



COMUNE DI CROTONE

PROVINCIA DI CATANZARO

PIANO REGOLATORE GENERALE

=o=o=o=o=o=

CONSIGLIO COMUNALE
SEZIONE
31-5-67

[Handwritten signature]



RELAZIONE

COMUNE DI CROTONE

Piano Regolatore adottato con deliberazione consiliare n. 97 del 18-5-1964, approvata dalla G. P. A. di Catanzaro nella seduta del 12 giugno stesso anno n. 8969 Div. Q. 11 APR. 1967
Crotona, li _____



Visto:
IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
(Dr. Gerardo Lanteri)

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Dott. Arch. Giorgio VOLPATO
Dott. ing. Attilio ROSSETTI

[Handwritten signature]

VISTO: Come da proprio
Decreto n. 8997
in data odierna.
Roma, li 24 MAR 1973
IL MINISTRO PER I LL.PP.

[Handwritten signature]

LA CITTA' DI CROTONE

Notizie introduttive -

Crotone è città antica. Fu fondata dai Greci circa 700 anni avanti Cristo e sotto il loro governo attraversò i periodi di massimo splendore. Poi decadde e la decadenza fu totale. Testimoniano questo le antiche vestigia greche che trovansi nei più disparati luoghi del vasto territorio e il piccolo perimetro delle mura e del castello costruiti in tempo relativamente recente da Carlo V; la stessa storia dei giorni nostri che vede, alla fine della seconda guerra mondiale, la città ancora a ridosso delle mura che cingono il vecchio centro; che nello stesso tempo vede la malaria cingere a sua volta d'appresso l'abitato.

Ma vi sono anche i sintomi della rinascita, la volontà disperata di rinascere, il minimo delle condizioni necessarie alla rinascita stessa: il porto commerciale, due industrie di rilievo, la Pertusola e la Montecatini, la relativa facilità di effettuare trasporti terrestri per l'esistenza della SS. 106 e della linea ferroviaria ionica.

Il resto è cronaca: le lotte per la riforma agraria, l'attuazione ancora in corso della stessa, pur con le sue pecche, o la conseguente scomparsa della malaria e degli antichi privilegi, il sorgere di una coscienza civile, di nuove attività, il fervore di mille iniziative, l'ansia di far presto.

Tutto questo è illustrato da pochi ma fondamentali risultati.

Il centro abitato dalla fine della guerra ad oggi si è triplicato, e più ad opera di costruttori privati che degli Enti Pubblici e dello Stato.

E' sorto il Consorzio per il Nucleo di industrializzazione.

E' stato costruito ed è operante l'aeroporto.

Sulla base di un piano regolatore che prevede l'ampliamento del porto con un molo di sottoflutto alla foce dell'Esaro sta per andare in appalto un primo lotto di lavori per un importo di due miliardi di lire.

Sono sorte scuole di tutti i tipi. Infatti al Liceo Classico si è aggiunto lo Scientifico, le scuole per Periti Chimici, per Geometri, per Ragionieri, l'Istituto Magistrale.

E' iniziata la costruzione del Centro Interaziendale per l'addestramento professionale con una spesa preventivata di 600 milioni.

Sorgerà tra breve il centro di smistamento regionale della Manifattura Tabacchi, ecc.

Alla Pretura, già esistente si è aggiunto il Tribunale e la Corte di Assise.

Stato attuale -

Il territorio del Comune di Crotona è bagnato ad Est dal mare, è delimitato a Nord dal fiume Neto che lo divide da quello del Comune di Strongoli; confina a Ovest con i territori dei Comuni di Rocca di Neto, Cutro e Scandale, a Sud con quello di Isola Capo Rizzuto.

Esso è in gran parte pianeggiante e percorso da frequenti corsi d'acqua. I più notevoli sono appunto il fiume Neto e l'Esaro, immediatamente prossimo al centro abitato.

La città è costituita :

- a) dall'antico centro racchiuso fra le mura che si scorgono ancora in diversi punti, altimetricamente elevato e costituente un piccolo promontorio che domina il porto.

- b) dalla zona di recente ampliamento sviluppatasi con forma stellare fuori le mura, avente come centro Piazza Pitagora ed edificata a scacchiera.
- c) dalla zona portuale comprendente il vecchio ed il nuovo porto, il primo nell'ansa sud del promontorio, il secondo in quella Nord.
- d) dalla zona delle industrie posta a Nord dell'abitato e del porto, delimitata ad Est dal mare, ad Ovest dalla SS. 106, a Nord da campi irrigui, a Sud dal fiume Esaro.
- e) dalla zona ferroviaria incuneata tra le industrie, il fiume Esaro e la SS. 106, e prossima quindi ai nuovi insediamenti residenziali posti sull'altra sponda del fiume suddetto.
- f) dalla frazione rurale di Papanice a circa 12 Km. dal centro di Crotona.

Sono da farsi i seguenti rilievi particolari :

- I) Il centro commerciale, alcuni anni or sono, era nettamente ubicato in Piazza Pitagora. Con l'ampliarsi della città si è lentamente spostato verso Piazza Municipio. Con l'apertura di un tratto di strada lungo 400 metri a prolungamento della Via Veneto ed attraversante il piazzale della stazioncina Ferrovie Calabro Lucane, ed ancor più con costruzione dell'Ospedale Civile, vicino all'attuale campo sportivo, e del palazzo di Giustizia tra Via Veneto e Via Torino il centro commerciale e il centro della città è destinato a spostarsi nettamente in tale direzione.

2) Si hanno in città tre quartieri ben circoscritti che necessitano ognuno di opere di risanamento di tipo diverso.

a) il vecchio centro abitato compreso entro le antiche mura e precisamente racchiuso dalla Via Risorgimento, Piazza Castello, Villa Comunale, Viale R.Margherita, Palazzo adibito a Tribunale, Palazzo Vescovile, Duomo.

E' questo costituito da case per lo più malsane e quanto meno con scantinati e seminterrati usati come abitazione, stretti vicoli, muri cadenti. In questo agglomerato molte abitazioni sono prive o quasi di servizi igienici e non vengono mai illuminati dalla luce diretta del sole.

E' questo un quartiere da prevedersi il divieto assoluto di nuove costruzioni e sopraelevazioni, ed il divieto di sostituire con nuovi inquilini le case di riconosciuta inabitabilità che si rendessero libere.

Sono da scegliere inoltre i fabbricati che possono non essere demoliti e quelli che, resisi liberi, siano da demolire.

b) La zona, parzialmente edificata, compresa tra Via M.Nicoletta (detta anche Via Stazione), Viale Di Vittorio, il mare fino allo sbocco del Pignataro, il Dopolavoro dei ferrovieri, Palazzo Brasacchio e Via Ruffo fino a raggiungere nuovamente Via M.Nicoletta.

E' questa una zona con pochissimi fabbricati multipiani ad uso abitazione di costruzione relativamente recente ed ubicati in quella parte di comprensorio prossima alla vecchia città. Gli altri fabbricati, quasi tutti ad un piano ed interessanti circa un terzo dell'area del comprensorio, sono adibiti in massima parte a stalle e depositi; pochissimi pure ad un piano, per attività commerciale ed officine. Tutte le dette costruzioni sono ubicate in modo del tutto caotico. Questa zona, feconda di insetti nocivi, è così bassa sul livello del mare che non è possibile costruirvi

fognature se non prevedendo numerosi sbocchi a mare o impianti di sollevamento. Dal lato del mare è poi cinta da una strada in rilievo costruita dai consorzi di bonifica ed allacciante l'esistente porto con le industrie.

Poichè il tratto di mare interessato verrà banchinato con l'ampliamento del porto, le fognature dovranno avere sbocco alla foce dell'Esaro, al di là del progettato molo di sottoflutto. È possibile il risanamento della zona con la costruzione di poche ma fondamentali arterie alla quota di m. 3 - 3.50 sul livello del mare. Una quasi parallela al mare e quindi a quella esistente, ma più lontana dal mare al fine di rendere indipendente la zona portuale dalla città. Qualche altra normale alla suddetta, ma ubicata in modo da richiedere il minimo di demolizione e quindi di spesa per l'Ente e sacrificio per proprietari. La rimanente opera di risanamento prenderebbe l'avvio da questo e si svolgerebbe in modo naturale a carico dei proprietari privati e nel rispetto di opportuna regolamentazione.

c) La zona detta del "Carmine" compresa tra il lungomare Gramsci, le colline, il CRAI Montecatini e le case di nuova costruzione a Sud edificata a baracche. Ve ne sono 400 circa ma finiranno con lo scomparire con la costruzione di case da parte dello stato.

3) La fascia costiera adibita a zona balneare è quella che va dal porto vecchio verso Sud. Estendendosi lungo il viale Gramsci oltrepassa il Cimitero e raggiunge il Lido in costruzione in località Sannello.

Detta fascia è lontana dalla zona portuale ed ancor più dalle industrie.

- 4) I collegamenti viari della città con l'unica arteria nazionale la SS. 106, sono assicurati ancora dalle due vecchie strade, Via M. Nicoletta e Via Cutro, intersecate entrambe ed a livello dalle Ferrovie dello Stato. E' questo fonte di gravissimi inconvenienti.
- 5) La città era cinta ed ora è attraversata dalle Ferrovie Calabro Lucane a scartamento ridotto. Questa linea ferrata ha impedito ed ancora impedisce lo sviluppo armonico della città;

Poichè la suddetta ferrovia è fornita di un primo scalo nell'area prossima alla stazione delle Ferrovie dello Stato, non v'è ragione di mantenere attivo il tronco di linea compreso tra il primo scalo e quello sorgente al centro della città; tanto più che la ferrovia è nettamente in passivo e le corse giornaliere sono solo due, una in andata e l'altra in ritorno, e vengono effettuate da una minuscola automotrice. Un ramo della ferrovia, pure attraversante la città conduce al porto, ma è in disuso da lunghi anni.

Considerazioni geomorfologiche -

Nel Comune di Crotona si hanno terreni prevalentemente argillosi. Anzi, tranne la valle del fiume Neto, dove ovviamente si hanno depositi alluvionali, il resto è costituito da terreni quasi esclusivamente argillosi.

Poichè la vegetazione è rada, ed anzi sulle colline prossime al centro abitato è inesistente, si notano evidenti i segni dell'azione di dilavamento delle acque.

Quà e là, dove le colline sono a fianchi più rapidi, si formano i calanchi.

Di diversa natura è il terreno compreso tra Via M. Nicoletta e il mare, a Nord del vecchio centro.

Sotto un primo strato di terreno di riporto o di limo si ha sabbia di mare silicea ed a grana grossa. Lungo il litorale Sud, invece, e fino all'ansa di Capo Colonna fra le colline argillose ne n'è qualcuna di sabbia porfidica finissima.

Nella zona di Capo Colonna e lungo tutto il litorale verso Isola Capo Rizzuto è frequente l'arenaria. Anzi questa si alterna a terreni misti con grossi trovanti pietrosi chiaramente erosi dall'azione di acque marine.

Elementi statistici -

La popolazione residente in Crotone, alla fine di ogni anno è stata la seguente :

Anno	1947	n. abitanti	28.465
"	1948	" "	29.046
"	1949	" "	30.080
"	1950	" "	30.747
"	1951	" "	31.943
"	1952	" "	32.792
"	1953	" "	33.889
"	1954	" "	34.737
"	1955	" "	35.746
"	1956	" "	36.670
"	1957	" "	39.118
"	1958	" "	39.815
"	1959	" "	40.455
"	1960	" "	41.350
"	1961	" "	42.728
"	1962	" "	44.190

Alla fine del 1963 la popolazione di Crotona era in cifra tonda di 45.000 abitanti così distribuiti ;

40.000 nel nucleo cittadino

3.000 nella frazione di Papanice

2.000 nelle campagne

Il censimento del 1961 ha rivelato la seguente condizione professionale della popolazione :

Casalinghe	56%	delle donne
Pensionati e invalidi	3.65	della popolazione
Popolazione sotto i 6 anni	16%	" "
Scolari e studenti	23.75%	" "
Popolazione lavorativa	28%	" "

La popolazione lavorativa risulta ora suddivisa nelle seguenti categorie :

I) Agricoltura	4.30%	della popolaz.	15.40	della pop.lav.
2) Ind.estrattiva	0.3%	"	1.04%	" "
3) Ind.Manifatturiera	6.3%	"	22.60%	
4) " costruzioni	5.55%	"	19.90%	
5) Prod.e distrib.en.elettr.	0.12%	della popolaz.	0.43%	
6) Commercio	2.65%	"	9.60%	
7) Trasporti e comunicaz.	1.85%	"	6.62%	
8) Credito e assicurazione	0.18%	"	0.66%	
9) Servizi e attività sociali varie	1.65%	"	5.95%	
10) Pubblica Amministrazione	2.90%	"	10.40%	
In attesa di prima occup.	2%	"	7.40%	

Dal censimento dell'industria e commercio risulta per le attività economiche :

Ramo di attività economica	Imprese indiv.	Società e altro	Totale	Forza di lavoro
Pesca	23	3	26	38
Ind. estrattive		1	1	252
Ind. manifatturiera	259	28	287	1149
Industria della costruz. installaz. impianti	18	-	18	1035
Commercio	679	42	721	1499
Trasp. e comunicazioni	63	10	73	286
Credito, Assic. e Gestione Finanziaria	8	1	9	44
Serv. e attività soc. varie	70	7	77	219

Altri dati interessanti del censimento del 1961 sono :

Abitazioni vere e proprie n. 8034 con 24.821 stanze
contro i 42.582 abitanti censiti

Abitazioni costruite dal 1951

al 1961 n. 3134 (aumento del 64%)

Stanze costruite dal 1961 al

1961 n. 13373 (aumento del 117%)

L'estensione del territorio di Crotona è di 17.979 ha.

CROTONA E IL SUO ENTROTERRA

Estensione del comprensorio -

Sul Comune di Crotona gravita in varia misura tutto il comprensorio delimitato a nord da Cariati e Canipana, a sud da Botricello, ad ovest da Sewelli, S. Giovanni in Fiore, Petilia Policastro.

E' un comprensorio molto vasto che comprende molti comuni e più importanti dei quali, oltre a quelli nominati sono Cirò, Strongoli, S. Severina, Cutro.

Collagamenti -

Sono assicurati fondamentalmente dalla rete delle strade statali le quali però, pur con i miglioramenti apportati, rivelano l'inadeguatezza ai mezzi di trasporto moderni.

Alle strade statali si è aggiunta in questi ultimi anni una fitta rete di strade di bonifica costruita dall' OV.S. e dalla Cassa per il Mezzogiorno. Alcune di queste strade come quella che corre lungo la valle del Neto, per le caratteristiche migliori del tracciato, più pianeggiante e meno tortuoso, si sono sostituite nella funzione di collegamento a quelle statali.

La strada statale IO6 litoranea rimane comunque la più importante e per il traffico di transito e per il traffico che dai paesi del comprensorio si convoglia a Crotona; corre quasi tutta in piano, salvo piccoli tratti, ed è in fase di notevole miglioramento da parte dell'ANAS mediante l'allargamento della sede a m. IO.50, il rifacimento della pavimentazione con conglomerati bituminosi e il rifacimento dei ponti.

La ferrovia dello Stato, la jonica, collega solo i paesi della costa.

Un ramo delle ferrovie Calabro Lucane a scartamento ridotto collega Crotona a Petilia Policastro.

Legami economici e vari -

Il territorio gravitante su Crotona è privo di industrie. L'attività principale è pressochè unica che vi si

svolge è l'agricoltura. Vanno segnalati l'ulivo, la vite e in questi ultimi tempi la barbabietola essendo sorto uno zuccherificio della CISSEL.

In tutto il comprensorio opera l'O.V.S. che sta compiendo una trasformazione agraria soprattutto nella valle del Neto mediante opere di irrigazione su una superficie di circa 8000 ha. Mancano moltissimi servizi sociali, quali ospedali, scuole, poliambulatori.

Quanto sopra esposto, unitamente alla maggior facilità di collegamento con Crotone rispetto agli altri centri, chiarisce i motivi e la qualità dei rapporti dell'entroterra con Crotone.

Per le attività commerciali Crotone funziona come centro di smistamento dei prodotti d'esportazione e soprattutto di importazione.

Per le attività industriali, soprattutto relative all'edilizia, alla carpenteria metallica, alla meccanica la dipendenza da Crotone è totale.

Benchè vi sia un solo ospedale e qualche clinica privata Crotone funziona come centro ospedaliero, tanto più che per tutto il comprensorio gli ambulatori degli istituti di assistenza per le malattie, quali l'INAM, fanno capo a Crotone.

Anche relativamente alle attività scolastiche Crotone funziona da centro.

Infatti in questi ultimi anni sono sorte le scuole, dette in premissa.

Il fenomeno dell'urbanesimo che ne volgere di pochi anni ha quasi raddoppiato il numero degli abitanti di Crotone è dovuto in gran parte all'immigrazione delle popolazioni entroterra.

CROTONE E IL PAESE

Collegamenti -

- La ferrovia statale, a binario unico, collega Crotona con Taranto a nord, e con S. Eufemia e Reggio Calabria a sud. La linea non è elettrificata, ma è servita da diesel elettrici. L'ammmodernamento della linea mediante la sostituzione dell'armamento esiste con uno più pesante e l'ampliamento dei raggi delle curve sarà sufficiente nel prossimo futuro a soddisfare i bisogni.

- La strada statale 106 corre lungo il litorale ionico e collega Crotona con Taranto a nord, con Catanzaro e Reggio Calabria a sud.

L'importanza di questa strada andrà sempre crescendo con la trasformazione in corso a super strada e con la costruzione dell'autostrada del Sole.

Quest'ultima sarà possibile raggiungerla a nord mediante una strada di raccordo veloce tra Sibari e Castrovillari, a sud con la strada dei "Due Mari" che collega Catanzaro a S. Eufemia dove appunto passerà l'autostrada suddetta.

Il porto di Crotona è un porto commerciale; vi fanno scalo soprattutto le navi che trasportano i minerali per la Montecatini e la Pertusola, e quelle per il rifornimento dei carburanti e del cemento.

Già da tempo si è appalesata l'insufficienza del porto ai bisogni crescenti della città e del comprensorio, tanto più che quello di Crotona è l'unico grande porto ionico a sud di Taranto. Come già detto si è previsto il suo ampliamento.

- Nell'aeroporto, sito in territorio di Isola C.R. in zona limitrofa al territorio del Comune di Crotona, fanno scalo

gli aerei dell'ITAVIA che collegano direttamente a Crotona a Roma. E' questo il secondo collegamento aereo della Calabria, l'altro essendo quello che fa capo a Reggio Calabria.

Legami economici e vari -

A causa delle industrie esistenti i legami economici sono sentiti con tutti i centri industriali del nord e del mezzogiorno.

Per i prodotti siderurgici i rapporti si svolgono maggiormente con Genova, Napoli, Bari e Taranto. In questi ultimi tempi si nota una tendenza all'aumento degli scambi con Bari e Taranto. La costruzione del grandioso centro siderurgico di Taranto è sicura premessa di futuri notevoli scambi con la regione Pugliese.

Per i beni di consumo e per alcuni prodotti di utilizzazione dell'industria edile gli scambi avvengono ancora con il nord e in parte anche con la Sicilia. E' da rimarcare l'esistenza dei cementifici di Catanzaro e Vibo Valentia.

Per i prodotti agricoli di importazione i rapporti sono notevoli con le Puglie e la Sicilia.

La trasformazione in atto delle culture della valle del Neto con l'irrigazione di 8.000 ettari di terreno porterà nel breve volgere di pochi anni ad un notevole incremento dei traffici in tutte le direzioni per l'esportazione dei prodotti.

Altri numerosi legami collegano Crotona a Catanzaro, sede di quasi tutti gli uffici regionali: La Prefettura, la Provincia, il Provveditorato alle OO.PP., il Genio Civile, la Corte d'Appello.

Altri uffici quali l'Ufficio Regionale della Cassa per il Mezzogiorno e il Compartimento delle Ferrovie dello Stato si trovano rispettivamente a Cosenza e a Reggio Cal.

ELEMENTI BASE PER LA FORMAZIONE DEL P.R.G.

Iter amministrativo del P.R.G. redatto il 1957 -

In data 10/8/1957 il Comune di Crotona faceva redigere un Piano regolatore generale che veniva adottato con delibera consiliare n. 95 dell'11/9/1957 approvato dalla G.P.A. il 5/11/1957 n. 68750/IV.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sez. 6^a il 14/10/1961 esprimeva parere favorevole al piano con le modifiche, suggerimenti e integrazioni espresse nei "considerando" e quindi il piano stesso veniva rinviato al Comune per provvedere in merito.

Il Comune con delibera n. 29 del 26/2/1962 approvata dalla G.P.A. il 20/3/1962 n. 16836 div.4^a dichiarava di adeguarsi al voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., ma che avrebbe provveduto ad uniformare i piani particolareggiati.

Infatti sino a quel momento la città si era espansa secondo l'impostazione del Piano non era quindi possibile modificare il medesimo se non provvedendo ad una rielaborazione che tenesse conto del mutato stato di fatto.

Il vecchio piano ripubblicato con la nuova delibera veniva inviato al Ministero dei LL.PP. il 2/7/1962 con foglio n. 17520 e veniva respinto dal Provveditore alle OO.PP. il 3/10/1962 con nota n. 22255.

Previsioni del P.R.G. del 1957 -

L'estensione dei nuovi insediamenti prevista dal Piano del 1957 era di 78 ettari. Con densità di 650.350 e 150 abitanti per ettaro i nuovi insediamenti erano sufficienti per 32.200 abitanti. Sommando a questi i 40.000 abitanti

esistenti e 15.000 da accogliersi nelle zone da completarsi la previsione totale del piano era di 85.000 abitanti.

Le altre zone previste erano così distribuite:

- per la grande industria	Ha.	91
- per la piccola industria	"	27
- per impianti pubblici	"	14
- per verde pubblico	"	15
		<hr/>
Completivamente	Ha.	147

Osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
al P.R.G. del 1957 -

Si possono sintetizzare come segue :

- Poco approfondito il problema della ristrutturazione dell'intero territorio comunale: - Mancanza di fasce di rispetto lungo la strada statale da prevedersi della larghezza di ml. 50 dove questa attraversa le industrie e di ml. 20 dove non le attraversa;
- Viabilità interna eccessivamente particolarizzata e priva di una gerarchia di funzioni;
- Inaccettabile la creazione di una zona balneare a nord della città perchè stretta fra le industrie, la ferrovia e il porto.
- Opportunità di determinare un centro di maggior consistenza per gli edifici pubblici nella zona tra Via Cutro e Via Stazione.
- Insufficienza del verde pubblico.

Previsioni a base del nuovo Piano Regolatore Generale -

Dagli elementi statistici raccolti si rilevano tre fatti fondamentali.

- Il primo che l'aumento medio della popolazione negli ultimi 15 anni è stato di 1000 abitanti all'anno.
- Il secondo che la percentuale dei lavoratori addetti alla industria estrattiva, manifatturiera, delle costruzioni ed elettrica riferita al totale dei lavoratori, raggiunge il 43.07% contro il 15.40% degli addetti all'agricoltura.
- Il terzo è la costituzione del Consorzio per il Nucleo di industrializzazione.

Appare prudentiale quindi fare le seguenti previsioni riferite ad un periodo di 25 anni.

- Popolazione al 31/12/1963	n. 45.000 abitanti
- incremento naturale	" 25.000 "
- incremento dovuto all'insediamento di nuove industrie	" 30.000 "
Totale	n.100.000 abitanti

Attualmente gli abitanti di Crotona sono così distribuiti :

Città	n. 40.000	circa
Papanice	" 3.000	"
Campagne	" 2.000	"

Il Piano prevede che gli abitanti della città insediati nelle zone A, B si riducano da 40.000 a 35.000 in conseguenza della riduzione dell'indice di affollamento da 1.8 qual'è oggi ad 1.00

Si ha quindi ;

- Città esistente	abit.	25.000 (pari a circa 500 ab/ha.)
- Buovi insediamenti in espansione	"	62.400
- Nuovo insediamento turistico	"	6.400
- Papanice	"	4.600
- Campagne	"	3.000
Totale abit.		101.400

Considerazioni per la formazione del Piano -

La città di Crotona è andata ampliandosi a macchia d'olio, per isolati con un sistema di strade intersecantesi ortogonalmente o quasi e relativamente larghe.

Mancano piazze di sosta e ancor più degli spazi verdi.

Le due strade d'accesso alla città, che si incrociano in essa fino a raggiungere Piazza Pitagora, sono percorse da traffico non locale solo perchè sono le uniche strade d'accesso. La sede di queste strade è tale da non permettere un traffico di transito e insieme un traffico locale. Inoltre non è possibile pensare di adattarne la sede ad entrambe perchè possano svolgere la suddetta duplice funzione. Non è pensabile infatti che per raggiungere la periferia della città e il mare si debba per forza attraversare il centro.

Gli edifici pubblici, le scuole, ed in genere ogni servizio pubblico è ubicato là dove a suo tempo è stato possibile reperire il terreno.

Si ha invece una netta e giusta distinzione tra la fascia litoranea adibita a zona balneare e quella non adibita.

La prima è a sud del vecchio porto poco frequentato, la seconda a Nord, dove saranno costruiti i nuovi moli di ampliamento del porto esistente e dove, ancor più a Nord, trovansi le industrie. Queste ultime sono sorte diversi anni or sono, al di là dell'Esaro che costituisce una naturale barriera all'espandersi della città verso essa. I programmi di industrializzazione del Mezzogiorno, concretatesi fino ad ora per quel che riguarda Crotona con la costituzione di un Consorzio, prevedono l'ampliamento della zona delle industrie ancor più a Nord fino a Passo Vecchio e ad una distanza dal mare pressochè doppia all'attuale.

L'ubicazione è dunque di per sé ottima per la vicinanza del porto, della ferrovia e della strada statale e per la posizione di queste infrastrutture relativamente alla città ed alle industrie medesime. Infatti i traffici con le industrie molto facilmente possono essere resi indipendenti dal traffico della città.

E' vero che ormai la moderna urbanistica, a seguito della motorizzazione, guarda più alla città-ragione che non alla città come centro urbano; che quindi gli insediamenti residenziali e le industrie trovano in questo più vasto panorama un assetto più articolato ed a più ampio respiro, essendo sufficiente che il tempo occorrente per portarsi alla zona industriale a quella di lavoro sia breve e non il percorso il quale se mai deve essere facile. Ma è pur vero che la realtà è una. Questa, inquadrata nella più vasta prospettiva aperta dallo studio dei fenomeni che cadono sotto la nostra osservazione, nel caso nostro specifico ci dice che le industrie dovranno comunque sviluppare al di là dell'Esaro e che quindi occorrerà sviluppare la città lungo la direttrice opposta; ci dice inoltre che saranno da migliorarsi le comunicazioni tra Crotona e gli insediamenti rurali dell'entroterra affinché il sorgere di una più grande industria, lungi dallo spopolare la campagna faccia nascere in questa una economia di tipo misto.

L'espansione della città ha già trovato un limite nelle colline Sud del vecchio abitato.

E' possibile dunque distinguere due direttrici principali di espansione. Una verso Ovest fino al fiume Esaro, e seguendo questo verso Sud, l'altra lungo il litorale verso Sud.

Lungo quest'ultima direttrice e fino a 200 m. dal già lontano cimitero, il tratto di fascia costiera immediatamente prossimo alla strada litoranea, è in gran parte edifi-

cato o in via di edificazione.

Oltre il cimitero sprgono dei villini di recente costruzione. E' l'unica zona questa adiacente al vecchio centro che possa ormai affacciarsi sul mare. Benchè stretta dalle colline che scendono ripide è una zona di sicuro sviluppo.

La strada che la serve raggiunge la zona archeologica di Capo Colonna e le incantevoli alture che dominano l'altipiano e la frastagliata ed alta costa della penisola di Capo Rizzuto.

Criteri d'impostazione del piano -

Il piano è stato impostato in modo che nel rispetto delle naturali tendenze e della realtà viva ed operante lo sviluppo della città avvenga secondo le esigenze tutte della nostra civiltà.

La città è stata pensata come un tessuto costituito da diverse cellule ognuna delle quali ha un suo centro. Tutte queste cellule però sono collegate in modo veloce e facile e tra di loro e con il centro della città. Quest'ultimo è una zona dove sorgono gli edifici pubblici di interesse per tutta la città, ed uffici privati di notevoli caratteristiche architettoniche e d'uso.

La zona portuale, la zona ferroviaria e quella industriale sono ben distinte fra di loro e dall'abitato, ma collegate in modo facile e rapido.

Si sono redatte le norme tecniche di attuazione del Piano tenendo sempre presente come obiettivo quello d'aver ogni edificio e servizio inquadrato nella progettazione organica di un complesso.

In particolare si sono tenuti presenti e si sono osservate le prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici al Piano del 1957.

DESCRIZIONE DEL PIANO

Caratteristiche generali

La suddivisione in zone è data dalla seguente tabella :

Città più aree d'espansione Nuovo insediamento turistico

Zona A	Ha. 13.7	} abit.n.25.000			
" B	" 39.8		" "		
" C ₁	" 16.3	" "	6.500		
" C ₂	" 62.0	" "	24.800		
" C ₃	" 36.4	" "	10.900		
" C ₄	" 78.0	" "	15.600		
" C ₅	" 30.1	" "	3.000	Ha. 26.6	abit.n. 2.900
" C ₆	" 27.6	" "	1.600	" 58.1	" 3.500
" D (serv.)	72.9			" 9.8	
" E (verde priv.)	3.1				
" F (verde pubbl.)	63.0				

Totale Ha. 442.9 Tot.ab.87.400 Ha. 94.5 Tot.ab. 6.100

Sono previsti inoltre: per le grandi industrie Ha. 320
(attuale Ha. 60)
per la piccola industria " 100
(attuale Ha. 40)

e ciò in conformità agli studi e alle previsioni del Consorzio per il nucleo d'industrializzazione di Crotona.

Riepilogando il Piano prevede insediamenti per il seguente numero di abitanti :

Città più aree d'espansione	abitanti	87.400
Nuovo insediamento turistico	"	6.400
Papanice	"	4.600
Campagne	"	3.000
		<hr/>
Totale	abitanti	101.400 - 100.000

Le caratteristiche medie sono le seguenti :

A) Città ed aree d'espansione

- Densità media: $\frac{87.400}{442.9} - 200$ ab/Ha
- Verde $\frac{66.1 \times 10^4}{87.400} - 7.5$ mq/ab.
- Aree per ser- $\frac{72.9 \times 10^4}{87.400} - 8.3$ mq/ab.
vizi

B) Nuovo insediamento turistico

- Densità media $\frac{6.400}{94.5} - 68$ ab/ha
- Aree per ser- $\frac{9.8 \times 10^4}{6.400} - 15$ mq/ab.
vizi

In questo insediamento il verde è il 2.8% dell'area della sottozona C₅ e il 2% dell'area della sottozona C₆ per complessivi mq. 18.000 posti come limite minimo delle norme di attuazione del Piano. Per questo e per il fatto che sono state previste ampie zone di rispetto lungo la fascia litoranea e l'adiacente zona archeologica non si è ritenuto aggiungere altro verde.

Le aree per servizi riferite al numero di abitanti sono leggermente superiori al minimo indispensabile di 5 mq./abitante e ciò per tener conto del fatto che su Crotono gravita un vasto comprensorio, specie per la scuola media superiore e per i servizi sanitari.

Nel computo delle aree verdi non è stata inclusa la zona contrassegnata con bandierine e destinata alle attrezzature sportive della città. Detta zona è di circa 22 Ha. ed è ubicata a Sud della città con un lato sulla strada di circonvallazione, con un altro sulla strada di collegamento alla strada statale 106.

LE DIRETTRICI DI ESPANSIONE

Il Piano prevede come direttrici di espansione della città quelle in atto: una lungo il litorale sud, l'altra lungo via Cutro fino a raggiungere l'Esaro, e seguendo questo nuovamente verso sud. Queste del resto sono le uniche direttrici di espansione possibili. Infatti a sud le colline ripide lasciano una stretta striscia lungo il mare, mentre a nord l'Esaro e le industrie ed a ovest l'Esaro e la zona ferroviaria delimitano nettamente l'area di espansione. Anzichè scavalcare l'Esaro e la ferrovia e porsi inoltre sottovento alle industrie si è preferito piegare verso sud la seconda delle suddette direttrici di espansione.

Poichè inoltre l'espansione lungo la fascia litoranea sud non può oltrepassare la località Sannello per motivi geomorfologici, si è ubicato un centro nell'ansa sud di Capo Colonna in una bellissima zona che domina il capo e la costa della penisola di Capo Rizzuto che è ottimamente collegata al centro e mediante la via litoranea e mediante altra via lontana dalla costa e con diramazione per aeroporto.

LO SCHEMA VIARIO

La strada statale 106 che corre al di là dell'Esaro e della ferrovia è l'unica arteria che collega Crotone al paese.

Essa è stata opportunamente deviata al fine di non intralciare lo sviluppo delle industrie. La deviazione si è ottenuta mediante una semplice rettificazione che la porta ad essere tangenziale all'area industriale dalla quale è separata con una fascia di rispetto.

Alla strada statale IO6 si innestano due arterie di collegamento alla strada di circonvallazione della città, la prima a nord e la seconda a sud.

L'arteria nord essendo baricentrica rispetto al porto serve altresì come collegamento di quest'ultimo alla strada statale IO6 in modo che tutto il traffico dall'entroterra al porto e viceversa non attraversa la città e non interferisce nè con quello che si svolge in questa nè con quello che si svolge in questa nè con quello che dalle industrie va al porto.

Alla strada statale IO6 si innesta inoltre una strada di collegamento alle grandi industrie. Questa, attraversata la zona industriale, in posizione baricentrica, scavalca la ferrovia e raggiunge la litoranea nord che si collega al ramo nord della strada di circonvallazione alla città.

La strada di circonvallazione della città, con il suo ramo nord costeggia la zona portuale dove viene affiancata da una strada di servizio al porto e di svincolo dal traffico che si dirige a questo; con il suo ramo sud attraversa le colline, sulle quali si è prevista limitatamente alle aree dove ciò è possibile una edilizia residenziale estensiva, raggiunge il mare e costeggiando questo si ricollega al ramo nord.

Dalla strada di circonvallazione si dipartono le strade di penetrazione al centro e smistamento del medesimo. Queste strade formano nel loro complesso uno schema quasi ad X il cui ramo centrale risulta tangente al centro della città. Ciò al fine di separare il traffico del centro, con quello in arrivo o in partenza o in fine di transito.

Mediante questo sistema fondamentale di strade, integrate con altre minori ad esso collegate, i singoli quartieri, sono facilmente e ottimamente collegati fra di

loro, con il centro e con i posti di lavoro.

Notevole cura ha richiesto la soluzione del nodo stradale e ferroviario presso l'attuale passaggio a livello e nord della zona ferroviaria dove questa confina con le industrie.

Le esigenze da soddisfare erano le seguenti:

- a) collegamento tra la statale IO6 ed il porto fatto in modo da convogliare naturalmente e rapidamente il traffico proveniente e da nord e da sud.
- b) collegamento industria-porto
- c) " " industria-città
- d) " " industria-ferrovia
- e) " " S.S. IO6 - città al ramo nord della strada di circonvallazione
- f) Necessità di potenziare la strada tra la ferrovia e l'Esaro in quanto di collegamento alle industrie ed alla stazione ferroviaria.

Le difficoltà sono le seguenti :

- a) Notevole vicinanza dell'Esaro alla ferrovia e di questa alle industrie.
- b) Quota del piano del ferro uguale circa alla quota del ponte esistente sull'Esaro da una parte e alla quota della strada statale dall'altra.
- c) Necessità di scavalcare la ferrovia essendo impossibile una sottovia perchè troppo piccola la quota sul livello del mare.
- d) Necessità di attuare tutti i collegamenti sopra detti senza fare interferire le varie correnti di traffico.

Poichè i motivi urbanistici hanno sconsigliato di portare l'arteria di collegamento nord tra la strada IO6 e la circonvallazione a sud della stazione ferroviaria o a nord della zona industriale; poichè inoltre ai motivi urba-

nistici si è aggiunta la necessità di soddisfare le esigenze di collegamento sopradette, il nodo è stato risolto con un lungo ponte-cavalcavia che scavalca l'Esaro, la strada che corre fra l'Esaro e la ferrovia, ed infine quest'ultima. Il ponte esistente della larghezza di ml. 9 compresi i marciapiedi servirà a collegare la città ed il porto alle industrie mediante la strada che costeggia le ferrovie e il mare. Essendo però di carreggiata insufficiente, al posto di un ampliamento se ne è previsto il raddoppio con altro ponte analogo da costruirsi sull'altro lato del cavalcavia.

Tutto il manufatto può essere costruito per gradi, salvo il tratto che scavalca l'Esaro ed i binari di corsa per complessivi 200 ml. al massimo. La spesa di detto manufatto e delle opere complementari non è molto più grande di quella che si avrebbe per altre soluzioni, per contro il problema viene risolto nel modo più funzionale e di più economico esercizio.

E' da aggiungersi, che nella progettazione di tutte le strade è stata tenuta presente la morfologia del terreno, si sono limitate al minimo le demolizioni di immobili e si sono tenuti presenti i fabbricati per i quali è stata rilasciata la licenza di costruzione.

LE INDUSTRIE, LE FERROVIE, IL PORTO

La zona industriale si sviluppa al di là del fiume Esaro fino a Passo Vecchio, dal mare si spinge nell'entroterra per circa 1.5 Km.; essa è adiacente alla zona ferroviaria e al porto ed è collegata direttamente con la prima, mediante strada litoranea da potenziare con il secondo.

Inoltre la zona industriale è direttamente collegata alla strada statale 106 deviata ad ovest, come innanzi detto. Nella zona industriale trovano posto le grandi, le medie e le piccole industrie, l'artigianato a carattere qua-

si industriale e le fabbriche di laterizi trovano invece posto ai piedi delle colline prossime al lato sud della strada di circonvallazione.

La zona ferroviaria è stata ampliata fino a raggiungere l'attuale strada statale IO6. Si è previsto un raccordo ferroviario al porto, ma dalla parte nord e facente capo alla stazione di Gabella Grande che può essere potenziata.

Infatti detto raccordo potrà servire solo se dal porto si verificherà un movimento di merci che debbono essere trasferite a grande distanza, che solo in tal caso il trasporto mediante ferrovie sarà economico. Questo oggi e nel prossimo futuro è prevedibile che non accada.

Le ferrovie Calabro-Lucane sono state abolite in città. Data la scarsità versamente notevole del traffico che in essa si svolge e la conseguente grande passività sarebbe opportuno abolirle totalmente, tanto più che creano problemi di attraversamento con cavalcavia alla strada statale IO6 e alla strada di collegamento nord.

La zona portuale si è cercato di renderla più ampia possibile per le esigenze degli impianti che in questa dovranno trovare posto. La strada di circonvallazione che la costeggia è stata quindi spostata quanto più è stato possibile verso ovest.

Per il porto vero e proprio si è previsto il completamento del molo "Giunti", il prolungamento del molo foraneo, la costruzione di un molo di sottoflutto a circa 300 m. dalla foce dell'Esaro e di un altro molo di attracco tra questo e il molo Giunti.

Il tutto in conformità con il piano regolatore del Porto redatto dalla sezione marittima del Genio Civile e di prossima realizzazione.

Per la zona ferroviaria e per quella industriale si sono tenuti presenti, la necessità e i piani redatti rispettivamente del compartimento delle Ferrovie dello Stato e del Consorzio per il Nucleo di industrializzazione di Crotona.

I L V E R D E

Il verde della città è stato concepito con triplice funzione :

- verde gioco bambini
- parco pubblico
- verde attrezzato

Il primo risulterà dalla redazione dei piani particolareggiati in conseguenza dell'applicazione delle norme di attuazione del P.R.G.

Il secondo e il terzo sono stati indicati nelle tavole del piano con unico colore, contrassegnando in modo particolare l'area destinata agli impianti sportivi della città, area che per essere eccentrica non è stata computata ai fini del calcolo del verde per abitante.

All'interno della città si sono quindi individuate delle zone baricentriche rispetto agli insediamenti residenziali e sono state destinate a parco pubblico.

Si è cercato, nei limiti del possibile di ovviare alla mancanza di verde della città esistente con l'ubicare un parco in adiacenza ad essa, col vincolare a verde privato quello che oggi è tale, e col destinare a verde un'area ancor oggi inaffidabile e prossima al mare.

PARTICOLARITA' DEL PIANO

Su tutta la stretta fascia costiera limitata dalla litoranea per Capo Colonna e il mare si è posto il vincolo inaedificandi. E' infatti questa la zona balneare e di interesse paesistico. Le attrezzature per la zona balneare in parte già esistono e sono in via di completamento, in parte se ne è indicata l'ubicazione, in parte possono trovare posto al lato monte della strada per Capo Colonna.

Lo stesso vincolo inaedificandi si è posto in tutta la zona archeologica di Capo Colonna.

Si è previsto inoltre lo spostamento del cimitero alle spalle delle colline degradanti sul mare a sud della città, su una piccola altura isolata, ma idonea ad accogliere un cimitero per una città di centonila abitanti.

Il cimitero esistente oltre ad essere ormai insufficiente e pressochè non ampliabile è posto proprio nella zona balneare.

Il mercato boario ed il macello sono stati ubicati prossimi alla stazione ferroviaria di Isola Capo Rizzuto che trovasi nel territorio del Comune di Crotona.

Si è scelta questa ubicazione per la vicinanza alla ferrovia, alla strada statale 106 e a un torrente dove possono essere scaricate le acque di rifiuto dopo opportuna chiarificazione.

=====