

ALLEGATO N. 1.

C I T T A ' D I P O T E N Z A

P I A N O D I R I C O S T R U Z I O N E

R E L A Z I O N E

IL PROGETTISTA

POTENZA
13 GIU 1947

PROF. ING. VITTORIO ADDONE
Prof. Ing. VITTORIO ADDONE
Via F. Succi 9 tel. 873-876

Vittorio Addone

In seguito a nulla-osta del Ministero dei LL.PP. il Provveditore alle OO.PP. con lettera del 22/12/1946 N. 11490 mi conferiva l'incarico della compilazione del presente progetto relativo al Piano di Ricostruzione della Città di Potenza, città riportata nel 3° elenco fra quella più gravemente danneggiate dalla guerra (Art.I D.L.L. 1 Marzo 1945 n. 154 e Decreto del Ministero dei LL.PP. del 2/11/1945).

Il 10/2/1946 veniva da me presentato, giusta art.5 del disciplinare, il progetto, studiato in linea di massima, al Comitato Tecnico Amministrativo che, nell'adunanza del 21 Marzo u.s. dopo aver ascoltato la Commissione Relatrice, formata dall'Ing. Comm. Michele Abenante, Ispettore del Ministero dei LL.PP., dall'Arch. Schettini della Sovrintendenza ai Monumenti, dal Dott. Ing. Andriello, Assistente della Cattedra di Urbanistica della Università di Napoli e dall'Arch. Mellia, dopo aver considerato i criteri da me seguiti e tenuto in debito conto i seri ostacoli da me incontrati nello studio del progetto, a causa della parziale ricostruzione di edifici già distrutti e danneggiati, operata dai privati interessati, ha espresso parere favorevole e lo ha approvato previi perfezionamenti e piccole varianti suggerite. (Lettera del 31/3/1947 N. 2821 con allegata copia del voto N.943 fatto dal Comitato).

CRITERI SEGUITI PER LA COMPILAZIONE DEL PRESENTE PROGETTO

Reso perfettamente edotto di ciò che deve essere un piano di ricostruzione, immedesimato principalmente dello scopo al quale es-

so deve servire, e cioè, che unicamente deve indirizzare le ricostruzioni in modo da non pregiudicare eventuali realizzazioni urbanistiche di piano regolatore, il mio punto di partenza per il presente lavoro, mi è stato dato dal progetto del Piano Regolatore della Città di Potenza, che nel 1934, compilato ^{me} da altri professionisti, vinse il 1° Premio nel concorso bandito dal Provveditorato alle OO.PP.

Oggi è necessario "utilizzare" - se questa parola non suona male di fronte al disastro dei bombardamenti, le distruzioni avvenute, per poter realizzare, quanto più è possibile, ciò che criteri urbanistici dettano per il miglioramento della città.

Partendo quindi dal Piano Regolatore del 1934, intendendo anzitutto apportare ad esso tutte quelle modifiche che, sia la parte già eseguita e sia la parte che ancora attende la realizzazione, richiedono, dopo ben tredici anni e dovute ad esigenze diverse, migliori criteri urbanistici, bisogni nuovi di vita.

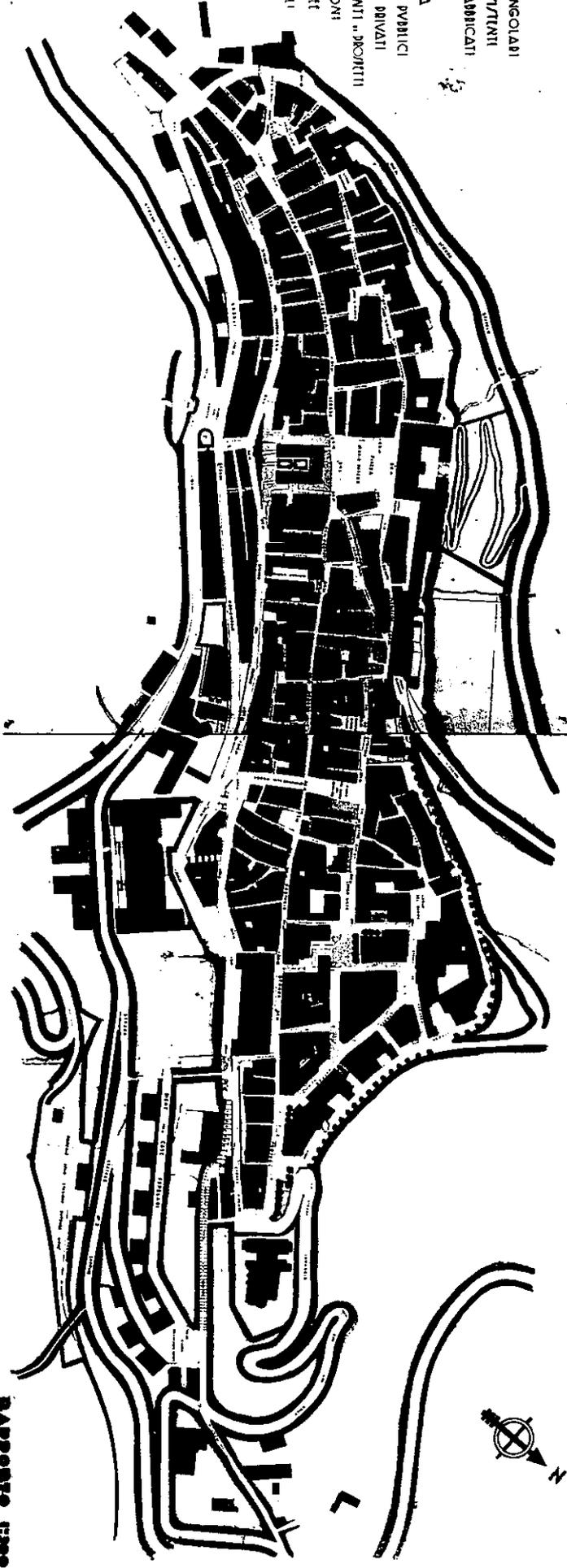
Il problema maggiore che mi si presentò nel 1934 è quello del traffico interno che, ancora oggi, purtroppo, attende una soluzione; la città di Potenza infatti, non ha strade adatte ad un traffico automobilistico e tali da permettere di poterla attraversare nella sua lunghezza e nella sua larghezza facilmente; il traffico interno oggi è "difficoltoso" alle automobili.

Quale ne può essere la soluzione ? Per me questo problema è identico oggi come nel 1934 e non può essere risolto se non allo stesso modo e cioè:

"Lasciando la via Pretoria, con la sua caratteristica, quale via "esclusivamente pedonale, migliorare con opportuni allargamenti e "prolungamenti, le due strade esistenti, che partono, insieme alla "via Pretoria, da Porta Salsa e attraversando tutta la città longitudinalmente, raggiungono l'altra estremità a Piazza S. Carlo"

POTENZA CONCORSO PROGETTO RIVIAMENTO RIONE ADDONE E CONNESSE OPERE
PIANO RICOSTRUZIONE DEL CENTRO
VOL. A

- ANGOLI
- ANGOLI ESISTENTI
- ANGOLO FABBRICATI
- TRABE
- FIDUCIA
- GIARDINI PUBBLICI
- LOTTI PRIVATI
- ANTICAMMANTI ESISTENTI
- ANGOLO ARTI
- FABBRICATI



RAPPORTO 1:300
P.R. 1934.

Le due arterie automobilistiche sono:

- 1) - La strada che (per comodità chiamerò N.1) parte da Porta Salsa e per la strada S. Lucia ed il Vico 3° S. Lucia opportunamente allargati raggiunge il Largo Barbelli, di lì prosegue per via S. Michele, Largo S. Michele e Via Rosica e sbocca in Piazza Mario Pagano; prosegue oltre per Via Plebiscito, Larghetto Plebiscito, Via XX Settembre, Piazza Matteotti, Via Cesare Battisti, Piazza Pignatari, Rione Addone e raggiunge Piazza S. Carlo.
- 2) - La strada che (per comodità chiamerò N.2) parte da Porta Salsa, Larghetto Pisacane, Via Roma, Corso XVIII Agosto fino alla curva tra il Palazzo del Banco di Napoli e la Caserma dei Carabinieri e poi per la strada Manhes (Carceri), via Cipriani, raggiunge Piazza S. Carlo.

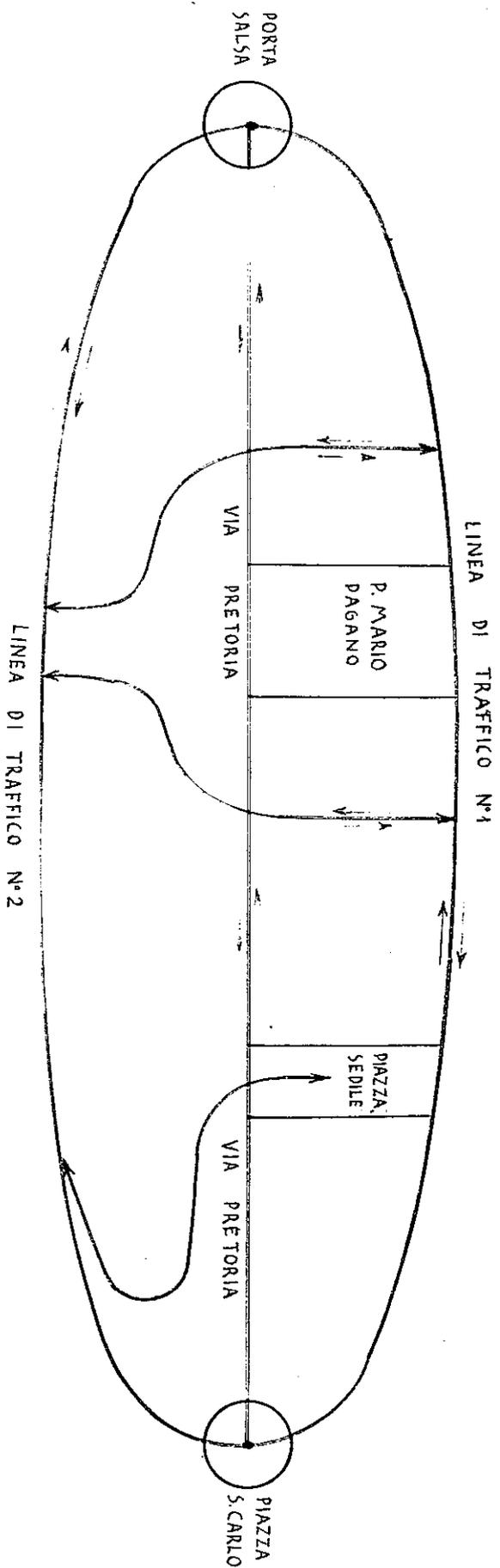
Ritornando quindi al piano di ricostruzione, la idea da me seguita nella compilazione del progetto è quella di realizzare il più possibile queste due arterie di grande importanza, e se non per tutta la loro estensione, almeno in quei tratti che interessano la Ricostruzione e dove più facilmente si può prevederne l'attuazione.

ZONE COLPITE DAI BOMBARDAMENTI

La città di Potenza ha subito numerosi bombardamenti nel breve periodo che va dalla sera dell'8 fino al 22 Settembre 1943. Fare che in questo breve periodo siano state gittate ben 2500 bombe di diverso calibro determinando numerose distruzioni alle case ed alle strade e moltissimi danni.

Nell'abitato due zone, però, sono state maggiormente

SCHEMA ~ DEI ~ RAFFICI ~ INTERNI



— Linea di traffico trasversale

- - - " " " longitudinale

... " " " pedonale

POTENZA CONCORSO PROGETTO RIONE ADDONE E CONNESSE OPERE

SCHEMA DEI TRAFFICI

- EDIFICI ESISTENTI
- PARCHI FERROVIARI
- TRAFFICI ESISTENTI
- TRAFFICI NUOVI
- TRAFFICI NUOVI
- TRAFFICI NUOVI



P.R. 1934

colpite e possono essere indicate approssimativamente con i nomi dei Rioni: rione Addone e rione Rossano; pertanto lo studio da me fatto è stato principalmente localizzato in essi ed i vari elaborati portano il nome di questi due Rioni.

R I O N E A D D O N E = Il Rione Addone è il più antico della città ed è situato ad una estremità della collina sulla quale sorge Potenza, tra il vecchio Castello ed il Duomo. Esso è formato in massima parte da casette di pochissima importanza sia per la mole e sia per lo stato fatiscente in cui esse si trovano tanto, che, fin dal 1934, si sentì il bisogno di ricorrere ad un risanamento completo del Rione e, per essere precisi, il Concorso effettuato nel 1934 che portò al Piano Regolatore Generale, aveva quale titolo "Risanamento del Rione Addone e connesse opere nella Città di Potenza".

In dipendenza a detto Piano furono espropriati e demoliti ben due lotti di case e sulle aree risultanti sono stati costruiti il Palazzo delle Poste ed il Palazzo dell'INCIS.

Per un terzo lotto inoltre, quello che nella planimetria N. 1 è stato segnato in celeste, erano già pronti i piani di esproprio, erano già stanziati le somme occorrenti, anzi già due casette erano state espropriate dal Genio Civile, quando è sopraggiunta la guerra a fermare tutto.

E' più che giusto quindi, che per questo Piano io sia stato portato naturalmente a riprendere in esame il Piano di Risanamento del Rione Addone per far sì che il predetto risanamento possa essere portato a compimento, specialmente oggi, che il disastro dei bombardamenti ci ha portato in fondo come utile di aver operato in gran parte qualle demolizioni che erano previste fin dal 1934. Ho ripreso così il vecchio Piano di risana-

mento, apportandovi però tutte quelle varianti che oggi, a distanza di ben 13 anni, per esigenze diverse e criteri nuovi, sono più giuste e necessarie adottare.

A tal fine nel presente piano di ricostruzione ne ho progettato la sistemazione nel modo seguente:

- 1 = Il Rione Addone risanato, sarà formato da numerosi grandi isolati, delimitati tra il Duomo, il Convitto Nazionale, la Caserma dei Carabinieri e Piazza S. Carlo e fra i quali saranno compresi gli edifici già costruiti e cioè il Palazzo delle Poste e quello dell'I.N.C.I.S.
- 2 = Esso sarà attraversato da una strada principale di ben 13 metri che, partendo dalla Piazza Matteotti, sistemata ed allargata, (Vedi planimetria allegato N.6) raggiunge la Pretoria e quindi la Piazza S. Carlo.

Questa strada che attraversa nella sua intera lunghezza il Rione fa parte della grande arteria N. 1 e corrisponde propriamente all'ultimo tratto di essa.

- 3 = Una seconda strada, anche di grande importanza, partirà dal Corso 1° Agosto e propriamente dalla curva del Banco di Napoli, passando a sud della Caserma dei Carabinieri, per via Manhes e Via Cipriani, e raggiungerà ugualmente la Piazza S. Carlo; essa permetterà al traffico automobilistico di non attraversare il centro (Piazza Matteotti).

Anche questa strada fa parte dell'arteria N.2 da realizzare ed ugualmente corrisponde all'ultimo tratto di essa.

- 4 = Le strade di accesso alla strada estramurale saranno disposte in modo da evitare l'inconveniente dell'incanalarsi dei venti con percorsi spezzati.
- 5 = La Piazza S. Carlo sarà allargata e sistemata creando in essa

la stazione degli autobus.

E' utile infatti che, sia gli autobus delle numerose linee automobilistiche della S.I.T.A., sia gli autotreni ed autocarri che servono il mercato, oggi situato in Piazza Pignatari, non passino per Piazza Matteotti. Oggi purtroppo, tutto il traffico automobilistico è costretto a sostare o a passare per detta Piazza congestionandola, mentre aprendo la nuova strada che dalla curva del Banco di Napoli porta a Piazza S. Carlo e creando in questa la stazione degli autobus, si ovvia al grande inconveniente con il vantaggio di avere una stazione degli autobus più spaziosa, decentrata, pur restando sulla collina ed infine si otterrebbe che gli autocarri possano raggiungere il mercato percorrendo strade meno centrali.

- 6 = Uno dei grandi isolati e propriamente quello che trovasi nelle vicinanze del Duomo e del Convitto Nazionale sarà destinato ad Edificio scolastico per il Liceo e l'Istituto Magistrale.
- 7 = Un mercato a carattere rionale sarà ubicato invece nell'isolato compreso fra Palazzo Addone e l'INCIS ed avrà annessa una Piazzetta con porticato, dove al riparo dei venti, potranno trovare comodo posto i piccoli venditori di prodotti agricoli.
- 8 = La nuova arteria che parte dalla curva del Banco di Napoli sarà allacciata anche direttamente al Rione S. Rocco con una strada che parte dalla piazza, che viene a crearsi tra la Caserma dei Carabinieri e l'edificio delle Carceri, e raggiunge la vecchia strada in località, detta Ponte dei Cacciatori, passando sotto il muro di cinta del vecchio Castello.
- 9 = Il Rione Crispi, che trovasi nelle dirette adiacenze del Rione Addone, in posizione ottima come esposizione e vicino al centro, sarà valorizzato, perché allacciato direttamente con una strada che viene ad ottenersi prolungando quella attuale, che finisce nei pressi dell'Edificio della ex G.I.L. fino all'arteria N. 2

(presso le Carceri). Questo rione, in seguito alla costruzione della predetta strada, potrà essere più facilmente accessibile e quindi moltissime aree libere potranno essere utilizzate per ^{le}nuove costruzioni.

La Commissione Tecnico Amministrativa che ha approvato il presente piano, studiato in linea di massima, così si esprime:

- " Si è d'accordo in linea di massima con le soluzioni viarie prospettate e con la sistemazione suggerita per il Rione Addone,
- " dove si prevede l'ubicazione della Piazza di stazionamento Autobus, del Mercato e di un edificio per Liceo - Ginnasio.
- " Quest'ultimo farebbe parte dell'ambiente intorno al Duomo.
- " Si è d'avviso in questo punto di suggerire l'allineamento dei due isolati previsti con la facciata prospiciente alla Chiesa del Convitto Nazionale e di fonderli in un unico isolato più grande.
- " La Via Andrea Serraio non dovrebbe essere eccessivamente allargata. Essa dovrebbe avere al massimo una larghezza di m. 9.
- " Si è d'accordo con l'allargamento nel tratto terminale di Via Pretoria e precisamente con l'allineamento Posta Nuova - Casse I.N.C.I.S.
- " Si consiglia l'ampliamento della superficie destinata a Mercato e l'abolizione dell'accesso dalla Strada Estramurale e la eventuale conservazione delle vecchie mura.
- " Si suggerisce ancora di recingere il lato nord di Piazza S. Carlo con un porticato che protegga e precisi l'ambiente.
- " Per quanto il collegamento viario del Rione Addone con la progettazione della strada carrozzabile a valle dell'edificio dei Carabinieri, si è d'accordo per l'abbattimento dell'edificio danneggiato che ostacola il detto collegamento.

" Per la possibilità di attuazione di detto tronco stradale è opportuno che il progettista fornisca uno specchietto illustrante le pendenze che si avranno lungo il percorso e un profilo della strada."

Tutti i desiderata sono stati da me accolti, infatti:

Il Liceo occuperà un isolato più grande ed il lato prospiciente il Duomo sarà allineato all'esistente edificio del Convitto Nazionale, come disegnato in progetto.

La Via Andrea Serrao è stata portata a 9 metri creando lateralmente un porticato in modo che da esso possa inquadrarsi perfettamente l'ingresso laterale della Chiesa.

Ho potuto prevedere un ampliamento del Mercato destinando ed aggregando ad esso anche la zona retrostante con la piazzetta che, dopo l'abolizione della strada di accesso all'Estramurale, è venuta a trovarsi attaccata all'area del Mercato.

Il lato nord della Piazzetta S. Carlo è stato quasi completamente chiuso dalla grande tettoia, facente parte dell'edificio destinato a Stazione degli Autobus; lateralmente però, a destra ed a sinistra, ho creduto lasciare libere due zone per avere visuale sulla vallata.

Della nuova strada che dalla curva del Banco di Napoli porta alla Piazza S. Carlo ne ho fatto la planimetria ed il profilo longitudinale. allegato N. 7, dal quale chiaramente potranno vedersi le varie pendenze che si avranno lungo il percorso.

RIONE SCALE ROSSANO (Allegato N.8-9)

E' stato indicato con Rione Rossano quella zona al centro che maggiormente è stata colpita dai bombardamenti e potrebbe essere individuata come quella che è compresa fra le Chiese della SS. Trinità e di S. Michele, fra il Corso Umberto I e la Via Achille Ro-

sica.

Vi sono in detto Rione case in generale migliori di quelle esistenti al Rione Addone; con il Piano Regolatore del 1934 erano previsti in questo Rione dei tagli per allargamento delle due strade di traffico, la N. 1 e la N. 2, sulla Via Roma e sulla Piazza S.Michele e Via Rosica.

Sistemazione Piazza Mario Pagano.

Fra le realizzazioni del P.R. 1934 vi è la demolizione del gruppo di case situate tra la Piazza Mario Pagano e Via Roma e la costruzione sull'area di risulta del Palazzo dell'I.N.A. con due strade laterali in forte pendenza. Detta sistemazione, purtroppo, è risultata errata perché, se si è sgomberata la zona centrale da numerose case di poca importanza, si è tolta invece alla Piazza quello che è la caratteristica di ogni piazza, l'essere cioè appartata e luogo di raccolta e riunione del pubblico e non centro di traffico. Quello poi che è più grave è il fatto che con la demolizione delle vecchie case e la costruzione di due larghe strade, si è tolta la cortina di difesa ai venti e oggi il traffico pedonale cittadino, che scaturisce dalla Pretoria a destra ed a sinistra della Piazza, e che in alcune ore è molto intenso, viene disturbato dall'incanalarsi dei venti e a tal punto che in alcuni giorni della stagione invernale ne diventa quasi impossibile l'attraversamento.

Nel disegno (allegato N./O) dove è proposta la soluzione per questo importante problema, ho riportato la planimetria della zona del 1934 e quella del 1939, quelle planimetrie cioè che corrispondono ai due tempi, prima e dopo le demolizioni con la successiva costruzione del Palazzo dell'I.N.A.; da esse appare chiaro come prima l'accesso alla Piazza avveniva a mezzo di strade strette e spezzate (a baionetta) - le linee di traffico segnate in rosso lo indicano - mentre dopo avviene direttamente con larghe

strade. Planimetricamente sembra migliore la sistemazione urbanistica del 1939, ma in realtà l'incanalarsi dei venti con il suo grande inconveniente fa subito pensare che non cerveloticamente nei tempi antichi si era costruito con disposizioni in altro modo. La strada tortuosa, caratteristica del periodo medioevale, non serviva infatti solamente alla difesa.

Si presenta quindi necessario un miglioramento alla situazione odierna; la soluzione da me studiata e che è stata accettata dalla Commissione esaminatrice prevede la chiusura delle due strade oggi esistenti a destra ed a sinistra del Palazzo dell'I.N.A. con la costruzione di portici e retrostanti negozi. Costruzioni di dimensioni tali da non portare alcun svantaggio all'edificio al quale verranno addossate, perché studiate in modo che:

- 1° = Esse non porteranno alla chiusura di nessuna finestra.
- 2° = Le linee architettoniche armonizzano con quelle del nuovo edificio dell'I.N.A.
- 3° = Il traffico pedonale non sarà per nulla intralciato, in quanto, come ben può vedersi nell'allegato progetto, esso si svolgerebbe attraverso la costruzione comodamente.

Il traffico automobilistico invece percorrerà la nuova strada di collegamento trasversale che verrà costruita nei pressi e là dove maggiormente si sono verificate le demolizioni per bombardamenti.

STRADA PER COLLEGAMENTO TRASVERSALE TRA PIAZZA MICHELE E VIA ROMA.

Nel Rione Rosano il maggior numero di demolizioni per bombardamento è avvenuto nella zona che va dalla Piazza Vit-

torio Emanuele II, Scale Rossano, Via Roma nei pressi ~~di~~ dell'edificio Scolastico, fino alla Piazza S. Michele attraversando la Via Pretoria all'altezza del Palazzo Padula, anch'esso bombardato.

In questa zona ho previsto la costruzione di una strada che principalmente avrà la funzione di collegare trasversalmente le due arterie di traffico summenzionate, la N. 1 e la N. 2.

Questa strada avrà le seguenti caratteristiche:

lunghezza m. 127
larghezza m. 9
pendenze del 2,20 % fra la Piazza S. Michele e
la Via Pretoria;
del 5,60 % fra la Via Pretoria e la
Via Roma.

Essa avrà inizio a Piazza S. Michele e percorrerà il Vicolo Giordano Bruno, opportunamente allargato sul lato destro, fino a raggiungere la Via Pretoria. - Prosegue poi oltre percorrendo la prima parte del Vicolo Famiglia Caporelli allargato sul lato sinistro e piegando a sinistra raggiungerà Via Roma sboccando là dove la strada ha un allargamento fra le proprietà segnate nel catasto con i N. 1547 e N. 1219.

L'allargamento che dovrà operarsi a destra del vicolo Giordano Bruno porterà all'isolamento della Romanica Chiesa di S. Michele ed alla non ricostruzione dell'estremo del Palazzo Padula; l'allargamento invece, che dovrà operarsi sul lato sinistro del vicolo Famiglia Caporelli e per il resto fino a raggiungere la Via Roma porterà alla non ricostruzione di edifici bombardati ed alla utilizzazione di un giardino esistente.

La zona compresa fra la Via Pretoria e l'attuale strada, dal lato di Via Roma, dovrebbe essere destinata ad un grande isolato, con porticato nella parte anteriore che potesse conti-

nuare quello esistente del Palazzo dell'I.N.A. in modo che la predetta strada Pretoria possa essere allargata al traffico pedonale con la utilizzazione del portico stesso.

La Commissione Tecnico Amministrativa che ha approvato il presente progetto in linea di massima così si esprime:

" 10 - Si è d'accordo, non tanto per la gravità delle distruzioni,
" ma per necessità di urgente risanamento della zona, per la
" opportunità di un collegamento trasversale delle arterie
" e per l'isolamento del campanile e dell'abside della Chiesa
" di S.Michele, di procedere senz'altro all'abbattimento
" delle casette malsane che permettono l'allargamento della
" detta trasversale.

" 11 + Per il collegamento di questa con Via Roma non si può essere,
" per le sopraggiunte ricostruzioni, che d'accordo con
" la soluzione ultima "a baionetta" prospettata dal progettista
" e che va studiata d'urgenza nei particolari.

" La creazione di questo discreto collegamento trasversale
" permetterebbe la realizzazione della chiusura dei varchi di
" accesso in Piazza Mario Pagano, laterali all'edificio dell'I.N.A."

I sopradetti suggerimenti sono stati da me seguiti ed infatti:

La nuova strada trasversale è stata da me studiata in modo che non sboccherà più direttamente sulla piazzetta alle spalle del Palazzo dell'I.N.A. ma seguirà l'altra soluzione, da me prospettata, e sboccherà come ho già detto sulla Via Roma, in modo da non prevedere la demolizione del ricostruito palazzo segnato in Catasto Urbano con i numeri 1215, 1216, 1217, 1218, 1219 e 1049.

Ho previsto l'isolamento del campanile e dell'abside della Chiesa di S.Michele.

Ho progettato la chiusura dei varchi di accesso alla Piazza Mario Pagano laterali all'edificio dell'I.N.A.

SISTEMAZIONE IMBOCCO VIA ROMA A PORTA SALSA.

Nel progetto di massima ho presentato alla Commissione esaminatrice la soluzione da me studiata per la realizzazione delle due strade di traffico longitudinale, cioè le grandi arterie la N.1 e la N.2, ed in proposito essa così si esprime:

- " 8 - Intravedendo la necessità di un collegamento viario longitudinale periferico a nord della Città (Arteria N.1), si è del parere di indirizzarne la futura realizzazione in quei tratti dove le demolizioni lo consentono.
- " 9 - Si è altresì d'accordo di procedere all'abbattimento delle due ali dell'edificio segnato in arancione nella planimetria ed ubicato all'inizio della Via Pretoria (lato ovest) per facilitare il collegamento tra Porta Salsa e Via Roma."

Ora, tirando le somme, avremo:

- 1° = l'arteria N.1 sarà realizzata nell'ultimo tratto che va da Piazza Matteotti a Piazza S. Carlo, perché attraversa il Rione Addone, zona bombardata;
- 2° - l'ultimo tratto dell'arteria N.2 che parte dalla curva del Banco di Napoli fino a Piazza S. Carlo sarà ugualmente realizzato perché ricade e fa parte integrante del Piano di Ricostruzione;
- 3° = sarà realizzato ugualmente l'imbocco della Via Roma a Porta Salsa secondo i desiderata della Commissione ed in base al progetto (allegato N. 11).

ZONE DI AMPLIAMENTO PER NUOVE COSTRUZIONI

La grande richiesta di alloggi che esiste purtroppo oggi e che certamente aumenterà di parecchio allorché si vorrà attuare il presente piano in progetto, le esigenze cittadine, l'aumento di popolazione, fanno pensare subito alla grande necessità di prevedere una zona di ampliamento nella quale troveranno posto tutte quelle costruzioni nuove che sono in progetto.

A mio avviso, pur tenendo conto della situazione diversa creatasi nel dopo guerra, resto fermo nell'idea (vedi P. R. 1934) che la zona migliore per l'ampliamento della città è quella situata a sud di essa; così infatti, sistemando il Rione Addone, ho pensato di sistemare il vicino Rione Crispi che trovasi a sud e dove si potranno costruire diversi edifici; pensando invece ad una zona di ampliamento ho scelta quella situata a sud e che, come facilmente può osservarsi nella tavola allegata, si trova più vicino all'abitato.

Le ragioni di questa mia scelta sono:

- 1° - Disposizione migliore.
- 2° - Riparo dai venti.
- 3° - Esistenza a sud delle maggiori linee di traffico stradale e ferroviario.
- 4° - Evidente tendenza delle costruzioni a sorgere da questo lato.
- 5° - Lontananza dai centri ospedalieri.
- 6° - Possibilità di costruire nel futuro il nuovo centro cittadino nella località dove oggi sorge il Campo Sportivo.

Ciò non ostante, poiché esiste altra zona che, pur non trovandosi nelle condizioni ideali della precedente, va sempre più sviluppandosi in questi ultimi tempi e prendendo forme di Rione,

il Rione Santa Maria, nel quale sono già in costruzione numerosi edifici ricovero per senza tetto, ho creduto opportuno, e la Commissione esaminatrice del progetto di massima ne ha dato il benestare, di studiare anche per essa un Piano Regolatore onde sistemarla urbanisticamente.

Scendendo quindi nei particolari descriverò entrambe queste due zone di ampliamento, come presento progetti distinti - Allegati N. 12 e N. 13-14 e che, per maggiore chiarezza, chiamerò il primo relativo al Rione Libertà: Zona di Ampliamento N.1 ed il secondo relativo al Rione Santa Maria: Zona di Ampliamento N. 2.

ZONA DI AMPLIAMENTO N. 1 (Rione Libertà) - ALLEGATO N. 12

Dando uno sguardo alla planimetria generale della Città (Allegato N. 2) si può individuare subito questa zona, perché è segnata con simbolo speciale tratteggiato. - Essa trovasi a sud della Città nella ridente conca ad anfiteatro esistente ai piedi della collina, difesa dai venti dominanti e compresa fra la SS.95 e la strada che da Potenza porta alla vicina stazione di Potenza Inferiore, nodo ferroviario importante sulla Napoli - Taranto.

In detta zona sono attualmente in costruzione le prime case, N. 3 isolati del tipo intensivo per case popolari e la strada principale del futuro Rione, la cui ubicazione e posizione esatta, fornitami dal Genio Civile, ho potuto con precisione riportare nell'allegata planimetria N.3 e N. 12

La sistemazione urbanistica, da me studiata, prevede un nucleo centrale centro del Rione, delimitato da costruzioni pubbliche e del tipo intensivo.

Sfruttando il dislivello naturale del terreno e i tre ripiani determinati dalla strada principale in costruzione e da due altre strade residenziali intermedie fra essa e quelle esistenti, ho progettato tre piazzette a quote diverse, aventi lo stesso asse e comunicanti fra loro con ampie scale. - La prima piazza, quella a quota più alta, è chiusa nel fondo dalla Chiesa del Rione e lateralmente da due edifici, uguali, con porticato, uniti alla Chiesa e che eventualmente potranno essere destinati a scuola ed a Casa del Popolo; la seconda piazza è limitata nel fondo dalla scalinata che accede alla piazza della Chiesa e lateralmente da edifici intensivi; la terza piazza invece è un vero e proprio terrazzo in quanto nella parte sottostante dovrà essere sistemato il Mercato Rionale.

Con questa soluzione io ho inteso creare con delle piazze, necessarie alla sosta dei veicoli, delle finestre aperte sulla vallata, mentre per chi guarda dal basso ho creato un insieme architettonico formato da elementi semplici, sfruttando principalmente delle masse costruttive e dislivelli naturali.

La Commissione, nell'approvare il preliminare progetto di massima, nel quale era stato indicato con precisione la ubicazione della zona e non era stata ancora precisata la sistemazione urbanistica, così si esprimeva:

" 14 - In particolare per quanto si riferisce alla lottizzazione
" del Rione Libertà, si è d'avviso che il progettista tenga
" in debito conto la prossima realizzazione delle case popolari progettate e ciò per meglio fissare il carattere del
" quartiere e l'orientamento degli edifici."

Questo desiderato è stato da me accolto ed infatti: nella disposizione centrale ho tenuto conto della posizione degli edifici progettati ed in corso di costruzione unitamente al ca-

rattere del Rione ed all'orientamento.

Un esame dell'allegato N. 12 chiarirà subito e confermerà questa mia asserzione.

Perifericamente inoltre al Rione ho previsto la costruzione di villini e palazzine in modo che la densità iniziale intorno al nucleo centrale vada man mano diminuendo e vi siano sempre proporzionalmente delle zone verdi.

Ho previsto inoltre che la strada in costruzione sia anche allacciata direttamente verso il nord, mentre oggi si fermerebbe soltanto alle prime case del Rione Tavolaro.

ZONA DI AMPLIAMENTO N. 2 (Rione Santa Maria) = ALLEGATO N. 13 e 14

Per la storia, il Rione Santa Maria non è nuovo; esso esiste da molti secoli, forse da quando fu costruita la Chiesa di Santa Maria con il Convento ed aveva in origine poche case intorno ad essa.

In questi ultimi anni però, si è enormemente allargato ed il maggiore impulso le è stato dato dalla trasformazione di molti padiglioni, che dovevano far parte del grande Ospedale Psichiatrico Provinciale, in case di abitazione, in Museo Civico, in Caserma dell'ex Milizia; successivamente per esigenze militari è stata ingrandita la Caserma Lucania, si sono fatte nuove costruzioni, si è costruita la Scuola Industriale, la Scuola Elementare, l'Ospedale S. Carlo, l'Orfanotrofio.

La necessità di nuove case per i senza tetto ha fatto sì che le prime case ricovero sorgessero in questa zona ed attualmente ne sono in costruzione sei, di cui quattro disposte in fila dal lato sinistro della strada centrale.

La zona aveva preso il carattere di Città Giardino

ed infatti i padiglioni dell'ex Manicomio sono costruzioni isolate a due piani con le caratteristiche dei villini, le strade erano piccole e tortuose e tutta la zona restava completamente appartata dalla vicina arteria di grande traffico, la Via Appia (S.S. N. 7). - Le nuove costruzioni invece, hanno dimensioni molto maggiori, in larghezza ed altezza, sono situate molto vicine le une alle altre, aventi le caratteristiche di palazzine anziché di Villini; inoltre la popolazione della zona si va addensando, si sente il bisogno di allargare le strade e, dato il carattere diverso che ogni giorno questo Rione acquista, si sente il bisogno che sorgano edifici con negozi e sia costruito un mercato Rionale.

Nella progettata sistemazione ho previsto perciò l'allargamento a 14 m. della strada centrale, escludendo assolutamente di costruire dal lato destro e disponendo che sia tutta alberata; con l'allargamento della strada le costruzioni in corso avranno più respiro e la loro altezza apparirà meno forte ed il carattere della zona in generale potrà riprendersi.

Ho, previsto la sistemazione della piazza centrale del Rione, che sarà meglio delimitata dopo la costruzione di N. 5 edifici e la demolizione di un edificio centrale, demolizione però, che dovrebbe essere fatta soltanto quando tutta la zona fosse sistemata e non vi fosse, come oggi, la grande crisi di alloggi.

Sulle pendici invece della collina, dal lato che guarda la città e la stazione ferroviaria di Potenza Superiore, ho previsto costruzioni isolate di palazzine e villini, servite da una strada residenziale che, partendo dalla strada centrale all'altezza dell'Edificio Scolastico, raggiunga con andamento leggermente tortuoso e adagiandosi il più possibile al terreno, la piazza sottostante della stazione e l'altro capo della via centrale all'incrocio con la Via Appia, oltre l'Orfanotrofio e l'Ospe-

dale.

La Commissione, nell'approvare il preliminare progetto di massima, relativo alla sistemazione di questa zona di ampliamento, così si esprimeva:

" 15 - Circa il Pione Santa Maria è necessario tenere presente
" nella lottizzazione l'esistenza della spina di edifici po-
" polarissimi lungo l'arteria di penetrazione.

" Si suggerisce di dare al quartiere una precisa ca-
" ratteristica funzionale ed una minore estensività, tenendo
" presente che le poche casette esistenti sono note come pa-
" diglioni di un Ospedale Psichiatrico.

" Si rende pertanto necessaria una più razionale orga-
" nicità e gerarchia delle strade a servizio delle case da
" sistemare.

Lo studio da me fatto ed il presente progetto, vedi allegato n. 14, ha tenuto presente tutto quanto è stato richiesto per questo Pione.

Tommaso
14 7

Luigi Rossi

E L E N C O

DEGLI ELABORATI ALLEGATI AL PROGETTO PER IL PIANO DI RICOSTRUZIONE DELLA CITTA' DI POTENZA

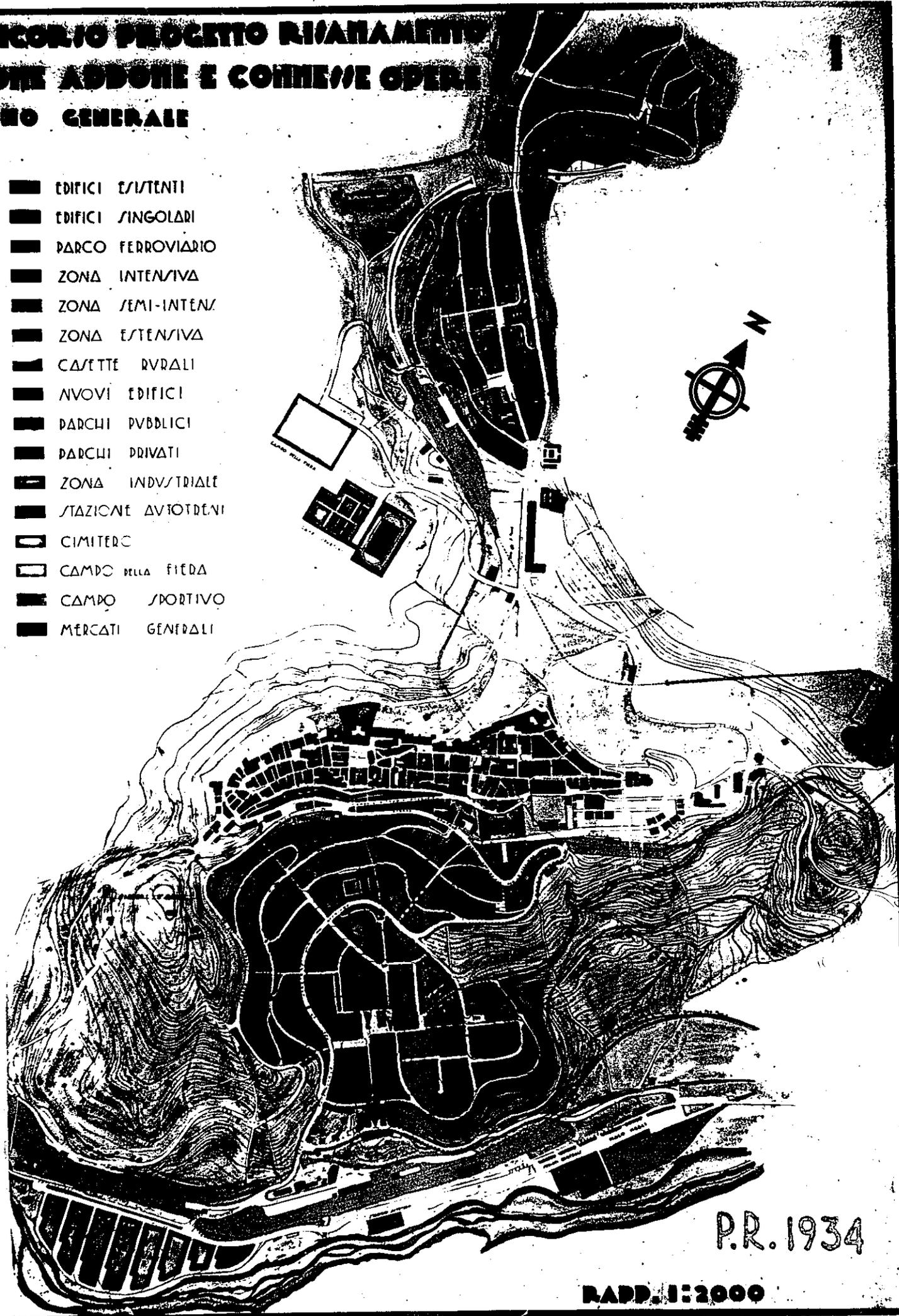
= o = o = o = o = o = o = o =

- 1 = Relazione.
- 1 a = Schema di Regolamento Edilizio.
- 1 b = Dati metrici e piano finanziario.
- 2 = Planimetria Generale della Città con la indicazione degli edifici bombardati, della rete stradale e ferroviaria e Zona di Ampliamento. (1 : 2000)
- 3 = Planimetria Generale della Città con la sistemazione urbanistica sia per il Centro e sia per la Zona di Ampliamento. (1 : 2000)
- 4 = Rione Addone e adiacenze (1 : 500) stato attuale con gli edifici bombardati.
- 5 = Rione Addone e adiacenze (1 : 500) sistemazione urbanistica.

- 6 = Rione Addone e adiacenze (1 : 1000) con la sistemazione urbanistica della Piazza Matteotti e le strade di allacciamento al Rione Crispi e S. Rocco.
- 7 = Strada di allacciamento Baeco di Napoli - Piazzetta San Carlo (1 : 500) planimetria e profilo.
- 8 = Rione Rosano - Planimetria (1 : 500) stato attuale con gli edifici bombardati.
- 9 = Rione Rosano - Planimetria (1 : 500)
Sistemazione urbanistica.
- 10 = Sistemazione Piazza Mario Pagano (1 : 100) con la chiusura delle strade laterali del Palazzo I.N.A.
- 11 = Sistemazione imbocco Via Roma dalla Strada di Porta Salsa (1 : 500).
- / 12 = Zona di Ampliamento N. 1 - Rione Libertà (1 : 1000)
sistemazione urbanistica.
- / 13 = Zona di Ampliamento N. 2 - Rione Santa Maria (1 : 1000)
stato attuale con gli edifici bombardati.
- / 14 = Zona di Ampliamento N. 2 - Rione Santa Maria (1 : 1000)
sistemazione urbanistica.

REGOLAMENTO PROGETTO RIAMBIAMENTO CITTA' DI BOLOGNA P.L. 1934

- EDIFICI ESISTENTI
- EDIFICI SINGOLARI
- PARCO FERROVIARIO
- ZONA INTENSIVA
- ZONA SEMI-INTENVA
- ZONA ESTENSIVA
- CASISTE RVRALI
- NUOVI EDIFICI
- PARCHI PVBBLCI
- PARCHI PRIVATI
- ZONA INDVSTRIALE
- STAZIONE AVIOTRENI
- CIMITERC
- CAMPO DELLA FIERA
- CAMPO SPORTIVO
- MERCATI GENERALI



P.R. 1934

MAPPA 1:2000