



COMUNE DI AVELLINO

**Progetto di fattibilità tecnica ed economica:
Rigenerazione urbana di via Francesco Tedesco – Borgo Ferrovia
Porta EST per le Universiadi**

ELA 1 - RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA
maggio 2018

dirigente:

arch. Giovanni Iannaccone
e per esso con Decreto prot. 2017/60565
dott. Gianluigi Marotta

Gruppo progettazione interno:

arch. Rosalia I. Baldanza

arch. Luigi De Cesare



COMUNE DI AVELLINO
Settore Assetto e Sviluppo del Territorio

- ❖ **Servizio Piani e Programmi**
 - ❖ **Unità di Programm. Urbanistica, Paesaggio e Rigenerazione Urbana**
-

Progetto di fattibilità tecnica ed economica:

Rigenerazione urbana di via Francesco Tedesco – Borgo Ferrovia Porta EST per le Universiadi

Assessore

arch. Ugo Tomasone

Dirigente del Settore:

arch. Giovanni Iannaccone e per esso con Decreto prot. 2017/60565 il **dott. Gianluigi Marotta**

Gruppo di Progettazione interno:

arch. Rosalia I. Baldanza

arch. Luigi De Cesare

Geom. Ciro Giordano

arch. Angelo Rapa

Prime indicazioni e misure per la stesura dei piani di sicurezza:

arch. Salvatore Porreca

Collaborazione per la gestione del laboratorio di quartiere:

arch. Cerchia Giuseppina, dott.ssa Barbara Auriemma, dott.ssa Lorena Battista, arch. Simona Filippuzzi,
arch. Donatella Romano

Collaborazione e partecipazione all'idea progetto del Laboratorio di Urbanistica Partecipata ed in particolare della dott.ssa Maria Giulia Contarino e dell'arch. Mara Petrucciani

INDICE

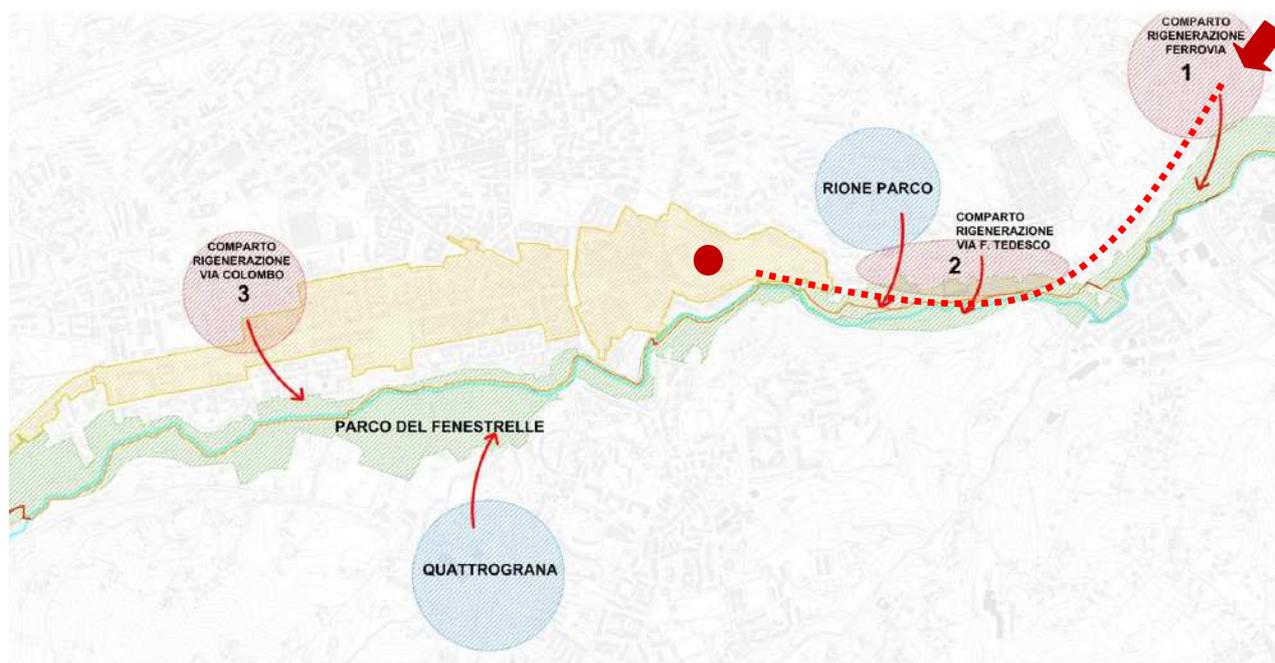
1. PREMESSA	4
2. INQUADRAMENTO STORICO ED URBANISTICO	6
3. ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE	12
4. OBIETTIVI	14
5. I CRITERI PROGETTUALI E LE SCELTE OPERATE CON IL PROGETTO	18
6. INTERVENTO DI RIGENERAZIONE URBANA PARTECIPATO.....	20
7. TEMPI E COSTI DELL'INTERVENTO	21

• **PREMESSA**

L'intervento di rigenerazione urbana di via Francesco Tedesco riveste notevole importanza per l'Amministrazione Comunale in quanto consente la riqualificazione e la rivisitazione dell'asse storico della Regia Strada delle Puglie - accesso est alla città oggi in condizioni di assoluto degrado. Intervento per una città più sostenibile volto a migliorare la qualità urbana, la sicurezza urbana e l'efficientamento energetico che innesca un meccanismo di riscoperta dell'identità culturale di Avellino e della sua valorizzazione in chiave turistica.

Il Settore Assetto e Sviluppo del Territorio, coordinandosi con il D.O.S. Documento di orientamento strategico di Avellino del PO FESR 2014-2020 e alle Linee guida per l'attuazione dell'Asse X, ha sviluppato il presente progetto puntando sulle seguenti azioni:

- Valorizzazione dell'accesso est per le Universiadi;
- Istituzione del Parco intercomunale del Fenestrelle, connessione della città urbana al parco, valorizzazione della mobilità lenta alternativa-pista ciclo pedonale del Fenestrelle, Parcheggi car sharing e bike sharing, orti urbani, ecomuseo etc. ; rilancio dell'Area della Ferrovia, anche attraverso la rifunzionalizzazione di manufatti di proprietà delle FS;
- Rigenerazione del Borgo Ferrovia e riqualificazione delle Periferie (Quartiere Quattrograna, Rione Parco, etc);
- Rigenerazione urbana Campi polivalenti - Borgo Ferrovia;



Obiettivo generale è la programmazione e formazione di un Parco Progetti di Rigenerazione urbana che rispondano alle necessità della città e della comunità locale che possano essere finanziati attraverso misure e Bandi pubblici che di volta in volta si presentano.

In linea con la **Legge regionale 5 aprile 2016**, n. 6. “*Prime misure per la razionalizzazione della spesa e il rilancio dell’economia campana – Legge collegata alla legge regionale di stabilità per l’anno 2016*”, che all’art. 12 prevede la realizzazione Programmi di rigenerazione urbana e sviluppo degli spazi verdi urbani al fine di perseguire il miglioramento della qualità della vita nelle città nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale, anche attraverso l’attuazione di programmi sperimentali di rigenerazione urbana; l’intervento in oggetto persegue l’obiettivo sopra indicato e rientra in quadro generale che prevede una pluralità di azioni integrate riguardanti:

- a) incentivo alla ricostruzione dei vuoti esistenti e al recupero delle facciate esterne e di altre parti comuni del patrimonio edilizio anche privato;

- b) l'efficientamento energetico della illuminazione pubblica, degli edifici pubblici e privati per il contenimento dei consumi e delle emissioni inquinanti nell'aria;
- c) il miglioramento del decoro urbano anche mediante programmi per la razionale scelta dei colori, cartelli o altri mezzi pubblicitari;
- d) la valorizzazione del verde pubblico e interventi che ne prevedano l'incremento;
- e) la riqualificazione degli spazi pubblici;
- f) l'ammodernamento delle reti tecnologiche in chiave innovativa e sostenibile;
- g) il potenziamento della connettività alle reti di telecomunicazione in una visione di "città intelligente";
- h) la promozione della mobilità urbana sostenibile.

Gli Uffici del Servizio Piani e Programmi e dell'Unità di Programmazione Urbanistica, Paesaggio e Rigenerazione Urbana hanno ricevuto dall'Assessorato all'Urbanistica indirizzi per la redazione di studi volti alla rigenerazione dello spazio pubblico e al miglioramento della qualità urbana ed in particolare con determinazione dirigenziale n. 3619 del 21.12.2017 l'incarico della elaborazione di studi di fattibilità per l'area di via F. Tedesco e Borgo ferrovia.

Il Comune di Avellino - Settore Assetto e Sviluppo del Territorio ha concordato e sottoscriverà il 24/5/2018 il **protocollo d'intesa** con Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, FS Sistemi Urbani Srl e Fondazione FS volta alla redazione di un progetto di miglioramento della qualità del decoro urbano; manutenzione, riuso e rifunzionalizzazione di aree e fabbricati esistenti per finalità di interesse pubblico, anche di carattere culturale, educativo e sociale; interventi rivolti a potenziare la sicurezza territoriale e la capacità di resilienza urbana; interventi per il miglioramento della mobilità anche in chiave di sostenibilità ambientale.

Gli interventi previsti sono finalizzati al superamento dell'isolamento fisico, ambientale e sociale della suddetta area tramite la realizzazione delle seguenti opere:

- creazione di nuove condizioni di fruibilità urbana e riqualificazione ambientale dell'area attraverso il recupero e potenziamento di edifici dismessi o sottoutilizzati al fine di realizzare, di concerto con Fondazione FS, la stazione di arrivo dei treni storici della linea Rocchetta-Avellino;
- la realizzazione di nuovo sistema di viabilità ciclabile, pedonale e carrabile, comprendente anche un ponte sul Torrente Fenestrelle, un nuovo sottopasso ferroviario di collegamento del Parco e l'ampliamento del sottopasso esistente;
- la realizzazione di un sistema di parcheggi funzionale sia alla mobilità urbana, che alla stazione ferroviaria ed alla stazione delle autolinee. Particolare attenzione sarà prestata alla sostenibilità ambientale attraverso l'implementazione e la realizzazione di servizi per veicoli elettrici, autonoleggio, bike e car sharing.

Il progetto è stato redatto a conclusione di un percorso complesso che si è svolto con la proficua collaborazione del **Laboratorio di urbanistica partecipata "LabAV"**. Esso ha raccolto ed ha sviluppato le idee progetto sulla Rigenerazione e Riqualificazione delle Periferie in particolare di via F. Tedesco e Borgo Ferrovia- Accesso est alla città, elaborate e discusse in incontri con la partecipazione dell'Assessore all'Urbanistica, dei tecnici interni ai Servizi comunali di Unità di Programmazione Urbanistica, Paesaggio e Rigenerazione Urbana, Piani e Programmi e Strategico Europa, dei professionisti esterni (architetti, paesaggisti, agronomi, geometri etc.), referenti di Ordini professionali, dei Comuni contermini e di Associazioni locali (UISP – Associazione HIRPUS Aps e Slow Food, Associazione Ecocentrica, ASF Campania, Quaderni di Cinemasud ed altre).

2. INQUADRAMENTO STORICO ED URBANISTICO

Per rintracciare la fase di realizzazione dell'attuale via Francesco Tedesco si deve analizzare la storia urbanistica di Avellino a partire dalla "Struttura Urbana" della città dei Cardona.

Durante il dominio spagnolo anche ad Avellino, come accadeva a Napoli ad una più ampia scala, si diede inizio ad un riassetto "urbanistico" sotto il governo della contessa Maria De Cardona, moglie di Francesco D'Este.

Il rinnovamento edilizio della città ha inizio, nel 1548, con l'approvazione di un "Regolamento" in cui si specifica che: *"per il decoro dell'antichità di detta città si dovessero coprire tutti i singoli edifici come son case, hosterie, ipoteche e fondaci, che nuovamente si edificassero in detta città e burgo, d'imbrici ovvero di lambie e astrici per la loro copertura e non di scandole"*.

Anche il commercio trasse giovamento dalla politica dei conti. Fu riattivato il mercato dei cereali nella Dogana e ripristinata la fiera annuale di S. Modestino concessa da Giovanna I D'Angiò.

Per speciale concessione del feudatario il "Sindaco" di Avellino assumeva la carica di "Mastro di Fiera" e amministrava la giustizia penale nel "recinto della fiera". Al limite di tale recinto venne edificata la sede del "Comune" di cui oggi restano deboli tracce in via Strettola della Corte.

A testimoniare l'importanza commerciale di Avellino anche per la capitale del regno nel 1560 fu iniziata la strada "carrozzabile" delle Puglie che collegava Napoli a Lecce e a Matera: La strada "nuova" proseguiva diritta fino a Pianodardine ed era l'unica percorribile in carrozza.

Con la "Struttura Urbana" della città dei Caracciolo, negli ultimi anni del Cinquecento, Avellino è acquistata da Marino Caracciolo e rimarrà proprietà di questa illustre famiglia fino all'Ottocento.

La crescita demografica si era concretizzata in ampliamento della città che ormai si estendeva fino all'attuale Piazza Libertà. Le antiche mura erano state abbattute o incorporate nei nuovi edifici, non esisteva ormai più differenza tra la "Terra" e i sobborghi. L'intenzione del principe di cingere la città di una nuova cerchia di mura fu abbandonata quando ci si rese conto della funzione primaria della città, luogo di transito e di commerci, stazione per i mercanti e luogo di sosta per i viandanti, non poteva diventare un "luogo" chiuso. Marino Caracciolo non rinunciò a far costruire due Porte in stile barocco che segnavano gli accessi alla città: Porta Napoli all'altezza del Palazzo Lanzara, lungo il primo tratto di Corso Vittorio Emanuele e **Porta Puglia** all'altezza della chiesa di Monserrato, oltre il castello.

In questo stesso periodo (prima metà del '600), in linea con lo spirito controriformistico, Avellino si arricchiva di chiese. Se ne contano almeno dodici: **S. Spirito, S. Giovanni**, S. Paolo, S. Maria di Costantinopoli, S. Gennaro, S. Maria del Carmine, la chiesa delle Oblate, la Trinità, l'Annunziata, S. Carlo Borromeo, S. Francesco, S. Nicola dei Latini.

Con l'avvento dei Caracciolo Avellino diventa anche sede di una fiorente industria artigiana che interessa la lavorazione della lana, lo sfarinamento del grano e la produzione di paste fresche; tutte attività legate al funzionamento dei mulini per cui si forma e andrà rafforzandosi, nei due secoli a seguire, un importante sistema di mulini.

All'inizio del 1600 il "castello feudale" era già stato trasformato in una residenza più vicina ad un palazzo, con Marino Caracciolo II diviene sede di una stabile corte feudale nota anche in Europa.

Al castello era annesso un giardino ed un parco, che si estendeva sulla collina dei cappuccini, ricco di opere d'arte e di rarità botaniche importate dall'Olanda. L'attuale "**casina del Principe**" altro non è che l'accesso a questo parco delle "Meraviglie".

Il prestigio della famiglia Caracciolo si desume soprattutto dalla volontà di rendere Avellino una città capitale. Commissionano ad uno degli architetti più apprezzati del Regno, Cosimo Fanzago, un progetto di riqualificazione "dell'ambiente urbano" che riprende a scala minore quello che andava realizzandosi a Napoli e a Roma. In perfetto stile barocco il Fanzago sistemerà la Piazza della Dogana, restaura l'edificio principale e ripropone il tema dell'obelisco con statua dedicata a Carlo II

D'Asburgo, collega visivamente l'intervento con la chiesa di S. Maria di Costantinopoli sistemando la Fontana di Bellerofonte (Fontana dei Tre cannuoli) lungo l'attuale C.so Umberto.

Per volere della Principessa Antonia Spinola, moglie di Francesco Marino Caracciolo, la residenza dei principi è spostata "al Largo", attuale piazza Libertà, all'epoca semplicemente un'ampia spianata occupata dagli immobili di alcuni ordini religiosi (nel Duecento i Francescani, nel Cinquecento i Domenicani e infine i proseliti di S. Carlo Borromeo). La nuova residenza dei principi "fore 'o llario" favoriva lo spostamento del centro della città verso occidente, in direzione della capitale del regno. Nel 1739 anche la residenza del vescovo fu spostata in questo luogo. L'edificio sostituì il seminario che, ricostruito nuovamente nei pressi del Duomo ridefinì la nuova forma della piazza.

L'apertura della via Duomo, tracciata in modo che la cattedrale fosse percepita come fondale scenografico, contribuì a determinare l'assetto attuale della Piazza.

La "Struttura Urbana" di Avellino Capitale di Principato Ultra

Nel 1806, con l'avvento dei francesi Avellino fu proclamata capitale di Principato Ultra in sostituzione di Montefusco.

Giacomo Mazas divenne il primo intendente e si prodigò nel promulgare una serie di emendamenti che avrebbero trasformato la città in capitale. In primo luogo si preoccupò della localizzazione dei nuovi uffici amministrativi e giudiziari che Avellino, in quanto capitale, avrebbe dovuto ospitare. Questi vennero localizzati al "largo" nel palazzo dei principi che da quel momento venne detto "dei Tribunali" e la piazza antistanti diventò "piazza del Tribunale". Il convento dei Domenicani fu trasformato in "casa dell'Intendenza" e le truppe francesi furono acquartierate nell'ex convento dei Francescani e nell'ex convento degli Agostiniani. Per facilitare il traffico, nel 1810, furono demolite Porta Napoli e Porta Puglia, furono demolite le scale esterne delle abitazioni e furono sopraelevate le case lungo il Viale dei Pioppi. Nel 1817 sull'area della chiesa di S. Carlo Borromeo venne edificato il teatro comunale, dieci anni più tardi si diede inizio alla costruzione del Carcere concepito secondo il sistema panottico, in quello stesso periodo veniva completato il Real Collegio. Del 1839 è la fondazione dell'Orto Botanico. Ultima opera eseguita durante il periodo borbonico è il convento dei Riformati con annessa chiesetta dell'Immacolata, oggi scuola Solimene.

Così Avellino assumeva il tono di Capoluogo di Provincia e modificava progressivamente il suo assetto urbanistico.

Il fermento edilizio che ne derivò fece avvertire la necessità di redigere un progetto di città. Il primo "Piano di ampliamento" della città di Avellino si deve all'architetto Achille Denti; questi lo presentò al Consiglio comunale il 24 Marzo 1866. Nella relazione illustrativa si poneva in evidenza come la zona occidentale di Avellino fosse chiusa dalla presenza del carcere giudiziario e dalla strada per Benevento (Strada Irpina). Per questa ragione egli pensava alla costruzione di un nuovo quartiere, localizzato nella contrada Casale, alle spalle di Piazza Libertà. Il progetto prevedeva la demolizione della chiesa dell'Annunziata e la sua ricostruzione lungo il viale dei Pioppi, l'isolamento del Palazzo della Prefettura, l'espropriazione del giardino Tango-La Bruna per costruirvi una piazza rettangolare porticata dalla quale sarebbe potuta aprirsi una strada rettilinea che avrebbe costeggiato, a nord, il campo militare. Il Denti riteneva che il comune avrebbe dovuto servirsi della legge 2359/1865 (legge per Napoli) per rendere attuative le proposte del piano. Il Piano fu giudicato antieconomico per le finanze del Comune. E non ebbe attuazione.

Il 30 Aprile 1883 l'architetto Achille Rossi presentò un nuovo piano di ampliamento della città. Tale piano riprendeva i temi già affrontati dal Denti tra questi cercare nuove zone di espansione che rompesero l'exasperata assialità in modo da restituire alla città un aspetto più proporzionato e muoveva dall'esigenza di localizzare due importanti opere pubbliche: l'edificio scolastico e la stazione ferroviaria elettrica Nola-Monteforte-Avellino. Il Rossi scelse di ubicare l'edificio scolastico nella zona a sud del Corso, tra Via Starza e l'Isca dell'Arciprete. L'elemento di novità del progetto consisteva in una strada nuova, parallela al Corso, che dalla scuola raggiungeva l'orto botanico. Tale strada incrociava due strade esistenti e una di progetto, gli isolati compresi tra queste vie erano destinati a suoli edificatori. Per la parte nord della città il Rossi prevede la localizzazione

della stazione ferroviaria, una strada di circumvallazione che, parallela al Corso, lambiva piazza d'Armi. Il piano si sviluppava entro un preciso sistema a scacchiera diffuso nell'Italia dell'epoca e in netto contrasto con lo sviluppo casuale dei borghi, ma aveva il pregio di pensare in maniera coerente e ordinata allo sviluppo di quello che sarebbe diventato il centro della città attuale. Il piano fu accantonato.

La "Struttura Urbana" di Avellino nella prima metà del Novecento

Falliti i piani di ampliamento le Amministrazioni comunali dei primi anni del Novecento puntarono al risanamento dell'esistente promuovendo numerose opere pubbliche di miglioramento dei servizi. Si perseguì anche un obiettivo turistico mai concretizzatosi. La città si arricchì di teatri, alberghi, caffè, ristoranti. Lo sviluppo edilizio era lasciato all'iniziativa privata e si concretizzava attorno alle opere di interesse pubblico. Il centro storico, lasciato fuori dai nuovi sistemi di relazione, era lambito dal flusso della via dei due Principati ed era stato scavalcato dalla via Circumvallazione, era gradualmente abbandonato dai suoi abitanti che iniziavano a trasferirsi al Corso.

Durante il primo decennio del Novecento si ripropose il problema dell'espansione urbana della città. Fu abbandonata l'idea di piani parziali per affrontare il problema in maniera generale e furono incaricati gli ingegneri Cucciniello e Ferrara di redigere due distinti Piani Regolatori da sottoporre al vaglio dell'Amministrazione.

Il Piano Cucciniello pensava alla stazione ferroviaria, prevista nell'area dell'Orto Botanico, come fulcro compositivo e considerava tre zone di espansione: rione nord Viale dei Platani, rione Piazza d'Armi, rione Starza e Zigarelli. Propose l'isolamento degli edifici della Prefettura e del Tribunale e la demolizione della chiesa dell'Annunziata per mettere in evidenza il nuovo edificio scolastico realizzato alle spalle del palazzo dei tribunali. Il piano Cucciniello e quello di Ferrara non saranno mai vagliati dall'Amministrazione a causa dello scoppio del primo conflitto mondiale.

Durante l'epoca fascista fu varato un piano di ristrutturazione che comprendeva vari interventi sull'abitato esistente. Si prospettò l'abbattimento delle chiese di S. Francesco e dell'Annunziata, si realizzarono i quartieri di via De Concilji, via Del Gaudio, di via fratelli Ciocca e di Corso Europa. Con uno sventramento fu realizzata l'attuale via De Sanctis che collega la Piazza della Libertà all'edificio delle Poste. Il teatro comunale fu abbattuto, al suo posto ora sorge il Palazzo Sarchiola, la Prefettura divenuta Palazzo del Governo fu sopraelevato e ristrutturata nella versione attuale. Al Corso fu costruita la chiesa del Rosario, consentendo la demolizione della chiesa dell'Annunziata a Piazza Libertà, fu costruito il Palazzo del Banco di Napoli tra Via De Sanctis e Via dei due Principati. fu sezionato l'Orto Botanico per consentire il passaggio della Via Littorio che, parallelamente al Corso, collegava il centro della città con la casa della G.I.L..

Durante il Ventennio fascista si ripropose nuovamente il problema urbanistico. Fu incaricato l'ingegnere Cesare Valle di redigere un Piano regolatore generale che pur essendo innovativo non fu mai attuato, anzi fu subito sostituito dal Piano di ricostruzione post guerra. Il piano Valle riproponeva di risanare i vari quartieri della città anche attraverso la demolizione e di ricollegare, attraverso un'adeguata rete di collegamenti, ogni parte della città. Per la prima volta la città veniva pensata per zone di intervento (l'urbanistica moderna aveva prodotto il concetto dello zoning). Il Valle individuò zone a costruzione intensiva lungo il viale dei Platani; zone semintensive fino alla via Circumvallazione; zone a ville presso la collina dei Cappuccini e liquorini; zone industriali verso la ferrovia; zone di rispetto intorno ai viali panoramici individuati dal piano. Il progetto dedicava particolare attenzione agli spazi verdi, molti parchi erano previsti specialmente intorno ai luoghi panoramici della zona Liquorini e dei Cappuccini, in una specie di anello verde intorno alla città.

La "Struttura Urbana" di Avellino nella seconda metà del Novecento

La seconda metà del Novecento si apre per Avellino con i problemi legati alla ricostruzione post-bellica. Nel 1948 era stato approvato il Piano di Ricostruzione a firma dell'architetto Francesco Fariello. Tale piano, studiato esclusivamente per disciplinare la riedificazione delle case colpite dal bombardamento, ha rappresentato l'unico strumento urbanistico fino agli anni settanta e quindi in pieno boom edilizio. La logica che lo contraddistingueva, nata per incentivare la ricostruzione, ha

favorito implicitamente la speculazione edilizia: le zone di ampliamento lungo “le strade prive di confini” consentivano espansioni urbane praticamente illimitate. Il piano prevedeva l’apertura dell’attuale Via Generale Cascino, l’allargamento di Via Nappi, il prolungamento di Piazza Garibaldi fino alla Via Circumvallazione.

I primi anni degli anni '50 furono caratterizzati da una ricostruzione “composta” eseguita ancora in muratura e rispettosa delle sagome preesistenti. Era ancora tutta verde la zona tra Piazza Garibaldi e Via Circumvallazione, la zona di Via Tagliamento e Via Piave, verde la collina dei Cappuccini.

Nel 1960 l’Amministrazione constatava l’inadeguatezza del Piano di Ricostruzione (1949) a disciplinare lo sviluppo della città per cui indisse un concorso nazionale per la redazione del nuovo PRG. Tre gruppi vinsero ex-equò. Avrebbero dovuto produrre, di comune accordo, un’unica soluzione, mai presentata e nel frattempo l’unico strumento sempre in vigore rimaneva il Piano di Ricostruzione. Sono di questo periodo i maggiori guasti edilizi ed urbanistici di Avellino: i palazzoni di Via Luigi Amabile, quelli di Via Tagliamento, le lottizzazioni sulla collina dei Cappuccini. Le nuove espansioni si sono addensate lungo gli assi viari esistenti con ramificazioni casuali: ad ovest lungo il prolungamento di Via Roma e Via Vallone dei Lupi, a sud con i quartieri di S. Tommaso Nuovo e Rione Mazzini. Il centro storico rimaneva sempre più emarginato e iniziava il suo lento declino.

Intanto il territorio avellinese veniva interessato da importanti opere infrastrutturali: l’autostrada Napoli-Avellino-Bari, la Circumvallazione sud, la superstrada Avellino-Salerno, la zona ASI.

L’assetto del territorio era completamente mutato: la città non era contenuta più tra i due valloni ma si estendeva dall’autostrada alla Variante sud, il quartiere S. Tommaso si ingrandiva e rimaneva sempre più isolato, così come accadeva per la frazione Bellizzi e il Borgo Ferrovia. Il Piano Petriniani del 1971 ebbe in eredità un città “stravolta” che tentò di “riammagliare”.

L’area nord era articolata in tre quartieri (Valle-Baccanico-Cappuccini) ed era dotata di un Campus scolastico e di una serie di centri direzionali lungo il vallone dei Lupi che veniva riqualificato e pensato quale cerniera tra i nuovi interventi e la città preesistente. A sud l’area si sviluppava in altrettanti quartieri (Mazzini-S.Tommaso-Liguorini). Il collegamento stradale, oltre la via dei due Principati, era affidato ad un viadotto di penetrazione trasversale.

L’espansione della città si proiettava anche all’esterno del centro consolidato con nuclei “extraurbani” e concentrazioni in area agricola individuate dal Piano come “Nuclei Edilizi Organizzati”.

Venivano localizzati due importanti insediamenti infrastrutturali: una città ospedaliera a nord e un centro direzionale a sud. Rione ferrovia e Bellizzi erano interessati da leggere espansioni senza che venissero potenziati i collegamenti con il centro della città.

Gli edifici di pregio lungo l’asse storico

Il Castello

Di fronte al teatro Gesualdo, sorge il castello della città. La prima parte del castello è stata realizzata sotto la dominazione dei Longobardi nel VI secolo d.C., cioè quando iniziò la rinascita del borgo di Avellino. Il castello è circondato dai fiumi Fenestrelle e Rio San Francesco, quest’ultimo oggi interrato, su 3 lati e dalla collina della Terra a ovest, ma contrariamente a molti dei castelli irpini, sorge nel punto più basso della città. Il castello ha subito diversi assedi nel corso della sua storia, il più importante quello portato avanti dalle truppe di Alfonso d’Aragona nel 1436.

Dimora di tutte le famiglie feudatarie di Avellino, ha ospitato anche gli imperatori del Sacro Romano Impero Lotario I ed Enrico VI e diversi sovrani di casa d’Angiò e d’Aragona. Fu qui che il 27 settembre 1130 l’antipapa Anacleto II consegnò a Ruggero II la bolla che lo fece re di Sicilia, avviando quindi la storia del regno dei Normanni in Sicilia e di casa Altavilla. Quando nel XVI secolo divenne contessa di Avellino Maria de Cardona, il castello divenne meta di poeti e viaggiatori che vennero da tutt’Italia per ammirare la bellezza della contessa, come Bernardo Tasso,

Giovanni Andrea Gesualdo e Beldando; avviò la creazione della foresteria dove prima sorgeva il casotto di caccia (oggi la Casina del Principe) e iniziò la creazione del parco del castello.

Fu però sotto i Caracciolo che il Castello visse il suo momento di massimo splendore. Tra la fine del XVI secolo e l'inizio del XVIII secolo i principi di Avellino completarono la costruzione del parco, dotandolo di un lago artificiale e di una nuova casina di caccia, abbattono le torri ed i merli e trasformarono il castello in una reggia stupenda che continuò ad attirare letterati e colti da tutta la penisola, accrescendo l'importanza culturale della città. La reggia dei Caracciolo divenne una dimora principesca di uno splendore paragonabile alle corti napoletane ed uno dei gioielli del mezzogiorno d'Italia. Nel XVII secolo un grande mecenate avellinese, Marino II Caracciolo, istituì nel castello l'Accademia dei Dogliosi. Il castello però, dopo aver raggiunto il suo apice, subì gravi danneggiamenti durante la rivolta di Masaniello, i Caracciolo dunque abbandonarono la reggia e si trasferirono nell'omonimo palazzo al centro della città. Dal settecento ad oggi il castello è restato nell'incuria più totale, alcune zone sono persino state abbattute per far posto a costruzioni moderne, come il conservatorio Domenico Cimarosa della città. Solo di recente il comune di Avellino ha avviato un progetto per restaurare il castello e restituirlo alla cittadinanza, i lavori sono però fermi dal 2011 a causa della scoperta di una discarica di materiali di costruzioni, fra cui diverse quantità di piombo, nella piazza di fronte al castello.

Casina del Principe

Residenza nobiliare in stile rinascimentale commissionata da uno dei Principi della dinastia Caracciolo, Camillo, nel 1591. In seguito al restauro è stata adibita a centro espositivo. Tra le mostre presentate vi sono quelle dedicate a Caravaggio, Leonardo Da Vinci, Andrea Pazienza e Picasso. La Casina del Principe costituiva l'accesso al Parco attiguo al castello. Fu fatto edificare intorno alla metà del 1700 da Maria Antonia Carafa, moglie del principe di Avellino, Francesco Marino IV.

La struttura sorse proprio nei pressi della porta monumentale che segnava l'ingresso del giardino, la parte inferiore del magnifico e immenso parco che fu voluto dal principe Camillo Caracciolo.

Il parco fu chiamato "Parco Donnico" dal principe Caracciolo.

Esso era la riserva di caccia del principe che fu ampliata, acquistando ettari di terra dai privati, diventando una delle "sette meraviglie del Regno di Napoli" (titolo che gli fu attribuito da Carlo Borbone durante una sua visita ad Avellino e che fu ospite alla corte dei Caracciolo per qualche giorno).

Era talmente ampio che occupava tutta la zona dell'attuale Rione Parco (quartiere che sorse in epoca più moderna dove era situato, appunto, il parco del principe) fino ad arrivare nella zona della frazione di Picarelli. Nel parco si trovavano animali come cervi, caprioli e tanti altri. C'erano anche dei bellissimi giardini ricchi di tulipani, narcisi, anemoni e tante altre tipologie di fiori e piante, anche esotiche, che all'epoca erano sconosciute nel Regno e in gran parte d'Italia. Il parco era famoso per le fontane e i giochi d'acqua, per la cui realizzazione venne chiamato un ingegnere idraulico di origini fiorentine, Antonio Nigrone.

La Casina, infatti, fu un luogo di svago per il Principe e per i suoi concittadini.

Dopo i lavori di restauro fatti al Casino, fu scoperto nei sotterranei un ipogeo che risulta, secondo varie ricerche ed ipotesi, avere una datazione ancora più antica del Casino stesso. Si ipotizza che fu realizzato durante i lavori di restauro del castello dopo che fu devastato dai soldati spagnoli nel 1528 e per il matrimonio della contessa di Avellino Maria de Cardona con Francesco d'Este, figlio del Duca Alfonso I d'Este e di Lucrezia Borgia, nel 1539.

Ad oggi, dell'ipogeo si possono ammirare: elementi decorativi emergenti su un piccolo specchio di acqua, una fontana a parete dal classico stile cinquecentesco con due figure statuarie (una maschile e una femminile), decorazioni con spugne marine e conchiglie e un germaul.

Complesso di San Giovanni Battista e Convento delle Stigmatine

Il complesso è del Cinquecento, ed è situato su quella che un tempo era la via Regia delle Puglie (oggi via Francesco Tedesco). La chiesa è dedicata a San Giovanni Battista, e il monastero a Santa Maria di Monserrato. Un tempo il convento apparteneva ai monaci di Montevergine per poi passare alle suore Stigmatine, attualmente ospita extracomunitari.

La chiesa si presenta con una piccola facciata timpanata con un piccolo giardino antistante chiuso da un cancello che dà sulla strada. All'interno si presenta a navata unica con cupola sopra l'abside. Da un cappellone sulla sinistra si accede ad un corpo secondario con volta a sesto ribassato.

La Chiesa di San Generoso (o di Santo Spirito) sorge in Via Francesco Tedesco. Fu edificata nella prima metà del Cinquecento, sulle rovine dell'antica chiesa di Santa Maria Rotonda, a sua volta costruita sui resti di un antico tempio pagano. La chiesa assunse il nome attuale solo nel 1832. In origine essa era intitolata al Santo Spirito, trovandosi nei pressi del coevo Monastero dei Padri Agostiniani, eretto per volontà della contessa Maria de Cardona. Intorno al 1750, l'edificio fu ampiamente ristrutturato per ordine del vescovo Felice Leone il quale fece anche costruire - all'interno della chiesa - un sepolcro per se stesso e fece aggiungere sul portone d'ingresso un'iscrizione in latino. Alle spese per la ristrutturazione parteciparono sia l'Università degli Studi di Avellino, sia la famiglia dei principi Caracciolo.

Palazzo Sanchez de Luna (ruderi) con Giardino sulla Cupa Muti

Lungo la Cupa Muti si incontra purtroppo solo l'invaso della Villa cinquecentesca Sancez- De Luna che secondo un sistema di camminamenti, oggi privati, si collegava alla via principale definendo una tipologia di sistemi di relazione noti come i "portoni Mariuoli" (permettendo la relazione diretta tra lo spazio pubblico e quello privato costituivano riparo per i ladruncoli di città). La villa che appartenne alla nobile famiglia, di origini spagnole, Sanchez De Luna D'Aragona, tesoriere del Regno di Napoli. Nel banco di tufo al di sopra dei ruderi si intravedono antichi cunicoli, forse cantine poi divenute ricoveri antiaerei durante la seconda guerra mondiale e ai lati della cupa, sul lato sinistro, una base in pietra sormontata da un arco a sesto acuto, provano l'antichità del borgo, ma più avanti gli occhi avranno maggiore giustizia.

Sul lato destro della cupa c'è un antico sentiero a gradoni in pietra locale, con selciatura in acciottolato, che conducono a un giardino con una magnifica camelia e rose che fanno del luogo un di pregio.

Ancora si scorgono lungo la via F. Tedesco altre emergenze storiche quali il Palazzo Ricciardi, la Cappella Alvino alla Puntarola ed il Ponte dell'acquedotto ottocentesco

Aree naturali

Parco "Antonio Manganelli"

Il Parco urbano di Santo Spirito è il polmone verde di Avellino. inaugurato il 23 luglio 2010. Con i suoi 120.000 mq, infatti, costeggia e copre buona parte del percorso del torrente Fenestrelle. Esso si estende parallelamente alla via F. Tedesco dalla quale è possibile accedervi da più punti.

Il parco comprende vaste aree verdi, piste ciclabili, un anfiteatro all'aperto, uno spazio giochi per bambini, una pista da jogging, campi da tennis, calcetto, rugby, pallavolo, pallacanestro e bocce, ed un edificio adibito ai servizi. Nel giugno 2012 il parco è stato chiuso a causa dello stato di degrado e di abbandono in cui versava a soli due anni dall'inaugurazione. A seguito di lavori di ristrutturazione a cui sono state sottoposte le strutture del parco, il 18 maggio 2013 è stato riaperto al pubblico con la cerimonia di intitolazione ad Antonio Manganelli.

3. ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE

Avellino, città capoluogo di provincia della Campania e il suo interland, costituito da 119 paesi, occupano la valle del fiume Sabato che fa cerniera tra il Partenio e i monti Picentini.

Il territorio comunale di Avellino è chiuso a nord dai comuni di Ospedaletto d'Alpinolo, Summonte, Capriglia, Montefredane, Manocalzati, ad ovest dal comune di Mercogliano, ad est dal comune di Atripalda, a sud dai comuni di Monteforte, Contrada e Aiello del Sabato.

La città di Avellino si sviluppa in direzione est - ovest e risulta fisicamente contenuta a sud dal fiume Fenestrelle e dalla variante Sud, a nord dall'autostrada A16 Napoli-Bari.

Il territorio Comunale è dominato a nord-ovest dal monte Partenio e dall'omonimo parco, a sud dal monte Faliesi.

Gli accessi al centro abitato si aprono, ad ovest in direzione Napoli lasciando la A16 al casello autostradale "Avellino Ovest" nel territorio di Mercogliano e ad est nel territorio di Manocalzati, lasciando la A16 al casello "Avellino Est". L'accesso da sud -est in direzione Salerno si apre in territorio di Atripalda lasciato il raccordo autostradale Avellino-Salerno.

Il limite nord-est del territorio comunale è interessato dalla zona ASI che si estende verso est rappresentando la più significativa presenza industriale della provincia. Il comprensorio consortile comprende il territorio di Avellino, Atripalda, Capriglia, Mercogliano, Montefredane, Prata P.U., Pratola Serra, e successivamente ha inglobato parte dei territori di Aiello del Sabato, Manocalzati Solfora e Pianodardine. Tali aree industriali sono regolate dal Piano ASI e si configurano in quattro agglomerati industriali; Avellino è compreso in quello di Pianodardine.

La città di Avellino e i centri limitrofi risultano oramai saldati in un'unica conurbazione.

I collegamenti ferroviari risultano attualmente poco potenziati ma per il prossimo futuro è previsto un potenziamento delle tratte verso Salerno e Benevento che a loro volta consentiranno il collegamento con Napoli e Foggia. Con il potenziamento dei poli universitari di Salerno e Benevento si è registrato un aumento nel numero di corse e un leggero miglioramento del servizio. La legge 128/2017, approvata il 02/08/2017 ed entrata in vigore il 07/09/2017, finalizzata a favorire la salvaguardia e la valorizzazione delle linee ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, compresi i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, oltre che dei convogli storici e turistici abilitati a percorrerle, all'art. 2 classifica la tratta ferroviaria Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio come tratta ferroviaria ad uso turistico.

La linea ferroviaria Avellino - Rocchetta, vincolata dalla Soprintendenza nel 2015, potrà avere un nuovo significato come infrastruttura a servizio dello sviluppo della cultura e del turismo dell'Irpinia, un vero e proprio "museo dinamico": è, infatti, la ferrovia delle vie dei vini DOCG, del Parco Naturalistico Regionale dei Monti Picentini, dei borghi, delle aree a tutela della biodiversità, degli itinerari archeologici, ma anche delle acque: attraversa e lambisce in più punti i fiumi Sabato, Calore ed Ofanto.

Il progetto del collegamento ferroviario SA-AV-BN, che si svilupperà attraverso l'elettrificazione e la velocizzazione del percorso, inoltre, è ormai in itinere e diventerà presto una realtà. In coerenza con la strategia regionale di rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico e del miglioramento delle reti ferroviarie (Direttrice ferroviaria Napoli/Bari), per contribuire al raggiungimento di obiettivi per il potenziamento e l'incremento degli standard di sicurezza ed ambientali ed il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione del traffico veicolare privato nei territori oggetto di intervento, la Città di Avellino attraverso il presente progetto intende, quindi, investire su un intervento di rigenerazione urbana dell'accesso est alla città. Intervento dell'area da via F. Tedesco a Borgo Ferrovia, che potrà svolgere un importante ruolo di snodo per tutto il traffico di persone che dai comuni che costituiscono l'"Area Vasta di Avellino" si muoverà verso Salerno, Benevento e i

Campus Universitari di Fisciano e UNISANNIO, una sorta di HUB di interscambio tra la mobilità urbana ed extraurbana. E' possibile immaginare in questa zona la creazione di una sorta di Cittadella degli Studenti, con appartamenti e attrezzature per ragazzi fuori sede, che in poco meno di 15 minuti raggiungerebbero il centro del campus universitario di Fisciano e di Benevento, innalzando il livello della qualità del quartiere con servizi efficienti, legati non solo alla mobilità ma anche allo svago e al tempo libero.

In particolare il Comune di Avellino - Settore Assetto e Sviluppo del Territorio ha concordato e sottoscriverà il 24/5/2018 un protocollo d'intesa con Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, FS Sistemi Urbani Srl e Fondazione FS volta alla redazione di un progetto di miglioramento della qualità del decoro urbano; manutenzione, riuso e rifunzionalizzazione di aree e fabbricati esistenti per finalità di interesse pubblico, anche di carattere culturale, educativo e sociale; interventi rivolti a potenziare la sicurezza territoriale e la capacità di resilienza urbana; interventi per il miglioramento della mobilità anche in chiave di sostenibilità ambientale.

L'asse storico della Strada Regia della Puglie oggi via F. Tedesco è una arteria urbana ad andamento rettilineo di circa 2000 m. di lunghezza. Essa è storicamente la principale strada di accesso alla Città da est che parte dal Corso Umberto I, ove insiste l'area del Castello, e largo S. Spirito fino all'acquedotto ottocentesco, estendendosi e riconnettendosi in direzione sud fino al torrente Fenestrelle e al Parco Manganelli. Il tratto oggetto del presente progetto di rigenerazione va dal Castello, all'incrocio con la Via F.lli Troncone alla "Puntarola", al ponte dell'acquedotto ottocentesco e fino al Borgo Ferrovia e all'area antistante la stazione stessa.

Questo asse fu il fulcro dell'attività artigianale, via del grano e della lana, ha ospitato, nel tempo, le più importanti attività commerciali, ed edifici pubblici di regio. Ora verte in uno stato di forte degrado, caratterizzato da una edilizia minore sopravvissuta solo in parte alla ricostruzione post terremoto oramai collabente o da vuoti urbani di edifici crollati e mai ricostruiti.

Allo stato attuale pochi frammenti di edilizia autoctona si possono riconoscere lungo Via Francesco Tedesco a partire dal Castello fino all'altezza del Cimitero. In questa espressione di "città lineare" ancora "leggiamo" i supportici, le grate e frammenti di una viabilità molto più antica dello stesso impianto di Via Francesco Tedesco.

La permanenza dei numeri civici sul lato posteriore della cortina sud di Via Francesco Tedesco, e il ribaltamento dei prospetti delle costruzioni più vecchie, l'orientamento della chiesa di Monserrato suggeriscono l'esistenza di un tracciato con andamento grossomodo parallelo all'attuale Via Francesco Tedesco: l'antica Via per la Puglia verosimilmente si svolgeva più a valle dell'attuale tracciato, lungo il fondovalle Fenestrelle.

Di notevole interesse è il costruito che si snoda tra Via Francesco Tedesco e Cupa Muti: lungo la Cupa si incontra, oggi purtroppo solo l'invaso, della Villa cinquecentesca Sanchez-De Luna che secondo un sistema di camminamenti, oggi privati, si collegava alla via principale definendo una tipologia di sistemi di relazione noti come i "portoni Mariuoli" (permettendo la relazione diretta tra lo spazio pubblico e quello privato costituivano riparo per i ladruncoli di città).

Sempre lungo la strada principale, appena più a sud vi è un esempio di "locanda" ancora recuperabile con solai in legno e sistema distributivo intatto. All'altezza del viale di accesso del Cimitero vi è la "Maccaronara", un edificio a tre livelli riconoscibile dall'altezza dell'androne (che occupa due piani) che veniva sfruttata per essiccare le paste alimentari prodotte artigianalmente.

Lo scenario attuale è oggettivamente fortemente degradato.

Gli esercizi commerciali non mancano tuttavia, la loro presenza induce ad una sosta automobilistica spesso indiscriminata per usufruire dei servizi; le auto si fermano ai bordi della strada sui marciapiedi. Così facendo contribuiscono alla determinazione di un traffico che nelle ore di punta è infernale, mentre nelle ore notturne la linearità della strada e la scarsa illuminazione comporta grossi rischi per i pedoni.

La strada è a tratti dissestata, vi è la necessità di ottimizzare la presenta disordinata dei pali destinati alla metropolitana leggera e dei pali della pubblica illuminazione.

Mancano attuale elementi di arredo urbano quali panchine, cestini portarifiuti e fioriere.

4. OBIETTIVI

L'intervento prevede la rigenerazione urbana e lo sviluppo di spazi verdi urbani al fine di perseguire il miglioramento della qualità della vita nelle città nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale, anche attraverso l'attuazione di programmi sperimentali di rigenerazione urbana.

L'intervento progettuale propone la riqualificazione dell'asse, dell'arredo urbano, affidando alla progettazione di aree di sosta il compito di riconferire allo spazio pubblico un carattere architettonico e ambientale più accogliente e aggregativo.

I principali obiettivi al quale il progetto risponde sono di seguito sintetizzati:

SICUREZZA – QUALITA' DELLA VITA – INNOVAZIONE

L'intervento sostenibile rientra in quadro che prevede una pluralità di azioni integrate riguardanti:

- incentivo alla ricostruzione vuoti esistenti e al recupero delle facciate esterne e di altre parti comuni del patrimonio edilizio anche privato;
- l'efficientamento energetico della illuminazione pubblica, degli edifici pubblici e privati per il contenimento dei consumi e delle emissioni inquinanti nell'aria;
- il miglioramento del decoro urbano anche mediante programmi per la razionale scelta dei colori, cartelli o altri mezzi pubblicitari;
- la valorizzazione del verde pubblico e interventi che ne prevedano l'incremento;
- la riqualificazione degli spazi pubblici;
- l'ammodernamento delle reti tecnologiche in chiave innovativa e sostenibile;
- il potenziamento della connettività alle reti di telecomunicazione in una visione di "città intelligente";
- la promozione della mobilità urbana sostenibile.

Le situazioni di criticità che hanno condotto ad una marginalità economica della città e della zona est in particolare possono essere trasformati in obiettivi strategici di sviluppo territoriale caratterizzati dalla creazione di condizioni ottimali per lo sviluppo:

- a) territoriale restituendo forza alla posizione di cerniera che l'area urbana svolge nel più ampio sistema delle zone interne della Campania accogliendo funzioni produttive innovative;
- b) dei servizi esprimendo nuovi servizi alla collettività, condizioni di socialità attraverso forme di aggregazione e comunicazione pubblica;
- c) della qualità della vita attraverso la riqualificazione del patrimonio edilizio, il restauro del patrimonio storico, con spazi pubblici adeguati, percorsi e luoghi per il tempo libero in coerenza con l'identità del territorio e del paesaggio, nonché con le esigenze delle diverse fasce d'età.

Il superamento delle criticità è possibile nella misura in cui il progetto di trasformazione attivi una riflessione strutturale sullo sviluppo della città raggiungendo i seguenti obiettivi specifici quali dare un senso ad una nuova polarità di Avellino nel contesto metropolitano regionale rivitalizzandola economicamente e socialmente secondo nuovi modelli di sostenibilità e di qualità al fine di riequilibrare le conseguenze di un sistema funzionale sempre più centripeto e per favorire lo sviluppo di nuovi bilanciamenti e relazioni tra i comuni dell'area vasta basati sulla integrazione delle diverse specificità;

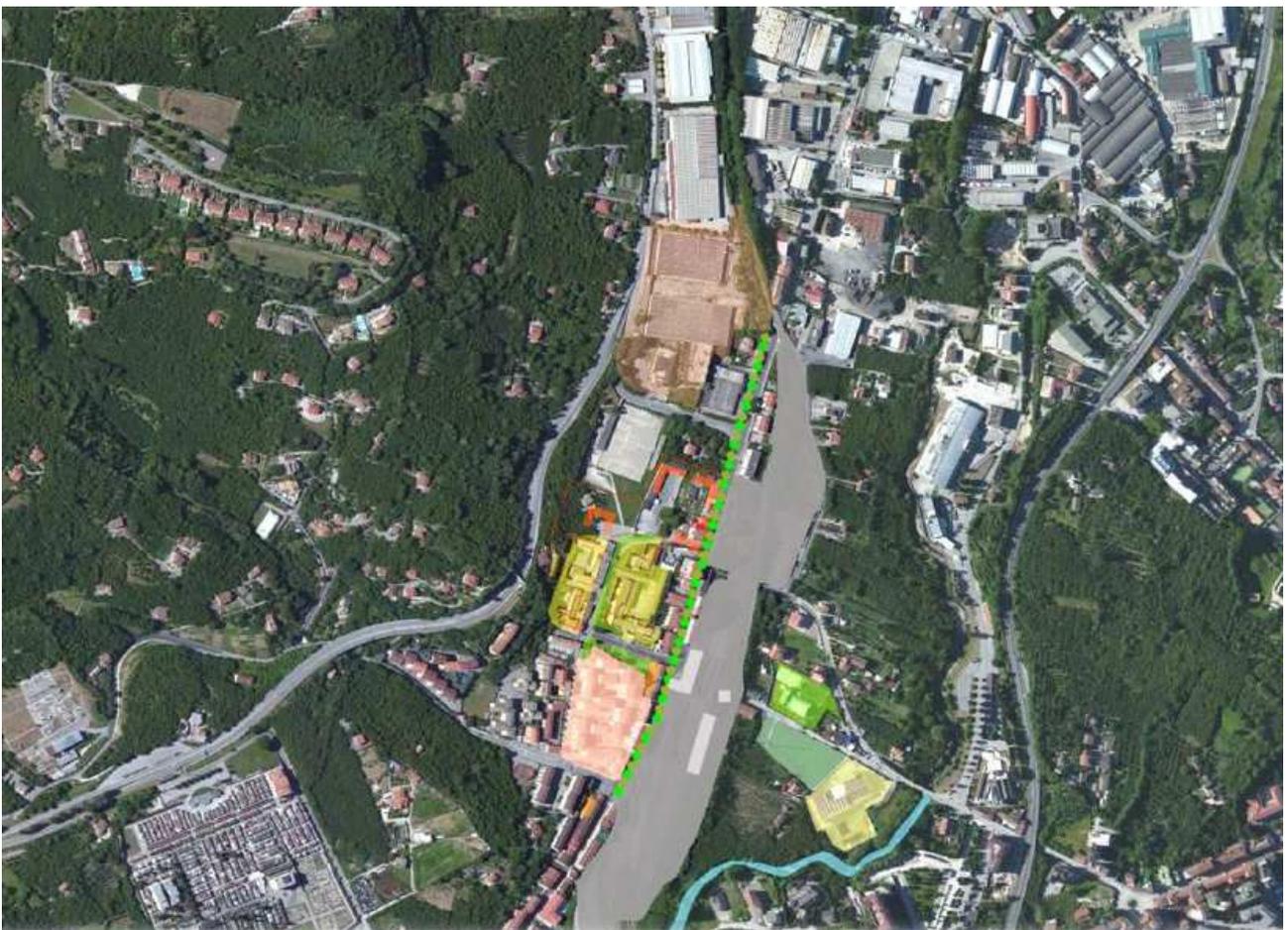
Utile a tale scopo:

- è stato sottoscritto un protocollo d'intesa con Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, FS Sistemi Urbani Srl e Fondazione FS volta alla redazione di un progetto di miglioramento della qualità del decoro urbano; manutenzione, riuso e rifunzionalizzazione di aree e fabbricati esistenti per finalità di interesse pubblico, anche di carattere culturale, educativo e sociale; interventi rivolti a potenziare la sicurezza territoriale e la capacità di resilienza urbana; interventi per il miglioramento della mobilità anche in chiave di sostenibilità ambientale.
- Gli interventi previsti sono finalizzati al superamento dell'isolamento fisico, ambientale e sociale della suddetta area tramite la realizzazione delle seguenti opere:
 - creazione di nuove condizioni di fruibilità urbana e riqualificazione ambientale dell'area attraverso il recupero e potenziamento di edifici dismessi o sottoutilizzati al fine di realizzare, di concerto con Fondazione FS, la stazione di arrivo dei treni storici della linea Rocchetta-Avellino;
 - la realizzazione di nuovo sistema di viabilità ciclabile, pedonale e carrabile, comprendente anche un ponte sul Torrente Fenestrelle, un nuovo sottopasso ferroviario di collegamento del Parco e l'ampliamento del sottopasso esistente;
 - la realizzazione di un sistema di parcheggi funzionale sia alla mobilità urbana, che alla stazione ferroviaria ed alla stazione delle autolinee. Particolare attenzione sarà prestata alla sostenibilità ambientale attraverso l'implementazione e la realizzazione di servizi per veicoli elettrici, autonoleggio, bike e car sharing.
- Nell'area est della città, nodo di connessione con l'area industriale ASI, si è attivata la procedura finalizzata alla **bonifica della ex Isochimica**.
- Si è attuata la procedura per **l'istituzione del Parco Urbano Intercomunale del Fenestrelle** che corre lungo tutta la città di Avellino da ovest ad est, riconnette la città con i comuni contermini di Atripalda, Mercogliano e Monteforte. Parco che corre parallelamente alla via F. Tedesco e si collega all'area della Ferrovia oggetto del protocollo con Fs. Piste ciclabili, aree attrezzate, bike sharing, ecomuseo, orti urbani con ecocolture.
- E' stato **approvato il Progetto di fattibilità tecnica ed economica: Intervento di rigenerazione e completamento dell'impianto sportivo Borgo Ferrovia**, che prevede la rigenerazione di un impianto sportivo polivalente ai fini del potenziamento dell'attività sportiva e dello sviluppo della relativa cultura in aree svantaggiate e zone periferiche urbane.
- **L'attivazione della metropolitana leggera** collegamento tra la ferrovia e il centro città.

Ortofoto via F. Tedesco – tratto dal centro storico Castello fino alla via F. Troncone loc. Puntarola



Ortofoto via F. Tedesco verso Borgo Ferrovia – Area ex Isochimica



Trattandosi di aree a ridosso del centro e con spiccata vocazione terziaria, l'obiettivo della trasformazione urbana è quello di procedere ad una estesa riqualificazione del tessuto urbano al fine

di esaltare la predetta vocazione e di riammagliare, attraverso un raccordo funzionale, l'area in questione al centro.

Porta EST, è pertanto, realizzare la trasformazione e la riqualificazione urbana recuperando le aree degradate, nonché dotare le aree con funzioni tradizionalmente carenti (parchi, impianti sportivi etc) per conseguire un più ampio progetto di rivitalizzazione delle attività economiche presenti sul territorio attraverso un piano integrato di azioni che consenta di intervenire sull'insieme delle caratteristiche funzionali dell'area di intervento.

Strutture innovative, condizioni di qualità ed efficienza dello spazio urbano che si riferiscono, complessivamente, a molteplici variabili economiche, sociali ambientali; non solo, dunque, la dotazione infrastrutturale, ma più in generale la complessiva "cultura della città" (dai requisiti di sicurezza, alla cura dello spazio fisico, al rispetto dei valori storici e ambientali, al livello delle istituzioni e manifestazioni culturali, al livello dell'accoglienza, dei servizi alle persone ed alle imprese, e così via).

Per l'ambito di "Borgo Ferrovia" si estende in direzione nord-sud lungo il secondo tratto di via Francesco Tedesco, in particolare a partire dal ponte dell'acquedotto lungo tutta l'estensione della stazione ferroviaria fino ad arrivare all'area dell'ex Isochimica.

La caratterizzazione di questo tratto di città è molto simile per struttura urbanistica e qualità architettonica con la differenza che essendo ancora più lontano dal centro città si è sviluppato, negli anni, con una propria identità giustificata storicamente dalla nascita del "borgo" in seguito alla realizzazione della stazione ferroviaria, intorno alla quale ancora oggi gravitano molte delle attività presenti. Il limite di questo tratto di città, che si avverte nella lontananza dal centro cittadino non solo fisica, può essere superato con l'impulso alla stazione ferroviaria.

5. I CRITERI PROGETTUALI e LE SCELTE OPERATE CON IL PROGETTO

Il progetto si è sviluppato a partire dalla necessità di riaffermare l'area est della città, di rigenerare lo spazio urbano, di dare decoro e funzionalità a una parte importante di Avellino.

Il disegno non è stato condizionato dalla pressione di nuove funzioni ma dall'aspirazione a contribuire ad una ridefinizione contemporanea dello spazio pubblico sicuro, innovativo, sostenibile.

A tal fine, il progetto si è concentrato, innanzitutto, sul disegno del suolo della strada, per esaltarne la spazialità, la specificità, la memoria ed ampliarne e sostenerne un'immagine del boulevard.

Il disegno intende restituire dignità allo spazio esistente aumentando nei cittadini la consapevolezza delle sue caratteristiche fisiche e rianimando in loro un senso di appartenenza al luogo e, quindi, la necessità ed il piacere di prendersene cura.

Le potenzialità del viale sono state sviluppate, soprattutto a partire dall'esaltazione del suo carattere di luogo aperto di collegamento, di connessione tra diverse parti urbane e, quindi, meta, sosta e passaggio verso i luoghi delle Universiadi.

Nel ridare unità ad uno spazio che ha, soprattutto negli ultimi decenni, subito un processo di degrado e di isolamento si è cercato di recuperarne, innanzitutto, la struttura e le dinamiche spaziali, caratterizzando l'asse con nuovi elementi attrattivi.

Un'azione volta al recupero della dignità che un tempo aveva la Regia Strada ma fatta con una moderna consapevolezza: piccole isole di verde "tascabile" e fruibile, qualità dei materiali, street art, tecnologie innovative, integrazione della illuminazione, parcheggi, slarghi e piazzette.

La natura del progetto comprende operazioni di diverso tipo: sistemazione, rifacimento, sottrazione, addizione, recupero.

Si propone la valorizzazione del percorso storico, pedonale e carrabile, dal Convento di S. Generoso alla loc. Puntarola e da essa verso il ponte dell'acquedotto ottocentesco fino alla Stazione Ferroviaria e al Borgo Ferrovia, che possa ritornare a rappresentare per la città un luogo di fervido commercio, artigianato ma anche di aggregazione sociale, in particolare attraverso la creazione di nuovi momenti di sosta e incontro per i cittadini.

L'area interessata dall'intervento, interamente pubblica, si estende per una lunghezza di circa 2,00 km per una superficie complessiva di viabilità di circa mq 18.000 e marciapiedi pari a circa 10.000 mq. In particolare il progetto di rigenerazione urbana dell'asse di viabilità pubblica crea un lungo boulevard e prevede i seguenti interventi:

a- la rimodulazione del tracciato viario con l'introduzione di segnaletica "intelligente" in prossimità degli attraversamenti pedonali;



- b- rimodulazione dei marciapiedi, creazione di alberature e aree verdi che creino “ambienti vivibili” e divengano modulo di ripartizione di aree parcheggio a bordo strada. Il cambio della pavimentazione con materiali di pregio enfatizzerà le aree storiche, gli accessi al parco del Fenestelle e i nodi strategici; analogamente si localizzeranno essenze arboree e alberi differenti;
- c- trasformazione degli slarghi o delle piazze, oggi in abbandono, in vere e proprie aree della sosta con verde adeguato a filtro strada e arredi urbani di qualità; un sistema con luoghi/percorsi di passeggio ove si innestano momenti per la sosta che attirino il pedone quali l’area antistante il Poligono di Tiro, la piazzetta della località ‘la Puntarola’, piazza della Stazione Ferroviaria.

Nei luoghi di incontro di maggiore affluenza si esplorerà l’introduzione della “mattonella intelligente” integrata nella normale pavimentazione per ipovedenti, piastrelle di carbonato di calcio che portano, inserite nella parte inferiore, un microprocessore che consente l’utilizzo via book di app integrate; attraverso tali app è possibile attingere a varie tipi di informazioni turistiche, promozioni culturali, di trovare luoghi su mappe e piante della città, di ascoltare musica, riproducibile sul cellulare, per la distribuzione commerciale per l’invio, sempre mediante bluetooth, di messaggi ai cittadini di informazione turistica, pubblicità commerciali;



- d- realizzazione di piazzole attrezzate per attivare in futuro il servizio di bike e car sharing (in prossimità della Stazione di Avellino);
- e- creazione di zone dedicate alla Street art per valorizzare i tratti di marciapiede ove insistono i caratteristici alti muri in tufo esistenti;
- f- valorizzazione degli accessi al Parco Manganelli;
- g- l’adeguamento dei sottoservizi esistenti: ottimizzazione della illuminazione pubblica, della rete idrica;
- h- utilizzo di sistemi illuminazione innovativi;
- i- utilizzo di materiali locali e pavimentazioni in pietra locale;
- j- la realizzazione di percorsi pedonali e carrabili, aree di sosta per i veicoli, rampe tutti adeguati al superamento delle barriere architettoniche.

In dettaglio si inventa un nuovo spazio aggregativo attraverso la realizzazione delle nuove aree/isole di sosta e socializzazione che interrompono la sensazione di ‘vuoto’ che si avverte attraversando in fretta la via; si creano dei momenti intermedi lungo la passeggiata, alternati a destra e a sinistra dei marciapiedi e caratterizzati da panchine e arredi di qualità, alberature ed essenze vegetali in modo da creare un’ombreggiatura e ristoro che invogli a fermarsi.

Così facendo, con tale intervento di riqualificazione, si crea sull’asse un succedersi di aree che potrebbero essere occasione di Street art o perché no permanente anche di un percorso espositivo di opere d’arte, in linea con la volontà di valorizzazione tale luogo. In tal senso il

progetto prevede la realizzazione di un primo ciclo di opere pittoriche realizzate su grandi pannelli realizzati ad hoc ed illuminati lungo la suggestiva passeggiata.

Si prevede la piantumazione di nuove essenze arboree di piccolo e medio fusto, laddove l'ampiezza della carreggiata e del marciapiede lo consentono, che aumentano notevolmente la dotazione verde e che danno una continuità prospettica al viale.

L'arredo urbano sarà posizionato tra gli alberi e in particolare le panchine scelte dovranno avere caratteristica di elevata qualità e funzionalità, caratterizzate da una forma pulita e riconoscibile ma soprattutto realizzate in materiali durevoli che si integrino al contesto nella maniera meno impattante.

Il progetto, inoltre, prevede il collegamento alla pista ciclopedonale del Parco Fenestrelle da realizzarsi con un altro intervento integrato sul tema della mobilità alternativa sostenibile che prevede diversi itinerari ciclabili di collegamento dell'interno tessuto cittadino, fino alla creazione di una vera e propria rete cittadina ciclabile.

6.INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PARTECIPATO

Il progetto si propone la partecipazione delle scuole ed i cittadini che diventano protagonisti dell'intervento di rigenerazione urbana. L'attivazione di un processo di partecipazione dei cittadini che prevederà che coinvolgerà le scuole, le associazioni ed i cittadini di Avellino.

Di fatto si tenderà ad associare comunicazione e interventi di miglioramento del quadro di vita urbano per garantire il successo e la qualità delle misure, l'accettazione del pubblico e per far crescere la disponibilità collaborativa degli abitanti ed il senso di appartenenza al luogo in cui si vive.

Le azioni dell'intervento mirano, pertanto, ad un duplice prodotto: da un lato la qualità urbana, dall'altro nuove forme di aggregazione sociale, l'estensione della cittadinanza, liberazione di spazi urbani, autogestione e cambiamento materiale dei mondi di vita, modificazione profonda delle relazioni umane e sociali.

L'Obiettivo rimane quello di produrre un'esperienza eticamente sensibile, mostrare agli adulti ed alla città una prassi a bassissimo costo, per scegliere insieme come rigenerare veramente i luoghi urbani.

Elementi di arredo urbano, design e sculture (panchine, piccole sculture...) – coinvolgimento dei ragazzi dell'Istituto d'arte e del Liceo artistico di Avellino per la realizzazione delle sculture da inserire nella piazza della Stazione di Avellino, la scelta gli elementi di arredo urbano e di design da collocare lungo i percorsi.

Avellino, maggio 2018

Il progettisti
arch. Rosalia I. Baldanza

arch. Luigi De Cesare