



COMUNE DI SALERNO

SALERNO PORTA OVEST

Il progetto preliminare sviluppa ed approfondisce, sulla base di specifici rilievi e analisi, la proposta emersa nel 2007 dal Concorso internazionale bandito dal Comune di Salerno. Il progetto tiene conto delle osservazioni della Commissione giudicatrice e di indicazioni e suggerimenti emersi nella sequenza di incontri presso l'Autorità Portuale ed il Comune di Salerno.

L'area di progetto presenta straordinari intrecci morfologici, paesaggistici, urbani ed infrastrutturali dovuti al susseguirsi nel tempo di soluzioni a singoli problemi che nella realtà hanno determinato un insieme di grande complessità ed inadeguato alle attuali esigenze.

Basato sul ridisegno del sistema dei flussi che coinvolgono l'intero ambito urbano ed il tratto autostradale Salerno-Fratte/Vietri, il progetto ha effetti sulle percorrenze autostradali anche se non le coinvolge direttamente, si avvale di nuovi tratti di viabilità anche in galleria (tratto a valle ca. 800 m; tratto verso Cernicchiara ca. 900 m.), prevede puntuali azioni di fluidificazione urbana, propone la trasformazione in linea Metropolitana del tracciato ferroviario inserendo 3 nuove fermate (una nel sub-ambito 2: "Centro Storico-Edifici Mondo"; due nel sub-ambito 3: "Porto-Olivieri", "Porta Ovest"). Tramite ascensori, scale mobili e percorsi pedonali queste tre nuove fermate raggiungono punti nevralgici del sistema. Quella "Centro Storico-Edifici Mondo", peraltro connessa ad un parcheggio di scambio, renderà realmente accessibile la parte alta del centro storico.

Il progetto propone a scala d'insieme ed a scala dei singoli ambiti una nuova rete di flussi pedonali, tesi a facilitare i rapporti fra le aree, ad individuare aperture paesaggistiche, a favorire future estensioni del sistema.

Nell'area Cernicchiara sono previsto un Transit Point per la sosta dei TIR, un parcheggio di dissuasione con collegamento al centro urbano tramite tram-navetta ad idrogeno; attrezzature di supporto ai camionisti; attrezzature sportive e di vario tipo capaci di determinare un nodo di grande interesse a scala urbana e di configurare un paesaggio attrattivo e piacevole proprio là dove la funzione retroportuale poteva sembrare prevalente.

Il nuovo sistema dei flussi consente a monte del nodo Ligea la demolizione del tratto più invasivo del viadotto Gatto (ca. 500 m. nell'intorno dell'attuale svincolo della SS.18), riaprendo importanti prospettive. Il tratto iniziale del viadotto viene coinvolto in un ridisegno complesso che introduce articolazioni in ferro e vetro e riutilizza spazi sottostanti per attrezzature sportive, quali campetti coperti polifunzionali, palestre con spogliatoi e uffici, e - accentuando la funzione urbana dell'area - valida anche nell'ipotesi di futuro trasferimento del Porto commerciale, rende l'area appetibile alla città

Il progetto introduce quindi significative trasformazioni. Fluidifica il sistema delle percorrenze a servizio del porto e quelle urbane; riduce gli spostamenti veicolari tramite nuove stazioni della Metropolitana e il tram-navetta fra parcheggi di dissuasione, nuove attrezzature per sport / tempo libero e centro città; comporta una nuova immagine paesaggistica; utilizza sistemi di ventilazione naturale anche per le gallerie di maggiore lunghezza, idrogeno da fotovoltaico per il tram-navetta.

Il progetto si articola in tre sub-ambiti.

sub-ambito 1. *Nodo Cernicchiara di interconnessione città-autostrada-porto:*

Comprende lo svincolo all'Autostrada e l'area del vallone Cernicchiara, il tratto di asse stradale dallo svincolo autostradale all'incrocio tra le vie Gatto, De Renzi e il collegamento col Rione Canalone. Sono presenti nell'area attrezzature sportive di scala urbana, grandi parcheggi di dissuasione ed un tram-navetta di collegamento al centro città.

Il progetto utilizza parte del vallone Cernicchiara come Transit Point, con accesso regolato da sofisticato sistema di controllo. Si tratta di un'area di sosta per i mezzi pesanti diretti al porto, su due livelli per complessivi ca. 110 stalli, dotata di attrezzature di servizio e ristoro.

La copertura del Transit Point è utilizzata per attrezzature sportive all'aperto (campi polivalenti) integrate con sistemazioni a verde raccordate con i terrazzamenti più alti del fronte di cava (140 m) per minimizzare l'impatto dell'edificato e mitigare quello dell'attuale fronte di cava, ma soprattutto per dotare la città di nuove attrezzature.

Sul rilevato di cava appena più a nord, si realizza un complesso che integra, sotto una copertura unificata e pensata a scala paesaggistica, servizi al Transit Point (sportello bancario, servizi logistici, informatici e telematici) ed uno spazio sportivo attrezzato con piscina e palestra, ed accessori. Nel complesso queste attività occupano ca. 1.900 mq e dispongono di parcheggi coperti dedicati, con accesso autonomo, per ca. 70 stalli.

E' previsto un nuovo snodo viario che consente maggiore fluidità ai flussi in ingresso e uscita dallo svincolo autostradale e dirama le diverse percorrenze da e verso il porto, da e verso la città, da e verso il Transit Point del Cernicchiara. Quest'ultimo snodo avrà la possibilità di essere collegato direttamente con l'autostrada nelle direzioni provenienti da sud con un tratto di viabilità che sfiocca in uscita prima dello svincolo.

Un primo tratto di nuova viabilità in galleria rende agevole il collegamento dei mezzi pesanti con il porto, separandolo dalla viabilità urbana e rendendo possibile la riconfigurazione del viadotto Gatto attraverso la demolizione del suo tratto terminale.

I punti di ingresso e uscita in galleria sono studiati sul piano progettuale per l'impatto ambientale e paesaggistico nei punti maggiormente delicati sul piano orografico e antropico:

- le uscite delle gallerie a nord in prossimità del nuovo snodo viario
- le immissioni del tratto in galleria lungo la via Gatto

tutti questi punti sono proposti con ipotesi di soluzioni spaziali e architettoniche che mirano a considerare l'infrastruttura non solo come un elemento funzionale di raccordo, ma come parte integrante del paesaggio naturale e antropico.

Il parcheggio auto è un'attrezzatura urbana di scambio che intercetta i flussi di ingresso alla città e garantisce attraverso il passaggio di un tram navetta il collegamento diretto al centro città. E' è distinto in due strutture separate ma collegate per complessivi 600 posti auto circa.

sub ambito 2. *Collegamenti infrastrutturali con la parte alta del Centro Storico:* tema sinergico con il sub-ambito 1. e finalizzato ad evitare l'isolamento da monte della città mediante nuove articolazioni per la mobilità.

Il sub-ambito riguarda la parte alta del Centro Storico compresa tra la strada che collega l'autostrada A3 con Piazzale S. Leo e con il Porto e la via Tasso. Riguarda in particolare il quartiere di "Plaium Montis", gli "Edifici Mondo" (ex Carcere maschile e femminile, Palazzo S. Massimo), che con altri edifici e chiese formano la struttura urbana di una parte del Centro Storico ricca di notevoli presenze storico culturali.

La risistemazione del nodo Cernicchiara e la realizzazione delle gallerie di collegamento con il Porto, apre la possibilità di definire via Risorgimento-via Gatto come una strada urbana, una passeggiata panoramica, un luogo che si relaziona con la struttura urbana del Centro Antico. E' previsto un solo senso di marcia in direzione Porto, e sarà possibile usufruire di un parcheggio a raso lungo la strada di ca. 100 posti auto, il marciapiede lato a valle sarà ampliato ed attrezzato con alberature, pubblica illuminazione e punti di sosta in modo da rendere possibile una passeggiata pedonale e panoramica. Su via Risorgimento - via Gatto sarà realizzato anche un parcheggio interrato su tre livelli di ca. 130 stalli, e le uscite Metropolitana / stazione "Centro Storico – Edifici Mondo".

Dal parcheggio interrato si può accedere direttamente all'uscita della metropolitana che con un ascensore porta alla stazione e al percorso sotterraneo meccanizzato che conduce a piazza Abate Conforti, collegato con via De Renzi, con l'uscita M1 al di sopra dell'ex carcere maschile. Un'altra uscita è ubicata tra l'ex carcere maschile e Palazzo S. Massimo.

Due percorsi pedonali scendono dall'ex carcere femminile (convento S. Maria della Consolazione) dividendosi lungo i due versanti dell'omonima strada, uno che scende verso la sottostante via De Renzi in prossimità della chiesa di S. Anna in San Lorenzo e l'altro arriva alle rampe della chiesa di S. Maria della Consolazione che scendono su via De Renzi all'altezza delle Rampe della Maddalena.

Sempre su via Risorgimento è posizionata l'ascensore dell'uscita della metropolitana M2, nei pressi del Conservatorio-Auditorium musicale e l'Archivio Storico del Comune (convento di S. Lorenzo) che con un breve tratto percorribile a piedi porta alla terrazza del Conservatorio, inoltre vi è una fermata intermedia dell'ascensore che consente di raggiungere via De Renzi. I percorsi pedonali individuati seguono le tre direttrici denominate: "dei grandi monumenti", "dei municipi", "dei giardini e degli orti".

Dette direttrici sono collegate tra di loro: in corrispondenza di imbocchi del percorso meccanizzato, dove esiste una necessità di valorizzare emergenze del tessuto urbano o necessità di un collegamento che faciliti le percorrenze.

sub-ambito 3. Nodo Ligea - collegamento SS.18 -via Gatto, riconfigurazione del viadotto

Comprende via Risorgimento, direttrice urbana principale di monte della città, lo svincolo con la SS.18 e raggiunge la viabilità lungo il limite portuale (nodo Ligea), il terminale di via Gatto, al piede del costone, collegato con la città, zona Lungomare, tramite le vie Ligea e Porto.

Un intreccio di reti sovrapposte, realizzate in tempi diversi ed a partire da esigenze diverse, che oggi deve rispondere a nuovi bisogni, reinterpretare il rapporto tra spazio costruito e non costruito, contemplare la qualità del paesaggio come parte integrante della sua trasformazione.

Il nuovo sistema viario, con una rotonda a monte lungo la via Gatto, differenzia il traffico verso e dal porto da quello diretto sulla Statale 18 verso Vietri o dalla Città.

Dalla rotonda partono due gallerie che si innestano a circa q. 24 s.l.m. una con il viadotto attuale e l'altra con un nuovo viadotto, che si affiancherà a quello esistente per confluire nella rotonda di via Ligea, ed un innesto verso la parte terminale di via Gatto che raggiunge la rotonda di progetto sulla SS. 18 – via Benedetto Croce.

Si prevede la demolizione di ca. 500 m di viadotto nel tratto di maggiore impatto ambientale nell'intorno dell'attuale innesto sulla SS. 18 – via Benedetto Croce.

Il tratto non demolito, con una nuova carreggiata in affiancamento, ospiterà nella parte sottostante spazi per attrezzature collettive, verde attrezzato, parcheggi veicolari e terminal bus.

Vengono individuati due percorsi diversi: uno per i flussi diretti al porto e provenienti dal nodo Cernicchiara, l'altro per i flussi provenienti dalla costiera e diretti o in città oppure diretti alle autostrade attraverso il nodo Cernicchiara.

Le attrezzature collettive con strutture in ferro e vetro a sezione ad arco arabo, contengono strutture sportive-direzionali recuperando così alla città ca. 3.200 mq di superfici coperte.

L'organizzazione del sistema di viabilità d'ingresso in città e il raddoppio delle corsie di marcia, a vantaggio di un maggiore scorrimento del traffico leggero e pesante, completa la soluzione proposta per il nodo Ligea.

Il progetto riqualifica il viadotto di via A. Gatto e, per la parte di esso che rimane, con le strutture vetrate che lo abbracciano e lo inglobano, si integra con la città, "rifunzionalizzando" le aree sottostanti. In alcuni tratti del viadotto sarà mitigato anche da fasce di verde e dalle grandi "vele" che lo fiancheggeranno fino alla sua deviazione in galleria: Le "vele" creeranno dinamismo con la quinta eterogenea dovuta allo sfondo del paesaggio roccioso, al costruito, alla vegetazione ed alle infrastrutture. Le vele rivolte a sud avranno funzione di catalizzatori energetici con un rivestimento composto da un'alternanza di pannelli fotovoltaici inclinati per intercettare la migliore esposizione. Le vele rivolte a nord, rivestite in vetro, completeranno dal punto di vista compositivo ed estetico l'intero impianto.

Altro elemento qualificante saranno cassoni piantumati con rampicanti lungo il lato sud del viadotto che mitigheranno la struttura sopraelevata contribuendo a rafforzare il profilo delle strutture a vela.

Costi delle opere previste

CERNICCHIARA	93,244 ml	+ somme a disposizione
CENTRO STORICO	14,332 ml	+ somme a disposizione
LIGEA	64,882 ml	+ somme a disposizione
TOTALE	172,452 ml	