

~~~~~

COMUNE DI BRINDISI

-----ooOoo-----

PIANO REGOLATORE GENERALE

Note

Dott. Arch. Carlo AYMONINO

Dott. Arch. Sergio LENCI

Dott. Ing. Giovanni PERETTO

~~~~~

BREVI NOTE SUL PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTA' DI BRINDISI

-----ooOoo-----

Il Comune di Brindisi presenta, a nostro giudizio, i seguenti caratteri dai punti di vista economico, topografico e demografico:

- I) - DAL PUNTO DI VISTA ECONOMICO - il Comune è sorretto da una economia essenzialmente agricola. La maggior parte delle industrie è connessa con la lavorazione e la produzione del vino. Il traffico commerciale derivato dal porto, un tempo fiorente e fonte di benessere per la popolazione, oggi, per cause dipendenti dalla situazione internazionale, è molto scarso e si basa soprattutto sul movimento passeggeri da e per la Grecia ed Egitto e sulla esportazione dei prodotti delle piccole industrie locali.-

Le più immediate prospettive di sviluppo sono legate: nel nostro settore agrario alla riforma il cui Ente preposto ha in programma espropri e ridistribuzioni di terre con relativa riorganizzazione della produzione e la creazione di un nucleo industriale conserviero. Programma che, se messo in atto, rappresenterà un incremento nel settore specifico. Nel settore industriale la zona di porto franco recentemente istituita produrrà l'impianto di industrie di notevole interesse capaci di assorbire circa 4.000 operai e quindi apporterà, un incremento di occupazione e del traffico commerciale.-

Nel settore portuale, perdurando il clima della edistensione internazionale, il ripristino dei normali rapporti commerciali con i Paesi del Mediterraneo Orientale e della Asia inevitabilmente rimetterà in valore lo scalo di Brindisi.-

- 2) - DAL PUNTO DI VISTA TOPOGRAFICO: la città vecchia, quella compresa cioè entro la cinta delle mura è completamente bloccata nella sua espansione per due lati dal mare e per gli altri due lati dalla ferrovia. Essa è, peraltro, saturata dal punto di vista edilizio con quartieri notevolmente sovraffollati. Perciò le espansioni naturali sono avvenute al di là della ferrovia in diverse località, sempre seguendo le strade già esistenti (statali e provinciali). Le principali sono il rione Cappuccini ed il Casale. Altre espansioni, provocate da intervento di Enti vari si sono affiancate alle precedenti, ingrossandole (INA-Casa ed Opera Combattenti alla Comenda, Provincia al Casale). Inoltre appaiono molto estese le zone del Demanio Militare e dislocate in modo dannoso per la città.-

Un solo sovrappassaggio sulla ferrovia e di sezione strettissima smista attualmente il traffico da e per Brindisi e due passaggi a livello di cui il più importante, quello di Porta Mesagne quando è chiuso produce gravissimo intralcio alla normale circolazione del traffico comunale e regionale.-

- 3) - DAL PUNTO DI VISTA DEMOGRAFICO - Sulla base dei dati anagrafici e di quelli del censimento del 1951 si registra a Brindisi un aumento di popolazione medio di circa 1.000 persone all'anno. Considerando, inoltre, l'odierno affollamento della città, che è di 2,1 ab/vano, come assolutamente eccessivo, dobbiamo prevedere la costruzione di 18.250 vani per portare l'indice suddetto ad 1,5 ab/vano.-

Questi dati ci hanno permesso di calcolare la superficie di sviluppo della città per un periodo di venti anni sommando i 18.250 vani occorrenti per risanare le condizioni igieniche delle abitazioni ai ventimila derivanti dallo incremento naturale ed immigratorio della città. Tale superficie, adottando come optimum di densità per Brindisi quella di 300/ab/ha, risulta di circa 130 ha.-

+ + +

In questa situazione che tende a modificare sostanzialmente le attuali condizioni del Comune di Brindisi, il Piano Regolatore si inserisce come uno strumento atto a disciplinare e coordinare lo sviluppo non solo nell'interesse dei privati, ma della città in piena tutta, ed impegna l'azione delle future Amministrazioni Comunali sia per un controllo più diretto sull'attività dei privati, sia per un efficace coordinamento degli investimenti previsti dai bilanci.-

Ciò considerato, gli scopi che si prefigge il presente Piano Regolatore Generale sono:

- 1) - Prevedere ed incanalare lo sviluppo della città verso quelle zone che, dopo attento esame, sono risultate maggiormente idonee.-
- 2) - Distribuire topograficamente i nuovi abitati in modo da avere uno sviluppo sempre armonico della città e quindi eliminare al massimo la frattura qualitativa oggi esistente tra centro e periferia.-
Limitare e bloccare alcune zone onde evitare che la città si sviluppi in ogni direzione possibile (a macchia d'olio) ed a troppa distanza dal mare, anche allo scopo di non gravare il Comune di insostenibili spese di costruzione e manutenzione dei servizi pubblici (acqua, fognatura, energia elettrica, strade e servizi di trasporto pubblico).-
- 3) - Disciplinare l'attività edilizia dei privati e degli enti nel pubblico interesse e favorire le iniziative edilizie pianificando l'attività del Comune nell'approntamento dei servizi pubblici.-
- 4) - Evitare la speculazione sulle aree e lo illecito arricchimento di pochi proprietari di terreni con una politica urbanistica che, alle spese che il Comune si accollerà per la costruzione dei servizi nelle zone di sviluppo edificatorio, farà corrispondere da parte dei privati una equa distribuzione (cessione di aree per impianti di interesse pubblico come scuole, mercati, asili, parchi ecc. e politica fiscale).-

- 5) - Favorire lo sviluppo delle industrie generiche e di quelle della zona di porto franco collegandole al porto ed alle principali arterie di traffico con una adeguata rete stradale ed eventuali sgravi fiscali.-
- 6) - Prevedere un ampliamento delle opere portuali di attracco sia nel porto interno che in quello medio, attraverso lo sblocco delle zone militari e la costruzione di una nuova banchina per essere in grado di sostenere un aumento del traffico che potrà essere dovuto sia alla zona di porto franco che al miglioramento del commercio internazionale.-
- 7) - Intervenire nel centro storico:
 - a) - sistemando le piazze e gli edifici del centro oggi ancora in disordine e fatiscenti o demoliti;
 - b) - completando la rete stradale interna al fine di migliorare il traffico e collegare il porto con le zone industriali;
 - c) - salvando e valorizzando i monumenti;
 - d) - studiando un piano di risanamento dei rioni S. Pietro degli Schiavoni, Sciabiche e Mattonelle;
 - e) - prevedendo il risanamento di quelle fattorie dell'agro brindisino che oggi sono praticamente inabitabili.-

+ + +

Entrando in problemi pratici e precisamente in quelli del traffico, dell'edilizia e dell'industria, per le COMUNICAZIONI STRADALI REGIONALI si è pensata la creazione di una strada di circonvallazione esterna che colleghi la strada per Bari all'Appia ed alla strada per Lecce, prolungandosi fino a lambire la zona industriale di porto franco.

Questa strada è prevista con una triplice funzione:

- a) - Evitare l'attraversamento della città ai trasporti Bari-Lecce, Taranto-Lecce e viceversa;
- b) - Rappresentare il limite normale di espansione dell'abitato nell'entroterra brindisino;
- c) - Servire il traffico pesante dalla zona industriale e dalla zona di porto franco da e per il nord Italia.-

La strada di circonvallazione dovrebbe essere di sezione normale, a due piste ed alberata ai lati. Negli incroci principali sono previste opere d'arte con sovra e sottopassaggi onde evitare attraversamenti di linee di traffico automobilistico e ferroviario. Su questa strada di circonvallazione non dovrebbero aprirsi nè ingressi di edifici nè strade di servizio locale di quartiere, ma soltanto quelle arterie che in seguito definiremo assi di collegamento con il porto ed il centro storico della città.-

E' prevista, inoltre, una fascia di rispetto, in parte costituita dall'attuale sanatorio e per il resto da una zona sportiva e da giardini pubblici.-

COMUNICAZIONI STRADALI URBANE - Le comunicazioni stradali urbane saranno integrate completando l'anello stradale oggi esistente

tangente alle mura ed al porto, nel tratto prospiciente la piazza S. Teresa. Risistemando le principali strade che dalle porte cittadine menano al centro ed alla zona portuale. Ciò con opportuni allargamenti della sezione stradale, con la creazione di piazzuole negli incroci pericolosi e con tutti quegli interventi locali che potranno, caso per caso, migliorare la circolazione.-

Dal vecchio al nuovo centro - Prolungamento della Via Roma (con ponte sulla ferrovia) a formare nella zona della Commenda lo asse di un nuovo quartiere, cioè la strada principale che attraversa il centro della nuova espansione (vale a dire la piazza ove sorgeranno gli edifici pubblici, i negozi ecc.) dalla quale si partono le vie di accesso agli edifici per abitazione.-

Tale strada che ha inizio dalla Piazza Vittorio Emanuele, coincide con corso Garibaldi e Corso Roma, finisce sulla strada di circonvallazione e rappresenta quella che sarà la più importante penetrazione nella città e nel porto.-

Altre arterie importanti previste sono: ampliamento della strada comunale esistente (in parte militare) che collega la banchina del seno di ponente dietro al demanio militare e lungo la riva opposta per raggiungere il Casale e la statale n. per Bari.

Alcune di queste strade già esistono, ma ne è previsto il miglioramento, l'allargamento, la sistemazione degli incroci ed una regolamentazione speciale per le costruzioni che vi potranno fronteggiare.-

In conclusione la circolazione si svolgerà lungo le tre principali vie di penetrazione che partendo dalla circonvallazione esterna serviranno le nuove espansioni, le collegheranno attraverso i tre punti sopra la ferrovia, con la città vecchia, attraverseranno la circonvallazione interna (anello continuo che si svolge lungo le mura ed il porto) convergono verso il vecchio centro amministrativo e commerciale.-

ZONIZZAZIONE: Residenziale vecchio centro ed espansione.-

Da un esame della situazione brindisina risulta che le linee di spontanea espansione della città sono due; esse seguono gli schemi del vecchio Piano Regolatore e si snodano lungo le strade già esistenti nelle località Casale e Commenda. Queste due zone si presentano oggi con caratteristiche diverse: mentre la Commenda è costituita da edilizia a carattere più intensivo (specie per la presenza del quartiere INA-Casa) e da una popolazione formata per la maggior parte da operai, contadini, artigiani ed impiegati, il Casale è edificato per lo più a villini con un rapporto di copertura minore e con abbondante vegetazione. Delle due zone il Casale è certamente la più bella tuttavia a causa della morfologia brindisina, la più naturale zona di espansione risulta quella compresa tra la ferrovia Bari-Brindisi e la strada per Lecce, la zona cioè dei Cappuccini e della Commenda. Ciò perchè la natura pianeggiante del terreno, la possibilità di comunicazioni dirette che si possono innestare attraverso i soprapassaggi sulla ferrovia con le principali arterie di traffico del vecchio centro di Brindisi e quindi il facile allacciamento dei rapporti tra le due zone sono motivi decisivi per la scelta di questa come principale zona di espansione della città. Espansioni importanti, ma in linea subordinata, sono considerate anche il Casale e la zona Paradiso.-

Caratteri delle nuove zone - Le tre espansioni, che chiameremo Casale, Commenda e Paradiso, dovranno avere i caratteri di unità autosufficienti per quanto riguarda i servizi di utilizzazione collettiva (scuole primarie e secondarie, negozi, delegazioni comunale, centri sanitari ecc.) in modo da evitare il senso di una squallida periferia subordinata sempre al vecchio nucleo, ed evitare anche una cristallizzazione di questo vecchio centro come della unica zona "ufficiale" della città (il che sta succedendo oggi) e che ha per conseguenza un dannoso aumento dei prezzi delle aree e quindi degli edifici, la tendenza a costruzioni troppo intensive che verrebbero a gravare su di un tessuto urbano vecchio ed inadeguato. (Il Piano, pur prevedendo la sistemazione del vecchio centro dal punto di vista del traffico e del risanamento, non può ovviamente prevederne la totale demolizione e ciò per molte ragioni, tra le quali importanti quella di non creare una aristocrazia dei terreni edificatori e quindi una accentuata divisione della popolazione per ceti: i suoli del centro hanno molto valore, gli abitanti vengono sfrattati, le case demolite e ricostruite a costi tali da renderle accessibili solo ai più abbienti. I ceti medi e popolari vengono sospinti nella periferia senza volto che non è oggetto da parte del Comune delle stesse cure di cui è oggetto il centro.) Altri fattori: quello storico, economica ecc.-

Pertanto, prima caratteristica di questi quartieri è la autosufficienza per quanto riguarda i servizi sociali, mentre una adeguata rete stradale ne assicurerà l'unità complessiva della città.-

La seconda caratteristica dovrà consistere nella destinazione degli spazi: strade e piazze di traffico transitante - strade di traffico limitato locale (accesso alle case) - Aree destinate a verde pubblico, giuoco dei bambini - Aree destinate a mercato, delegazioni comunali, chiese, uffici per enti vari, scuole ecc.-

Terza caratteristica saranno i limiti e la disciplina che saranno imposti attraverso il regolamento edilizio alle costruzioni. Ciò sarà fatto con lo scopo di assicurare un giusto rapporto tra superficie coperta e superficie libera in ogni singolo lotto, di evitare la costruzione su lotti troppo piccoli, di prestabilire la densità di abitazione su tutte le zone.-

La scelta e la delimitazione delle zone di espansione è stata fatta anche in funzione di uno sviluppo della città che salvi al massimo le zone agricole che dovranno in alcuni punti restare molto vicine alla città murata in fasce cuneiformi che penetrando dalla campagna attuano la separazione tra le zone edilizie.-

Nella fase finale del Piano sarà fatta una graduatoria nella importanza e nel tempo delle opere di vario genere che il Comune dovrà effettuare onde assicurare quella funzionalità e quella riuscita che auspichiamo a questa progettazione urbanistica.-