

Metropolis

ABBANDONATA L'URBANISTICA FATTA SOLO DI CARTA, SI È PUNTATO SULLA REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE E DI RIASSETTO URBANO

Salerno da sette anni è in corso una sistemazione urbanistica che sta trasformando la città, restituendole il mare, il centro storico, una mobilità efficiente. Molte cose sono state già realizzate, altre sono in corso d'opera, altre hanno superato la fase preliminare e stanno per iniziare. Una città-cantier che in sette anni è cambiata radicalmente e che ha acquistato una vivibilità quasi incredibile se si considera il punto di partenza. Il pragmatismo del sindaco, Vincenzo De Luca, uno dei più votati d'Italia, e della sua giunta, ha portato ad una scelta che è risultata decisiva e vincente: evitare "l'urbanistica di carta", quella fatta di piani e di programmi inattuati, e di procedere invece ad una serie di opere pubbliche e di riassetto urbano che avrebbero consentito in tempi brevi la trasformazione della seconda città della Campania. Una filosofia che coincideva perfettamente con quella dell'architetto Oriol Bohigas che era stato incaricato dall'amministrazione precedente di studiare soluzioni urbanistiche per Salerno. Il pragmatismo del sindaco e le innovazioni metodologiche dell'architetto catalano hanno trovato una sintesi nel documento approvato dal consiglio comunale nel '94 che ha permesso l'avvio di realizzazione del programma.

«La filosofia di Bohigas - spiega l'assessore all'urbanistica Fausto Martino - è che i piani regolatori generali sono inutili in quanto, una volta approvati, sono già superati. Meglio intervenire sulle parti determinando un "effetto volano" nelle zone in cui si è intervenuti. Devo dire che noi abbiamo già potuto sperimentare la validità di questa tesi in quanto nelle zone in cui siamo intervenuti abbiamo potuto riscontrare questi miglioramenti, sia dal punto di vista estetico che da quello socio-economico».

La città ha riconquistato il mare con la realizzazione di un viale alberato che corre lungo la costa, da est ad ovest, fino al porto. Nel centro storico i lavori sono in corso, ma è stata già realizzata un'ampia zona pedonale, e le stradine che salgono lungo le pendici della montagna si stanno riempiendo di esercizi commerciali, locali pubblici. La città ha riconquistato spazi, piazze, luoghi per incontrarsi. La villa comunale è un piccolo gioiello, anche per le rarità botaniche, mentre il teatro Verdi è di nuovo in funzione. Un massiccio programma fatto, tra l'altro, di bandi di concorso internazionali, con la partecipazione di architetti ed urbanisti di tutto il mondo. Salerno è diventata una città internazionale, oggetto di studi e di apprezzamento, ma la sua profonda trasformazione è poco conosciuta.

«Questo è il limite di quanto è stato fatto - spiega Luciano Pignataro caporedattore della cronaca salerni-

INFO
I soldi dell'intesa

L'intesa con la Regione prevede che i 39 miliardi per il polo annonario siano stanziati mercoledì, mentre entro giugno verranno resi disponibili quelli per i lavori nella zona dello svincolo autostradale, per il collegamento con la Lungoirona, per la strada verso Solazoni ad Ogliara.



Salerno

Grazie a una strategia di interventi mirati la città campana sta cambiando profondamente il suo assetto urbanistico

La svolta dei sette anni Dalla "conquista" del mare al centro storico ritrovato

VITO FAENZA

ta de "Il Mattino" - la città è cambiata e sta cambiando. Ma l'immagine di Salerno non ha avuto eco. C'è un gap di immagine, che non è stato risolto». «E' vero - ammette Fausto Martino - abbiamo molta più attenzione all'estero che in Italia, ma questo non ci spaventa, il lavoro che stiamo compiendo lo stiamo facendo per la città, per i cittadini». Salerno, si spiega, si estende da ovest ad est. L'orografia ha costretto il suo sviluppo urbanistico lungo la linea di costa, poi la speculazione edilizia e la richiesta di alloggi hanno fatto crescere quartieri dormitorio, nella zona orientale della città, senza un'anima, senza servizi, senza alcuna tipologia precisa. «Ma la nostra filosofia è anche quella di non deportare le attività del centro in periferia, è quella di non creare centri specializzati, che vivono lo spazio di un mattino. La città è un organismo che vive di tante cose, di situazioni che si intersecano e si

mescolano».

Ora da est ad ovest sarà realizzata, sfruttando gli impianti ferroviari già esistenti una metropolitana leggera di superficie. Un'opera che richiederà pochissimi espropri (per la realizzazione delle sette stazioni) e che prevede solo in un tratto la costruzione di un secondo binario. Avanza a grandi passi anche la realizzazione della strada Lungoirona, un'asse importante per i collegamenti nord sud, con i centri dell'area metropolitana, con l'università realizzata a Fisciano, lungo l'Irno sarà creato un parco fluviale che legherà ancor più i paesi dell'immediato entroterra al capoluogo. Lo spostamento del casello dell'autostrada e la realizzazione del cavalcavia di collegamento della tangenziale con il raccordo Salerno-Avellino (sotto sequestro da parte della magistratura da anni, ma si spera in un dissequestro in tempi brevi) dovrebbero migliorare ulteriormente

la mobilità interna, che ha due strozzature proprio in quei due punti. «Anche per il porto siamo in dirittura di arrivo - prosegue Martino - sono stati già effettuati le prove sui modelli matematici e sul progetto in vasca».

L'ufficio di piano è pieno di progetti, studi, realizzazioni. Tra i tanti quello di David Chipperfield che ha vinto il concorso internazionale di urbanistica per la realizzazione della cittadella giudiziaria che sarà realizzata nell'area dello scalo merci delle Ferrovie dello Stato. La firma della cessione dell'area è stata apposta martedì scorso a Roma, mentre il sindaco De Luca, mercoledì alla Regione Campania ha firmato un protocollo di intesa per una serie di interventi. La creazione di una stazione marittima efficiente, la realizzazione nella zona di un cementificio (abbattuto) di una struttura alberghiera che dovrebbe aumentare l'offerta di posti letto oggi abbastan-

za carente rispetto alle esigenze, il completamento delle infrastrutture, dovrebbero trasformare Salerno nel centro di gravità di un comprensorio turistico, culturale ed ambientale senza pari, equidistante com'è da Pompei e Paestum, porta di ingresso della costiera amalfitana, punto di snodo per i paesi del Cilento, Agropoli, Castellabate, Camerota, Palinuro, punto di partenza per la scoperta del patrimonio naturalistico degli Alburni.

L'idea guida di Vincenzo De Luca (autore tra l'altro di un bel libro, "Un'altra città" per i tascabili della Laterza, in cui racconta le vecchie burocrazie e le nuove città) è proprio questa. Il sindaco immagina Salerno come capitale di questo comprensorio, e quindi fornitrice di infrastrutture e servizi difficili da realizzare in aree costiere ristrette. Il vero problema è il deficit di aree pubbliche. «A Salerno l'edilizia in pratica è ferma da 11 anni per que-

sto stiamo pensando al ricorso alla "perequazione". I primi contatti con i privati ci stanno dimostrando che potrebbe essere la strada giusta e dimostra che gli abitanti di questa città sono molto più avanti di quanto si creda».

Difficoltà non ne sono mancate, ma ora sembra essere stata ingranata la marcia in più: una stupenda chiesa del centro storico, con un'acustica perfetta, diventerà un auditorio, mentre alcuni edifici, acquisiti dal Comune, vengono ristrutturati e diventano contenitori culturali, sedi di uffici, nodi strategici per la città che vive. Centocinquanta mila abitanti, la seconda città della Campania, la sera Salerno si mette il vestito a festa, piazze e strade diventano un formicaio di gente di ogni età, i locali si riempiono, si animano. Quello che era fino a qualche anno fa un agglomerato di case ritrova la sua anima e continua a vivere nella sua interezza.

IN MOSTRA

Trieste, dieci
anni di progetti

Progetti architettonici, plastici, cimeli e varie testimonianze dello sviluppo di Trieste sono esposti al pubblico nella mostra intitolata «Dieci anni di grandi opere e progetti», aperta al pubblico fino al 9 aprile prossimo. La mostra è articolata in quattro sedi: Palazzo Costanzi, la sala dell'Albo pretorio, la sala comunale di Piazza Unità e un autobus d'epoca installato in Piazza Piccola.

Oltre a permettere di valutare molto concretamente, attraverso le diverse opere e interventi realizzati, come è cambiata la città, l'esposizione è anche l'occasione per fare il punto sui progetti presenti e futuri: in città sono attualmente aperti 187 cantieri, e dal '94 ad oggi è aumentata di ben sei volte la capacità di realizzazione di opere pubbliche.



Liguria

In riviera arrivano i porti modello francese

DALL'INVIATO MARCO FERRARI

«Dalla mia riva solo il fazzoletto chiaro» cantava Fabrizio De André. Da quella stessa riva parte anche un progetto chiaro. Almeno nelle intenzioni della giunta regionale Ligure che con il nuovo Piano della Costa tenta di mettere ordine negli approdi a mare. Compito non facile vista l'ampiezza dell'arco ligure, 359 chilometri, il numero dei comuni costieri, 63 per la precisione, la concentrazione di popolazione e attività e gli scempi dei decenni passati. Con il passaggio delle principali competenze sulla costa dallo Stato alla regione, la Liguria ha per prima imboccato la via della pianificazione. In sintesi il nuovo Ptc ligure - presentato in un convegno nella sede di Via Fieschi a Genova - pro-

pone l'aumento dei posti barca, la difesa degli arenili, il riuso delle linee ferroviarie da smettere e un'attenzione particolare alla vivibilità costiera. Il tutto, secondo l'assessore all'urbanistica Fabio Morchio, nel pieno rispetto dell'ambiente. I posti barca dovrebbero raddoppiare passando da 12 mila a 24 mila. Metà saranno ricavati nei porti storici di Genova, La Spezia, Savona e Imperia, il 30% dei posti saranno realizzati potenziando e razionalizzando i porticcioli esistenti; il 20% nasceranno nei nuovi siti di San Lorenzo a Mare, Noli-Spotorno e Levante. Se la notizia metterà in agitazione i tanti dipartimenti piemontesi, lombardi ed emiliani che frequentano la Liguria, in fibrillazione sono anche ambientalisti, naturalisti e studiosi del paesaggio. Rifondazione comunista ha chiesto ed ottenuto lo stralcio dal piano dei nuovi porticcioli. «Solo per dare priorità al recupero e alla ristrutturazione dell'esistente» spiegano gli uomini di Bertinotti. Stessa richiesta è stata avanzata dai verdi, mentre la soprintendente ai Beni ambientali Liliana Pittarello, intervenendo al convegno, ha detto di temere che dai nuovi porticcioli e dalla ristrutturazione dei vecchi si possano ottenere «opere invasive del paesaggio costiero». I plastici e depliant parlano spesso di «modello francese»: banchine super attrezzate, un molo centrale dal quale si dipanano varie diramazioni, servizi a terra e barriere contro le mareggiate. Un bel vedere, non c'è dub-

bio. Solo che a mettere mano al litorale non saranno gli specialisti francesi di waterfront. In Liguria solo 94 chilometri di costa sono costituiti dal litorale sabbioso: mantenerlo in vita costa a spesso gli interventi, per ammissione della Regione, non sono convenienti. Cosa succede? Che per salvare una spiaggia dall'erosione si costruisce una scogliera, ma quella scogliera si porta via altre spiagge. Di qui l'esigenza di un aggiornamento tematico integrando l'originario concetto di difesa degli abitati con quello di spiaggia come risorsa turistica. E dunque ecco la proposta di una sistemazione dei bacini e delle aste fluviali e di un sistema di opere di difesa e di ripascimento non più caotico e occasionale ma

studiato per tratti unitari di litorale. Il Ptc ne individua venti. Cambia rotta anche l'idea di salvaguardia. Nascono i «vincoli attivi» per meglio tutelare le zone intatte. All'isola della Palmaria, davanti a Portovenere, verrà dunque abbattuto lo scheletro di cemento che giace lì da tempo e qualcuno voleva addirittura recuperare. Interventi mirati anche nelle altre zone di pregio come la piana di Latte, Capo Mele, Capo Bertea e Capo Cervo. Là dove già esistono i parchi si penseranno i rispettivi organismi a dare un'occhiata al paesaggio.

E veniamo al riuso delle ferrovie dismesse. Il fenomeno dello spostamento a monte delle linee, ancora oggi in corso nel Ponente da Ospedalet-

ti a Finale Ligure, lascerà vuote zone di alto profilo territoriale. Il Ptc censisce tutte le aree libere e quelle che saranno liberate a breve e le destina a piste ciclabili, per corsi pedonali e passeggiate lungo costa. Infine la dedicata questione del rapporto tra vivibilità costiera e territorio: qui si incentivano i parcheggi e la rete del trasporto pubblico. Un occhio particolare lo pretende la strada più antica della Penisola, l'Aurelia, la statale numero uno che sarà difesa e tutelata. E a mare? Oltre ai parchi marini, la Regione si tutelerà con l'accordo italo-francese Ramogge che riguarda il tratto costiero dal Rodano alla Magra e con il Santuario dei cetacei nel triangolo da Capo Corso a Punta Mesco e a Cap d'Antibes.

