in fasi successive, l'esecuzione del piano, senza che ciò pregiudichi la vitalità delle aree costruite nel periodo iniziale.

In rapporto alla viabilità generale lo studio comporta essenzialmente l'allacciamento della strada a mare con la circoscrizione a monte e l'allacciamento della piazza Verdi con i nuovi quartieri di S. Vincenzo, Portoria e Pievepletra.

Le nuove arterie costituiranno anche vie di penetrazione e di attraversamento dei nuovi quartieri creando il necessario movimento commerciale.

Per quanto riguarda l'allacciamento nord-sud fra il mare e piazza Dante il vecchio tracciato è stato sdoppiato in due arterie pressoché parallele a partire dal fronte di Carignano. Questo sdoppiamento risponde al criterio di attuare una migliore lottizzazione interna del quartiere, realizzando una « spina » per la quale è da prevedere un notevole valore commerciale. Le nuove arterie stradali risultano più elevate, riducendo al minimo le pendenze all'attacco verso piazza Dante e consentendo di sfruttare con magazzini tutta la parte sottostante, già servata.

Nella zona a nord-est di piazza Dante, questa nuova arteria attraversa la via XX Settembre, fiancheggia la chiesa di Santa Croce e S. Camillo e quindi con leggera deviazione a nord-est, attraverso uno stazzo, si allaccia alla piazza Corvetto alla quota di m. 24 circa, avendo alla sinistra il Chiostro e la Chiesa di Santa Marta convenientemente restaurati ed isolati.

Per l'allacciamento est-ovest la via S. Vincenzo segue sensibilmente il vecchio tracciato e quindi si biforca in due strade.

2° Premio ex-aequo.

Architetti: GRASSI, PIFFERI, RESSA.

La prima si allaccia alla via XX Settembre come già in passato, la seconda sottopassa l'estremità sud dell'Arcivescovo e prosegue nella via Vernazza convenientemente allargata sul lato nord-est.

È prevista nell'ultimo tratto la possibilità di costruire una rampa di discesa con una pendenza non superiore al 5% circa. Questa rampa potrebbe accedere in futuro ad una galleria che, sottopassando l'Arcivescovo e la piazza De Ferrari e proseguendo a nord-ovest parallelamente al vicolo Caana, potrebbe ad esempio uscire all'aperto dopo la via Chiassone nel vicolo Fieno allargato, svilupparsi tangenzialmente alla piazza Sostiglia e proseguire a levante di S. S. delle Vigne fino alla via della Maddalena opportunamente allargata.

Si è voluto così non pregiudicare una eventualità che potrebbe un giorno divenire attuale, mentre, d'altra parte, la costruzione immediata della rampa sembra sin d'ora consigliabile, in quanto potrebbe consentire di risolvere il problema di un secondo accesso all'esistente sottogetto sotterraneo sotto la piazza De Ferrari.

Il piano si è naturalmente preoccupato di salvaguardare gli edifici aventi pregi storici ed artistici, anzi si è fatto il possibile per collocare questi monumenti nelle condizioni migliori.

Particolare interesse presentano sotto questo riguardo Panmatone e la Chiesa di S. Croce e S. Camillo. Il grandioso edificio di Panmatone, la cui origine risale all'inizio del '600, è stato isolato da ogni lato. La facciata prospetta una piazzetta, la cui forma e dimensioni ricordano quella attuale, separata dal traffico principale.

Un fabbricato di modesta altezza, che si innesta alla Chiesa di S. Croce e S. Camillo, separa questa piazza dalla grande arteria di traffico nord-sud, con la quale è trattata la comunicazione per mezzo di ampi passaggi. Nella piazza resta al suo posto il monumento a Balilla, si è cercato di creare un ambiente raccolto, senza stonature, valorizzando così al massimo l'edificio di Panmatone e la Chiesa vicina. Quest'ultima viene quasi completamente isolata e potrà assumere maggiore rilievo mettendosi in tal modo in evidenza il campanile e la cupola, gioiello architettonico e decorativo dell'arte barocca di Carlo Mattioli.

Altre sistemazioni di particolare interesse riguardano Santa Marta e il Ponte di Carignano.

Santa Marta, le cui origini risalgono al 1290, rappresenta con la sua sacrestia ed il suo chiostro uno dei monumenti più degni della vecchia Genova. La nuova sistemazione lascia intatte le parti più significative del monumento e sceglie il fianco del chiostro e della sacrestia: un accurato restauro potrà valorizzare questa architettura così isolata da ogni soprastruttura.

Il ponte di Carignano, infine, nel suo tracciato, imposto già all'atto della costruzione dalle case sorte disordinatamente nella profonda valle del Riva Torbido, è opera imponente che adempie ancora oggi ad una importante funzione di traffico. È sembrato necessario non sminuirne la grandiosità con la costruzione di edifici troppo alti nelle immediate vicinanze e quindi, oltre ad

Architetti: CASTELLI FERRIERI, DANERI,
GENTILI, ROMANO, TEVAROTTO.

isolare completamente il ponte, si è prevista una conveniente zona di rispetto.

La volumetria dei nuovi fabbricati ha tenuto conto, oltre che delle esigenze ambientali e prospettive, anche della necessità di determinare un complesso edilizio che risulti in armonia con lo aspetto generale della città, limitando cioè a poche eccezioni le deroghe al regolamento.

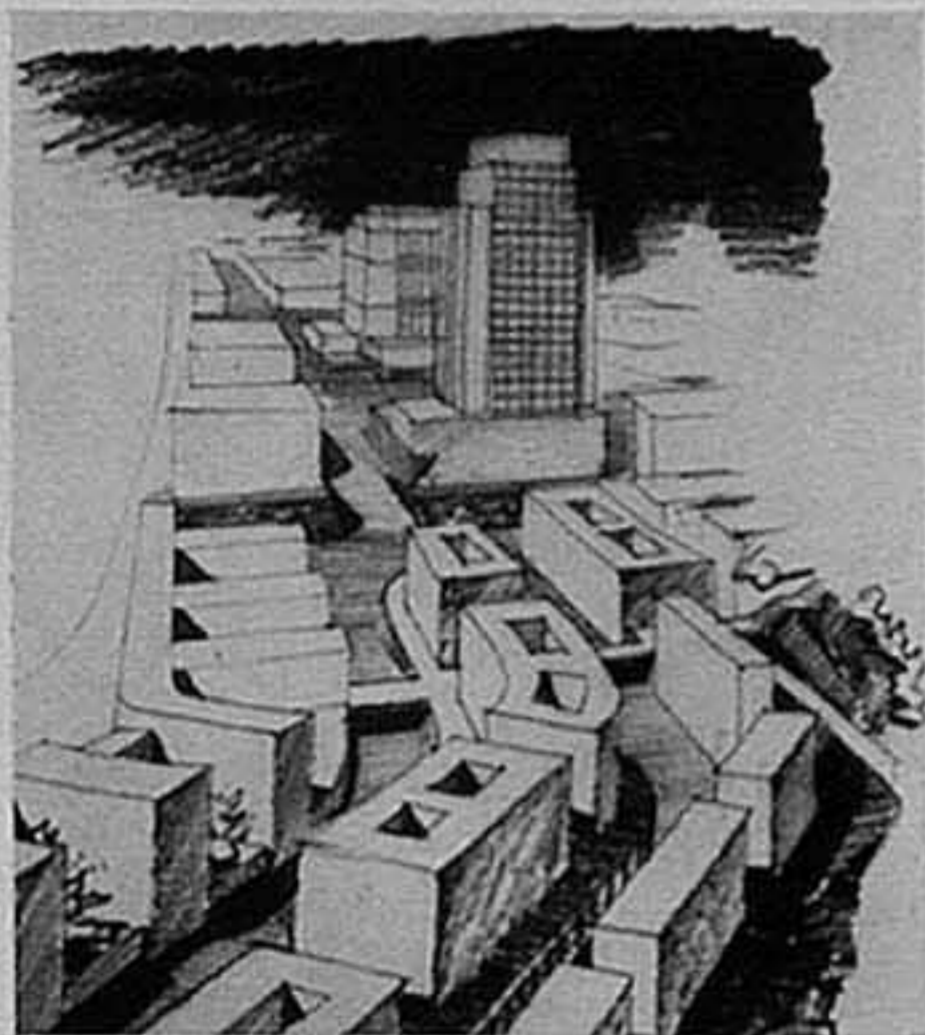
Fra queste eccezioni è da considerare il grattacielo previsto nella zona fra la Galleria Mazzini e la grande arteria di traffico piazza Dante - piazza Corvetto, il quale, nell'ubicazione proposta, non dovrebbe determinare inconvenienti in ordine alle esigenze di carattere paesistico che la configurazione della città impone.

Edifici di 9-10 piani, eccedenti in modo relativamente modesto i limiti di altezza regolamentari, sono previsti nei punti di maggiore

interesse, sia sotto l'aspetto economico che sotto quello di una conveniente volumetria.

Da rilevare la limitata altezza proposta per gli edifici interessati opere monumentali o aspetti panoramici. Ad esempio, il primo edificio della «spina» della Madre di Dio a sud si è limitato a soli tre piani per mantenere il coronamento sotto il piano stradale del ponte di Carignano e consentire alla visuale che da questo si gode un più ampio respiro. Con lo stesso criterio gli edifici previsti sulle aree degli Orti Sault sono previsti di altezza tale da non impedire la visuale panoramica della spianata dell'Acquasola.

La realizzazione integrale del piano imporrà la costruzione di circa 20.000 locali con oltre un milione e mezzo di metri cubi di nuovi fabbricati (ruoto per pieno).



L'arteria binata della Madre di Dio vista dall'alto



Planimetria della sistemazione

Sotto la pressione di una popolazione in aumento e delle nuove esigenze poste da un rapido crescere e moltiplicarsi delle attività mercantili, Genova, sprovvista di un piano regolatore generale, anzi di un qualsiasi piano a respiro un po' ampio, ha veduto svilupparsi il suo centro senza quei caratteri precisi e definiti che rendono un centro urbano organico ed efficiente. Si è così determinata una casuale sovrapposizione di funzioni diverse in una medesima zona, lo sdoppiamento in zone diverse e mal collegate di funzioni identiche o complementari, quali ad esempio: la borsa merci e la borsa valori; il centro finanziario, che è venuto affermandosi intorno a piazza De Ferrari, in contrasto con il tenace persistere attorno a Banchi delle principali attività commerciali, ecc.

Tuttavia appare chiara ed inoppugnabile, pur attraverso tali incertezze, una ben definita tendenza del centro degli affari a spostarsi verso levante, e ad identificarsi sempre meglio con il centro della vita cittadina. Un tale fenomeno si manifesta con gli evidenti caratteri di una forza naturale insuperabile, ed è giustificata, d'altra parte, da ragioni pratiche del tutto obbligate, quali lo spazio disponibile e la facilità delle comunicazioni. In contrasto con questo movimento in atto un altro è da prevedersi in futuro in direzione opposta, e cioè verso ponente, in conseguenza dello sviluppo del porto.

A noi la previsione del fenomeno interessa per i riflessi che esso, con il suo determinarsi, potrà avere sul complesso dei nuovi centri che andiamo studiando. Occorre a nostro giudizio che le caratteristiche di questi ultimi siano esattamente definite, cercando da un lato di escludere quelle funzioni che potranno più opportunamente essere assorbiti nelle nuove zone portuali, e cioè quelle inerenti all'attività commerciale e marittima, dall'altro cercando con

ogni mezzo di irrobustire questi centri, rendendoli efficienti e funzionali quanto più possibile, cosicchè non risentano alcun danno dal rinvicchio che inmancabilmente si manifesterà appena le zone di ponente entreranno in funzione. E questo perchè un'incertezza sul prevalere di una zona sull'altra o sul carattere proprio di ciascuna di esse potrebbe avere per conseguenza un confondersi di funzioni fra i due raggruppamenti, che risulterebbe in definitiva dannoso ad ambedue, e soprattutto alla buona organizzazione della città.

FUNZIONE DELLE ZONE

Nella zona di Pievepletra si è prevista appunto una migliore polarizzazione di organismi direzionali nel campo finanziario, industriale ed amministrativo, con prevalenza delle attività finanziarie. Si è così, a semplice titolo indicativo, previsto di trasferire in quella zona la borsa merci e la borsa valori, secondo una tendenza che si è palesata recentemente negli ambienti interessati. La piazza antistante gli edifici delle borse, chiusa al traffico dei veicoli e circondata da portici, avrà la funzione di piazza degli affari.

Negli altri edifici prospicienti potranno trovar posto uffici comunali e bancari.

Il palazzo di Pammatone è stato conservato con l'intenzione di destinarlo a sede delle Biblioteche riunite. Nell'area degli ex-istituti classici vorremmo veder sorgere il Palazzo dell'Arte, che, in stretta connessione con il Palazzo di Pammatone, coll'Acquasola, e con l'antico Teatro anatomico da destinarsi opportunamente, verrebbe a determinare un centro culturale e di svago concluso a margine della zona dei parchi, costituita dall'Acquasola, dalla Villa Serra e dagli Orti Sault, che dovrebbero essere acquistati al Comune. In essi si è deliberatamente esclusa qualsiasi costruzione, che non condurrebbe ad altro che alla riduzione del verde pubblico, patrimonio prezioso da conservare in tutta la sua estensione. Potranno qui ammettersi soltanto piccoli impianti di giochi e di svago per i bambini.

Nella zona di S. Vincenzo si è voluto mantenere e sviluppare quel carattere di zona di negozi, che già attualmente possiede, e che mostra, con la vivacità del suo movimento, di rispondere ad esigenze effettive in rapporto alla zona circostante.

La zona di via Madre di Dio, per le particolari caratteristiche morfologiche, si presta assai male ad uno sfruttamento appena intenso, ed è tale da non poter costituire un centro del tutto autonomo. Perciò è stata immaginata come una ulteriore estensione dell'attuale centro di piazza Dante, con funzioni eminentemente commerciali.

Architetti: CERUTTI, MORONE, PUTELLI.

XX Settembre nelle direzioni ortogonali su entrambi i lati, onde mettere a disposizione dei soli veicoli le attuali larghezze utili di metri 16.

Nella nuova piazza la zona Pievepletra, dianzi menzionata, confluisce anche la nuova arteria, parallelamente in galleria, che attraversa la zona di S. Vincenzo. Questa arteria raccoglie al suo imbocco di est più che le provenienze dall'arteria principale est-ovest, dall'autostrada e dalla stazione Brignole, che potrebbero a rigore percorrere via Serra e penetrare nella zona di Pievepletra da nord, le provenienze dai vasti quartieri orientali che graviterebbero altri, menti su via XX Settembre o sulla sussidiaria di sud, affacciando in entrambi i casi l'incrocio Ceccardi-XX Settembre. (Tale sussidiaria sud con sbocco in piazza Dante serve invece egregiamente le modeste provenienze dirette alla zona Madre di Dio).

Questa nuova arteria, che equilibra il sistema viario longitudinale est-ovest e tende ad alleggerire ulteriormente il traffico di via XX Settembre, rompe, tra l'altro, l'attuale diaframma dello spessore di m. 400 posto tra quest'ultima e via Serra, e pone le premesse di un vivace rinnovamento edilizio in una zona della città centralissima e particolarmente attraente per la sua vasta dotazione di verde.

RETE VIARIA

Zona Madre di Dio

Nel tratto compreso tra l'innalzazione sud e i piloni del ponte di Carignano è previsto un importante nodo viario che permette tutti i possibili allacciamenti del triplice sistema di vie lungomare (strada portuale, autostrada, corso Quadrio) con l'interno della zona: la caserma dei pompieri è agevolmente collegata in ogni direzione.

E' da notare che per facilitare la soluzione tecnica dei tracciati (pendenze) le diverse provenienze confluiscono a quota m. 14, all'altezza intermedia tra le quote dell'autostrada e del corso Quadrio, rispettivamente m. 10 e m. 17.

All'imbocco sud di via D'Annunzio si distacca dalla nuova arteria sud-nord una strada di collegamento al quartiere commerciale di ponente che si salda a quota m. 22 con l'organismo di piazza di Marzano; il che significherebbe assicurare la continuità con quello che sarà indubbiamente la futura un importante complesso di edifici a carattere analogo.

Avveniamo infine alla strada di levante che serve gli edifici residenziali posti a valle di via Pieschi, alla quale si congiunge in una specie di pianaleto belvedere nel pressi del grattacielo maggiore.

La nuova arteria sud-nord si vale, nell'ultimo tratto, del sistema esistente: via D'Annunzio, piazza Dante, via Ceccardi e attraversata via XX Settembre con i provvedimenti di cui si è detto, immette nella zona di Pievepletra.

Zona di Pievepletra

Questa è caratterizzata, per quanto riguarda gli spazi pubblici, da due piazze, l'una, maggiore, a carattere salino, di smistamento e sosta, a quota m. 22 (con posteggio centrale per ridurre al minimo i punti di conflitto del traffico); l'altra, che si affaccia alla precedente, e la domina da quota m. 25, a carattere prevalentemente pedonale, e di posteggio.

L'allacciamento fra le due piazze è assicurato: per i veicoli dalla strada che si distacca a sud di S. Maria dalla congiungente a piazza Corvetto, per i pedoni da due sistemi di scale ed elevatori, uno dei quali serve anche alla stazione della metropolitana.



Pianimetria della sistemazione.

Le zone in oggetto sono parte di una più vasta area centrale limitata a nord dal tratto della «arteria principale» est-ovest compreso tra piazza Verdi e piazza Statuto, e sul lato est, sud-ovest dalla «autostrada veloce» che, nel tratto in cui il suo percorso si allontana dall'arteria principale analizzata, forma appunto quella specie di scava che racchiude praticamente il cuore della città.

Per quanto riguarda la specifica funzione di alimentazione delle zone poste a Concorso l'arteria principale può pertanto essere considerata equivalente all'autostrada, a causa di inoppugnabili ragioni di economia di percorso (sia pure tenendo conto delle lunghezze virtuali) e pressumerò di conseguenza che la zona di Pievepletra venga servita da nord (innesto di piazza Corvetto) e la zona Madre di Dio da sud (innesto presso salita Sassi).

Osserviamo inoltre che il traffico veicolare «di passaggio» fra una zona e l'altra è da ritenersi sostanzialmente inferiore al traffico di «penetrazione» che in ciascuna delle due zone, per loro particolari caratteristiche, viene fortemente assorbita. Per queste ragioni non è stato ritenuto necessario un collegamento veloce tra le due zone citate con innesto stimolato rispetto a via XX Settembre, e giudicato sufficiente di sfruttare a questo scopo l'esistente collegamento in superficie costituito da via Ceccardi e suo prolungamento verso nord; non solo, ma detto collegamento è realizzato, in definitiva, come sistema di due «secoli», che confluiscono sfalsati in un centro di forte attrazione funzionale anche in via subordinata, come piazza di smistamento.

Aggiungiamo ancora che la soluzione di un collegamento articolato dalla superficie avrebbe, per ragioni di quote e di pendenze, localizzato i suoi innesti con le arterie superficiali in punti molto distanti dall'asse di via XX Settembre, con l'assurdo risultato di ignorare i centri di attrazione, via esistenti che di progetto, posti in superficie senza soluzione di continuità, ossia proprio quei centri che la stretta interdipendenza fra di loro sono fonte del traffico.

E' da notare infine che nelle immediate vicinanze di via XX Settembre, sia a nord che a sud, sono state previste ampie possibilità di stazionamento dei veicoli (per non parlare del posteggio sotterraneo di piazza De Ferrari) il che permette scambi pedonali in superficie su percorsi di modesta lunghezza.

Ci si è preoccupati di organizzare l'incrocio di via Ceccardi via XX Settembre ad evitare che costituissero domini, ad ogni ragionevole previsione, un punto di difficile circolazione; e pensiamo di aver risolto il problema ricorrendo i portici di via

Tale arteria ha una prima rampa di collegamento con la strada a quota m. 17 (quota di corso Oddone e della piazza Madre di Dio), indi prosegue in direzione di via Pieschi passando sotto il quarto fornice del ponte di Carignano, entra in galleria sotto la via Pieschi, sottopassa l'incrocio di via XX Settembre, ed esce in quota di terreno mantenendo una pendenza pressoché costante, e mai superiore al 4%, appena oltrepassato l'innalzamento e il nodo di smistamento di Pievepletra. Indi prosegue sopra il tracciato di via S. Vincenzo, ad una quota di 5 m., superiore alla sede stradale di detta via.

Questa attrezzatura, che potrebbe a prima vista sembrarsi discutibile, ha la sua ragione d'essere in prima luogo nel desiderio di non turbare il carattere di via S. Vincenzo, centro vitale di attività commerciale. Questa attività viene anzi ad essere intensificata colla creazione di una doppia strada pedonale, che ha i negozi da ambo i lati, essendo prevista una fila di negozi, collegati da un portico continuo, al di sotto della strada di traffico.

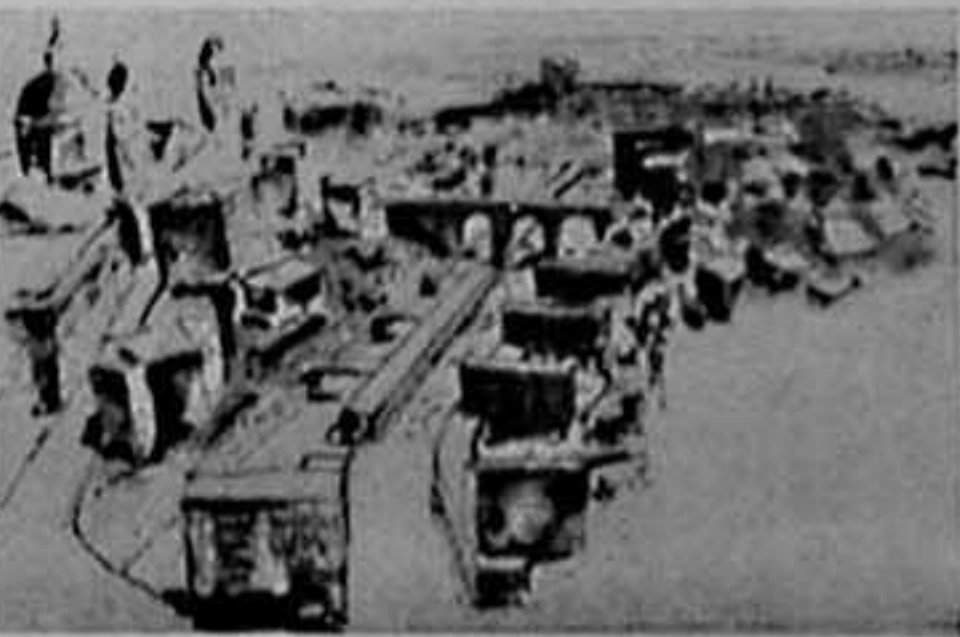
Ci sembra opportuno chiarire che questa strada attrezzata, per quanto abbastanza veloce, dovrà mantenere il suo carattere di strada di penetrazione, e non diventare di transito, costituendo un raddoppio dell'autostrada a mare per il collegamento di piazza Brignole col corso Oddone.

Per questa ragione, oltreché per ragioni economiche di attrezzatura, intenzionalmente non si sono evitati tutti gli incroci nei punti di innalzazione alle strade locali.

Oltre alle arterie principali fin qui menzionate, sono previsti altri tracciati vari di carattere locale:

— una strada di collegamento fra l'Acquasola, il parco Sauti e i quartieri a sud della via S. Vincenzo;

— una strada di collegamento a leggerissima pendenza fra il corso Oddone, attraverso la piazza di posteggio in zona Madre di Dio e la piazza Dante.



la zona di via Madre di Dio del grattacielo Sud.

La parte edificata è localizzata sul lato ovest della valle, dove la minore pendenza e un più felice orientamento permettono una sistemazione edilizia di una certa consistenza, mentre sul lato opposto, al di sotto della via Pieschi, non è ragionevole prevedere uno sfruttamento edilizio a causa della forte inclinazione del terreno e del suo infelice orientamento. La zona più bassa della valle nel tratto fra Piazza Dante ed il Ponte di Carignano, verrà colmata fino a quota + 7, creando una piazza di posteggio e di sosta anche a servizio dei contigui edifici di Piazza Dante.

La colmata del fondo della vallata, da farsi con le macerie provenienti dalla demolizione dei vecchi edifici, annullerà praticamente il costo dei trasporti delle macerie e risulterà pertanto una operazione conveniente dal punto di vista economico.

VIABILITÀ

Il centro urbano degli affari, quale risulterà dal comporsi delle zone di Pievepletra e della via Madre di Dio con quelle esistenti di via Dante e piazza De Ferrari, richiede collegamenti rapidi con le zone residenziali e in generale con gli altri punti vitali della città.

Il bando di Concorso individua quattro punti principali per l'imbocco delle arterie di penetrazione, e cioè:

- 1) - da corso Oddone e dalla nuova autostrada, in corrispondenza delle attuali allacci di via Madre di Dio;
- 2) - da piazza Brignole presso l'imbocco di via S. Vincenzo;
- 3) - da piazza Corvetto, presso l'attuale ingresso al giardino d'Italia;
- 4) - dalla zona di piazza Dante in corrispondenza di Porta Soprana.

Di queste innalzazioni hanno importanza preminente: la via S. Vincenzo, come quella che raccoglierà le provenienze dei quartieri residenziali di levante per mezzo della futura strada a Monte di Nervi e dalla valle Bisagno, e l'allacciamento con l'autostrada che raccoglierà le provenienze di ponente e dalla valle Polcevera, e collegherà il centro degli affari con il porto.

La innalzazione di piazza Corvetto, che raccoglie le provenienze della circoscrizione a monte, è di importanza ridotta, ed è fortunata perché un ulteriore aumento del traffico in questa piazza non è desiderabile.

Infine il raccordo a ponente di piazza Dante attraverso l'imbocco in prossimità alla Porta Soprana non è stato preso in considerazione ed anzi può presumersi che l'allacciamento al mare attraverso il nuovo tracciato della via Madre di Dio renda il raccordo da Porta Soprana meno necessario e forse del tutto superfluo.

I due tronchi di penetrazione principali di cui si è detto più sopra, dalla via S. Vincenzo e da corso Oddone, confluiscono a Pievepletra, hanno dato luogo ad un'asse di viabilità veloce parallelamente attrezzato che corre tangente alle zone di via Madre di Dio e di Pievepletra.

Architetti: **BUCCI, GINATTA, GIUDICI, INNOCENTI, VANDETTI e Ing. GINATTA.**

commerciale - complessi edilizi unitari di gran mole e di non facile attuazione e contemporaneamente permettere una graduale realizzazione del piano.

ZONA DI PICCAPIETRA

Si è inteso principalmente: a) togliere la zona dall'isolamento attuale allacciandola il più possibile con le zone circostanti; b) procedere ad una lottizzazione tendente a creare un alto ed uniforme valore delle aree; c) mantenere quei punti di particolare valore architettonico ed ambientale.

Di conseguenza le caratteristiche principali del piano sono:

- Creazione d'una piazza a nord di Pammatone con allacciamento alla via S. Vincenzo mediante galleria sottopassante l'Acquasola. Scopo di questa piazza è di equilibrare - col traffico derivante dall'allacciamento alla stazione Brignole - l'influenza della via XX Settembre sulla determinazione del valore delle aree. In essa hanno sede un grande albergo e un complesso di uffici che può essere collegato a Pammatone.
- Conservazione dell'intero edificio di Pammatone e collegamento - come già accennato - dello stesso con altri nuovi edifici in modo da aumentare notevolmente le sue possibilità di sfruttamento, non escluso quello reddituale.
- Inserimento della Chiesa di S. Camillo in un sistema di portici e fabbricati. Si è creata così una zona di riposo e di rispetto attorno alla chiesa ed a Pammatone che - oltre a riquadrare architettonicamente la chiesa - mantiene nei limiti del possibile il carattere ambientale - pone al riparo di possibili sgradevoli sorprese che si potrebbero avere isolando la chiesa di S. Camillo.
- Collegamento con portici della Galleria Mazzini con via XX Settembre, in modo da costituire un triangolo porticato senza soluzioni di continuità. Si ha così un'ampia zona (la più centrale) racchiusa in un anello porticato, con evidenti vantaggi sia riguardo alla circolazione pedonale (in particolare per quella creata dalla stazione della Metropolitana il cui accesso è posto appunto sotto al porticato, nel prolungamento della via Roccazzaglia Corvadi) che al valore del negozi.
- Sistemazione delle adiacenze del Teatro Comunale in modo da permettere il posteggio sia in superficie che sotto alla piazza De Ferrari. L'affacciarsi sulla piazza che così si viene a creare di edifici destinati ad uffici, permette l'utilizzazione alternata e continua del posteggio stesso.
- Allacciamento, mediante una strada che si potrebbe definire panoramica, con il Palazzo dell'Arte, posto all'Acquasola. Questa strada inizia a lato di Pammatone, sottopassa il corso A. Podestà e con non eccessiva pendenza, si sviluppa attorno a due lati dell'Acquasola per giungere, alla quota della stessa, dinanzi al suddetto Palazzo.



Planimetria della sistemazione

Premessa.

Un moderno piano regolatore urbano non può - anche se lo si vuol considerare opera più d'architettura che d'urbanistica - limitarsi al fatto tecnico della creazione della «forma» d'una città, ma secondo l'aspetto formale ed artistico deve porre lo sguardo sociale, nella ricerca d'un armonico equilibrio tra il concetto volumetrico dello spazio ed il concetto economico e psicologico.

Il progettista d'un piano regolatore - con la creazione d'un ambiente fisico - deve porre le basi di un organico sviluppo della vita materiale e spirituale dell'uomo. Condizione essenziale perché ciò avvenga è che il piano sia vitale, non solo nei riguardi del soddisfacimento di esigenze artistiche di rapporti tra edifici o di esigenze tecniche di viabilità, ma anche - e non in minor grado - nei riguardi delle esigenze economiche. Per convincersene basta ricordare la fine comune negli archivi di numerosi brillanti piani urbanistici, progettati da illustri architetti i quali ebbero il solo torto di non tenere nel dovuto conto le esigenze economiche.

Se si intende un piano regolatore come uno stadio che cerchi di fondere in armonia sinora le varie esigenze artistiche, tecniche, sociali, psicologiche ed economiche, l'impostazione generale del problema si pone da sé. E con questa impostazione si è proceduto alla elaborazione del piano regolatore per le zone di Piccapietra, Madre di Dio e S. Vincenzo.

Le zone messe a concorso, sia per la loro ubicazione, sia per alcuni caratteri topografici ed ambientali, richiedono una soluzione che tenga conto - oltre che delle esigenze generali sopra esposte - dei vincoli da questi creati. La forma e la posizione di questi vincoli rendono il problema complesso e particolare: si è pertanto cercato di coordinare tutti questi elementi in una scala di valori e di riassumerli poi in una soluzione che avesse per nota fondamentale la possibilità d'una pratica realizzazione. In particolare si è prevista una lottizzazione ad aree di estensione media, in modo da evitare - salvo che per alcuni punti di particolare valore

lata, l'altro sulle pendici che salgono all'Acquasola a sinistra dell'imbocco della galleria, e dalla sede del nuovo Istituto di Scienze Economiche e Commerciali.

A levante di via Ugo Foscolo è prevista una costruzione ad andamento nettamente lineare, che si armonizza con il triangolo dell'Acquasola, e di modesta altezza per non turbare la veduta dall'alto, destinata a caffè-ristorante e sede di società sportive con tribuna coperta verso i campi di tennis.

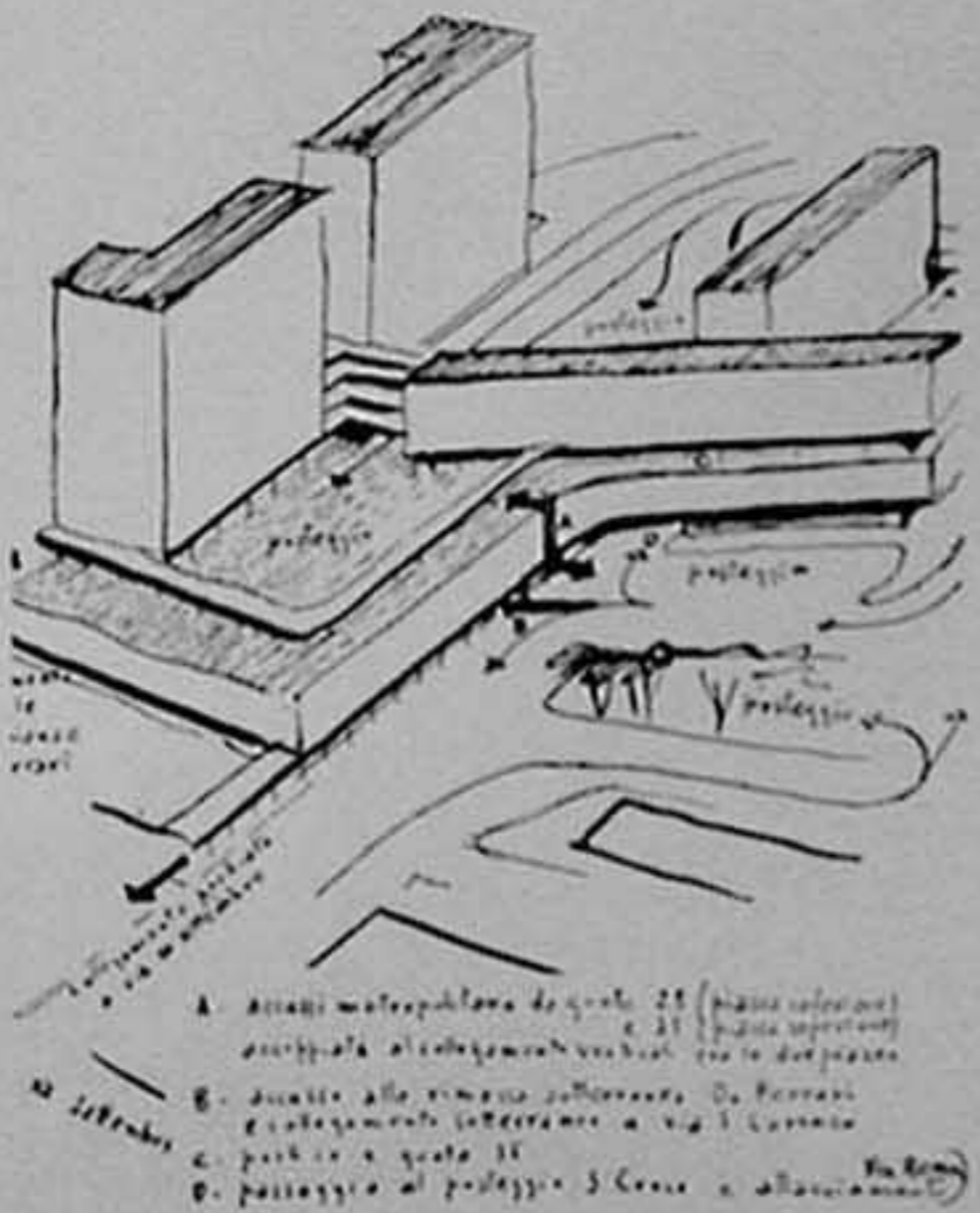
GRADUALITÀ DELLE OPERE

I piani urbanistici delle tre zone non sono vincolati nel tempo gli uni con gli altri, così che la fase esecutiva può avere inizio là dove il realismo per le vendite dei lotti fabbricabili contribuisca a creare un capitale di manovra per le opere successive.

Sembra che la zona che offre le maggiori possibilità in questo senso, sia per l'entità delle distinzioni che per la diffusione delle proprietà comunali, sia quella di Piccapietra.

Nel secondo tempo (in parte sovrapposibile al primo) può essere realizzata la penetrazione al fiume Madre di Dio e la messa in valore delle aree fabbricabili. L'entità delle opere stradali è in questa zona alquanto superiore, sia per la configurazione geografica che per la necessità di differenziare le immissioni da sud dei vari tipi di traffico.

In un terzo tempo potrà essere aperta la nuova arteria di collegamento est-ovest, che metterà in valore tutta la zona di S. Vincenzo, attualmente densamente costruita, e la cui trasformazione è pertanto da prevedersi piuttosto lontana.



La sistemazione delle due piazze, l'una affacciata sull'altra, in Piccapietra.

Un altro spazio non a posteggio è previsto a nord della chiesa di S. Croce, a lato del collegamento con via Roma.

I fabbricati per uffici e residenza posti a levante dell'arteria nord-sud sono serviti da nord con una strada minore a fondo cieco. Dalla piazza di smistamento partono inoltre verso ponente un eventuale collegamento al posteggio sotterraneo di piazza De Ferrari verso levante l'arteria che, passando in galleria sotto via IV Novembre, congiunge direttamente, con dolce pendenza, la zona di Piccapietra con la zona di S. Vincenzo.

Zona di S. Vincenzo

Dopo la galleria la strada prosegue in rettilineo sino a via Finme. I collegamenti minori (via Ugo Foscolo e sottopasso a via Bosco) sono mantenuti.

Dalla nuova via S. Vincenzo si stacca un tronco di collegamento a via XX Settembre, all'incirca con il tracciato attuale.

La continuità tra la pianata Acquasola e la zona verde sottostante è raggiunta con collegamenti pedonali a terrazze e scale.

DISTRIBUZIONE DEI VOLUMI

Zona Madre di Dio

A levante dell'arteria centrale nord-sud i nuovi fabbricati residenziali, con il loro ritmo serrato, sottolineano le altissime moli del grattacielo.

Da via Fieschi è libera a intervalli la veduta verso la valle. Sul lato opposto la massa fabbricata è molto più compatta e in due scaglioni: in primo piano gli edifici lineari alti m. 22; dietro, gli edifici impostati a m. 35 raggiungono i m. 85 alla copertura e mascherano l'attuale disordinato agglomerato del vecchio quartiere di piazza Sarzano e di via Ravenna, il cui completo rifacimento si impone ma sarà realizzabile soltanto a lunga scadenza per la difficoltà di sistemare la presente densa popolazione.

Zona di Piccapietra

Entrando in questa zona da sud la vista è sbarrata dall'edificio frontale che costituisce un punto fermo dopo un percorso che partendo dalla strada a nastro minore all'incirca 800 metri.

Questo edificio è tuttavia obliquo quasi ad assottigliare i flussi del traffico e ad accentrare, in funzione di quiete, la notevole massa dell'edificio alto m. 50 che ha il suo piano di spicco sulla piazza sopra elevata.

Quest'ultima è collegata ai portici di via XX Settembre senza soluzione di continuità, con l'attraversamento al coperto di via Vernazza.

Era l'arteria che conduce a piazza Corvetto e via IV Novembre sono previsti nei fabbricati a destinazione mista, uffici e residenza, alti m. 30, posti a quote scalari.

Quanto resta del vecchio organismo dell'ospedale di Pammatone, presso l'Istituto del Cottolengo genovese, può essere di spunto per un fabbricato ad uso pubblico, per esempio una biblioteca, in zona centrale e nello stesso tempo appartata.

Il complesso di S. Marta è incapsulato in cortine nuove di adeguata altezza.

La chiesetta di S. Croce risulta ambientata in uno spazio ristretto proporzionato alla sua modesta mole.

A sud dell'arteria che conduce alla zona di S. Vincenzo la cortina fabbricata, vincolata dall'andamento stradale, contribuisce a ordinare l'architettura generale della piazza centrale e permette un più ampio punto di vista sull'abside e sul tiborio della chiesa di S. Stefano, in corso di ripristino.

Zona di S. Vincenzo

I punti salienti della zona sono costituiti dal due fabbricati ad uso albergo, l'uno all'angolo della nuova arteria con via Ga-

ZONA DI VIA MADRE DI DIO

La particolare configurazione della zona ha suggerito di ovviare all'inconveniente dato da una strada situata in fondo alla incassatura della valle con la creazione di un'arteria a due strade parallele a senso unico, sfruttando la depressione centrale per la formazione di utilissimi fondi sottostanti alla spina edificata. La immissione nell'arteria del traffico proveniente dalla nuova strada di traffico veloce avviene con una strada che da quota 12 sale a quota 17, posta tra gli edifici in prossimità di corso M. Quadrio.

La spina, posta tra le due strade e destinata ad uffici e negozi con sottostanti magazzini, presenta varie interruzioni, sia per permettere la vista del ponte di Carignano e sia per creare degli spazi per la sosta degli autoveicoli e dei pedoni nei punti più opportuni.

Un grande parcheggio sotterraneo si trova all'inizio della zona, in prossimità di piazza Dante. Esso disimpegna le necessità di parcheggio della zona ed anche quelle derivanti dalla vicinanza del traffico sulla direttrice galleria Mameli - piazza De Ferrari.

ZONA DI SAN VINCENZO

La caratteristica principale del piano di questa zona è la ricerca d'una valorizzazione dell'Acquasola e del suo collegamento con

gli Orti Sauli, sistemati a parco. Si è perciò prevista la costruzione del Palazzo dell'Arte a cavallo dell'Acquasola e del Parco Sauli, con particolare riguardo alle esigenze di carattere panoramico e funzionale. Il collegamento con gli Orti Sauli avviene mediante rampe sistemate a viali alberati e gradinate. La via S. Vincenzo, prevista ampia come la via XX Settembre, è provvista di portici nel lato rivolto a sud. Essa è aperta frequentemente in sfondo verde e conserva il collegamento con la via XX Settembre. L'attuale strada a lato dell'Acquasola con inizio dalla via S. Giacomo e Filippo viene mantenuta ed allargata in modo da poter costituire un efficiente collegamento con la piazza Carretto.

DATI NUMERICI

Le superfici dei comparti e delle aree fabbricabili (coperti, coperti) sono:

Picciapietra mq. 33.244 e 22.441 rispettivamente

San Vincenzo mq. 19.665 e 19.647 rispettivamente

Madre di Dio mq. 30.814 e 18.620 rispettivamente.

La superficie utile dei piani è, in totale, per Picciapietra: mq. 231.011; per S. Vincenzo: mq. 121.615; per Madre di Dio: mq. 122.332.

Tali superfici si riferiscono ai nuovi edifici.

