

Copia Conforme All'originale
IL Segretario Generale



COMUNE DI POTENZA
PIANO REGOLATORE GENERALE

relazione di piano
norme tecniche di attuazione
piano di dettaglio della zona A

relazione di piano

Sviluppo urbanistico

Le origini - la storia urbanistica

L'origine di Potenza è probabilmente picena. Sembra che la primitiva città sorgesse sulla riva sinistra del Basento nella pianura di Betlemme.

I Piceni, furono, intorno al 2° secolo A. C., sostituiti dai Romani, che si sistemarono nelle attuali località delle Murate, di S. Pietro, S. Onofrio, S. Elia.

Situata all'incrocio di due importanti strade, una che lungo la valle del fiume Basento (Cunsuentus) scendeva al mare Jonio e l'altra ortogonale a questa, che, distaccandosi dalla Popillia, conduceva alle Puglie, Potenza raggiunse in breve grande floridezza.

Tale floridezza è dimostrata in modo sicuro dai notevoli e raffinati ritrovamenti archeologici.

Nell'epoca della sua maggiore espansione sembra arrivasse ad occupare tutto il colle ove sorge attualmente l'abitato, estendendosi a mezzogiorno fino alle rive del Basento ed a settentrione e a ponente fino al Baragiano e all'Aritello.

Più volte distrutta da terremoti, da altri disastri naturali e dal furore degli uomini, fu sempre rapidamente ricostruita in loco per la sua particolare ubicazione topografica e le sue notevoli possibilità di vita.

Le ragioni dell'abbandono dell'abitato in pianura e la contrazione della città alla sola cima del colle fu dovuta probabilmente ad un duplice ordine di fattori: Le incursioni Saracene del Secolo XI e la malaria che infestava le valli.

Per altro, per lunghi periodi, forti nuclei dovettero ancora abitare la pianura fino al terremoto del 1273 che, con la distruzione totale della città, rappresentò l'occasione per la ricostruzione in luogo più alto, più sano e meglio attrezzabile a difesa.

Nei secoli seguenti si alternarono numerose le dominazioni: Bizantini, Normanni, Aragonesi (Giovanna I e II), Francesi (Carlo VIII nel 1494), Spagnoli, Austriaci, Napoleonici (1806-15); infine i Borboni.

Fu devastata da Federico II e le sue mura abbattute da Carlo d'Angiò.

Il 18 agosto 1860 si sollevò contro i Borboni entrando a far parte del regno d'Italia, alla testa d'una regione in completo abbandono, nella quale l'insicurezza delle campagne, dovuta al brigantaggio, spingeva la popolazione rurale ad accentrarsi in poche località generalmente lontane l'una dall'altra.

Si apre la « questione meridionale » e comincia per Potenza, prima lentamente, poi con più consistenza, il fenomeno del « gonfiore » amministrativo, con una sola battuta d'arresto anteriore al primo conflitto mondiale, dovuta alla fortissima emigrazione.

I nuclei più antichi della città sono: quello attualmente in trasformazione nei pressi del palazzo Loffredo (Rione Addone) e quello fra le vecchie chiese di S. Michele e Santa Lucia all'estremo opposto della dorsale della collina.

Quando fu designata, per la sua maggiore vicinanza a Napoli (1807), a capoluogo della Basilicata in sostituzione di Matera, contava 8.658 abitanti, aveva un'unica piazza (quella del Sedile) ed i limiti del suo abitato erano a Nord quello del centro attuale e a Sud l'attuale Via Roma.

Le tappe del suo successivo sviluppo edilizio sono le seguenti:

1814 si iniziano le prime costruzioni fra la Via Roma e l'attuale Corso 18 Agosto;

1817 viene eseguita la prima pavimentazione di Via Pretoria e si abbatte Porta Salza;

1839 il governatore Winspeare crea Piazza Prefettura, nuovo baricentro cittadino;
1857 si inizia la costruzione del Teatro Stabile;
1862 si inaugura la Via Meridionale (Corso 18 Agosto) e Corso Garibaldi;
1866 si pavimenta Via Pretoria con gli attuali basoli vulcanici.

Nel 1860 la popolazione raggiunge circa i 15.000 abitanti. Da questa epoca fino al primo dopoguerra il suo aumento è moderato (soprattutto per il fenomeno migratorio) e lo sviluppo edilizio si adegua ad esso.

Piano del 1883

Nell'anno 1883 viene redatto, ad opera dell'Ing. Rosi, il primo progetto di Piano Regolatore della città. In tale Piano viene impostata tutta la rete viaria attuale del vecchio nucleo urbano. In particolare viene per la prima volta proposta la Via Extramurale, che, partendo dal duomo di S. Gerardo, avrebbe dovuto, scorrendo sul versante settentrionale del colle, passare sul retro del palazzo della Prefettura e ricongiungersi all'attuale tracciato stradale nella zona della chiesa di S. Michele.

L'ampliamento della città viene previsto in direzione sud con la creazione di nuovi insediamenti nella zona dell'attuale Rione Italia e di altri nei pressi della Stazione Inferiore, questi ultimi mai realizzati.

Viene anche proposta la creazione di spazi verdi e di un parco pubblico, limitrofo alla zona dell'attuale campo sportivo, proposte che non saranno poi realizzate.

Piano del 1928

Nel 1928, anno della elaborazione del secondo Piano Regolatore, la popolazione è salita a 21.650 abitanti.

La situazione della città è la seguente: il nucleo centrale costituisce ormai un blocco omogeneo con una chiara struttura urbanistica costituita dalla dorsale di Via Pretoria congiungente le due Piazze principali, dalle parallele Via Rosica e Via Roma e dai collegamenti trasversali formati da una rete di vicoli pedonali; a Nord la Caserma, la Scuola Industriale, il Manicomio, gli Ospedali Riuniti, la Stazione ferroviaria Superiore, la Villa Comunale con il tennis e il pattinaggio; ad Est il piccolo borgo nei pressi della chiesa di S. Rocco; a Sud il nuovo rione di Case popolari di S. Croce, il gigantesco palazzo degli uffici governativi, il Seminario; ad Ovest poche case a Montereale e, nei pressi della Stazione ferroviaria Inferiore, due edifici di abitazione.

La costruzione del palazzo degli Uffici e di due grossi fabbricati destinati ad alloggi per impiegati sulla strada provinciale della Stazione (attuale Viale Marconi), allora in via di completamento, sono i primi sintomi del futuro sviluppo della città verso l'anfiteatro che guarda il Basento e la ferrovia.

A causa dell'inadeguato sviluppo edilizio e dell'inabitabilità di buona parte delle vecchie costruzioni, la crisi degli alloggi è già in atto: i padiglioni del nuovo ospedale psichiatrico, appena costruiti, vengono adibiti a case d'abitazione.

Il Piano Regolatore del 1928 è rivolto soprattutto alla creazione d'una efficiente rete viaria.

Le principali soluzioni proposte sono:

- costruzione di una strada extramurale a Nord del vecchio nucleo, riprendendo in parte il tracciato già previsto dal Piano del 1883;
- collegamento della zona di Montereale con la città mediante un viadotto;
- completamento e allargamento di Via Roma;
- creazione di un'arteria interna che, sulla base delle vie esistenti (Achille Rosica e Plebiscito), servisse di collegamento tra il Rione S. Michele e le piazze della Prefettura (Mario Pagano) e del Sedile (R. Pignatari), la Cattedrale, il Liceo (Palazzo Loffredo), l'Ospedale di S. Carlo;

— attrezzamento ad esclusivo uso pedonale della Via Pretoria che veniva di poco modificata nei tratti più angusti e sostituzione, ai fini del traffico veicolare, della Via Pretoria con una parallela, aperta nella maglia urbana a Sud della stessa.

Importante la proposta di una galleria per il collegamento ferroviario, carrabile e pedonale tra la zona Sud, che avrebbe accolto l'espansione prevalente della futura città e la zona Nord (collina di S. Maria e pianura circostante) dove si veniva consolidando il nuovo nucleo costituito dai padiglioni del manicomio, dalla caserma, dalla scuola industriale e dall'ospedale.

Delle soluzioni proposte da questo Piano, poche sono realizzate e non davvero le principali, che erano: l'extramurale (realizzazione che si è trascurata fino ad oggi, finendo col diventare del tutto inattuabile) e la galleria Nord-Sud (che si è limitata a quella di collegamento ferroviario, che era evidentemente la meno costosa ma anche di gran lunga la meno utile).

L'espansione della città si va intanto attuando secondo la spinta naturale e si cominciano ad occupare le pendici meno scoscese dell'anfiteatro collinoso nei pressi del palazzo degli uffici (Rione Tavolari).

Nell'unica zona pianeggiante relativamente vicina alla città si crea, il campo sportivo, senza prevedere che le future costruzioni, disponendosi a corona intorno ad esso ne avrebbero costituita la vera gratuita tribuna.

Piano del 1935

Nel 1935 viene bandito il primo concorso per il Piano Regolatore della Città. Viene previsto in tale sede lo sviluppo del Rione S. Maria, un ridimensionamento del centro cittadino con la creazione di tipi edilizi multipiani a blocco chiuso, viene fondamentale riproposta la soluzione viaria che già appare nei piani precedenti.

La traccia principale — e forse anche l'unica — che la città conservi dell'urbanistica dal '35 al '42 è la demolizione dell'edilizia di modesta altezza che chiudeva Piazza M. Paganò a Sud e la sua sostituzione con un massiccio isolato di 7 piani, chiaramente fuori scala rispetto agli edifici esistenti, che ha distrutto il primitivo invasore della piazza, alterandone gravemente le proporzioni, ed ha costituito un pessimo precedente per le successive alterazioni dei profili edilizi e delle volumetrie dell'antico nucleo urbano.

Piano di ricostruzione

Subito dopo la guerra, che aveva colpito la città con alcune incursioni aeree, si impostano gli studi per il piano di ricostruzione, che viene approvato nel 1947. Esso si ispira a criteri tradizionali e quanto mai chiari: demolire i vecchi e frazionatissimi nuclei che si trovavano nelle peggiori condizioni igienico-strutturali; sostituirli con pochi e compatti « isolati »; aprire una efficiente rete viaria all'interno del nucleo antico.

Lo sviluppo recente

Negli anni successivi le energie della città sono assorbite da una formidabile spinta edilizia, percentualmente una delle più alte d'Italia, che in breve tempo ne raddoppia l'estensione e ne muta radicalmente il volto.

In questa fase gli interventi « risanatori » suggeriti dal Piano di ricostruzione vengono accantonati, per essere ripresi solo recentemente quando si pone mano alla demolizione di una buona parte dell'antico Rione Addone e al posto dei suoi decrepiti « sottani » — l'equivalente lucano dei « bassi » di Napoli — si innalzano vistosi edifici intensivi di 10 piani, che alterano gravemente il profilo della zona senza risolverne i problemi di sovraffollamento.

Questa rapida espansione non consegue ad un improvviso sviluppo economico, e cioè ad un generale incremento del reddito, ma è determinata da fattori quasi del tutto estra-

nei all'economia locale. Essa è dovuta in primo luogo al cronico fabbisogno di alloggi, cui lo Stato viene incontro per la prima volta con interventi massicci, e poi alla crescente importanza di centro amministrativo che la città va assumendo.

Si rileva infatti dall'ultimo censimento che quasi un quarto della popolazione attiva ha un impiego in pubblici uffici, mentre solo il 6% è addetto all'industria vera e propria. Questi indici sono già un chiaro sintomo della deficienza di lavoro produttivo. In simili condizioni la politica di interventi statali nel settore edilizio ha assolto anche, ed in maniera tutt'altro che trascurabile, la funzione di alleggerire la disoccupazione, coadiuvata in ciò dalla notevole attività dell'iniziativa privata, che si è rivolta per lo più alla costruzione di alloggi per la classe impiegatizia e professionale. D'altra parte esistono già attualmente chiari segni di un rallentamento dell'attività edilizia a seguito di due fattori: un fenomeno di carattere nazionale, riguardante essenzialmente il settore privato, e lo esaurimento in sede locale delle aree giudicate appetibili dalla speculazione. Ciò acuisce il problema della creazione di autentiche e stabili fonti di lavoro, problema la cui soluzione esula per altro dai ristretti limiti di un piano regolatore comunale ed investe problemi più complessi di natura economica e politica, che vanno coordinati nella pianificazione a livello regionale e nazionale.

Comunque si registra oggi in Basilicata, e particolarmente a Potenza, la nascita delle prime industrie con la conseguente formazione dei primi gruppi di mano d'opera specializzata; e, se per il momento è presumibile che le attività industriali vengano precipuamente attratte dalla novità del mercato e soprattutto dalle facilitazioni governative di carattere straordinario, c'è ragione di credere o quanto meno di sperare che, una volta iniziato, il processo di sviluppo prosegua per vie naturali. La situazione economico-sociale della regione e del suo capoluogo tra loro ovviamente interdipendenti, è perciò in fase di trasformazione; e ciò rende quanto mai complesse ed aleatorie le previsioni urbanistiche, imponendo allo stesso tempo l'elaborazione di un Piano il più possibile elastico, vale a dire atto a inquadrare nel miglior modo fattori evolutivi che si manifestassero nel futuro.

L'Istituto del Piano Regolatore

Su un piano più generale, l'incertezza delle previsioni, dovuta alla fluidità dei dati di fatto, è acuita dalla crisi in atto dell'istituto stesso del Piano Regolatore, quale lo definisce la legge urbanistica del 1942. Crisi dal punto di vista pratico perché l'impotenza e l'intempestività dei Piani Regolatori, così come sono stati intesi fino ad oggi, è dimostrata in una scala così estesa da non poter essere completamente imputabile alla cattiva volontà degli uomini, ma anche alla sua cronica inadattabilità, soprattutto di carattere burocratico-amministrativo, alle situazioni nuove. Crisi sotto il profilo concettuale, perché se l'organismo della città rifiuta o ripudia il Piano una volta adottato, fatto pure il debito conto di tutte le forze interessate a non attuare comunque una pianificazione, probabilmente ciò si deve alla impossibilità di ipotizzarne in un momento determinato tutte le esigenze; cioè a una deficienza insita nel meccanismo stesso della formazione del Piano, concepito ancora come un insieme di previsioni e di vincoli precisi ed immutabili nel tempo.

Ciò è tanto più vero per Potenza, ove, come abbiamo visto, la particolare situazione economica ed urbanistica, in singolare congiuntura di evoluzione, mal si adatta ad una pianificazione di tipo statico, i cui elaborati grafici, non modificabili se non dopo estenuanti iter amministrativi, non riescono ad inquadrare soddisfacentemente, a distanza di tempo, le necessità che via via si prospettano.

D'altra parte la legge tuttora in vigore fissa limiti ed attribuisce compiti precisi al Piano Regolatore Generale, che non si potevano ignorare e che si traducono in una eccessiva rigidità del piano e in una arbitraria particolarizzazione delle sue previsioni. Si è cercato tuttavia di attenuare questi difetti in due modi: eliminando o rendendo solo indicativi vincoli o localizzazioni non influenti sulle grandi linee del piano, che più opportunamente troveranno una precisa definizione in sede di piani particolareggiati; graduando l'attuazione del piano nel tempo, in modo che se, com'è presumibile, essa non sarà completa, le fasi attuate di volta in volta siano atte a definire un organismo efficiente.

Problemi urbanistici generali

Premessa

La interdipendenza tra la situazione locale e quella regionale, cioè sostanzialmente tra le due economie; l'impossibilità di disciplinare i fattori da cui esse dipendono con uno strumento essenzialmente tecnico come il piano regolatore; la scarsità di iniziative esclusivamente locali e quindi prevedibili e codificabili nel quadro di un piano agente su scala comunale, sono elementi che inducono ad un certo scetticismo sull'efficacia di tale piano come direttiva generale, non solo teorica, per il futuro della città.

Per Potenza, capoluogo di regione, la integrazione tra pianificazione comunale e pianificazione territoriale si sarebbe dovuta realizzare, a livello regionale, o quanto meno definendo un hinterland o comprensorio entro il quale si esercitano tra il nucleo principale e quelli secondari influenze reciprocamente condizionanti. Tale integrazione è in gran parte mancata. E' mancata a livello intercomunale, ma ciò non ha costituito grave pregiudizio, in quanto l'incidenza sulla vita del capoluogo della economia e dei problemi dei comuni contermini non è rilevante; è mancata a livello comprensoriale e regionale, e ciò ha costituito una carenza più grave, perché ci si è trovati a dover risolvere problemi i cui postulati principali erano indeterminati o sfuggivano al nostro controllo. La localizzazione dei nuclei di sviluppo industriale, la previsione di nuove vie di grande comunicazione, la funzione specifica di ciascun nucleo nel quadro dell'economia della regione, sono problemi ancora aperti o in fase di studio più o meno avanzato, ma comunque lungi dall'aver trovato una soluzione globale. Né si è potuto contare su un coordinamento sistematico delle varie iniziative riflettenti sull'assetto futuro del territorio, a causa della consuetudine al lavoro autonomo da parte degli organi pubblici, che già difficilmente si collegano tra loro ma che ancora più raramente sono disposti a considerare la disciplina urbanistica come la sintesi naturale delle loro diverse attività e attribuzioni.

Ciò si dice non per sminuire l'importanza del contenuto programmatico del Piano Regolatore, ma per sottolineare la precarietà di qualsiasi previsione di sviluppo al di fuori di ipotesi territoriali definite, da cui tali previsioni dovrebbero trarre concreta validità. E' chiaro, ad esempio, che se il previsto incremento demografico, in base al quale è stata dimensionata la città futura, non sarà sostenuto da un proporzionale incremento quantitativo e qualitativo delle fonti di lavoro e da un potenziamento delle cosiddette « infrastrutture », l'espansione del nucleo urbano non potrà realizzarsi nella misura ipotizzata e le attrezzature previste potranno sembrare sproporzionate. E' questo un rischio che non si poteva evitare, mancando gli strumenti di indagine per un ulteriore approfondimento del problema.

Non c'è dubbio comunque che l'efficacia del piano regolatore sarà legata soprattutto alla sua elasticità di adattamento alle esigenze che la città andrà manifestando nel futuro e che potranno essere determinate anche da forze ed iniziative esterne ad essa.

Il territorio comunale

Nonostante vi risieda una notevole aliquota della popolazione, circa un quarto del totale, il territorio comunale di Potenza presenta una situazione piuttosto statica, di cui

non è prevedibile un sostanziale mutamento; è da presumere anzi che quella aliquota di popolazione si riduca lentamente nel tempo con lo svilupparsi di nuove fonti di lavoro nei principali centri abitati. Infatti le possibilità ricettive del territorio, esclusivamente affidate al reddito dell'agricoltura sono da considerarsi stazionarie, né esiste alcun piano particolare che ne preveda un radicale potenziamento, mentre la creazione di industrie nel capoluogo finirà con l'accelerare il deflusso della popolazione delle campagne vicine. Sotto il profilo esclusivamente urbanistico, in assenza cioè di interventi pianificatori di ordine economico, ed astraendo dall'aspetto sociale della questione, non esiste a Potenza un *problema* particolare del territorio, ma solo una serie di deficienze tecniche comuni alla maggioranza delle regioni meridionali: scarsità di strade, mancanza di attrezzature di uso pubblico, eccessivo disboscamento.

Il nucleo urbano

Di gran lunga più complessi i problemi del centro urbano. Tali problemi erano già di difficile risoluzione per la particolare configurazione della città antica e del territorio circostante. Essi cominciarono ad aggravarsi quando ai primi spontanei tentativi di sviluppo sul versante Sud della collina sulla quale sorge il nucleo originario cittadino, sopravvenne una spinta edilizia del tutto artificiosa sul versante opposto. Negli anni del primo dopoguerra accadde infatti che per alleviare la crisi degli alloggi già allora molto acuta, alcuni padiglioni ospedalieri sorti a Nord della città e destinati inizialmente ad accogliere il nuovo manicomio provinciale, furono adibiti ad abitazione.

Questo inconsueto nucleo di abitazioni di fortuna costituì in seguito il polo di attrazione per una serie di nuovi insediamenti (attuale Rione di S. Maria) che evidentemente falsarono fin dall'origine le naturali tendenze dell'organismo urbano. Tali tendenze avevano chiaramente indicato una zona di prevalente espansione sulle pendici rivolte a mezzogiorno, ove scorre il fiume Basento e si trovano le principali linee di comunicazione. Esse erano giustificate da ragioni di esposizione, di conformazione e natura del terreno, di accessibilità ai nodi stradali e ferroviari. Tanto più deprecabile, quindi, l'insediamento forzoso di abitanti nella zona Nord, insediamento che diventò sempre più massiccio in seguito al realizzarsi dei successivi programmi edilizi.

La particolare dislocazione dei due principali settori di espansione cittadina, simmetrici rispetto al centro storico, è tuttora la caratteristica più saliente della città sotto il profilo urbanistico. Sul versante meridionale si trova attualmente la maggior parte della edilizia privata e parte di quella sovvenzionata: Rione Italia, Libertà, Chianchetta, ecc.; a Nord quasi esclusivamente edilizia sovvenzionata, ivi compresi i complessi I.N.A.-Casa dei rioni di S. Maria e Verderuolo, oltre agli ex padiglioni del manicomio che ne costituiscono, come si è detto, il nucleo iniziale. Nel secondo dopoguerra questo settore è stato decisamente incrementato dall'iniziativa dell'I.N.A.-Casa, che vi ha trovato quella riserva di aree a basso prezzo di cui aveva bisogno per costruirvi i propri quartieri al costo consentito, e lo sarà maggiormente dalla realizzazione in atto dei 4.000 vani del C.E.P., la cui area è stata scelta nella stessa zona, nonostante le unanimi perplessità, per identiche ragioni di economia. Il nucleo storico o, più propriamente, antico della città, venuto a trovarsi, come abbiamo detto, al centro di questi due settori opposti ha assolto fino ad ora tutte le principali funzioni direzionali e molte di quelle funzioni culturali, commerciali e ricreative che non potevano svolgersi nei quartieri per mancanza di attrezzature. Alla estremità meridionale della città, cioè in posizione antitetica a quella dei quartieri popolari, è nata una zona industriale le cui possibilità di sviluppo, ancora incerte, condizioneranno per buona parte la futura vita economica della città.

Compito del Piano era quello di inquadrare in uno schema organizzato questa singolare situazione, ormai consolidata e quindi praticamente incorreggibile nei suoi aspetti fondamentali, ed inserirvi le previsioni di sviluppo, vale a dire:

1) decidere se l'attuale struttura monocentrica della città fosse tuttora valida in relazione alle ipotesi di sviluppo;

2) configurare un organismo urbano in cui, fossero per quanto possibile, risolte le attuali contraddizioni;

3) impostare, in conseguenza della risoluzione del punto 2), il problema del risanamento del nucleo antico e del traffico interno ad esso;

4) risolvere il problema delle comunicazioni, che non si presenta tanto grave per le linee di traffico esterno quanto per quelle interne. Ciò è dovuto alle difficoltà che il predetto tipo di espansione ha creato per il collegamento tra i due settori opposti; alla posizione spesso antitetica delle abitazioni e dei luoghi di lavoro; alla conformazione estremamente accidentata del terreno.

Il nuovo Piano Regolatore Generale

L'impostazione

Il problema essenziale che il Piano ha dovuto affrontare consiste nella contraddizione insita nello sviluppo della città quale si è verificato fino ad oggi. Il superamento di tale contraddizione è scaturita dall'esame dei dati di fatto attuali e dei fabbisogni futuri.

I dati di fatto si possono a loro volta dividere in due categorie: fatti in evoluzione; fatti non suscettibili di sostanziali correzioni.

Fatti in evoluzione: espansione naturale a Sud; espansione forzata a Nord; conseguente aggravarsi della situazione del centro, rimasto il cardine della città. Fatti non suscettibili di sostanziali correzioni: la zona industriale a Sud nella piana del Basento; un vistoso parco ferroviario, costituito da due linee, la statale e la calabro-lucana, che circondano l'attuale abitato sul versante orientale; alcuni impianti, particolarmente repulsivi per eventuali residenze, disseminati nelle immediate vicinanze della città, anche essi ad Est: carcere, cimitero, ospedale psichiatrico.

Per quanto concerne i fabbisogni si è assunto come dato demografico di base un aumento complessivo di popolazione di circa 30.000 abitanti, che si può considerare un limite massimo. Supponendo che rimanga costante la popolazione residente nelle campagne (circa 10.000 abitanti) i fabbisogni sono stati calcolati per un nucleo urbano di circa 60.000 abitanti, cioè il doppio di quelli attualmente residenti. Da queste previsioni e dalle attuali carenze è derivata la necessità di disporre di una notevole riserva di aree per le attrezzature e di rinnovare il sistema viario.

Potenza, capoluogo di regione, non potrà non essere dotata, anche indipendentemente dal suo sviluppo demografico ed economico, di quegli impianti di interesse regionale di cui attualmente manca, come dimostrano già fin da ora le continue richieste di aree a tal fine (palazzo della regione, palazzo di giustizia, istituti tecnico-professionali, eventuali facoltà universitarie, ecc.).

Sulla base di queste condizioni obiettive si è venuta delineando la risposta al primo quesito, enunciato nel capitolo precedente, riguardante i problemi e i compiti del Piano: se la struttura monocentrica della città fosse ancora valida. Non c'è alcun dubbio che l'attuale centro non sia più in grado di assolvere la funzione di unico centro direzionale; come pure è escluso che si possa disporre dello spazio necessario ad un suo ampliamento. La risoluzione del problema delle grandi attrezzature urbane e regionali che, giova ripeterlo, è in parte indipendente dallo sviluppo futuro della città, perché si pone fin da oggi con estrema gravità, si trova al di fuori del centro antico. La nuova dimensione che la città va assumendo, impone una scala d'intervento completamente diversa da quella del passato.

Perciò *esclusione della vecchia struttura monocentrica*. Da ciò il problema della scelta per configurare un organismo nuovo: problema che, a causa del particolare tipo di sviluppo assunto dalla città, in settori diametralmente opposti, era ormai impossibile porsi in termini di scelta unidirezionale. *Struttura policentrica* quindi, ma nell'ambito di una sostanziale continuità dell'organismo urbano, che, per la sua fragilità, non consentirebbe salti o frazionamenti ubicazionali troppo bruschi.

Da questa impostazione di carattere generale che risponde quindi ai quesiti 1) e 2) del capitolo precedente, conseguono immediatamente le direttive per la soluzione dei punti 3) e 4), che si possono formulare come segue.

Per quanto concerne il centro antico (punto 3), selezionarne le funzioni, conservando quelle attinenti alle attività amministrative di interesse esclusivamente cittadino, alle attività culturali in genere e di quelle commerciali e finanziarie di qualità, con la esclusione comunque di quelle che implicino un richiamo di traffico troppo elevato.

Per quanto concerne le comunicazioni (punto 4) affidare ad una robusta ossatura viaria il compito di assicurare una continuità sostanziale all'organismo urbano, collegando rapidamente i nuovi centri di sviluppo, senza interferire con il traffico di adduzione al centro antico.

Da questi criteri generali di impostazione sono derivate le soluzioni di dettaglio illustrate nei paragrafi seguenti, in particolare quelle riguardanti i due problemi di fondo del piano regolatore: il problema dello sviluppo e quello del futuro assetto del centro antico.

Lo sviluppo

Del prevedibile sviluppo della città possono distinguersi due fasi: la prima fase, in cui esso seguirà prospettive già chiaramente delineate dalla situazione odierna, le quali potranno essere frenate o incoraggiate, ma che comunque costituiscono quello che abbiamo chiamato dati di fatto in evoluzione.

Appartiene a questa prima fase il completamento dei rioni di Chianchetta, Francioso e Santa Croce, quale logico svolgimento della espansione naturale verso Sud. Al centro di questo complesso di quartieri, in particolare nella zona compresa tra il campo sportivo e la stazione inferiore, è stato ubicato il centro direzionale ausiliario del vecchio centro, destinato ad accogliere attività di preminente interesse regionale e inoltre quelle di interesse urbano che porterebbero un intollerabile aggravio di traffico sul vecchio centro. La sua ubicazione è giustificata dalla vicinanza ai principali nodi stradali e ferroviari, dal facile collegamento con gli altri settori della città, dal fatto che attualmente la zona rappresenta la naturale area di convergenza di tutto lo sviluppo realmente spontaneo della città.

In questa prima fase si inquadra pure il completamento dei nuclei di edilizia popolare (CEP - I.N.A.-Casa) costruiti o in costruzione nel settore Nord (S. Maria e Verdruolo). Mentre da un lato si è cercato di circoscrivere l'espansione in questa direzione per evitare che essa facesse da contrappeso a quella in direzione opposta, non si è potuto prescindere dalla sua esistenza e si è creduto opportuno dare a questi quartieri dimensione e attrezzature appropriate a farne unità autonome.

Conclusa la prima fase, che si può chiamare di completamento, lo sviluppo della città si deve inquadrare in una seconda fase, che implica evidentemente scelte precise. In essa la contraddizione dell'attuale organismo urbano può trovare la sua risoluzione e il piano regolatore far valere il suo ruolo programmatico. Il piano regolatore indica come zona di seconda espansione il settore occidentale della città compreso tra il crinale di Verdruolo e il fiume Gallitello. La scelta scaturisce dai dati di fatto esposti in precedenza: impossibilità di utilizzare a Sud la piana del Basento, già destinata a zona industriale; scarsa utilizzabilità della zona orientale per la presenza di impianti non conciliabili con la residenza; difficoltà naturali di ampliamento e cattiva giacitura della zona Nord. Il settore prescelto offre al contrario, oltre ai vantaggi di una orografia meno tormentata rispetto alle altre zone e di una disponibilità di terreno molto estesa, la possibilità di agganciarsi nel modo più logico e naturale ad entrambe le attuali zone di espansione, all'abitato esistente e alla zona industriale mediante un'agevole rete stradale.

Con tale scelta si vogliono raggiungere due obiettivi fondamentali: neutralizzare gli effetti della espansione bipolare, puntando al congiungimento dei due opposti settori in un unico organismo, non intorno o attraverso il nucleo antico, ma lateralmente ad esso;

proporre una variazione fondamentale dell'attuale forma della città con la sua trasformazione in organismo urbano aperto.

In sintesi la configurazione di tale nuovo organismo può riassumersi nel modo seguente; a sud, completamento dell'edilizia esistente e ubicazione del primo nuovo centro direzionale, cui faranno capo, per quanto riguarda le attrezzature generali, tutti i quartieri di recente e di futura formazione; ad Ovest, grande zona di seconda espansione, dotata di un proprio centro di servizi, attestata su un asse di scorrimento veloce che assicura il drenaggio delle correnti di traffico Nord-Sud e collega le nuove residenze con la suddetta zona direzionale e con la zona industriale; nello stesso settore tra l'asse di scorrimento e i nuovi nuclei residenziali, adeguata fascia di riserva per attrezzature a carattere scolastico e culturale in genere; a Nord contenimento dell'espansione in atto e sua gravitazione, per il traffico e per le attrezzature, sul settore occidentale, con conseguente alleggerimento del centro attuale; ad Est, esclusione di qualsiasi sviluppo e utilizzazione, con qualche correzione di tracciato, della strada nazionale esistente, come linea di circoscrizione che congiunge i nuclei a Nord con quelli ad Est e ad Ovest al di fuori dell'abitato attuale.

Il centro antico

Gli interventi del Piano Regolatore nel centro antico sono indicati in una planimetria di dettaglio in scala 1:1000 e in un insieme di norme tecniche che li disciplinano. Per la loro illustrazione si rimanda alla relazione allegata al piano dettagliato.

Dettagli

Il traffico esterno

Non si pone un problema specifico per il traffico stradale di transito. Le principali direttrici che toccano la città, senza per altro attraversarla, sono la Napoli-Bari e la Napoli-Taranto che usufruiscono ambedue della statale n. 94 che costeggia le rive del Basento; la stessa strada, nel tratto che interessa la città, serve anche per il traffico d'ingresso e di uscita dalla zona industriale.

E' da rilevare a questo proposito che delle due suddette direttrici la Napoli-Bari non è affatto la sola a collegare i due capoluoghi, ma anzi è la meno importante e sarà ulteriormente alleggerita dall'entrata in funzione della prevista autostrada. Della stessa sede stradale usufruisce il traffico Napoli-Matera via Potenza, peraltro di entità irrilevante.

Le altre linee di transito hanno un'importanza esclusivamente locale, poiché anche quando fanno capo a centri importanti, ad esempio Foggia e Napoli, non ne costituiscono mai la congiungente diretta. Il traffico esterno da e per Potenza si svolge oltre che sulla strada statale n. 94, di cui si è parlato, sulla statale n. 93 proveniente da Foggia e sulle statali n. 7 e 92 rispettivamente provenienti da Avellino (nazionale Appia) e da Laurenzana. Di queste due la prima ha già attualmente un'importanza molto scarsa e ne perderà ancora quando sarà aperto il previsto raccordo che devierà il traffico della Provincia di Avellino verso Potenza sulla nazionale n. 94. La seconda riveste anch'essa un carattere prettamente locale.

I compiti del Piano in questo settore erano: organizzare un più efficiente smistamento del traffico esterno in arrivo o in partenza sulle principali direttive urbane; completare il sistema di raccordi al fine di evitare che il traffico di transito attraversi l'abitato.

Il primo compito si è assolto con la previsione di nodi attrezzati su uno o due livelli, tra i quali di particolare interesse quello alla confluenza da Nord delle statali 7 e 93 e quello da Ovest delle 94 e 92.

Per quanto riguarda i raccordi esterni, tenuta presente l'esistenza di quello adiacente al fiume, rimaneva da prevedere la congiunzione al di fuori del centro abitato tra le statali n. 93 da Foggia e la Napoli-Bari-Taranto.

I possibili tracciati erano due, pressoché equivalenti sul piano tecnico-economico: uno ad occidente, svolgentesi a monte del quartiere C.E.P. e del fosso di Verderuolo; l'altro ad oriente che dalle pendici di Macchia Romana sarebbe sfociato nella valle di Betlemme. Si è scelto il primo, non per la facilità del tracciato che, data la morfologia del terreno, avrebbe riservato comunque delle difficoltà, ma perché ritenuto più utile ai fini dello sviluppo della città e della sua rete di scorrimento interno così come li prevede il Piano Regolatore. La nuova strada, che risulterebbe esuberante per le sole necessità del traffico esterno, in realtà piuttosto scarso, servirà anche principalmente da asse di smistamento per i nuovi quartieri. Con ciò si è preferito escludere la proposta avanzata da più parti di adottare entrambi i tracciati: in primo luogo perché l'effettiva entità del traffico non lo avrebbe giustificato, e poi per evitare che la zona di Macchia Romana, per la quale il Piano esclude qualsiasi forma di urbanizzazione, sia sottoposta alla pressione speculativa che ne sarebbe la logica conseguenza.

Per quanto concerne il traffico ferroviario, tre sono le linee che interessano la città: la Napoli-Potenza-Taranto che transita per la stazione di Potenza inferiore lungo la valle

del Basento; la Potenza-Foggia che da questa stazione raggiunge quella di Potenza superiore attraverso un ampio raccordo ad oriente del centro urbano e che separa questo ultimo dalla sua zona industriale; la ferrovia secondaria della società Calabro-Lucana, destinata ai collegamenti interni delle due regioni, che attraversa allo scoperto le pendici meridionali della collina e sottopassa in galleria il vecchio nucleo, facendo capo a tre stazioni proprie: due in prossimità di quelle delle Ferrovie dello Stato ed una intermedia al rione di S. Croce. In linea teorica sarebbe stata auspicabile la confluenza della linea privata interna su quella statale più esterna, con la conseguente eliminazione del notevole intralcio dovuto alla presenza di una ferrovia sia pure di traffico e dimensioni ridotte, in piena città, ma i sondaggi e i tentativi fatti in questo senso hanno dimostrato che il proposito non era praticamente realizzabile. Si è cercato così di sfruttare il dato di fatto esistente, proponendo che la società Calabro-Lucana trasformi il suo attuale servizio dalle due stazioni periferiche della città in una vera e propria linea metropolitana, studiata dal Consorzio nucleo industriale per collocare la super strada Basentana al centro urbano in località Scalo Inferiore

Il traffico di collegamento interno

E' naturale che i problemi più acuti siano nati dalla singolare forma che la città ha assunto nel suo sviluppo, lungo due direttrici opposte rispetto al nucleo antico. A questo proposito gli obiettivi essenziali che il Piano si propone possono così riassumersi:

- 1) collegare tra di loro gli insediamenti a Sud, quelli a Nord e la nuova zona di espansione;
- 2) collegare tutti i quartieri residenziali con la zona industriale e con la principale stazione ferroviaria;
- 3) evitare che il traffico di queste comunicazioni interferisca con quello proprio del centro antico;
- 4) collegare quest'ultimo, che conserva la sua qualifica di centro direzionale, con i vari quartieri.

Per realizzare i primi tre obiettivi si è tracciato un anello di scorrimento composto ad Ovest dalla nuova tangenziale esterna di Verderuolo, che collega i quartieri Nord (S. Maria, C.E.P., I.N.A.-Casa) e quelli della nuova zona di espansione con la zona industriale e la stazione di Potenza inferiore; ad Est dalla vecchia strada S. Maria, S. Rocco, Betlemme (statale n. 7), opportunamente corretta e variata, che mette in comunicazione gli stessi quartieri con quelli situati sulle pendici meridionali della collina (Chianchetta, Francioso, Libertà, nuovo centro direzionale del campo sportivo). Per l'ultimo obiettivo si è utilizzata in linea di massima la rete stradale esistente, provvedendo ove necessario a rettifiche, ad allargamenti, nonché agli opportuni raccordi con il predetto anello di scorrimento. Si è inoltre prevista una nuova strada che, proseguendo l'asse dei quartieri C.E.P. e I.N.A.-Casa, sovrappassi l'anello di scorrimento, risalga le pendici settentrionali della collina e si ricollegli sull'altro versante alla via Vaccaro, al di sotto del viadotto di Montereale. Questa strada, la cui realizzazione va al primo posto nell'ordine delle fasi di attuazione del Piano, costituirà la via più rapida di accesso dal rione C.E.P. e adiacenze all'attuale centro e al rione Libertà, evitando l'angusto nodo di Portasalsa e potrà assolvere, come opera di primo intervento mirante ad aggirare il crinale della collina, le funzioni di collegamento che assumerà in seguito la tangenziale esterna di Verderuolo. Nel quadro di questi provvedimenti si iscrivono soluzioni parziali di notevole interesse, tra le quali si ricordano: lo snodo fra l'anello di scorrimento e la via di penetrazione dal rione Chianchetta in corrispondenza del Brefotrofito; il raccordo su due livelli del predetto anello con la statale Appia presso la caserma di S. Maria; la sistemazione delle vie di traffico e del relativo piazzale adiacenti alla stazione ferroviaria.

A proposito di quest'ultima soluzione, è opportuno ricordare che il piazzale della stazione ferroviaria di Potenza inferiore, di gran lunga la più importante della città, costituisce il fondo di una via senza uscita nei pressi del fiume e le sue dimensioni attuali sono inadatte alla stessa manovra degli automezzi pubblici. Con il consolidamento e lo sviluppo dell'urbanizzazione delle zone adiacenti, era necessario che anche questo impor-

tante nodo di traffico si adeguasse alle nuove necessità. I piazzali sono diventati due: uno corrispondente a quello attuale, ampliato e sistemato anche dal punto di vista architettonico; l'altro, a monte del primo, di dimensioni più vaste, che servirà per lo smistamento del traffico locale e per l'accesso alla nuova stazione della linea Calabro-Lucana. I due piazzali sono raccordati da un breve anello viario, che sottopassa quest'ultima ferrovia e da collegamenti pedonali diretti. La soluzione è stata studiata, come risulta dai grafici allegati, aderendo il più possibile all'altimetria del terreno.

Nello schema viario interno si inserisce pure la già citata proposta di trasformazione dell'attuale ferrovia Calabro-Lucana in linea metropolitana. La questione è stata lungamente dibattuta sulla base della seguente alternativa: o accettare lo stato di fatto; o rimuovere la linea e farla confluire su quella statale che, nel tratto interessante il nucleo urbano, collega con percorso più esterno le due stazioni di Potenza inferiore e Potenza superiore; utilizzare poi eventualmente l'attuale sede ferroviaria e la relativa galleria che attraversa la collina, per una strada di comunicazione veloce fra i due versanti.

Quest'ultima soluzione, apparentemente brillante è in realtà inattuabile: infatti sono già di per sé enormi le difficoltà di spostamento e di alloggiamento della linea a scartamento ridotto sulla linea statale, a causa della presenza delle stazioni; ma a questo si deve aggiungere che il vantaggio di avere a disposizione una sede ferroviaria per adattarla a via automobilistica veloce è puramente fittizio, perché la larghezza di quest'ultima è di almeno quattro volte superiore alla prima e, nelle condizioni del terreno su cui essa si dovrebbe sviluppare, ciò equivarrebbe, dal punto di vista finanziario, a costruirla ex novo.

La soluzione proposta dal Piano, di trasformare la linea ferroviaria delle Calabro-Lucane in metropolitana, è sembrata la più risolutiva. Basta considerare che, senza dover raddoppiare i binari, ma con la costruzione di una sola stazione urbana al rione Chianchetta, in aggiunta alle tre esistenti, e con un'adeguata intensificazione del servizio, si riuscirebbe a dotare la città di una linea interna sufficientemente frequente e di estrema utilità per il collegamento dei vari quartieri fra di loro, con la stazione inferiore e con la zona industriale. ~~È stata prevista la costruzione di una strada costruita tra lo Via Dec Terri e IV Novembre, la creazione di un parcheggio lungo l'arteriale S. Gerardo e di una seconda area di parcheggio in Piazza 15 Agosto.~~

La zona industriale

L'attuale area della zona industriale fu scelta dalle Autorità competenti alcuni anni or sono per la sua vicinanza alla strada, alla ferrovia e al fiume. Alla luce della situazione odierna, svanita ormai ogni possibilità che l'abitato raggiunga la valle del Basento, non si può dire che la zona sia di per sé male ubicata, ma è certo che lo sviluppo di residenze soprattutto di tipo popolare, nella direzione opposta, ha acuito il problema del collegamento fra abitazioni e fonti di lavoro.

Lo schema di sviluppo previsto dal Piano Regolatore tende appunto ad ovviare a questa difficoltà, assicurando un agevole collegamento tra i nuovi insediamenti e l'attuale zona industriale, all'esterno dell'abitato esistente.

Come si è già accennato la zona è servita dalla statale Napoli-Taranto, che costeggia il fiume; con essa si congiungono, ad Ovest, la nuova tangenziale esterna di Verderuolo e, ad Est, la statale Appia, chiudendo così l'anello di scorrimento del centro urbano, che realizza rapide comunicazioni con tutte le zone della città.

Alla stessa strada è agganciata, mediante un raccordo su due livelli, una rete viaria di servizio, già parzialmente prevista dall'Amministrazione, che il Piano ha ampliato e dimensionato in vista delle future esigenze.

Un'altra piccola zona industriale a carattere artigianale è stata ubicata nelle immediate adiacenze della zona di espansione, per consentire, quando possibile, la vicinanza tra lavoro ed abitazioni.

Non si è potuto fare invece alcuna concreta previsione per una zona industriale di riserva, perché le ricerche in tal senso del locale Consorzio Industriale, di recente costituzione, non hanno portato ancora ad una scelta precisa.

Le residenze della zona Sud

La zona Sud ha rappresentato sempre la direttrice di espansione spontanea della città e si sarebbe maggiormente sviluppata se non le si fosse contrapposta un'artificiosa spinta verso Nord. E' necessario rilevare inoltre che ad un suo sviluppo organico si opponevano e si oppongono tuttora le due linee ferroviarie che l'attraversano. Comunque, dopo il fatto nuovo della scelta dell'area per il quartiere C.E.P. sul versante opposto della città e dell'insediamento della zona industriale nella valle del Basento, le prospettive di questa zona si sono notevolmente ridotte ed al piano regolatore non è rimasto che il compito di riorganizzare i quartieri esistenti e di predisporre il naturale completamento di quelli in formazione.

A questo scopo si è prevista una rete viaria ed una serie di attrezzature che dessero corpo ed autonomia alla grande massa edilizia sparsa disordinatamente sulle pendici della collina.

Una strada di collegamento veloce attraversa tutta la zona, dalla via di circonvallazione esterna fino al Viale Marconi. Ai lati di questa strada, in prossimità del suo congiungimento con Viale Marconi, è stata prevista la nuova zona direzionale, di cui si è parlato in precedenza, nella quale troveranno posto le attrezzature d'interesse regionale.

La zona comprende anche l'area dell'attuale campo sportivo, di cui si è previsto lo spostamento altrove a causa della palese insufficienza dell'impianto esistente e della inopportunità di un suo ampliamento « in loco ».

E' stato previsto l'inserimento del gruppo di edifici del rione Chianchetta in un nuovo nucleo residenziale, a valle della strada di scorrimento, organizzato intorno ad un centro di quartiere dotato dei principali servizi.

Due grandi aree per attrezzature scolastiche sono state previste sulla collina del Francioso in adiacenza agli edifici dell'E.N.A.O.L.I. Questo complesso di aree per pubbliche attrezzature va ad integrare il vicino centro direzionale, che è destinato ad accogliere in prevalenza i nuovi uffici.

Le residenze nel settore Sud sono completate da una zona, in parte già lottizzata e costruita, sulla stessa collina del Francioso e da un'altra a carattere estensivo sulle pendici inferiori di Montereale.

Tutto il settore Sud è stato così organizzato in una forma che è da ritenersi definitiva, perché, esaurite le aree a disposizione, ogni ulteriore sviluppo è ormai bloccato dalla presenza della ferrovia e della zona industriale.

I quartieri della zona Nord

Come si è già detto lo sviluppo della zona Nord, iniziò casualmente nel primo dopoguerra; ebbe poi un periodo di stasi in cui non sorse alcun'altra iniziativa spontanea e riprese nel secondo dopoguerra, essenzialmente in seguito a scelte di aree operate dallo Istituto per le Case Popolari, in proprio o per conto dell'I.N.A.-Casa.

Si è ripetuto anche a Potenza il fenomeno per cui sono toccate all'I.N.A.-Casa e agli Istituti affini, esattamente le aree che l'iniziativa privata rifiutava e che questi Enti erano costretti ad acquistare per ragioni di economia.

E' successo poi che, una volta utilizzate, esse hanno costituito altrettanti poli di attrazione per insediamenti sempre più massicci, altrimenti del tutto improbabili.

La scelta, nello stesso settore, dell'area per il nuovo quartiere C.E.P., già in parte costruito, è stato l'elemento risolutivo per la definitiva urbanizzazione della zona. Al Piano Regolatore non rimaneva che prendere atto di questa realtà e cercare di utilizzarla ai fini di una sua ordinata evoluzione. Il nucleo C.E.P. - I.N.A.-Casa, che ha, se non altro, il vantaggio di sorgere di pari passo con le relative attrezzature e può quindi funzionare come centro di richiamo di ulteriori iniziative, è stato integrato prevedendo altri insediamenti sulle aree adiacenti, e l'intero complesso è stato dotato di un proprio centro direzionale. Nelle immediate adiacenze si è scelto il sito per l'installazione dei nuovi impianti sportivi, adeguatamente serviti da apposite strade di accesso e spazi di parcheggio.

Un grande parco si affianca agli impianti sportivi, formando con questi ultimi una pausa di verde tra il settore Nord e le nuove zone di espansione.

Nel settore Nord-orientale è stato escluso qualsiasi tipo di urbanizzazione. Il disegno generale del piano rende chiara la ragione di questa esclusione: scelta la zona Nord-occidentale per il futuro sviluppo, si è ritenuto indispensabile impedire che sorgano sul versante opposto nuovi insediamenti, che provocherebbero l'accerchiamento dell'abitato esistente. E' opportuno inoltre ribadire che in questa zona trovano attualmente posto complessi di natura tale da scoraggiare naturalmente lo sviluppo edilizio, quali il cimitero e un grande ospedale psichiatrico.

La zona di seconda espansione

La zona è costituita da un complesso di 161 ha., compresi tra la valle di Verderuolo e il fiume Gallitello. Secondo le previsioni del piano regolatore essa potrà accogliere circa 20.000 abitanti, assorbendo così l'intero aumento demografico.

La zona è stata suddivisa in sei *comprensori*, ognuno dei quali dovrà essere disciplinato da un piano particolareggiato. I comprensori sono stati istituiti per realizzare la perequazione tra i proprietari delle aree in essi comprese: vale a dire, nel caso che il Comune non si valga della facoltà di esproprio, i proprietari le cui aree sono incluse nei confini del comprensorio sono tenuti a riunirsi in un consorzio, in cui ognuno sarà quotato proporzionalmente alla superficie posseduta. Le spese per le opere di urbanizzazione primaria, l'onere della cessione delle aree per le pubbliche attrezzature ed il verde e i relativi benefici derivanti dalla edificabilità delle aree residue saranno ripartiti secondo la quota di ciascun proprietario.

Il sistema dei comprensori dovrebbe incontrare il favore sia dell'Amministrazione che dei proprietari, in quanto risparmia alla prima la spesa dell'esproprio, facendo gravare sui proprietari gli oneri delle attrezzature, mentre concede a questi ultimi la possibilità di godere i vantaggi della urbanizzazione senza essere espropriati. Inoltre l'assenza di sperequazioni nell'ambito di ciascun comprensorio consentirà di redigere con tutta tranquillità i piani particolareggiati. Si è anche voluto evitare inutili vincoli che avrebbero potuto pregiudicare gli studi di dettaglio: le norme del piano infatti stabiliscono che le localizzazioni di piazze, strade ed aree pubbliche in genere incluse nel comprensorio hanno valore puramente indicativo e possono essere modificate dai piani particolareggiati, ferme restando le percentuali di superficie esplicitamente indicate dalle norme stesse per i servizi, il verde, ecc.

Le attrezzature principali

Accogliendo una proposta formulata in Consiglio Comunale si è inserita nel piano regolatore la previsione di un eliporto, attrezzatura di indubbio interesse per lo smaltimento dei traffici leggeri a media distanza, soprattutto in una zona di così difficili comunicazioni stradali. Esso è stato ubicato in un'area sufficientemente pianeggiante, posta in prossimità del nodo stradale che smista il traffico per l'abitato esistente, per le zone di nuova espansione e per le direttrici esterne alla città; essa ha inoltre già ottenuto il gradimento di massima delle autorità competenti.

In prossimità dell'incontro delle linee stradali provenienti da Napoli, Bari e Taranto e precisamente in località Bellemme, è stata scelta l'area per la creazione del mercato generale, attrezzatura che le nuove dimensioni della città renderanno indispensabile: l'area è attualmente di proprietà demaniale e si presta perciò ad un'utilizzazione per pubblica utilità.

Non distante da questa zona, su un vasto terreno pianeggiante, si è ubicato il campo boario. La sua notevole estensione permetterà in futuro l'utilizzazione del terreno anche per eventuali manifestazioni fieristiche.

Particolare cura è stata impiegata nel calcolo e nel dimensionamento delle aree e delle attrezzature scolastiche e culturali in genere.

Le aree per le scuole sono state dimensionate zona per zona in base ai seguenti indici: 5% della popolazione per le scuole materne con 325 mq. per sezione, nel caso di sezioni unite, e un minimo di 500 mq. per sezioni uniche; 10% della popolazione per le scuole elementari, con un minimo di 325 mq. per aula per le prime dieci aule e di 500 mq. per le successive; 6% della popolazione per le scuole medie inferiori, con le stesse misure di superfici fissate per le elementari; 8% della popolazione per le scuole medie superiori e scuole tecnico-professionali, con circa 2 mq. per abitante.

Il fabbisogno totale di aule scolastiche, relativo alle previsioni di sviluppo del P. R. e all'integrazione degli impianti esistenti, ammonterà in tal modo a 550 aule, così ripartite:

- 96 aule per scuole materne;
- 192 aule per scuole elementari;
- 116 aule per scuole medie inferiori;
- 146 aule per scuole medie superiori e tecniche.

Oltre alle aree per queste attrezzature di prima necessità, il piano regolatore ha previsto per impianti scolastici o culturali in genere una notevole riserva dove potranno trovare posto impianti non indicati specificatamente e le facoltà universitarie regionali.

Per consentire la massima elasticità di ubicazione agli impianti scolastici il piano regolatore non delimita i confini delle aree ad essi destinate, ma ne obbliga la scelta entro le zone verdi, indicandone mediante gli appositi simboli la posizione di massima e il numero delle aule; le norme tecniche stabiliscono a loro volta, con esattezza, la superficie necessaria per ogni impianto.

Zone verdi pubbliche, zone per il gioco e le attrezzature sportive e zone per l'istruzione si presentano quindi senza soluzione di continuità, come un complesso di aree tutte soggette ad esproprio da parte dell'Amministrazione, nell'ambito delle quali i futuri piani particolareggiati potranno specificare, sulla base di studi condotti caso per caso, le rispettive suddivisioni, fermi restando gli indici di fabbisogno stabiliti dal piano generale.

La superficie complessiva destinata a verde di uso pubblico è di ha 120,51 di cui 30,93, per attrezzature culturali o scolastiche e la parte rimanente per parchi, impianti sportivi e campi da gioco. Considerando inoltre le zone con vincolo « non edificandi » che, pur restando di proprietà privata, sono da considerare, agli effetti della salute pubblica, come vere e proprie zone verdi, si ottiene una superficie totale di ha 255, che appare davvero cospicua.

Si è già accennato alle funzioni dei centri direzionali nel contesto generale del piano. Con la definizione di centro direzionale s'intende indicare le zone del nucleo urbano ove si trovano prevalentemente attrezzature pubbliche che interessino tutta la città o quanto meno gruppi di quartieri. In tal senso tre sono i centri direzionali indicati dal piano. Il centro antico, o meglio quelle parti di esso che sono o saranno impegnate da edifici di interesse collettivo: in esso dovrebbero trovare posto, in linea di massima, gli uffici pubblici di interesse comunale, rappresentanze di società, banche, studi professionali, esercizi commerciali di qualità, sale di spettacolo, istituzioni culturali (museo, biblioteca, ecc.). Il nuovo centro del campo sportivo, che dovrebbe accogliere essenzialmente i complessi amministrativi con influenza regionale (ente-regione, palazzi giudiziari, enti pubblici vari), la nuova stazione delle autolinee extraurbane, nuovi alberghi. Il centro del Gallitello, che è stato proporzionato per servire tutti i nuclei della zona di seconda espansione e dotato quindi di chiesa, mercato, centro sociale e uffici pubblici.

Nei nuovi centri direzionali è stato fissato il seguente criterio di ripartizione della superficie: escluse le aree per i servizi esplicitamente indicati negli elaborati grafici (chiese, mercati, centri sociali, ecc.), la rimanente superficie va suddivisa in percentuali fisse di strade, piazze e parcheggi (35%), verde pubblico (15%) e costruzioni (50%); parte della area destinata alle costruzioni, fino ad un massimo del 30%, può a sua volta essere adibita ad abitazioni.

Il territorio

Non si riscontrano problemi peculiari per il territorio di Potenza. Le sue esigenze sono quelle comuni a tutte le zone agricole economicamente depresse: le strade insufficienti, l'assenza di attrezzature di uso pubblico.

In questo settore non si può negare che l'influenza concreta del Piano Regolatore è irrilevante rispetto alle programmazioni dei vari enti che presiedono agli interventi di bonifica, di riassetto della rete stradale, di eventuale rimboschimento e in generale di riorganizzazione dell'attività agricola dei relativi servizi.

Il Piano praticamente non può fare altro che tracciare un quadro di interventi necessari di carattere funzionale, che le varie amministrazioni tengano presente nella formulazione dei suddetti programmi, senza per altro entrare in merito alle loro finalità strutturali.

La popolazione del Comune di Potenza, al di fuori del capoluogo, è di circa 10.000 abitanti, cifra che rimane praticamente costante da parecchi anni.

Si è prevista l'istituzione di 4 borghi di servizio, dotati delle attrezzature essenziali (chiesa, scuola, mercato, ambulatorio) nelle zone baricentriche rispetto ai diversi gruppi di nuclei e precisamente: a Trinità Sicilia, a Giuliano, a S. Nicola, a Boscogrande. In alcuni casi gli stessi nuclei sono stati singolarmente dotati di alcuni di questi servizi. E' stata prevista una rete stradale completa di collegamento dei nuclei con la rete principale di comunicazione, utilizzando in parte tracciati esistenti o programmati dai consorzi di bonifica. Sono state individuate e segnalate alcune zone dove il rimboschimento appare più utile e urgente. Non si è ritenuto opportuno suggerire modifiche ai tracciati delle strade statali, perché in questo campo non si ponevano questioni di carattere propriamente urbanistico, ma solo di interventi per la sicurezza e la scorrevolezza del traffico, quali l'eliminazione di passaggi a livello, la correzione di curve o di pendenze, ecc., che dipendono esclusivamente dai programmi generali dell'Azienda Nazionale delle Strade Statali della cui necessità, d'altra parte, i suoi uffici tecnici sono perfettamente consapevoli.

Tipo di zona	nomenclatura (v. legenda)	superficie totale (ha)	indice di edificabilità. (mc/mq)	cubatura massima edificabile (mc.)	capacità ricettiva in abitanti.
ZONA EDILIZIE	A	12.91			6.000
	B	66.69			23.600
	C	(6) 5.88	4.00	(6) 301.760	(6) 3.772
	D	(6) 28.22	3.00	(6) 923.135	(6) 11.539
	E	(6) 48.39	2.00	(6) 1.338.360	(6) 16.729
	F	21.09	1.50	316.350	3.954
	G	21.32	0.80	170.560	2.132
	ZONA COMPLETAMENTO	1.17	—	31.986	399
TOTALI ZONE EDILIZIE		205.67	—	3.082.151	68.125
ATTREZZATURE	H	Direzionali (6) 119.31	(7)		
		Speciali (3) 9.46			
TOTALI ZONE DI ATTREZZATURE		128.77			
ZONE VERDI	I	Pubblico sportivo (4) (6) 57.84			
		scolastico pubblico (6) 131.92			
		speciale (5) 60.06			
	L	2.71			
	M	69.75			

1)- Si presume che il numero degli abitanti al centro pareggi il numero dei vani, che è attualmente di circa 6.000 e non dovrebbe subire sensibili variazioni.=

2)- Si presume che il numero degli abitanti nella zona "B" rimanga invariato e che i nuovi fabbricati sui lotti non ancora utilizzati, la cui superficie complessiva è di circa 13 ha. abbiano una densità di 350 abitanti/ha.=

3)- Carcere, Macello, Mercati generali, Caserme, Distretto.

4)- Escluse le zone comprensoriali.

5)- Ospedali, Eliporto, Cimitero, Campo boario.

IL CAPO DELL'UFFICIO TECNICO COMUNALE
(Dott. Ing. Erosio Pizzilli)

TABELLA 2

DATI NUMERICI SULLE PREVISIONI DELLA POPOLAZIONE

Popolazione attuale (31 dicembre 1960)	41.200
di cui:	
nel nucleo urbano	30.000
nell'agro	11.000
<hr/>	
Aumento desunto dal grafico dell'incremento della popolazione in 30 anni	29.000 (1)
Popolazione presunta nel 1990	70.000
<hr/>	
Popolazione presente nel Centro (zona A) circa	11.200 (2)
Vani esistenti nella stessa zona	6.000 (3)
Popolazione da sfollare (11.200 — 6.000) circa	5.000 (4)
<hr/>	
Popolazione da insediare ex novo (29.000 + 5.000)	34.000
<hr/>	
(1) Si presume che l'aumento si insedi tutto nel centro urbano.	
(2) Dato calcolato in base agli iscritti nelle sezioni elettorali.	
(3) Dato calcolato in base al censimento del 1951 ed aggiornamenti diretti.	
(4) Presumendo di ridurre l'affollamento ad 1 abitante per vano.	

tecnica di esecuzione

Parte prima - Norme generali

Art. 1

Il piano regolatore generale, a norma dell'art. 7 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, si applica a tutto il territorio comunale, secondo le prescrizioni indicate nelle planimetrie in scala 1:10.000, 1:2.000 e 1:1.000, nelle presenti norme e in quelle del piano di dettaglio della zona A.

Art. 2

E' consentita, previo rilascio dell'apposita licenza, la costruzione dei soli fabbricati i cui progetti siano conformi alle prescrizioni del piano regolatore, alle disposizioni del regolamento edilizio e alle altre leggi e regolamenti vigenti.

Art. 3

Gli allineamenti edilizi e stradali che non siano previsti dal piano regolatore generale, sono prescritti dai piani particolareggiati di esecuzione, ovvero, in mancanza di questi, dalla Autorità comunale.

Art. 4

Le costruzioni preesistenti che vengano a trovarsi in contrasto con il piano regolatore possono essere modificate soltanto allo scopo di adeguarle alle prescrizioni del piano stesso.

Art. 5

Il piano regolatore generale è attuato mediante:

- a) i piani particolareggiati compilati a cura del Comune, adottati dal Consiglio Comunale ed approvati come previsto dall'art. 16 della legge 17 agosto 1942, n. 1150;
- b) i piani particolareggiati di iniziativa privata, detti piani convenzionati;
- c) l'osservanza obbligatoria da parte dei proprietari degli immobili delle prescrizioni di zona, degli allineamenti stradali e di ogni altro vincolo indicato dal piano regolatore generale.

Art. 6

I piani particolareggiati sono compilati:

- a) per le nuove zone residenziali, nel qual caso essi dovranno comprendere interi comprensori o, in mancanza di questi ultimi, intere zone di omogenea destinazione;
- b) per zone di vecchio impianto destinate a trasformazione radicale;
- c) per uno o più isolati completi della zona industriale;

Art. 7

I piani particolareggiati definiscono per l'intera zona urbanizzata dal piano regolatore generale, i confini esatti, i tipi edilizi, i particolari della fabbricabilità e la sua distribuzione nell'ambito della zona entro la misura prefissata dal piano regolatore generale. La rete viaria pubblica, la rete delle fognature e quella dell'acqua potabile, i limiti esatti delle zone destinate agli spazi pubblici ed alle attrezzature di uso collettivo (centri di quartiere, scuole, campi da giuoco, ecc.), eventualmente i profili regolatori, i vincoli sull'uso di determinati colori o materiali e la destinazione d'uso per particolari zone.

I piani particolareggiati compilati a cura del Comune debbono essere inoltre correddati dai relativi piani finanziari ai sensi dell'art. 30 della citata legge urbanistica.

Art. 8

I piani convenzionati sono compilati ad iniziativa, cura e spese dei proprietari interessati, secondo le prescrizioni del piano regolatore generale, e sono attuati previa approvazione del Consiglio Comunale, mediante apposita convenzione da stipularsi tra i privati ed il Comune.

I piani convenzionati debbono comprendere un intero comprensorio o, in mancanza di questo, almeno un'intera zona di omogenea destinazione.

Debbono inoltre essere sottoscritti dalla totalità dei proprietari interessati o almeno dai proprietari dei tre quarti del valore dell'intera zona interessata dal piano; in questo secondo caso si applicano le norme di cui all'art. 23 della legge 17 agosto 1942, n. 1150.

Art. 9

I piani particolareggiati consentono la edificazione secondo gli indici di fabbricabilità stabiliti per le singole zone del piano regolatore generale.

L'edificabilità è espressa in metri cubi di fabbricato, fuori terra, calcolando l'altezza media dell'edificio, come previsto dal regolamento edilizio.

Art. 10

Nelle nuove costruzioni ad uso di abitazioni dovranno essere previste autorimesse per una superficie pari ad almeno metri quadrati 5 per ogni 100 metri cubi edificati fuori terra e in quelle ad uso di uffici per una superficie utile pari ad almeno metri quadrati 10 per ogni 100 metri cubi edificati fuori terra.

Art. 11

Quando per effetto dell'esecuzione di un piano particolareggiato una parte di un edificio offerta alla pubblica vista venga a costituire, a giudizio insindacabile della Autorità comunale, un deturpamento al decoro della città, è in facoltà del Comune di intimare ai proprietari il rifacimento dei prospetti secondo un progetto da approvarsi dal Comune stesso.

L'Autorità comunale può imporre l'esecuzione del rifacimento entro un congruo termine, trascorso il quale, ha facoltà di procedere all'esecuzione dei lavori a spese del proprietario inadempiente.

Art. 12

L'Amministrazione comunale può procedere all'esproprio delle aree destinate alla realizzazione dei nuovi quartieri a norma dell'art. 18 della legge 17 agosto 1942, n. 1150.

Qualora non intenda avvalersi della facoltà di esproprio, l'esecuzione delle opere per l'attuazione dei nuovi quartieri previsti dal piano e delle relative attrezzature di urbanizzazione viene regolata dalle seguenti norme:

b) le aree destinate a verde pubblico e ad attrezzature di interesse collettivo sono cedute gratuitamente dai proprietari al Comune;

c) le norme di cui ai punti a) e b) del presente articolo vengono attuate mediante la istituzione di comprensori. Nell'ambito di tali comprensori, quali risultano dagli elaborati grafici del piano, i proprietari sono tenuti a riunirsi in consorzio. Per la formazione del consorzio è sufficiente la partecipazione dei proprietari di almeno i $\frac{3}{4}$ della superficie dei terreni del comprensorio, nel qual caso il consorzio potrà conseguire l'esproprio dell'area residua. Nel caso di mancata formazione del consorzio entro i termini stabiliti dall'Amministrazione, quest'ultima procederà all'esproprio;

d) nelle zone di espansione nelle quali non sono previsti i comprensori, le spese di urbanizzazione e di attrezzature di cui ai punti a) e b) del presente articolo sono ripartite tra i proprietari proporzionalmente ai volumi costruibili e in ragione dei diversi tipi edilizi stabiliti dai piani particolareggiati.

Σ

Σ

Σ

Σ

Σ

Σ

Σ

Σ

ART. 8 -

I piani convenzionati sono convenzioni stipulate in forma privata, o tra o sposo dei proprietari delle aree interessate, o in forma di atti, o riunite in Consorzio, secondo le prescrizioni del Piano Regolatore Generale, o sono attuati, previa approvazione del Consiglio Comunale, mediante apposita convenzione da stipularsi tra i privati stessi ed il Comune. Le spese di urbanizzazione primaria sono a carico dei proprietari delle aree.-

I piani convenzionati debbono comprendere un intero comprensorio, o in mancanza di questo almeno una intera zona di omogenea destinazione.-

Parte seconda - Norme relative alla zonizzazione

Art. 13

Il territorio comunale di Potenza è diviso nelle seguenti zone:

- A — Zona disciplinata dal piano di dettaglio.
- B — Zona sottoposta a vincolo di conservazione dei volumi attuali.
- C — Zona di ampliamento con indice di edificabilità di $4 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- D — Zona di ampliamento con indice di edificabilità di $3 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- E — Zona di ampliamento con indice di edificabilità di $2 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- F — Zona di ampliamento con indice di edificabilità di $1,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- G — Zona di ampliamento con indice di edificabilità di $0,8 \text{ m}^3/\text{m}^2$.
- H — Zona destinata alla costruzione di edifici di interesse collettivo.
- I — Zona destinata alla creazione di parchi pubblici o di attrezzature di uso pubblico.
- L — Zona destinata a parco privato.
- M — Zona sottoposta a vincolo « non aedificandi ».
- N — Zona destinata all'agricoltura.
- O — Zona sottoposta a vincoli speciali.
- P — Zona destinata alla costruzione di attrezzature per attività industriali o artigiane.
- Q — Zona ferroviaria.
- R — Zona boschiva esistente.
- S — Zona di rimboschimento.

Art. 14

Zona A - Disciplinata dal piano di dettaglio.

Comprende la zona urbana delimitata dal seguente perimetro: Corso Umberto I, Corso 18 Agosto, Via Cipriani, Via Extramurale S. Gerardo, Corso Giuseppe Mazzini.

In detta zona l'esecuzione delle opere edilizie è regolata dalle norme specifiche del piano di dettaglio.

Art. 15

Zona B - Sottoposta a vincolo di conservazione dei volumi attuali.

In detta zona è ammessa la demolizione e la ricostruzione dei singoli edifici a condizione che non venga superata la cubatura originaria, siano rispettate le distanze regolamentari e gli eventuali nuovi allineamenti prescritti dal piano regolatore generale o dai piani particolareggiati. La sagoma degli edifici dovrà essere contenuta in inclinate prescritte

aree per servizi:

- scuole materne: una sezione per 500 abitanti (1);
- scuole elementari: un'aula per 250 abitanti (2);
- scuole medie: inferiori un'aula per 400 abitanti (2);
- chiese: 1 mq. per abitante;
- mercati: 0,6 mq per abitante.

Art. 19

Zona F - Ampliamento con indice di edificabilità di 1,5 metri cubi per metro quadrato.

Valgono il 1° e 2° comma dell'art. 16.

Debbono essere inoltre rispettate le seguenti norme edilizie particolari:

- 1) i lotti non debbono avere una superficie ^{10 m} inferiore a metri quadrati 1.500;
- 2) l'altezza massima consentita è di metri 8, con due piani fuori terra; ^{con 3 piani!}
- 3) i distacchi dai confini interni debbono essere non inferiori a metri 8, quelli dal filo stradale non inferiori a metri 4;
- 4) i piani abitabili debbono avere un'altezza netta minima di metri 3;
- 5) le costruzioni accessorie dei fabbricati debbono essere computate nel calcolo della cubatura e quindi apparire nei progetti originari; non saranno perciò prese in considerazione richieste di costruzioni accessorie presentate in un secondo tempo;
- 6) il terreno circostante alle abitazioni deve essere obbligatoriamente tenuto a giardino; dovranno essere mantenute le alberature esistenti e, qualora il lotto ne sia privo, sarà fatto obbligo di mettere a dimora e mantenere almeno una pianta di alto fusto per ogni 50 metri quadrati coperti.

Art. 20

Zona G - Ampliamento con indice di edificabilità di 0,8 mc/mq.

Valgono il 1° e 2° comma dell'art. 16. Valgono altresì i comma 2°, 3° e 4° dell'art. 18, nonché le norme edilizie particolari di cui al precedente art. 19.

Art. 21

Zona H - Destinata a costruzione di edifici di interesse collettivo.

In tale zona è vietata la costruzione prima dell'approvazione dei piani particolareggiati, che definiscono le volumetrie e le destinazioni caratteristiche.

Escluse le aree per le attrezzature generali indicate con appositi simboli, che si intendono vincolanti nella stesura dei piani particolareggiati, l'area residua dovrà essere utilizzata come segue:

strade piazze e parcheggi	35%;
verde pubblico	15%;
costruzioni	50%.

L'indice di fabbricabilità per le costruzioni non potrà superare gli 8 metri cubi per metro quadrato per gli uffici e i 6 metri cubi per metro quadrato per le abitazioni;

(1) — Le scuole materne non possono essere costituite da più di 3 sezioni ciascuna; la area necessaria per ogni sezione è di almeno 325 mq.; nel caso di una sola sezione l'area minima occorrente è di 500 mq.

(2) — I complessi scolastici saranno dimensionati in ragione di 325 mq. per aula per

area destinata a queste ultime non potrà superare il 36% dell'area totale destinata alle costruzioni.

L'altezza massima consentita è di m. 35 e dev'essere comunque contenuta in inclinate venti ordinate pari ai 5/4 della distanza dagli edifici limitrofi.

Art. 22

Zona I - Destinata alla creazione di parchi pubblici e di attrezzature di uso pubblico.

In tale zona possono sorgere soltanto le attrezzature previste dalla destinazione; sono tassativamente escluse le abitazioni, tranne quelle per il personale di sorveglianza e di custodia delle attrezzature stesse.

Art. 23

Zona L - Destinata a parco privato.

In tale zona debbono essere conservati lo stato dei luoghi e le alberature esistenti. E' vietato ogni aumento della cubatura originaria degli edifici.

Art. 24

Zona M - Sottoposta a vincolo « non edificandi ». *«Vedi pagina seguente»*

~~In tale zona è vietata ogni nuova costruzione e debbono essere conservati lo stato dei luoghi e le alberature esistenti.~~
~~È vietata la ricaduta in tale zona di terreni di massima in possesso dei privati.~~

Art. 25

Zona N - Zona destinata all'agricoltura. *«Vedi pagina seguente»*

~~In tale zona è vietata ogni costruzione che non sia di tipo rurale o pertinetto alle attività agricole. Sono vietate le costruzioni relative alla lavorazione o trasformazione dei prodotti dell'agricoltura e le costruzioni ad uso di abitazione con altezza massima di metri 8, purché l'indice di edificabilità fondiaria non superi 0,15 metri cubi per metro quadrato, se il loro valore non sia inferiore a 3.000 metri quadrati.~~

Art. 26

Zona O - Sottoposta a vincoli speciali.

Fanno parte di tale zona i territori sottoposti a vincolo idrogeologico e quindi alle limitazioni di cui all'art. 1 tit. 1 del R. D. 30 dicembre 1923, n. 3267.

Art. 27

Zona P - Destinata alla costruzione di attrezzature per attività industriali ed artigiane. *od 11*

In tale zona possono sorgere solo le attrezzature e le costruzioni previste dalla destinazione.

E' vietata ogni costruzione se non venga prima approvato il piano particolareggiato che definisca gli ingombri e gli spazi minimi a servizio di ciascuna attrezzatura.

L'altezza massima consentita è di metri 15, salvo deroghe dovute ad impianti particolari, che saranno concesse dall'Autorità comunale previo esame del progetto dell'impianto.

E' fatto obbligo di installare depuratori e ciminiere antifuliggine e tutti quegli espe-

I distacchi minimi degli edifici dei confini non possono essere inferiori alla metà delle loro corrispondenti altezze.

Art. 28

Zona Q - Zona ferroviaria.

In tale zona possono sorgere solo le attrezzature e le costruzioni previste dalla destinazione.

Art. 29

Zona R - Zona boschiva.

In tale zona è vietato il disboscamento; il taglio delle alberature è sottoposto ai vincoli e alle prescrizioni vigenti.

Art. 30

Zona S - Zona da rimboschire.

Tale zona è sottoposta a vincolo di rimboschimento con le modalità che saranno fissate dal Ministero dell'Agricoltura.

ART. 31 - Nuclci edilizi rurali. Per il nucleo edilizi rurali valgono le seguenti norme:

- a) altezza massima ml.10 con tre piani fuori terra;
- b) distanza dai confini interni ml.2,50;
- c) distacco della strada ml.3

ART. 24 - In tale zona è vietata ogni nuova costruzione e debbono essere conservati lo stato dei luoghi e le alberature esistenti. Le proprietà ricadenti in tale zona resteranno di massima in possesso dei privati.

In particolare il vincolo non edificandi, ~~non interessa~~ non interessa come di riepilogo lungo le strade a rapido scorrimento, di protezione delle Ferrovie, luoghi Sacri, Ospedali e Militari o zone che nelle immediate vicinanze della Città, per esposizioni, giacitura o configurazione non si prestano alla edificazione.

Tutti gli edifici che alla adozione del piano, erano già stati autorizzati dall'Amministrazione nelle zone non edificandi nel caso dovesse, per qualsiasi motivo, provvedersi alla loro sostituzione, saranno soggetti alle stesse norme che regolano l'edificazione nella zona B, semprechè la costruzione degli edifici in questione non crei intralci alla corretta realizzazione del Piano Regolatore.

ART. 25 - In tale zona possono autorizzarsi, sia costruzioni ad uso abitativo, che costruzioni di tipo rurale o pertinenti all'attività agricola, ivi compreso costruzioni relative alla lavorazione e trasformazione dei prodotti dell'agricoltura con altezza massima di m.3 purchè l'indice di edificabilità fondiaria non superi 0,30 mq. per mq. ed il lotto minimo non sia inferiore a 1.500 mq.

Nella predetta zona possono essere autorizzate anche complessi di tipo assistenziale o ricettivo, ed in generale di interesse pubblico.

Parte terza - Norme transitorie e finali

ART. 32 -

Dopo l'adozione del Piano regolatore generale da parte del Comune, l'ufficio tecnico esaminerà le richieste in corso per il rilascio delle licenze di costruzione onde controllarne la conformità alle disposizioni delle presenti norme e per le eventuali determinazioni da prendersi ai sensi della legge 3 novembre 1952, n. 1902, 21 dicembre 1955, n. 1357 e 30 luglio 1959, n. 1615.

ART. 33 -

Nella zona B per un periodo di tre anni dall'entrata in vigore del P.R.G. sono consentite le seguenti deroghe all'art. 15 delle presenti norme:

Qualora nella zona esistano spazi ineditati ovvero edifici di altezza inferiore a quella consentita dal regolamento edilizio in vigore prima dell'adozione del piano regolatore sarà concessa l'edificazione secondo le seguenti norme:

- 2) La sagoma degli edifici deve essere contenuta in un'ipercubo avente l'ordinata pari ai $\frac{3}{2}$ della larghezza stradale o della distanza tra gli allineamenti degli edifici frontisti, ove questi differiscano dalla larghezza stradale, e al doppio del distacco degli edifici limitrofi;
- 3) L'altezza massima consentita è di m. 19,50;
- 4) I piani abitabili debbono avere un'altezza minima di m. 2,80;
- 5) Vale la norma di cui all'ultimo comma dell'art. 15.

Fasi di attuazione

L'indicazione delle presenti fasi di attuazione tende a stabilire quale dovrebbe essere la politica urbanistica dell'Amministrazione per uno sviluppo della città conforme alle finalità del Piano Regolatore. E' opportuno infatti sottolineare che l'importanza dell'ordine di successione degli interventi di Piano è pari a quella che riveste la sostanza degli interventi stessi. D'altronde, poiché il Piano si attua mediante iniziative pubbliche dirette o Piani particolareggiati, anch'essi elaborati prevalentemente dal Comune, quest'ultimo ha la possibilità di delineare e realizzare nel tempo un preciso programma urbanistico, di cui queste « fasi » rappresentano uno schema di larga massima.

I principali interventi di Piano Regolatore dovrebbero essere attuati pertanto nel seguente ordine:

- 1) Costruzione della strada di collegamento tra i nuovi quartieri Nord (C.E.P., I.N.A.-Casa, ecc.) e quelli Sud, che risale le pendici della collina a valle di Corso Mazzini, sottopassa il viadotto di Montereale e si congiunge a Via Vaccaro.
- 2) Costruzione della strada di collegamento Via Appia, Viale Marconi attraverso Chianchetta e Francioso.
- 3) Esecuzione delle attrezzature relative alla urbanizzazione delle zone di Chianetta, S. Croce e Francioso.
- 4) Costruzione della rete viaria di disimpegno della zona industriale.
- 5) Costruzione del nuovo impianto sportivo a monte del nucleo di Verderuolo; contemporaneo smantellamento dell'attuale campo sportivo e realizzazione delle attrezzature ivi previste.
- 6) Attrezzatura della ferrovia Calabro-Lucana per il servizio di metropolitana.
- 7) Costruzione del centro direzionale Sud con particolare riguardo alla stazione delle autolinee ed ai servizi di prima necessità.
- 8) Costruzione dell'anello stradale e sistemazione del piazzale a quota del ferro e di quello superiore della stazione ferroviaria di Potenza Inferiore.
- 9) Costruzione della strada di scorrimento esterno a monte del fosso di Verderuolo, a partire dal nodo della Caserma Lucania fino al congiungimento con la S. S. n. 94 nei pressi del Basento.
- 10) Costruzione della variante della S. S. n. 7 a partire dal nodo attrezzato dell'Epitaffio fino al congiungimento con la strada di scorrimento di cui al punto 9).
- 11) Completamento dell'anello di scorrimento urbano con la costruzione del tronco Est e Nord-Est, in parte attuabile con rettifiche alla sede stradale esistente della S. S. n. 7, tra la Caserma Lucania e Betlemme.

Nota — In queste fasi non figurano gli interventi relativi alla zona A in quanto, mentre alcuni di essi, quali ad esempio il risanamento di zone particolarmente fatiscenti e il miglioramento della viabilità rivestono carattere di particolare urgenza, gli altri interventi sono subordinati, oltre che alla disponibilità finanziaria dell'Amministrazione, anche alle

piano di dettaglio della zona A

Relazione del piano di dettaglio della zona A

Gli interventi

Nei precedenti paragrafi, trattando della impostazione del piano e delle previsioni di sviluppo, si è illustrato quale sia il ruolo assegnato all'antico centro della città nel quadro del nuovo organismo urbano. Sostanzialmente esso dovrà conservare il carattere di centro di interesse cittadino, mentre le nuove zone direzionali dovranno accogliere le attrezzature di interesse regionale. Occorrerà inoltre evitare l'insediamento di attività che provochino un aggravio del traffico. D'altro canto, le stesse attività direzionali che si vogliono mantenere vi trovano una sede quasi sempre inadeguata a causa dell'insufficiente impianto viario e dello stato di cattiva conservazione o addirittura di fatiscenza di buona parte della sua edilizia.

Di qui la necessità di un rinnovamento. Rinnovamento che sarebbe improprio porre nei termini di un risanamento conservativo, perché il valore architettonico, o anche solo documentario dei vecchi organismi edilizi è scarsissimo o addirittura nullo: si tratta per lo più di un'edilizia squallida, in precarie condizioni igienico-strutturali, specchio fedele delle condizioni di estrema povertà in cui la città ha sempre versato.

Tuttavia, indipendentemente dal valore dei singoli edifici, vi sono talune caratteristiche dell'antico tessuto urbano che si rivelano tuttora funzionali rispetto alla particolare morfologia della città e che pertanto è opportuno conservare.

Una prima esperienza di risanamento è quella in atto con la bonifica del quartiere Addone, nel quale i vecchi frazionatissimi agglomerati di case a due o tre piani sono stati demoliti e sostituiti con alcuni « isolati » di cospicue dimensioni, la cui mole risulta peraltro completamente estranea alla naturale *scala* ambientale. A causa dell'eccessivo indice di sfruttamento, dovuto all'alto costo del suolo e alla necessità di rialloggiare in loco la totalità degli abitanti, si può affermare che, nonostante il beneficio igienico di disporre di abitazioni moderne, le condizioni generali dal punto di vista urbanistico non sono migliorate: infatti non è diminuito il numero degli abitanti, mentre è aumentata la cubatura delle costruzioni. La causa di ciò sta evidentemente nella mancanza di coordinamento tra risanamento e sviluppo, cioè di un piano organico che, ponendo alternative residenziali al di fuori del centro attuale, sottraesse alle aree di questo ultimo parte del loro valore speculativo.

Il risanamento dunque non può consistere in una indiscriminata operazione di demolizione e ricostruzione secondo il criterio del massimo sfruttamento. Innanzi tutto esso deve trovare la sua collocazione più opportuna nell'intero complesso di interventi previsti dal piano; in secondo luogo va realizzato proponendosi l'economicità dell'operazione non solo in termini di pura convenienza finanziaria, ma anche sotto il profilo dei benefici sociali, vale a dire della trasformazione di inadeguati e miserevoli agglomerati edilizi in organismi civili.

La prima operazione da fare per raggiungere questi scopi è in sostanza un'operazione di alleggerimento, cui consegua una riduzione della densità abitativa e della pressione degli interessi economici, che hanno conferito alle aree su cui insistono le vec-

attrezzature dei nuovi quartieri. La dimostrazione che anche al di fuori del centro abituale è possibile una vita urbana autonoma, con tutti i vantaggi derivanti da una più equilibrata ripartizione tra spazi pubblici e privati, dalla presenza di adeguate zone verdi e di sosta, dall'uso di attrezzature collettive moderne, provocherà automaticamente una caduta della pressione speculativa, offrendo possibilità economicamente vantaggiose e socialmente utili agli operatori dell'edilizia, pubblici o privati.

Il piano prevede due ordini di interventi: quelli dovuti ad esigenze di circolazione o a sistemazioni che rivestano comunque carattere di urgenza, che sono stabiliti direttamente dal piano stesso; e quelli di risanamento vero e proprio, la cui definizione è lasciata ai futuri piani particolareggiati.

Ai fini del risanamento, il centro è stato diviso in un certo numero di comprensori nell'ambito dei quali le caratteristiche igienico-strutturali delle costruzioni sono, grosso modo, omogenee. La divisione tra un comprensorio e l'altro è realizzata per lo più in corrispondenza di vie o spazi pubblici di primaria importanza, in modo che, dalla configurazione dei vari comprensori, emerge praticamente la rete viaria principale, sia veicolare che pedonale. Ne sono risultati in generale comprensori di notevole estensione comprendenti entro i loro confini anche una parte della viabilità minore, la cui conservazione nello stato attuale appare irrilevante.

Le norme di attuazione stabiliscono che non saranno permessi interventi singoli prima dell'approvazione dei relativi piani particolareggiati comprendenti interi comprensori. L'Amministrazione ha così lo strumento per attuare una politica urbanistica programmata secondo un opportuno ordine di priorità degli interventi.

Fatto il piano particolareggiato, sarà cura dell'Amministrazione suddividere i comprensori in comparti invitando enti e privati ad assumere l'iniziativa della loro attuazione. Le norme non escludono tuttavia che gruppi di privati o enti si assumano in proprio l'elaborazione di piani convenzionati, riguardanti interi comprensori, e li sottopongano poi all'approvazione dell'Amministrazione: tali piani potranno essere adottati con la stessa procedura dei piani particolareggiati. In sostanza il criterio che ha informato il piano è stato quello di evitare interventi frazionati, a scopo meramente speculativo, a favore di progettazioni unitarie il cui controllo possa rimanere saldamente nelle mani dell'Amministrazione.

Per quanto riguarda la sistemazione di Via Pretoria è stata accolta la richiesta dell'Amministrazione di un suo allargamento, fissandone la misura di massima ma rimandandone le modalità allo studio esecutivo dei piani particolareggiati.

E' bene sottolineare che anche in questo caso lo scarsissimo valore dell'edilizia prospiciente la via non avrebbe giustificato un vincolo di conservazione. E' stato invece salvaguardato il suo carattere pedonale, abolendo i principali attraversamenti veicolari in corrispondenza di Piazza M. Pagano, dove sono stati previsti due sottovia. E' stata assicurata la continuità del flusso pedonale verso il parco di Montereale, che assume così la funzione di parco al servizio del centro, attualmente quasi privo di zone verdi, mediante due sottopassaggi in corrispondenza di Portasalza e di Via Napoli. E' stato altresì reso obbligatorio nella redazione dei futuri piani particolareggiati, il mantenimento della continuità degli attuali allineamenti, che potranno quindi essere traslati parallelamente a se stessi, ma non interrotti se non con « fornice » a livello del piano stradale, esclusivamente per il passaggio pedonale.

Il traffico

Per quanto concerne il traffico interno, si è cercato di rendere più efficiente l'anello su cui si svolge la circolazione attuale, utilizzandolo quasi integralmente. Non si può dire che esistessero alternative a questo schema praticamente realizzabili, da quando alcune nuove costruzioni di rilevante mole hanno definitivamente precluso la possibilità di cingere il vecchio centro sul versante Nord con un semianello continuo. Nell'unico tratto

soddisfare le esigenze della circolazione, si cadesse presto o tardi nella tentazione di indiscriminati sventramenti. L'opera prevista consiste in una strada a senso unico che dovrebbe congiungere con un'esigua pendenza la piazza M. Pagano con il Corso G. Mazzini, ricalcando in buona parte il tracciato planimetrico dell'attuale extramurale di San Michele. Essa da una parte risolverebbe in modo radicale il deflusso del traffico dal centro sul versante settentrionale, dall'altra costituirebbe una premessa positiva per la effettiva bonifica del quartiere adiacente.

Altri interventi di rilevante importanza per il funzionamento dello schema viario sono la sistemazione di piazza del Plebiscito con l'eliminazione dell'attuale pericolosa strozzatura all'inizio della via omonima e la nuova penetrazione della extramurale di San Gerardo a Via Liceo, che chiudendo un breve anello di strade intorno al Municipio consentirà un migliore smistamento della circolazione e fornirà un comodo ritorno per le eventuali linee pubbliche.

In sostanza lo schema circolatorio si compone di alcuni anelli a senso unico che si saldano in due punti nevralgici, piazza M. Pagano e piazza G. Matteotti, dove sono possibili gli scambi. In particolare a piazza M. Pagano sono stati previsti due sottopassaggi veicolari per non interrompere, come accade ora, la continuità del flusso pedonale sulla Via Pretoria. Si ritiene che anche questo provvedimento non implichi oneri insostenibili per l'Amministrazione, se verrà inquadrato nella ristrutturazione dell'intera piazza, che potrebbe essere realizzata con il largo concorso dell'iniziativa privata.

Ad integrazione di quanto sopra detto si è prevista inoltre la costruzione di una strada extramurale che collega la Via San Gerardo alla Via IV Novembre

I parcheggi

E' quasi superfluo sottolineare la difficoltà di risoluzione del problema dei parcheggi. Oggi ne esiste praticamente uno solo, ottenuto con la utilizzazione di piazza M. Pagano e ovviamente insufficiente alla ricezione del sempre crescente numero di veicoli che sostano al centro.

Il nuovo assetto viario offre qualche altra possibilità di parcheggio in superficie, ma la scarsità dell'area a disposizione non consentirà certamente di esaurire il fabbisogno con tale sistema. Si è pertanto adottato un duplice ordine di provvedimenti tendenti alla creazione di una serie di parcheggi in sede propria, sopra o sotto il livello stradale: stabilendo anzitutto l'obbligo per chi costruisce di prevedere entro i nuovi edifici, spazi di sosta permanente o temporanea in ragione di 5 metri quadrati per ogni 100 metri cubi di costruzione, in secondo luogo prevedendo la installazione di parcheggi coperti, che sfruttano in generale i dislivelli naturali; essi sono stati dislocati nei punti nevralgici del centro, dove più frequenti si presumono gli scambi fra percorsi pedonali e veicolari, e precisamente: uno sulla nuova extramurale S. Michele, con il carattere di vero e proprio autosilo a più piani; un altro, a 2 piani sull'area attualmente occupata dal distretto; un terzo sotto il piano della piazza M. Pagano, con ingresso e uscita sui sottovia. Altre aree per parcheggio, eventualmente incorporate nelle nuove costruzioni, dovranno essere previste dai piani particolareggiati relativi ai singoli comprensori.

Questi provvedimenti che in sé potrebbero ridursi a semplici palliativi, saranno invece di estrema utilità se andranno di pari passo con la realizzazione della rete viaria interna prevista dal Piano e soprattutto se saranno preceduti da una spinta propulsiva di tutta la urbanizzazione esterna che alleggerisca la pressione sul centro antico.

Si è previsto la creazione di un ulteriore parcheggio nella zona compresa tra la extramurale S. Gerardo, la discesa S. Gerardo e la nuova strada di collegamento tra la detta discesa S. Gerardo e la Via Raffaele Acconza.

no!

Norme di attuazione del piano di dettaglio relativo alla zona A del Piano Regolatore Generale

Art. 1

Le presenti norme si applicano alla zona « A » del P. R. G., e precisamente al comprensorio delimitato dal seguente perimetro: Corso Umberto I, Corso 18 Agosto, Via Cipriani, Via Extramurale S. Gerardo, Corso Giuseppe Mazzini.

Parte prima — Norme relative alle costruzioni

Art. 2

Le fronti degli edifici devono essere contenute in una inclinata avente ordinata pari ai cinque terzi della larghezza stradale e al doppio del distacco degli edifici limitrofi.

Raggiunta, a norma del comma precedente, l'altezza consentita dalla larghezza della strada o del distacco sarà permesso un solo arretramento per usufruire dell'altezza massima ammissibile.

Art. 3

L'altezza massima consentita per le costruzioni nelle zone già edificate, è di metri 17,00; nelle zone di completamento di metri 20,25. Fanno eccezione gli isolati la cui altezza è specificatamente indicata negli elaborati grafici.

Art. 4

Nel caso di edifici prospicienti spazi pubblici di diversa larghezza, l'altezza relativa allo spazio maggiore può essere proseguita sullo spazio minore per una profondità pari alla larghezza di quest'ultimo e comunque non inferiore a m. 6 e non superiore a m. 12.

Art. 5

L'altezza minima netta dei piani destinati ad uso di abitazione è di metri 3,00.

Parte seconda — Norme relative agli allineamenti

Art. 6

Il Piano di attuazione del Piano Regolatore Generale, in relazione alle norme degli allineamenti, è approvato dal Consiglio Comunale.

Art. 7

Le costruzioni esistenti o di progetto sono raggruppate in comprensori confinanti con spazi pubblici.

E' consentita peraltro l'utilizzazione degli spazi pubblici compresi entro i comprensori secondo le norme di altezza e di distacchi dettate dal Piano.

I comprensori sono delimitati da allineamenti che si classificano, come stabilito, dagli articoli seguenti.

Art. 8

Nuovi allineamenti. — Sono quelli relativi ad edifici di nuova costruzione o risultanti dalla demolizione di edifici o parti di edifici esistenti.

Art. 9

Allineamenti esistenti soggetti a persistenza della continuità.

Detti allineamenti non potranno essere alterati che al fine di un allargamento della strada secondo il disposto di piani particolareggiati comprendenti l'intero allineamento.

Il Piano particolareggiato è a sua volta tenuto a mantenere la continuità della fronte degli edifici sul nuovo allineamento; in essa potranno essere aperti soltanto eventuali fornici di collegamento pedonale con le zone retrostanti.

Per quanto concerne Via Pretoria i piani particolareggiati prevederanno l'allargamento della strada a m. 8,20, misura cui potrà derogarsi solo per motivi tecnici a giudizio dell'Amministrazione. L'allargamento della via sarà, di massima, previsto in modo da evitare sperequazioni tra i proprietari frontisti. La deroga a quest'ultima norma sarà ammissibile solo da parte dell'Amministrazione o qualora lo impongano precisi motivi di ordine tecnico nella realizzazione di opere di interesse pubblico e sociale.

Art. 10

Allineamenti esistenti con vincoli particolari. — Riguardano edifici esistenti nei quali si suppone siano reperibili avanzi di interesse storico. Nel caso di demolizione e ricostruzione dovrà essere preventivamente interpellata per gli opportuni provvedimenti di salvaguardia, la Soprintendenza ai monumenti.

Art. 11

Allineamenti esistenti con vincolo di mantenimento. — Sono relativi ad edifici e isolati esistenti e non potranno comunque subire variazioni.

Art. 12

Limiti dei comprensori. — I limiti degli attuali comprensori che non ricadano nelle categorie di cui agli articoli 8, 9 e 10 non sono vincolati agli effetti della eventuale ricostruzione di edifici o parti di edifici demoliti. In questo caso è ammessa la variazione dell'allineamento esistente a condizione di non occupare spazi pubblici esterni ai comprensori. Sono salve le norme sugli aggetti e sui balconi.

Art. 13

Portici esistenti. — In caso di demolizione e ricostruzione è obbligatorio il ripristino di ciascuno a porticato.

Art. 14

Portici di progetto. — L'area ad essi destinata rimane, di massima, di proprietà privata ma sottoposta a vincolo di pubblico passaggio. L'altezza dei portici è fissata negli elaborati del Piano. Salvi i limiti suddetti, il proprietario conserva il diritto ad occupare con la costruzione l'area sovrastante i portici.

Parte terza — Norme relative alla edificabilità

Art. 15

Conservazione integrale o restauro. — E' vietata la demolizione o l'alterazione degli edifici. Sono ammessi solamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria (restauro).

Art. 16

Vincolo ambientale. — I progetti relativi a modifiche o rifacimenti di edifici in tutto o in parte sottoposti a vincolo ambientale, devono ottenere preventivo nulla osta da parte della Soprintendenza ai monumenti.

Art. 17

Aree di completamento. — Sono ammesse le nuove costruzioni nei limiti di volumetria stabiliti dalle norme di cui agli articoli 2), 3), 4), 6).

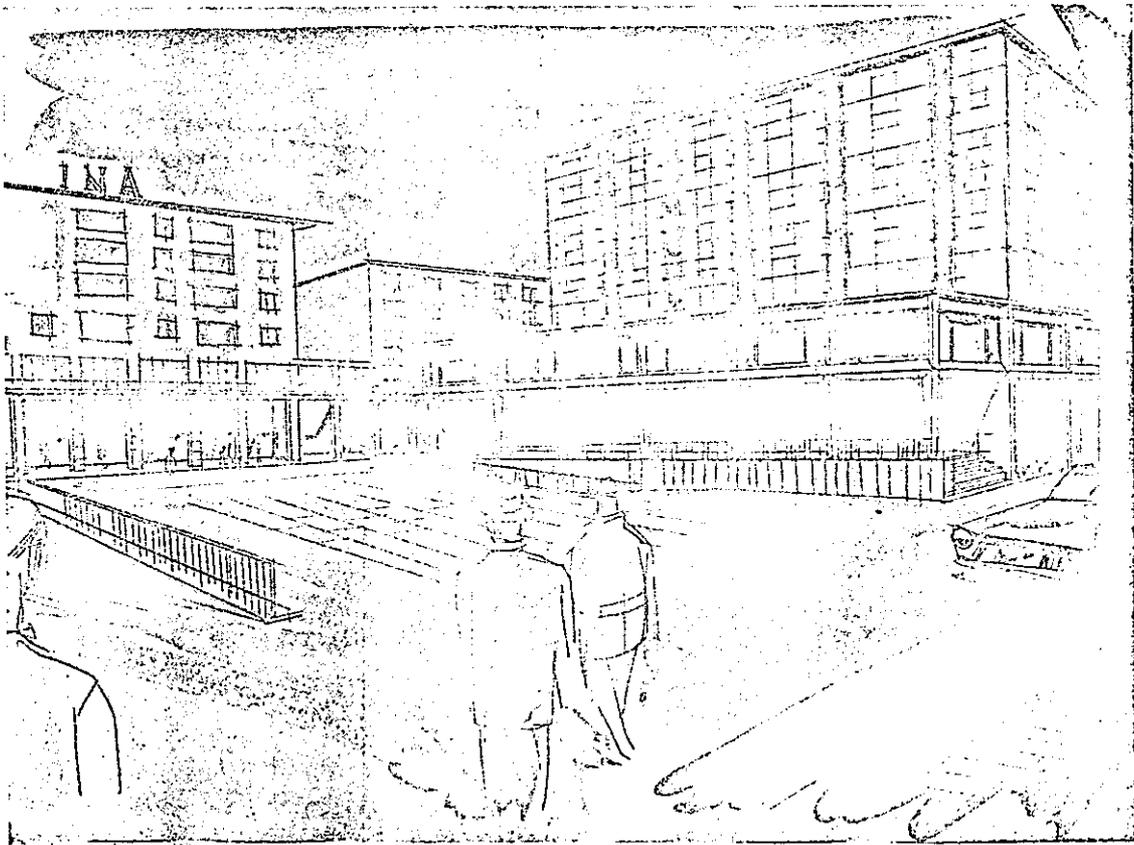
Art. 18

Comprensori privi di particolari limitazioni. — Gli interventi dei singoli sono subordinati all'esistenza di piani particolareggiati approvati a norma di legge.

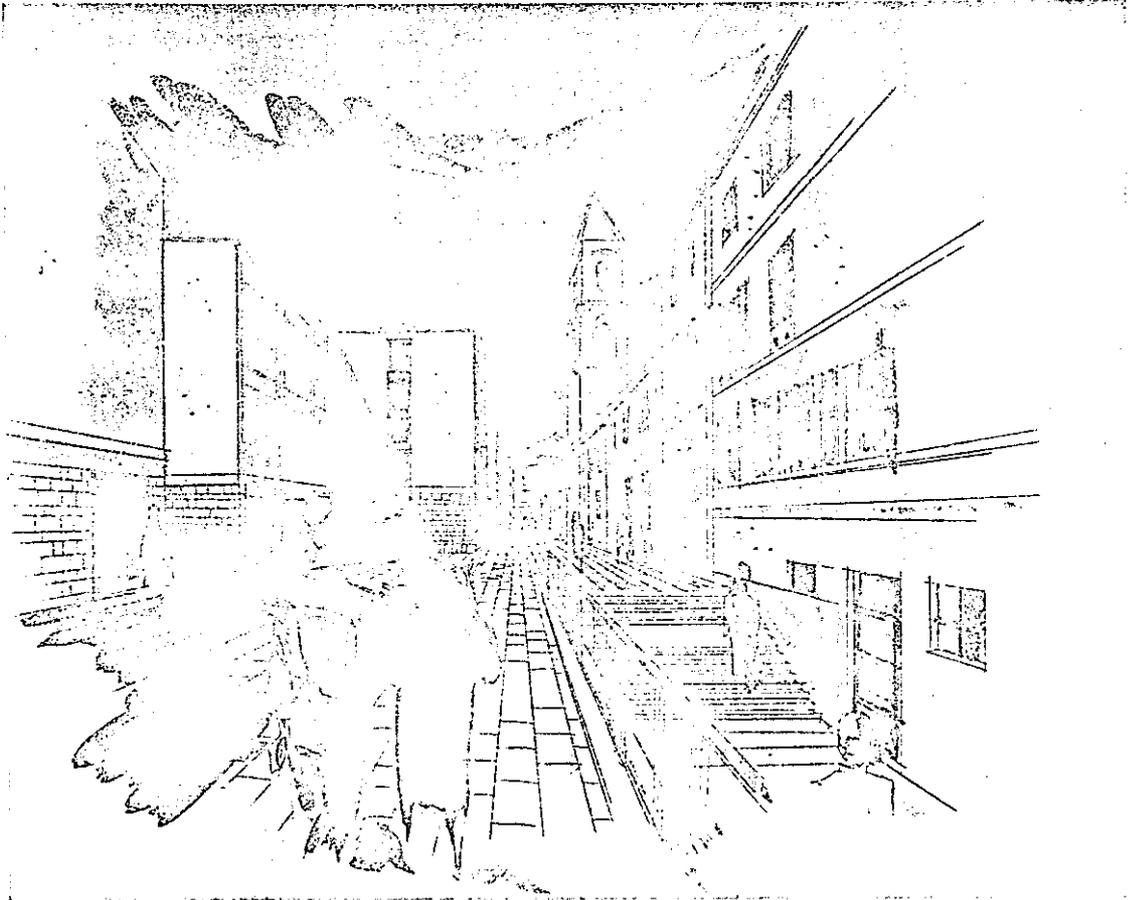
Detti piani particolareggiati potranno essere redatti direttamente dall'Amministrazione o sottoposti alla sua approvazione da parte di Consorzi di proprietari e dovranno comunque comprendere interi comprensori.

Per quanto concerne la sistemazione di Via Pretoria, qualora venga redatto da un Consorzio di proprietari un piano per un intero comprensorio, nel caso non esista sul fronte opposto della via un allineamento prefissato da Piano particolareggiato, la nuova fronte stradale risulterà arretrata di m. 4,10 dalla mezzeria della strada attuale. In tal caso, a parziale deroga delle norme sull'inclinata, potrà essere raggiunta un'altezza su strada di m. 13,75, ferma restando la validità delle predette norme nel caso si voglia raggiungere un'altezza maggiore nei limiti di quella massima.

schizzi prospettici di alcune sistemazioni
previste dal piano regolatore generale



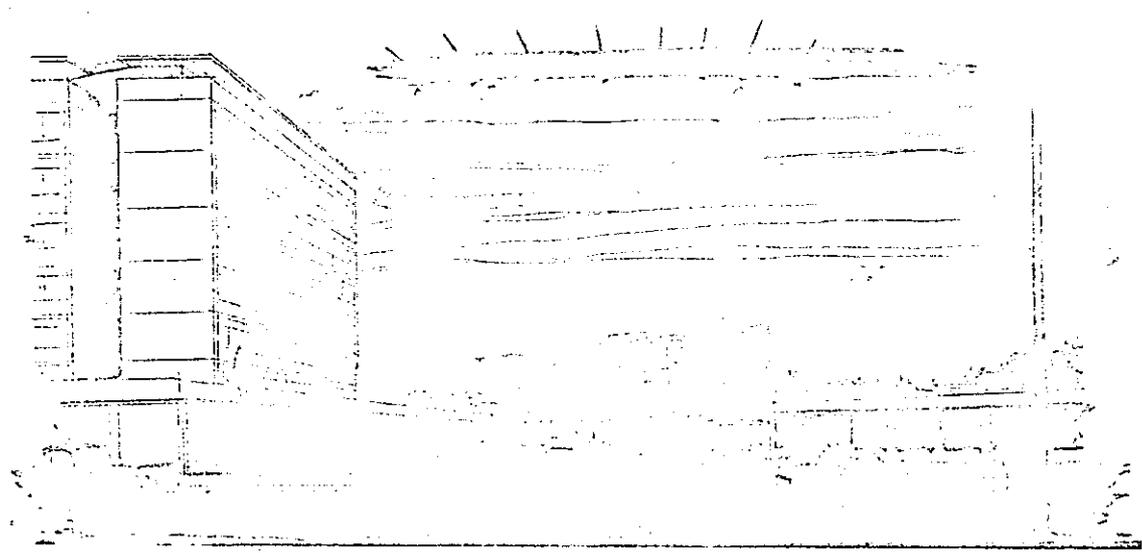
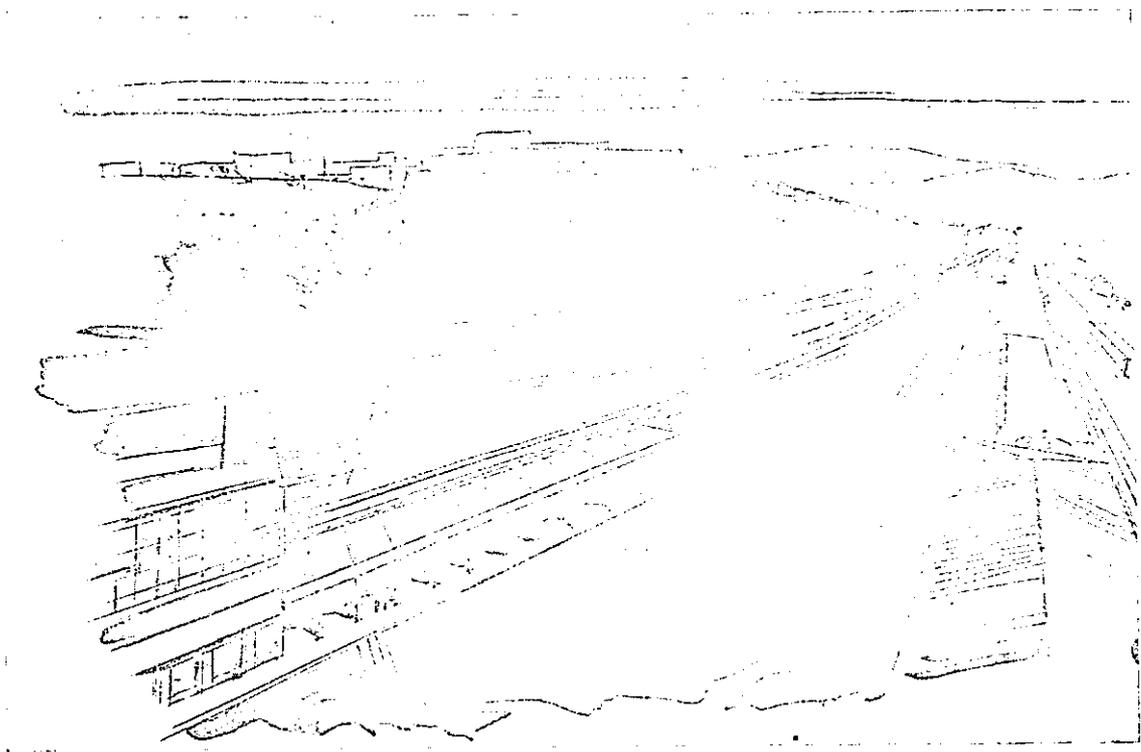
Schizzo prospettico della sistemazione di Piazza M. Pagano - lato Teatro.



Schizzo prospettico della sistemazione di Piazza Plebiscito.



Schizzo prospettico della sistemazione del comparto di risanamento al Rione Addone.



Schizzi prospettici della sistemazione della stazione inferiore.

Relazione di piano:

— Sviluppo urbanistico	Pag.	7
— Problemi urbanistici generali	»	11
— Il nuovo Piano Regolatore Generale	»	14
— Dettagli	»	17
— Tabella 1 - Dati metrici delle previsioni di piano per il centro urbano	»	24
— Tabella 2 - Dati numerici sulle previsioni della popolazione	»	25

Norme tecniche e fasi di attuazione:

— Parte prima - Norme generali	»	29
— Parte seconda - Norme relative alla zonizzazione	»	32
— Parte terza - Norme transitorie e finali	»	37
— Fasi di attuazione	»	38

Piano di dettaglio della zona A:

— Relazione	»	41
— Norme di attuazione	»	44

Schizzi prospettici di alcune sistemazioni previste dal Piano Regolatore Generale	»	49
---	---	----
