



CONCORSO DI IDEE SUL TEMA:  
"RIQUALIFICAZIONE, VALORIZZAZIONE E RIUSO DELL'AREA DI VIA  
VINCIPROVA"

Indirizzi progettuali di concorso

OTTOBRE 2007

## **INDICE**

1. Premessa
2. Oggetto del concorso ed esigenze
3. Caratteristiche geologiche e geomorfologiche dell'area
4. Risultati attesi dal concorso
5. Articolazione dell'azione progettuale
6. Indirizzi tecnici generali

## **1. PREMESSA**

L'area interessata dall'intervento in parte era, originariamente, utilizzata per funzioni complementari nell'ambito del ciclo produttivo del cementificio poi delocalizzato fuori della città.

Successivamente, per alcuni anni, all'intera zona non sono state attribuite specifiche destinazioni; l'utilizzo libero a parcheggio, nonostante il degrado, ha caratterizzato questo ambito che, in tutta evidenza, riveste notevole importanza per la sua posizione "strategica" tra il centro e la prima fascia semicentrale. L'Amministrazione, nell'intento di realizzare i necessari servizi e di allocare funzioni pubbliche indispensabili, ha tentato, con esito negativo, di affidare tale intervento in project-financing. Ritenendo opportuno di valutare più proposte ideative, per individuare la soluzione più valida e funzionale, è stato bandito il concorso di idee oggetto del presente documento.

## **2. OGGETTO DEL CONCORSO ED ESIGENZE**

L'intervento è inserito nel contesto urbano del centro città, in prossimità della stazione centrale delle Ferrovie dello Stato, nella zona a Nord-Est del fascio binari, risultando separata dalla zona ferroviaria dal fiume Irno. L'area è compresa tra il fiume Irno e la Via Settimio Mobilio ed è parte della zona centrale della città, ma a contatto con i quartieri semicentrali di Via L.Guercio e di Via Bottiglieri.

Nella zona la richiesta di aree di parcheggio è molto elevata sia per la presenza di attività commerciali e/o direzionali sia per esigenze dei residenti. L'area è adatta per il servizio di terminal bus della rete cittadina; è forte

la richiesta di un minimo di strutture a servizio del quartiere.

Le esigenze da soddisfare attengono, principalmente, all'incremento significativo di servizi e funzioni pubbliche, al riammaglio del tessuto urbano superando i limiti dovuti alla linea ferroviaria ed al fiume Irno, alla valorizzazione della funzione di interscambio nodale, al recupero degli standard per l'immediato contesto urbano.

### **3.CARATTERISTICHE GEOLOGICHE E GEOMORFOLOGICHE DELL'AREA**

Il Graben del golfo di Salerno costituisce un basso strutturale ad andamento antiappenninico, delimitato da faglie bordiere, che si individua nel Miocene Superiore come una modesta depressione quindi la tettonica esercitante un controllo sugli eventi erosionali e deposizionali ha contribuito successivamente a conferire l'attuale assetto al Graben.

A tali fasi tettoniche si deve lo smembramento del complesso calcareo dolomitico dei M.ti Picentini che creando zone più deboli ha consentito l'instaurarsi dei principali corsi d'acqua.

In particolare il fiume Irno, si snoda con andamento all'incirca nord-sud e segue il tracciato di una importante linea di frattura che si sviluppa verso nord dislocando la successione dolomitica triassica, e ponendola a contatto, a sud, con i depositi pliocenici.

Il fiume Fuorni, invece si sviluppa con andamento nord-est sud-ovest, e dopo aver solcato, nella parte alta del suo corso, la formazione conglomeratica pliocenica sfocia nel Tirreno attraversando le alluvioni attuali e recenti.

Riferendoci alla zona urbanizzata, la città di Salerno si sviluppa prevalentemente su depositi alluvionali.

Ad ovest ed a nord di essa si rinvergono le successioni dolomitiche di piattaforma, mentre ad est sono presenti blandi

rilievi costituiti geologicamente da una formazione plio-pleistocenica nota come "conglomerati di Salerno".

L'andamento morfologico, e di conseguenza la possibilità di sviluppo urbanistico della città, è stato fortemente condizionato dalla costituzione geologica del comprensorio il quale, infatti, presenta forti pendenze lungo i versanti litoidi della zona nord-ovest e dolci pendii nella parte orientale.

In questa zona gli agenti esogeni hanno modellato le formazioni conglomeratiche suddette generando un serie di lievi ondulazioni, solcate da modesti corsi d'acqua; tipiche forme rinvenibili in questi depositi sono, inoltre, le spianate di erosione legate ad antiche fasi di modellamento ed i versanti di faglia che le sospendono.

La stessa area urbanizzata conserva caratteristiche planoaltimetriche dettate dalla peculiarità del substrato ed ha trovato maggiori sbocchi e nuovi insediamenti verso est e sud-est.

Nel settore occidentale tali depositi alluvionali recenti, presenti verso valle, fanno passaggio a materiali grossolani a spigoli poco arrotondati che costituiscono le conoidi di raccordo con i rilievi carbonatici.

L'area più strettamente interessata dal presente studio riguarda il settore occidentale della città è posta in sinistra idraulica del fiume Irno ed è posizionata nelle immediate vicinanze del corso d'acqua occupandone una porzione del fondo valle. Essa è intensamente urbanizzata e presenta una pendenza tale da escludere qualsiasi evoluzione gravitativa.

I terreni affioranti appartengono a depositi alluvionali geneticamente ascrivibili all'azione erosiva e di trasporto esercitata dalle acque fluenti sui rilievi retrostanti, dell'Irno.

I sedimenti alluvionali notevolmente eterometrici, con elementi però arrotondati ed appiattiti, mostrano una tipica disposizione lentiforme, discontinua, dovuta all'alternarsi

delle caratteristiche della corrente che li ha depositati ed ai diversi regimi di questa nell'ambito dell'alveo.

Tali sedimenti sono costituiti da litotipi a diversa granulometria e conseguentemente a permeabilità primaria elevata per i terreni a grana medio-grossa e scarsa nei litotipi limo-sabbiosi.

Alla base dei depositi alluvionali si rinviene generalmente la formazione dolomitica che si rinviene fratturata ed arenitizzata e quasi sempre assume l'aspetto di un limo grigio-biancastro.

La zona oggetto di studio è parte integrante di un'area che presenta una morfologia subpianeggiante costituita da un ampio terrazzo di origine antropica degradante ad ovest verso la confinante asta fluviale.

Quanto all'aspetto idraulico, l'area non presenta strutture particolari che favoriscano fenomeni di ruscellamento e/o processi erosivi di superficie di particolare rilievo.

I risultati delle indagini geognostiche, in sito e in laboratorio, hanno consentito di accertare che al di sotto del livello di riporto dovuto a conglomerato bituminoso con sottostante massicciata di pietrame e frammenti lapidei di laterizi, il sottosuolo è costituito da materiali di natura detritico-alluvionale geneticamente ascrivibili all'azione delle esondazioni del fiume e granulometricamente compresi tra limo e ghiaia.

Tale genesi ha determinato una deposizione caotica dei litotipi sabbiosi del tipo a becco di flauto, a volte a becco di flauto, con lenti a spessore variabile spesso tra loro interdigitate. In generale i vari litotipi difficilmente risultano isolati ed omogenei perché sono spesso mescolati e abbinati tra loro e pertanto si presentano con termini intermedi e secondari.

Precisamente, a partire dal piano campagna, è possibile definire stratigraficamente i terreni fondali mediante

l'alternarsi di due depositi con differenti caratteristiche fisico-meccaniche ed idrogeologiche: alluvionale e dolomitico.

Il deposito alluvionale presenta una alternanza di strati di sabbia e ghiaia con sabbia che a volte si ritrovano frammisti ed intercalati a piroclastici e piccole pomici derivanti dall'attività esplosiva del complesso vulcanico Somma-Vesuvio ed è costituito da litotipi che non hanno subito costipamenti differenti da quelli dovuti alla sovrapposizione dei singoli strati e generalmente si rinvencono privi di coesione.

I litotipi sabbiosi si presentano di colore da grigio al beige e talune volte alla sabbia è associata una frazione limosa mentre il litotipo ghiaioso ingloba quasi sempre clasti per lo più a spigoli vivi, raramente smussati, e di forma irregolare ed a volte sparsi ciottoli e blocchi di natura carbonatica.

Intercalati ai livelli sabbiosi-ghiaiosi si rinvencono orizzonti di paleosuoli costituiti da limi sabbiosi debolmente argillosi, di origine piroclastica, contenenti pomici e lapilli.

Le prove penetrometriche e le analisi di laboratorio eseguite in aree confinanti a quella di interesse hanno evidenziato che i litotipi sabbiosi sono dotati di un peso di volume naturale  $\gamma = 1.8 \text{ kg/cm}^3$ , presentano un contenuto d'acqua  $w = 29\%$  ed hanno determinato valori alla penetrazione del campionatore standard Raymond sempre superiori ai 20 colpi.

Tali valori permettono di attribuire al litotipo una densità relativa  $D_r = 0,4 \div 0,8$  ed un angolo di attrito  $\phi = 35^\circ \div 45^\circ$ . La letteratura classifica lo strato tra mediamente compatto e denso.

Ovviamente le caratteristiche meccaniche relativamente più scadenti si riscontrano laddove lo strato presenta maggiore percentuale del termine limoso e caratteristiche migliori allorquando più ghiaioso.

A tetto della formazione alluvionale si rinviene quasi sempre ed a varie quote, la formazione delle argille grigio azzurre.

#### **4. RISULTATI ATTESI DAL CONCORSO**

Tenuto conto delle dimensioni dell'area si individua, quale obiettivo del concorso, la più efficace risposta alle richieste dell'Amministrazione.

Si vuole ottenere, quindi, il più razionale utilizzo degli spazi; la realizzazione del maggior numero possibile di parcheggi pubblici a rotazione, evidenziando l'incremento rispetto alla attuale dotazione; la localizzazione di attività pubbliche utili a concretizzare il riammaglio, anche funzionale, con il centro urbano e con l'area ferroviaria; il potenziamento della funzione di interscambio nodale, tenuto conto della rilevante posizione "Strategica" della zona tra Stazione Ferroviaria ed intersezione dei principali assi viari Nord-Sud ed Est-Ovest (Lungoirno e Via Torrione/Via Lungomare); il recupero, per quanto possibile, di standard ed il significativo incremento della dotazione di servizi per l'area urbana direttamente adiacente. In definitiva si vuole ottenere un nuovo tessuto urbano dotato di proprie funzioni e, nel contempo, dare continuità all'edificato, superando gli attuali limiti, fornendo al quartiere i servizi e gli standard attualmente mancanti.

La soluzione di tali problematiche dovrà essere caratterizzata dal valore architettonico dalle opere proposte e dal miglior inserimento nel contesto ambientale ed urbano oggetto dell'intervento nonchè dal più efficace coordinamento con le azioni di trasformazione urbana in itinere e da intraprendere nella zona.



## **5. ARTICOLAZIONE DELL'AZIONE PROGETTUALE**

Attualmente l'area è destinata, principalmente, a parcheggio pubblico di autoveicoli ed a sosta degli autobus di linea. Una piccola parte ospita un mercatino etnico.

La strada Lungoirno convoglia elevati flussi di traffico sulla Via Viciprova che attraversa, longitudinalmente, l'area diventandone asse stradale principale.

Il progetto "Lungoirno", in via di completamento determina un assetto viario che definisce, anche se non completamente, spazi e percorso principali.

L'idea progettuale proposta dovrà integrare e completare il progetto, in corso di realizzazione, essendo possibile, ove necessario, apportare modifiche, in qualche misura, ferme restando le opere e le scelte principali già previste.

Le aree sono libere da manufatti risultando assenti corpi edilizi in elevazione e/o in sotterraneo; non sono presenti urbanizzazioni rilevanti ad esclusione della strada "Lungoirno" ed il costruendo piccolo "Parco dei Pini" previsto nello stesso progetto della strada.

Ulteriori interventi cantierizzati dall'Amministrazione riguardano il rifacimento del ponte sul Fiume Irno, sull'asse della Via Torrione, e del muro spondale in sinistra idraulica dello stesso fiume Irno.

Lo sviluppo dell'idea progettuale, tenendo conto delle esigenze esposte e degli obiettivi del concorso, dovrà valutare i flussi di traffico presenti e previsti, i dati geologici e geotecnici acquisiti, gli interventi in atto e programmati, le preesistenze urbane.

La proposta dovrà indicare la spesa complessiva prevista evidenziando i vari capitoli di spesa e la possibile copertura finanziaria, anche attraverso meccanismi finanziari generanti introiti, al fine di ottenere il riequilibrio economico.

E' richiesta un' attenta analisi economica che dimostri la fattibilità economico-finanziaria della proposta stessa. Tale analisi, ampia ed esaustiva, dovrà essere correlata da un preciso ed attendibile Piano Economico-Finanziario e da una corretta Analisi Costi-Benefici. Sarà posta particolare attenzione circa la valutazione della fattibilità economico-finanziaria della proposta e la possibilità di realizzazione per stralci autonomi.

Particolare attenzione sarà data agli aspetti ambientali e paesaggistici.

In relazione ad essi viene richiesta un'attenta analisi di tutti i fattori valutativi dei luoghi nonché del successivo inserimento delle opere proposte e delle modificazioni introdotte. Tanto al fine di ottenere un deciso ed evidente innalzamento delle condizioni di vivibilità, qualità urbana e fruibilità dell'area e delle zone contermini nonché l'effettivo ripristino della continuità, urbanistica e funzionale, del tessuto urbano tra la zona di piazza ferrovia, l'area dell'ex cementificio in corso di trasformazione, la zona di via Irno e l'area ferroviaria con la Cittadella Giudiziaria.

Il ripristino della continuità della struttura urbana dovrà essere completato con la previsione di un raccordo pedonale tra l'area oggetto d'intervento e la piazza Ferrovia. Tale raccordo potrà avere le caratteristiche di un asse pedonale attrezzato inserito in un più ampio ridisegno, funzionale ed architettonico, finalizzato alla realizzazione del fronte lato fascio binari della stazione Ferroviaria. Si sottolinea la rilevante esigenza di risolvere il collegamento funzionale ed urbanistico tra la Cittadella giudiziaria, la Stazione Ferroviaria e l'area oggetto d'intervento.

Tra i servizi per il quartiere é richiesta la previsione della localizzazione di un edificio per il culto, di non elevate dimensioni.

## **6. INDIRIZZI TECNICI GENERALI.**

L'idea di riassetto e rifunzionalizzazione per la riqualificazione, valorizzazione e riuso dell'area di via Vinciprova, ai fini della verifica della fattibilità della proposta progettuale, deve essere supportata da rilievi dei luoghi; indagini geologiche, geotecniche ed archeologiche anche, in questa fase, desumibili da dati storici e dalla letteratura tecnica e scientifica di riferimento; da analisi di flussi di traffico pubblico e privato; da valutazioni dei costi, dei benefici, della redditività degli interventi, della fattibilità economico-finanziaria della proposta anche per fasi in caso di realizzazione per stralci funzionali. Le proposte, quindi, dovranno essere adeguatamente motivate e sostenute da verifiche di fattibilità sviluppate sulla base di eventuali indagini in sito, di corrette valutazioni dei costi, di analisi costi-benefici a supporto degli investimenti necessari, di valutazioni Socio-economiche e di analisi della ricaduta ambientale delle opere.

Resta indispensabile tener presente l'interazione delle proposte avanzate con il contesto urbano e le opere esistenti e previste.

A tal proposito potrebbero essere utili approfondimenti del quadro conoscitivo delle aree oggetto d'intervento.

La proposta dovrà essere sviluppata nel preciso e pieno rispetto di tutte le indicazioni e prescrizioni contenute nel "Disciplinare di Concorso" allegato al bando; essa dovrà contenere, inoltre, una esaustiva descrizione della soluzione adottata, nonché specificare quali sono le altre soluzioni

evidentemente considerate ed i motivi che hanno indotto alla scelta. In ogni caso l'idea progettuale dovrà tener conto dei limiti economici di cui al punto 4) del "Disciplinare di Concorso" e dovrà comprendere il piano economico-finanziario redatto sulla base di similari esperienze, l'analisi costi-benefici, relativamente agli interventi proposti, nonché tenere conto degli indirizzi e dei criteri informativi da seguirsi nella progettazione e realizzazione degli interventi proposti come desumibili dalla legislazione e normativa tecnica in vigore.

Le proposte, ferma restando la massima libertà creativa dei concorrenti, dovranno essere caratterizzate dall'equilibrio e correttezza dei contenuti, dalla qualità architettonica e dalla fattibilità, tecnica ed economica, degli interventi progettati.

Il concorrente per la elaborazione della proposta potrà avvalersi di tutta la documentazione disponibile ed allegata al presente documento. Tali atti sono da considerarsi come elementi conoscitivi e storici indicativi della attuale fase elaborativa in atto, da parte degli Enti preposti e/o interessati alla problematica inerente l'oggetto del concorso; essi non sono vincolanti a meno di valenza limitativa derivante da leggi e/o normative. La proposta dovrà comprendere il piano di monitoraggio in fase di esercizio delle opere a farsi e il relativo piano di manutenzione ancorché di massima; viene richiesto, inoltre, il cronoprogramma generale comprendente le fasi di indagine di progettazione, di monitoraggio in corso d'opera, di esecuzione dei lavori. Tanto al fine di ottenere indicazioni e valutazioni sui tempi di attuazione.

IL DIRETTORE

Ing. Lorenzo Criscuolo

