

30.7.1969 e 31.7.1969 in prima
costituzione e con deliberazione n° 46
del 12-2-1970 con la controdelibera-
zione n° 11 "conservazioni"



IL SINDACO
(Dott. Carlo Vitale)

[Handwritten signature]

Comune di Campobasso
Piano Regolatore Generale
Variante Generale



MUNICIPIO DI CAMPOBASSO

Il presente atto è stato depositato presso la Segreteria
Generale del Comune, in libera visione al pubblico
dal 1°-10-1969 al 30-10-1969

Campobasso, li 31 ottobre 1969

VISTO: IL SINDACO
(Dott. Carlo Vitale)

[Handwritten signature]

IL SEGRETARIO GENERALE REGGENTE
(Dr. Vittorio De Angelis)

[Handwritten signature]



Relazione

CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI
N. 13415

Adunanza del 23/10/70
IL PRESIDENTE
(Ing. ...)



Dott. Arch. Renato Amataro

[Handwritten signature]

Dott. Ing. Enrico De Capoa

[Handwritten signature]

Dott. Ing. Giuseppe Tardella

[Handwritten signature]

(Marzo 1968)

(Aprile 1969)

VISTO: Come da proprio
Decreto n° 1031
in data odierna

Roma, li 31-3-1972

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

[Handwritten signature]

PREMESSA

La necessità di una variante al P.R.G. vigente scaturisce da ragioni obiettive appresso sintetizzate ed illustrate dalla indagine urbanistica svolta.

Trascorsi 12 anni dalla entrata in vigore dello attuale P.R.G. (adozione da parte del Consiglio Comunale nel 1954; approvazione nel 1956), si rivela una situazione generale, sotto il profilo urbanistico-edilizio, mutata rispetto a quella che costituì la base per la redazione del P.R.G.

- 1) La istituzione della Regione Molisana e le conclusioni dei primi studi effettuati (1961) per il Piano Territoriale di Coordinamento indicano in Campobasso il capoluogo amministrativo e propulsivo della Regione; la nuova dimensione del centro cittadino specialmente in rapporto agli aspetti direzionali che esso dovrà assumere non solo in relazione al territorio comunale ma anche in relazione alla intera regione costituiscono un elemento tale da interessare l'assetto urbanistico della città specie in ordine ai seguenti punti:
 - a) - necessità di rivedere i problemi del traffico di scorrimento e di penetrazione all'interno della città in conseguenza delle recenti attuazioni e previsioni di infrastrutture viarie a livello regionale ed interregionale (strade di fondo valle del Biferno, del Tammaro e del Tappino, nonché alcune varianti di strade statali e provinciali);
 - b) - necessità di individuare aree per le infrastrutture a libello regionale.
- 2) La complessa situazione dei quartieri residenziali del P.R.G. vigente pressochè saturati da un imprevedibile accrescimento edilizio, impone la individuazione di nuove zone di espansione considerata anche la impellente necessità di reperire aree per l'attuazione dei P.E.E.P. (legge n° 167).

PREMESSA

La necessità di una variante al P.R.G. vigente scaturisce da ragioni obiettive appresso sintetizzate ed illustrate dalla indagine urbanistica svolta.

Trascorsi 12 anni dalla entrata in vigore dello attuale P.R.G. (adozione da parte del Consiglio Comunale nel 1954; approvazione nel 1956), si rivela una situazione generale, sotto il profilo urbanistico-edilizio, mutata rispetto a quella che costituì la base per la redazione del P.R.G.

- 1) La istituzione della Regione Molisana e le conclusioni dei primi studi effettuati (1961) per il Piano Territoriale di Coordinamento indicano in Campobasso il capoluogo amministrativo e propulsivo della Regione; la nuova dimensione del centro cittadino specialmente in rapporto agli aspetti direzionali che esso dovrà assumere non solo in relazione al territorio comunale ma anche in relazione alla intera regione costituiscono un elemento tale da interessare l'assetto urbanistico della città specie in ordine ai seguenti punti:
 - a) - necessità di rivedere i problemi del traffico 'di scorrimento e di penetrazione all'interno della città in conseguenza delle recenti attuazioni e previsioni di infrastrutture viarie a livello regionale ed interregionale (strade di fondo valle del Biferno, del Tammaro e del Tappino, nonché alcune varianti di strade statali e provinciali);
 - b) - necessità di individuare aree per le infrastrutture a libello regionale.
- 2) La complessa situazione dei quartieri residenziali del P.R.G. vigente pressochè saturati da un imprevedibile accrescimento edilizio, impone la individuazione di nuove zone di espansione considerata anche la impellente necessità di reperire aree per l'attuazione dei P.E.E.P. (legge n° 167).



1 - ATTREZZATURE ECONOMICHE DELLA CITTA'

1.1 - Posizione geografica e rapporti con la intera Regione

Nella posizione geografica della città sono le cause della funzione che essa ha assunto rispetto alla intera regione.

Essa è, infatti, ubicata all'incrocio tra i due assi stradali più importanti che interessano il Molise:

- la S.S. n° 87 che attraversa la regione con andamento prevalente da sud-ovest a nord-est e che assicura il collegamento di Termoli sull'Adriatico con Napoli e, mediante il tratto Vinchiaturò-Isernia della S.S. n° 17 ed il tratto Isernia-Venafro della S.S. n° 85, con Roma.
- l'asse viario con andamento prevalente da nord-ovest a sud-est costituito dalla S.P. n° 41 (Provinciale Garibaldi) dalla S.S. n° 375 (ex S.P. 55 "Gildonese") e dal tratto Gildone ponte sul Fortore della S.S. n° 17.

I due assi stradali sopra citati rappresentano i collettori principali di un sistema viario ramificato di collegamento di tutti i Comuni della intera regione.

Pertanto, la città di Campobasso assume rispetto alla intera regione la posizione di baricentro delle percorrenze da e per i vari comuni, par essendo la sua posizione alquanto spostata dal baricentro topografico della regione stessa.

Nonostante tale favorevole posizione, la economia della città, almeno sotto l'aspetto produttivo, è ancora assai lontana dalla fase stabile; le ragioni di tale instabilità sono essenzialmente le seguenti:

- a) la estrema depressione economica del suo "hinterland" immediato e remoto.
- b) la insufficienza di una rete viaria interregionale che permetta facili collegamenti con le regioni contermini.

c) la contemporanea presenza, tutto intorno alla regione, di economie più "forti" e generalmente assai meno instabili, sia pure in senso relativo.

A causa della estrema povertà della economia primaria e della assoluta carenza di insediamenti industriali la regione non è in grado di assumere nei confronti del capoluogo la funzione di mercato di scambio o di assorbimento, se non nei limiti, assai ristretti, del suo attuale livello dei redditi.

La insufficienza della rete viaria interregionale rende del tutto improbabile l'allargamento nelle regioni contermini del mercato di assorbimento; il miglioramento e la ristrutturazione di tale rete viaria, senz'altro effettuabile al fine di migliorare i costi interni di distribuzione dei prodotti, non potrà consentire, se non in misura marginale, il sorgere di imprese manifatturiere e di trasformazione in grado di produrre a costi competitivi.

In rapporto alla intera regione, il capoluogo assume, allo stato attuale, una funzione ben definita: quella di centro Amministrativo e di centro Commerciale, sia pure nei limiti imposti dal modesto livello dei redditi presenti.

Una indagine sulla dinamica della occupazione della popolazione conferma la perfetta aderenza del modello economico a quello demografico.

1.2. - dinamica della attività economica della popolazione

Dall'esame dei dati ISTAT 1961 relativi al ramo di attività economica delle famiglie residenti nella città, si rileva che il numero di componenti le famiglie con capo-famiglia in condizioni professionali è di 28.010 e rappresenta circa lo 83% dei componenti la intera comunità.

Per quanto riguarda, invece, il ramo di attività economica delle famiglie, si rilevano i seguenti dati:

ramo di attività	componenti	% totale
1) settore primario	3.444	12,30
2) settore secondario	8.661	31,00
3) settore terziario	15.905	56,70
	<hr/>	<hr/>
Totale	28.010	100,00

Rilevamento ISTAT 1951, forniva, invece, i seguenti dati:

ramo di attività	componenti	% totale
1) settore primario	4.582	19,00
2) altri settori	19.457	81,00
	<hr/>	<hr/>
	24.039	100,00

Per il 1966 non si hanno dati precisi, ma è presumibile che la distribuzione relativa all'anno 1961 sia rimasta immutata; è probabile che si sia verificato un lieve aumento dei settori secondario e terziario.

Dai dati sopra esposti, si ricavano le seguenti conclusioni:

- il settore primario di attività della popolazione ha, subito nel decennio 1951-1961 una notevole flessione;
- il livello dei redditi della popolazione è condizionato per circa il 60% da attività non direttamente produttive (Commercio, Servizi, etc.) per poco più del 10% da attività agricole, per il restante 30% da attività industriali (tra queste la industria delle costruzioni edilizie rappresenta circa i 2/3 dello intero settore).

Il potere di acquisto dei redditi ed il conseguente tenore di vita della popolazione di Campobasso ha subito un incremento notevole negli anni tra il 1931 ed il 1966; tale incremento, tuttavia, non si è verificato in maniera uniforme nel periodo considerato. I dati fram-

mentari a disposizione non consentono una analisi quantitativa; essi permettono, comunque, di identificare nell'arco degli ultimi trantacinque anni due periodi nei quali il gradiente di aumento è stato massimo: il primo comprende gli anni tra il 1928 ed il 1937; il secondo gli anni tra il 1959 ed il 1966.

Mentre il primo periodo interessa i redditi pro capite superiore alla media e da questa poco discosti, il secondo interessa, invece, tutti i redditi, ma in misura assai maggiore quelli delle classi sociali meno abbienti; in termini concreti la distribuzione media attuale dei redditi mostra un assetto più equilibrato.

Il periodo tra il 1928 ed il 1937 è caratterizzato dal sorgere e dalla riorganizzazione di modeste intraprese industriali (quali potevano essere quelle concepibili all'epoca, in particolare in una regione sottosviluppata), da un ribancio notevole, almeno per l'epoca, della attività edilizia, e da una relativamente massiccia ristrutturazione della Pubblica Amministrazione e dei Servizi, a completamento della organizzazione della città quale capoluogo di Provincia.

Il periodo tra il 1960 ed il 1966 è caratterizzato da una ristrutturazione del settore industriale, dal sorgere di nuovi insediamenti a carattere prevalentemente artigianale (di limitata entità sia qualitativa che quantitativa), da un notevole rilancio della industria edilizia, da una massiccia espansione, sia pure incontrollata e caotica, del settore "Commercio", da una nuova ristrutturazione della Pubblica Amministrazione e dei Servizi conseguente alle accresciute necessità della intera Provincia e, nell'ultimo triennio, alla nuova funzione della città quale capoluogo di Regione.

L'elemento dominante di entrambi i periodi è il rilancio della organizzazione amministrativa pubblica che ha costituito, altresì, un incentivo sia per il settore "Commercio" nel secondo periodo, sia per l'attività edilizia.

Si è già rilevato che circa lo 80% dei componenti le famiglie



trae i propri proventi dal settore "Servizi" e da quello "Costruzioni"; esaminando i periodi di massimo incremento demografico (vedi tab.), si rileva che essi coincidono sostanzialmente con i due periodi di rilancio delle attività relative ai "Servizi"; l'andamento del movimento demografico, quindi, non solo è condizionato da un particolare modello economico, ma dimostra una reattività estremamente coerente con le variazioni di quest'ultimo.

1.3 - Economia agricola

Il territorio comunale di Campobasso risulta prevalentemente zona di alta collina con presenza di fondi valle in genere costituiti da terreni buoni.

L'eccessiva frammentazione fondiaria dei fondi valle costituisce, tuttavia, un ostacolo pressochè insuperabile per la utilizzazione di tecniche produttive di coltivazione; gli ordinamenti culturali sono generalmente di tipo promiscuo con casi di produzione orticola anche di notevole entità (in particolare nella vallata a nord della collina di Monforte) e frutticola.

Gli allevamenti sia bovini che ovini sono generalmente di piccolissima dimensione, 2-3 capi per i bovini, 6-7 per gli ovini.

La presenza di un notevole centro di consumi - quale può essere considerato il capoluogo nell'ambito della dimensione dei consumi della regione - ha evitato quel massiccio abbandono della terra che ha costituito nell'ultimo decennio la caratteristica dominante nella regione e nel mezzogiorno del paese.

Dai dati ISTAT 1961 si rileva, inoltre, che mentre nella intera regione il numero di addetti al settore primario rappresenta il 63 % della popolazione attiva, questa stessa percentuale si riduce a circa il 17 % per il territorio comunale di Campobasso; pur non avendo a disposizione dati esaurienti, è da ritenere che tale divario sia notevolmente diminuito nel quinquennio 1961-1966.

Il prodotto lordo per occupato del settore nella intera regione è stato calcolato, per il 1966, a c.ca. 555.000 lire dai proff. Barbero

a Tagliacarne; è presumibile, secondo l'opinione di autorevoli esperti, che esso sia, invece, di circa 750.000 lire per il territorio comunale di Campobasso.

Nel 1961 il prodotto lordo per occupato era di circa 370.000 lire nella intera regione; nella ipotesi che il rapporto sia pari a quello del 1966, il prodotto lordo per occupato nel territorio comunale di Campobasso al 1961 ammonterebbe a 500.000 lire; la produttività del settore, pertanto, è aumentata di circa il 50 % esprimendo i valori ai prezzi correnti, e di circa il 18% esprimendo i valori in lire allineate, nell'arco del quinquennio considerato.

Si rileva, tuttavia, che tale risultato, in sostanza positivo, è dovuto più che ad un miglioramento delle tecniche produttive, ad una diminuzione del numero di addetti.

1.4 - Attività industriali e commerciali

Il settore di attività "secondario" (industrie estrattive, manifatturiere, costruzioni) presenta, nell'ultimo decennio, un notevole incremento in massima parte attribuibile al rilancio della attività edilizia.

L'Industria edilizia ha presentato, sempre nell'ultimo decennio, uno sviluppo notevole, valutabile a circa il 250-300 % in termini di produzione lorda globale, mentre la produttività media pro-capite degli addetti, espressa in lire allineate, è salita di circa il 60-70 %. La ragione di tale incremento è senza meno attribuibile ad una ancorabile richiesta di investimenti nel patrimonio immobiliare verificatasi in buona parte per soddisfare reali bisogni, ma in parte, in particolare negli ultimi 3-4 anni, allo scopo di evitare gli effetti inflazionistici ai quali è sottoposto il risparmio in forma liquida; questa seconda componente ha contribuito a mantenere un ritmo sostenuto del settore in un periodo di generale crisi nel resto del Paese. I dati relativi alla seconda metà del 1966 ed al 1967 indicano, tuttavia, un ridimensionamento del settore.

Le industrie manifatturiere non presentano incrementi rilevanti;

i primi insediamenti, a carattere artigianale, risalgono al periodo immediatamente precedente la prima guerra mondiale ed agli anni tra il 1928 ed il 1937.

Tra il 1960 ed il 1966 si è verificata una ristrutturazione in senso produttivistico e produttivo di alcune industrie (in particolare quelle molitorie ed affini) e l'insediamento di un certo numero di nuove attività per la maggior parte a carattere semiartigianale (auto-officine, officine meccaniche, etc.); per la massima parte, questi ultimi, sono ubicati lungo l'asse della S.S. n° 87 ramo Termoli.

Il settore "Commercio" non ha subito praticamente incrementi degni di rilievo fino agli anni 1951-1953; nell'ultimo decennio, invece, ha presentato un incremento superiore al 100 % espresso in termini globali lordi; tuttavia la produttività pro-capite degli addetti, espressa in lire allineate, è rimasta pressochè immutata con un aumento valutabile a non più del 10-15 %; in termini concreti lo sviluppo del settore è stato incontrollato ed incontrollabile, con una espansione di tipo orizzontale; la sua attuale struttura è classica delle economie sottosviluppate, nelle quali il settore 'Commercio' rappresenta solo una alternativa di posti di lavoro. L'incremento del settore è dovuto all'aumentato valore marginale dei redditi conseguente il miglioramento generale del tenore di vita e ad un ampliamento del mercato nelle contigue aree del territorio comunale.

Gli addetti al settore 'Commercio' risultano (dati ISTAT 1961) il 5% circa della popolazione attiva per l'intera regione; il 13 % circa della popolazione attiva per

il territorio comunale del capoluogo.

2 - TRAFFICO REGIONALE E COMUNALE

I problemi del traffico regionale per la Provincia di Campobasso, che si identificano con i problemi della Regione Molisana, sono sostanzialmente costituiti dai collegamenti trasversali dell'autostrada adriatica con la Campania e con il basso Lazio, e dai collegamenti della Capitanata con il Lazio.

Pertanto i problemi del traffico regionale ed interregionale si riflettono nelle attuali previsioni delle tre strade di fondo valle (del "Biferno", del Tammaro" e del "Tappino") (Tav. 1-1).

Nei riguardi della viabilità nell'ambito del territorio/sono stati analizzati i traffici rilevati sulle strade statali e provinciali (v. Tav. 1-3)

- per Termoli e Vinchiaturò

- per Gildone, Oratino, Baranello, Montagano, Lucito e S. Giuliano.

Dall'analisi dei diagrammi si rileva una netta prevalenza dei valori sui due rami della S.S. n° 87 e sulla strada per Gildone (S.S. n° 375 - collegamento alla S.S. n° 17 per Foggia) rispetto alle altre.

La prevalenza del trasporto merci rispetto al trasporto persone, inoltre, evidenzia un traffico locale facente capo a Campobasso.

L'analisi della tavola 1-3 in sintesi evidenzia tre componenti principali del traffico nel centro urbano di Campobasso:

- quella Nord-Est (s.s. n° 87 per Termoli);

- quella Est (S.S. n° 375 per Gildone e poi collegamento per Foggia);

- quella Sud (S.S. n° 87 per Vinchiaturò).

Le previsioni della tavola 1-1, all'entrata in funzione delle fondo valli dovrebbero:

- confermare l'importanza della componente Est per quanto riguarda la fondo valle del Tappino (collegamento Foggia);

- declassare il tronco Nord-Est della S.S. n° 87 quale collegamento tra la zona di Boiano (provenienza da Venafro) e Termoli, compito affi



dato alla fondo valle del Biferno, lasciando alla Statale la rilevante funzione di drenaggio di alcune zone del comprensorio gravitante sul Capoluogo;

- confermare l'importanza del tronco Sud della S.S. n° 87 (per Vinchiaturo) quale collegamento della fondo valle del Tammaro con la fondo valle del Tappino;
- determinare la necessità di un collegamento diretto di Campobasso con la fondo valle del Biferno.

A questo proposito va rilevato che recentemente la Cassa del Mezzogiorno ha ritenuto di adottare, per il collegamento di Campobasso con la fondo valle del Biferno, il tracciato lungo il vallone dell'Ingotte, redigendone i piani definitivi. La scelta di questo tracciato indica un preciso orientamento preferenziale nei riguardi di un collegamento più immediato in direzione di Termoli e quindi con l'autostrada adriatica. Peraltro tale scelta può trovare una giustificazione nella circostanza che il collegamento di Campobasso con le direttrici Roma e Napoli è assicurato dalla variante del tronco Sud della S.S. n° 87 il cui completamento è prevedibile a breve scadenza.

La soluzione "Ingotte", il cui tracciato non interessa direttamente il territorio comunale, ha, ovviamente, dei riflessi sulla viabilità di Campobasso e sulle direttrici viarie di penetrazione, in quanto il previsto collegamento s'innesta sul ramo nord-est della S.S. n° 87 alla altezza del confine Campobasso-Ripalimosani.

Si osserva, altresì, che con tale soluzione viene conseguito un collegamento diretto, attraverso Campobasso, della fondo valle del Tammaro (provenienza Napoli e Benevento) con la fondo valle del Biferno (verso Termoli).

3 - DEMOGRAFIA E DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE E DELLA EDILIZIA

Nel periodo compreso tra il 1931 ed il 1966, la popolazione residente del Comune di Campobasso è aumentata di 10.842 unità (°), mentre nel decennio compreso tra il censimento del 4/11/51 e quello del 15/10/61 l'aumento è stato di 5.333 unità; nella tabella I allegata sono riportati i dati relativi alla consistenza della popolazione tra il 1931 ed il 1966 per quinquennio, nonché i dati relativi allo incremento naturale e migratorio e le relative percentuali calcolate nell'arco di ciascun quinquennio.

Da tale tabella si rileva:

- La percentuale di incremento della componente dovuta al movimento naturale mostra una sostanziale costanza di valori se si esclude il quinquennio 1942-1946, durante il quale, evidentemente, gli eventi bellici hanno avuto influenza predominante;
- la percentuale di incremento della componente dovuta al movimento migratorio presenta notevoli discontinuità con valori massimi pari al 5,08% per il quinquennio 1942-1946;
- la percentuale degli incrementi totali di popolazione presenta punte massime nel quinquennio 1932-1936 e nei due quinquenni 1957-1961 e 1962-1966, in coincidenza, o quasi, con i massimi degli incrementi percentuali della componente naturale.

La composizione media delle famiglie che, nel 1931, era di circa 4,6 componenti è passata a 4,29 componenti nel 1951 e si è ulteriormente ridotta a 3,93 componenti nel 1961.

Una previsione dello incremento della popolazione può essere effettuata estrapolando le tendenze naturali rilevate, tenendo debito conto degli eventuali fattori economici e sociali che le hanno determinate; la estrapolazione, inoltre, non deve trascurare l'influenza che sulla dinamica demografica possono avere elementi nuovi inseriti in un "modello" futuro della società. Nel caso in esame il problema, almeno

(°) si rileva che nel 1947 furono staccate e ricostituiti in Comune le frazioni di Ferrazzano, Mirabello Sannitico e Oratino.

qualitativamente, è semplificato, poichè il "modello" futuro probabile e prevedibile della società coincide quasi perfettamente con l'assetto rilevato. In conseguenza è presumibile che la futura dinamica demografica sia coerente con tutti quegli elementi che già l'hanno condizionata nel passato.

In effetti, le indagini svolte sulle condizioni economiche e demografiche della città di Campobasso, fanno concludere che nel prossimo trentennio la città non potrà mutare la sua attuale fisionomia di centro amministrativo, a meno di eventi del tutto eccezionali, non prevedibili a tutt'oggi; occorre tuttavia rilevare che la funzione della città rispetto al territorio dovrà essere rivalutata e potenziata affinché essa possa effettivamente assumere il ruolo di capoluogo di Regione.

E' da ritenere, pertanto, che l'incremento percentuale della popolazione dovuto alla componente naturale possa mantenere inalterato il valore del 6,60% (riferito al quinquennio) mediamente verificatosi negli ultimi 15 anni ed in particolare nel corso dell'ultimo triennio, durante il quale ha avuto inizio la ristrutturazione dei Servizi Amministrativi, ma che la durata di tale valore non possa essere estesa all'arco dei prossimi 30 anni; si presume che tale livello si mantenga per un periodo di dieci anni ancora a partire dal 1967, tempo sufficiente alla completa riorganizzazione amministrativa.

La stessa considerazione può essere fatta nei riguardi dell'incremento percentuale dovuto alla componente migratoria.

Per quanto riguarda gli anni tra il 1977 ed il 1996, pur se^à estremamente complesso effettuare previsioni, si presume che i valori percentuali degli incrementi si riducano con andamento lineare, ma con gradiente diverso nel caso della componente naturale e di quella migratoria; il gradiente scelto è più elevato per la componente migratoria poichè dalle indagini svolte per il trentennio precedente e per ragioni di carattere generale, quest'ultima è più sensibile alle variazioni pro-

vocate dai fatti economici e sociali.

Il presumibile andamento demografico, con le ipotesi sopra esposte, è riportato nella tabella II; si evince da questa che la popolazione residente al 31 dicembre 1996 dovrebbe essere costituita da circa 67.000 unità.

Valutando a circa 38.500 unità la popolazione residente al 31 dicembre 1967, si conclude che l'incremento totale del prossimo trentennio per la città di Campobasso dovrebbe essere pari a circa 28.500 unità.

L'incremento della popolazione accentrata e sparsa nel territorio comunale (v. Tav. I-4) evidenzia come all'intorno del capoluogo si manifestino le direzioni preferenziali del Nord, Est e Sud; ed in particolare nelle densità della popolazione sparsa si rilevano i maggiori valori (da 1,36 a 1,80 ab/ha) in tali direzioni, e valori minimi (da 0,65 a 0,85 ab/ha) in direzione Ovest.

All'interno del nucleo urbano, ad eccezione del nucleo più antico ai piedi del castello di Monforte, ove si rilevano densità notevoli da 350 a 500 ed anche oltre 500 ab/ha, i valori della densità della popolazione si mantengono entro limiti soddisfacenti (v. Tav. I-5).

In modo analogo si presenta l'esame dell'indice di affollamento. Si notano infatti valori ottimi che oscillano dallo 0,50 a 0,95 ab/vano, ad eccezione di limitate zone che superano di poco il valore 1.

La presente situazione non va però ritenuta del tutto esatta, sia perchè i dati del censimento 1961 forniscono a volte dati discutibili sulla classificazione del vano, sia perchè si presenta in modo notevole il fenomeno del vano non utilizzato in ogni quartiere della città.

Ben più eloquente pertanto risulta l'indagine riguardante gli indici di fabbricazione per aree omogenee sempre del centro urbano basata su rilevamento diretto (v. Tav. I-6). Ad eccezione infatti della zona del quartiere C.E.P. ove si rilevano indici di fabbricazione soddisfacenti (2,30 mc/mq), la quasi totalità della città presenta indici elevati.



Le punte massime si raggiungono nella zona centrale (zona tra il parco merci della ferrovia ed il Castello); le altre zone meno centrali oscillano invece tra 3 e 6 mc/mq.

La consistenza del patrimonio edilizio, nel 1931, può essere valutata a circa 13-14.000 stanze; dai dati ISTAT relativi agli anni 1951 e 1961 si rileva che la consistenza era rispettivamente di 19.197 e 30.957 stanze, con un incremento netto, nel decennio considerato di 11.760 stanze pari a c.ca il 55,50 %.

Il numero degli alloggi, valutabile a circa 4.800 nel 1931, è passato, rispettivamente a 5.981 nel 1951 ed a 8.691 nel 1961; le abitazioni improprie nel 1961 erano 52, mentre le abitazioni non occupate, che risultavano 157 per complessive 524 stanze nel 1951, risultavano 539 per complessive 2.371 stanze.

L'indice medio di affollamento, valutabile a circa 1,9 abitanti per stanza nel 1931, è passato a 1,5 nel 1951 ed a 1,1 nel 1961.

Per quanto riguarda le abitazioni non occupate manca qualsiasi dato relativo al 1931; esse risultavano 157 per complessive 524 stanze nel 1951 e 539 per complessive 2.371 stanze nel 1961; il rapporto numerico tra abitazioni occupate ed abitazioni totale è passato tra il 1951 ed il 1961 da 0,974 a 0,938. Le abitazioni che, per carenza di servizi installati o per condizioni abitative generali, anche se non classificabili tra le improprie, di fatto debbono ritenersi tali da rendere necessaria la loro sostituzione, risultavano 986 nel 1961.

Nell'ultimo decennio il patrimonio edilizio del Comune di Campobasso ha avuto un incremento di 3.802 alloggi per complessive 15.813 stanze; a tale incremento hanno contribuito gli Enti con 1.008 alloggi per 3.583 stanze, i privati con 2.363 alloggi per 10.490 stanze, con una percentuale, rispetto allo incremento globale, rispettivamente del 26,6% e del 62,3%; modesto lo apporto delle cooperative con 431 alloggi per 1.740 stanze, c.ca 11% del totale. Lo apporto degli Enti è stato massimo nel periodo 1962-1966; quello dei privati raggiunge la punta massima nel triennio 1963-1965, mentre quello delle Coope-

relative assume i maggiori valori nel biennio 1958-1959.

Nel periodo 1962-1966 l'incremento del patrimonio edilizio di Campobasso è valutabile a 2.397 alloggi per complessive 9.756 stanze. E' quindi possibile valutare le caratteristiche del patrimonio edilizio di Campobasso nel 1966 come appresso:

- la consistenza totale risulta di 11.088 alloggi per complessive 40.713 stanze alla data del 31.12.66;
- la dimensione media degli alloggi risulta di 3,67 stanze, mentre l'indice di affollamento medio risulta di circa 0,94 abitanti per stanza;
- il rapporto tra abitazioni occupate ed abitazioni non occupate - rispettivamente pari a 0,974 e 0,936 per il 1951 ed il 1961 - può ritenersi pari a c.ca 0,92 per il 1966; nella ipotesi che la distribuzione per classi e grandezze sia la stessa per gli alloggi occupati e non, lo stesso valore può essere assunto per il rapporto tra stanze occupate e non occupate al 31.12.66 si avrebbero i seguenti dati:

abitazioni occupate	10.200 circa
stanze occupate	37.416 circa

Il fabbisogno di edilizia residenziale per il prossimo trentennio, può essere valutato come appresso, tenuto conto del fatto che esso è sostanzialmente definito dalla domanda del mercato nel periodo considerato, nella ipotesi che i futuri bisogni possano essere effettivamente soddisfatti, ossia che ad essi corrisponda un effettivo valore marginale dei redditi.

La domanda assume due aspetti diversi:

- a) domanda addizionale di abitazioni, la quale è determinata principalmente dall'incremento naturale e sociale della popolazione, dalla modificazione strutturale che questa può subire, ed

rative assume i maggiori valori nel biennio 1958-1959.

Nel periodo 1962-1966 l'incremento del patrimonio edilizio di Campobasso è valutabile a 2.397 alloggi per complessive 9.756 stanze. E' quindi possibile valutare le caratteristiche del patrimonio edilizio di Campobasso nel 1966 come appresso:

- la consistenza totale risulta di 11.088 alloggi per complessive 40.713 stanze alla data del 31.12.66;
- la dimensione media degli alloggi risulta di 3,67 stanze, mentre l'indice di affollamento medio risulta di circa 0,94 abitanti per stanza;
- il rapporto tra abitazioni occupate ed abitazioni non occupate - rispettivamente pari a 0,974 e 0,936 per il 1951 ed il 1966 - può ritenersi pari a c.ca 0,92 per il 1966; nella ipotesi che la distribuzione per classi e grandezze sia la stessa per gli alloggi occupati e non, lo stesso valore può essere assunto per il rapporto tra stanze occupate e non occupate al 31.12.66. Si avrebbero i seguenti dati:

abitazioni occupate	10.200 circa
stanze occupate	37.416 circa

Il fabbisogno di edilizia residenziale per il prossimo trentennio, può essere valutato come appresso, tenuto conto del fatto che esso è sostanzialmente definito dalla domanda del mercato nel periodo considerato, nella ipotesi che i futuri bisogni possano essere effettivamente soddisfatti, ossia che ad essi corrisponda un effettivo valore marginale dei redditi.

La domanda assume due aspetti diversi:

- a) domanda addizionale di abitazioni, la quale è determinata principalmente dall'incremento naturale e sociale della popolazione, dalla modificazione strutturale che questa può subire, e

in generale da tutti quei fattori che ne influenzano la dinamica (numero dei componenti il nucleo familiare, mobilità delle forze di lavoro, età nuziale, etc.).

b) domanda sostitutiva, la quale è determinata dalle future variazioni del livello di vita e dei consumi della popolazione, nonché dal tasso di invecchiamento del patrimonio edilizio.

Nel caso della città di Campobasso, volendo mantenere immutato l'indice di affollamento al valore 0,94, e tenendo conto che il rapporto stanze occupate stanze non occupate varierà da 0,938 per il 1961 a 0,92 alla fine del 1966 ed a circa 0,91 per il periodo 1967-1996, il fabbisogno addizionale è valutabile con estrema facilità, avendo già stabilito in 28.500 unità l'incremento netto della popolazione nel prossimo trentennio, come appresso:

$$\frac{28.500}{0,94} \times 0,92/0,91 = \text{circa } 30.600 \text{ stanze}$$

La variazione dell'indice stanze occupate rispetto a stanze non occupate pari a 0,92 - 0,91, comporta, inoltre, un ulteriore fabbisogno addizionale che potremmo definire 'arretrato' relativo alle stanze esistenti al 31.12.66 pari a:

$$40.713/0,91 - 40.173/0,92 = \text{circa } 500 \text{ stanze}$$

Per quanto riguarda il fabbisogno sostitutivo, occorre considerare che il tasso di rinnovo del patrimonio edilizio è stimato, al livello nazionale, a circa il 2 % annuo; nel caso in esame, tenuto conto del fatto che il patrimonio edilizio di Campobasso esistente al 31.12.1966 ha basso grado di vetustà (a tale data circa il 65 % dello intero patrimonio edilizio risulta costruito in epoca successiva al 1952), si ritiene di poter fissare il tasso di rinnovo al valore di 0,75 annuo per l'intero periodo 1967-1996 per l'aliquota attualmente in esercizio e per il solo quinquennio 1992-1996 per il fabbisogno addizionale dianzi calcolato:

$$0,0075 \times 30 \times 40.713 = \text{circa } 9.000 \text{ stanze}$$

$$0,0075 \times 5 \times 31.100 = \text{circa } 1.100 \text{ stanze}$$

Totale . . . 10.100 stanze

Il fabbisogno sostitutivo arretrato al 1967 può essere invece calcolato valutando le abitazioni antigieniche esistenti al 31.12.66, tale componente, nella ipotesi che lo standard degli alloggi sia di circa 3,67 stanze, ammonta a :

$$986 \times 3,67 = \text{circa } 3.600 \text{ stanze}$$

La componente addizionale arretrata al 1967 va calcolata tenendo presente l'incremento di popolazione nel corso dell'anno, la eventuale necessità di ridurre l'indice la densità abitativa in alcune zone, detraendo da questi valori la produzione edilizia del 1967; poiché tale produzione ammonta per il 1967 a circa 1.000 stanze, si può concludere che essa copre il fabbisogno richiesto dallo aumento della popolazione.

L'indice di affollamento medio al 31.12.66 (0,94) si presenta pienamente accettabile, ma esso assume valori decisamente elevati nella parte vecchia della città, intorno alla collina di Monforte; al fine di riportarlo a valori accettabili è necessario, in questa zona, prevedere un diradamento che interessa circa 1.200 abitanti (°); il relativo fabbisogno vale quindi:

$$1.200 / 0,94 = \text{circa } 1.300 \text{ stanze}$$

(°) le abitazioni antigieniche già valutate in sede di fabbisogno sostitutivo sono ubicate per la massima parte anche nella città vecchia (circa 850 su 986 censite al 31/12/66); attualmente danno ricovero a circa 4.000 persone.

Riepilogando, è possibile compilare la seguente tabella relativa al fabbisogno totale di stanze valutate alla data del 31/12/1996:



1) fabbisogno arretrato al 1967

- componente addizionale	1.300	
- componente sostitutiva	3.600	
		<hr/>
		4.900

2) fabbisogno per il 1967-1996

- componente addizionale		
per incremento di popolazione	31.100	
- componente sostitutiva	10.100	
		<hr/>
		41.200

fabbisogno totale nel trentennio 46.100 stanze

Il suddetto fabbisogno in stanze si traduce, considerando il valore medio volumetrico di una stanza pari a circa 100 mc. (1), in un volume edilizio complessivo di:

$$46.100 \times 100 = 4.610.000 \text{ mc.}$$

(1) - Tale valore medio è determinato considerando l'equivalenza della unità stanza pari a 1,5 vani contabili, la cui dimensione media è valutabile in 65./70 mc.

4 - L'OROGRAFIA E LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA EDILIZIA E DEI SERVIZI
NEI RIGUARDI DELLE PREVISIONI DEL P. R. G. 1954.

La situazione altimetrica del nucleo urbano di Campobasso, che si sviluppa circa dalla quota 700 metri sul livello del mare alla quota 675, e delle zone del territorio comunale limitrofe al nucleo abitato risulta particolarmente tormentata dalla presenza di rilievi a forti pendenze (v. Tav. I-9). Essa infatti è caratterizzata da due colline a quota 800 circa (quella del castello Monforte e quella in contrada Le Cese), e dalla sella in corrispondenza dell'asse di Via Mazzini.

La situazione clinometrica (v. Tav. I-9) presenta pendenze tra il 15 ed il 20% ed oltre, nelle zone di collina e pendenze contenute tra il 5 ed il 15% nelle zone vallive.

Dal nucleo cittadino degradano tre valli, che scendono fino a quota 600 ed oltre, in direzione di nord-ovest, nord-est e sud-est.

Circa la situazione attuale della città nei riguardi delle previsioni del P.R.G. vigente risulta:

- 1) la rete viaria indicata dal Piano non è stata attuata per quanto concerne le sue linee fondamentali: in particolare la modifica della strada vicinale Novillo, quale collegamento del ramo della S.S. n° 87, proveniente da Vinchiaturò, con quello diretto a Termoli (sottopassando il corso Mazzini) e la ferrovia nei pressi del molino 'Martino', e con la strada S.S. n° 375 "Gildonese".
- 2) La situazione della edilizia nei riguardi delle previsioni del P.R.G. vigente risulta così caratterizzata (v. Tav. I-8): saturazione quasi totale dei due nuclei nord ("Cappuccini" e "S. Antonio dei Lazzari"), di quello ovest ("S. Vito") e di quello sud (Via Principe di Piemonte) a monte di Via Monsignor Bologna; urbanizzazione molto limitata delle zone di espansione del P.R.G. vigen-

te in direzione sud-est sotto il parco ferroviario (da Via Monsignor Bologna alla S.S. n° 375); saturazione di circa il 60% del quartiere C.E.P.

Il quantitativo di stanze realizzabili nelle aree del P.R.G. con la normativa vigente è di circa 6.500 mentre in quello del quartiere C.E.P. è di circa 1.500.

- 3) Le aree destinate ai servizi di quartiere (scuole dell'obbligo, servizi commerciali, del culto, sociali e verde) (vedi Tav. I-10 e P-3) risultano in minima parte utilizzate a tale scopo, in prevalenza libere e disponibili, ed in parte compromesse da iniziative estranee.
- 4) La zona dell'attuale centro commerciale ed amministrativo risulta satura e concentrata nel perimetro del nucleo cittadino compreso tra il parco ferroviario e le pendici della collina Monforte.

5 - CRITERI DI IMPOSTAZIONE PER LA REVISIONE DELLO ASSETTO URBANISTICO DELLA CITTA'

Gli elementi fondamentali che condizionano la organizzazione dello assetto urbano, sono costituiti da:

- la struttura orografica del territorio;
- la posizione della ferrovia;
- la ubicazione attuale del centro cittadino.

Dalle indagini svolte, risultano le seguenti esigenze:

- a) verifica e revisione delle attrezzature economiche e dei servizi;
- b) verifica e revisione delle zone residenziali;
- c) verifica e revisione delle infrastrutture di transito e di penetrazione.

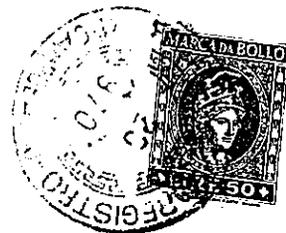
5.a.1 - Settori economici

Dalle indagini effettuate (v. cap. 1), risulta che il ramo di attività preponderante della popolazione è costituito dal settore terziario, che interessa circa il 60% della intera popolazione; meno importante il ramo delle attività secondarie (30% circa); estremamente ridotte le attività del settore primario. Le caratteristiche strutturali dei vari settori sono state illustrate nello stesso capitolo I citato.

Le prospettive di sviluppo dei vari settori ed il conseguente ridimensionamento, possono essere come appresso sintetizzate:

A) Settore agricolo

Pur nei limiti di incidenza che il settore rappresenta tra i rami di attività della popolazione non sono da trascurare le possibili suscettività che il territorio comunale presenta. Gli studi svolti per il P.T.C. del Molise pongono in luce alcune caratteristiche negative per la situazione agricola del Medio Molise, ma nel contempo evidenziano anche le componenti per una intensificazione colturale specie nei terreni di fondo valle; per quanto concerne il territorio



di Campobasso quest'aspetto si presenta ancor più favorevole per l'essersi già sviluppata una certa produzione ortofrutticola, la quale trae motivi di incentivazione anche dalla prossimità di un grosso mercato come quello del capoluogo.

Anche se la sede più appropriata per la impostazione e risoluzione dei problemi dell'assetto agricolo è quella della pianificazione territoriale, si ravvisa tuttavia la opportunità di un approfondimento mediante la consultazione di esperti, per la conoscenza delle qualificazioni più attendibili delle varie zone del territorio comunale, sia sotto il profilo della vocazione dei terreni sia sotto quello delle concrete indicazioni atte a migliorare la produttività del settore agricolo.

Sulla scorta di tali indicazioni ^{si} potranno più convenientemente adottare, criteri per l'insediamento agricolo e per le relative infrastrutture.

B) Settore industriale

Gli studi svolti per il Piano Territoriale di Cordinamento del Molise indicano chiaramente, nell'ambito regionale, aree di atterraggio industriale nella fascia costiera (comprensorio di Termoli) e sulla piana di Boiano, in cui più proficuamente è prospettabile uno sviluppo del settore industriale ed in special modo manifatturiero.

Insedimenti minori, specie per industrie connesse con l'agricoltura, sono previsti anche per il comprensorio di Campobasso.

Anche in questo settore pertanto non sono da trascurare le influenze territoriali sia a livello comprensoriale, sia a livello regionale.

Le indagini statistiche effettuate (vedi par. 1.4) non rivelano forti incrementi di unità ed addetti del settore secondario; tuttavia, negli ultimi tempi si sono verificate esigenze nuove:

- la necessità per alcune industrie di spostare in aree più adeguate gli impianti ormai obsolescenti; la ubicazione attuale di questi im-

pianti, nell'ambito del centro urbano, non consente in effetti, a causa del limitato spazio a disposizione, il potenziamento e la ristrutturazione in loco;

- la opportunità di predisporre le aree necessarie per nuovi insediamenti, anche se di modesta entità unitaria ed a carattere artigianale, trattasi in generale di tutti quegli insediamenti collaterali che garantiscono il funzionamento degli impianti di trasformazione vera e propria ed assolvono una funzione di manutenzione (officine meccaniche, elettromeccaniche, di montaggio di impianti civili, etc.).

Le nuove necessità rilevate e la conseguente estensione prevista per la zona di attrezzature industriali, pongono, quindi, il problema della sua dislocazione.

In merito si rileva:

- la maggior parte delle industrie di trasformazione esistenti e prevedibili, non lavorano prodotti provenienti dal territorio economico circostante, se non in quantità trascurabile; il mercato di assorbimento dei prodotti di trasformazione è parzialmente esterno; in conseguenza deve ritenersi della massima importanza la ubicazione dei complessi produttivi in relazione al sistema viario;
- la estrema importanza della esistenza di infrastrutture fondamentali nell'ambito della zona, causa la limitata dimensione dello insediamento.

La zona prescelta, al limite nord del territorio comunale sembra la più idonea poichè presenta queste ed altre caratteristiche:

- la orografia, a differenza del restante territorio comunale, è assai poco tormentata, con pendenze inferiori al 4%;
- la sua ubicazione, rispetto agli assi viari, è particolarmente felice: allo incrocio della S.S. n° 87 e della strada del Vallone 'Ingotte'.
- nella zona esistono già servizi essenziali:
 - a) un metanodotto che consente utilizzazione di calore a basso costo, anche se la incidenza di tale fonte di energia non è elevata.

ta per la particolare tipologia delle industrie;

b) un acquedotto di notevole portata;

c) un elettrodotto;

d) una strada interna costruita dalla Cassa del Mezzogiorno al servizio dell'acquedotto;

e) uno scalo ferroviario (Ripalimosani) a brevissima distanza, dotato di buone attrezzature.

- la posizione della zona è defilata, rispetto alla città, ai venti dominanti del nord e del nord-est.

Mediante le strade sopra citate, la zona si inserisce ai bordi delle correnti di traffico al livello regionale ed interregionale, e si presenta inoltre di facile ampliamento lungo la direttrice della strada per Ripalimosani.

C) SETTORE TERZIARIO

Le attuali attrezzature al livello terziario risultano non adeguate qualitativamente e quantitativamente rispetto alle dimensioni che la città, come tale, ha assunto ed alla sua nuova funzione di centro regionale rispetto al territorio.

La espansione della città ha scardinato l'iniziale equilibrio esistente tra centro e periferia, mentre lo sviluppo di quest'ultima ha determinato le attuali deficienze strutturali del centro.

L'attuale centro cittadino va, pertanto, articolato ed in un nuovo rapporto con le aree residenziali esistenti e di ampliamento, ed in una nuova dimensione per la funzione che la città dovrà assumere rispetto al restante territorio regionale.

Le considerazioni sopra svolte, congiuntamente alla opportunità di evitare la completa ristrutturazione dello attuale centro, sia per non alterare un tessuto già configurato, sia per non aggravare ulteriormente le già precarie condizioni di densità edilizia, hanno suggerito la ricerca di nuove zone ad integrazione di quelle esistenti.

Si è così previsto un ampliamento del centro esistente nella zona a valle della linea ferroviaria, tenuto anche conto della scarsa utilizzazione edilizia presentata fino ad oggi dalla zona stessa e della sua posizione baricentrica rispetto alla nuova area di insediamento residenziale ed al sistema viario previsto.

Si è prescelto un insediamento con il carattere particolare di elevata concentrazione degli interessi cittadini e regionali; la sua dislocazione e consistenza corrispondono:

- alla previsione di estensione dell'attuale centro cittadino nel quale sono consolidate tradizionali attrezzature a carattere terziario e sono inoltre configurati gli aspetti tipici della città Murattiana ad ottocentesca;
- alla formazione di un nuovo centro attrezzato per servizi di interesse regionale a vari livelli;



La zona stessa, così precisata nei suoi rapporti funzionali con la città attuale e futura, strettamente connessa al nuovo assetto viario, dovrà formare oggetto di studio particolareggiato che definisca caratteri degli edifici e dei servizi e risolva le saldature con il centro già configurato, in particolare nelle zone attualmente destinate a carcere ed a campo sportivo.

In questa completa opera di riassetto e di nuova configurazione del centro avranno particolare rilievo ed importanza le fasi di attuazione nel tempo per raggiungere un risultato unitario partendo dall'esterno verso l'interno e non viceversa, allo scopo di non rendere completamente inoperanti le previsioni di Piano.

Premesso, quindi, che la sistemazione del centro attuale dovrà procedere di concerto con la operazione di nuovo assetto di cui sopra, lo studio dei relativi piani particolareggiati dovrà, comunque, essere ispirato alla necessità di mantenere, nelle sue parti significative, il volto della città ed all'obiettivo di ristrutturare le parti 'deboli' prive di un particolare significato urbanistico.

5.a.2. - Attrezzature cittadine

La nuova dimensione prevista per la città ha reso indispensabile un riesame delle attrezzature rispetto alle previsioni del P.R.G. vigente.

In particolare sono state previste le seguenti zone per la specifica destinazione dei relativi servizi.

- zona ospedaliera

Tale zona ha fatto oggetto di richiesta di variante in un precedente studio effettuato dal Comune di Campobasso.

La zona, riportata nella planimetria 1/10.000, è ubicata in località 'Tappino' in terreno di proprietà comunale con ottima dotazione di servizi e buone condizioni di giacitura; si prevede in essa l'in

sedimento del nuovo ospedale cittadino e dello ospedale psichiatrico regionale, entrambi adeguati alle rispettive esigenze.

La estensione della zona in esame è di c.ca 60 ettari ai margini di una ampia area boschiva.

- zona sportiva

La nuova zona sportiva a livello cittadino, dimensionata per le nuove esigenze, è ubicata nella valle di 'Vazzieri', costituendo un ideale cuneo di verde tra le nuove zone di espansione residenziale; è ubicata, inoltre, ai margini meridionali della zona del nuovo centro, ed in diretta continuità con la zona agricola.

Essa sostituirà con maggiore completezza di attrezzature l'attuale campo sportivo, rappresentando, inoltre, un interesse a carattere regionale; la sua ubicazione è in effetti a breve distanza dallo svincolo stradale del rione 'S.Pietro'.

La organizzazione sportiva della città prevede, inoltre, adeguate dotazioni di verde attrezzato al livello di quartiere, sia nelle nuove zone residenziali di ampliamento che in quelle esistenti.

- zona carceraria

Si è previsto lo svincolo della area attualmente occupata dal carcere giudiziario per destinarla allo ampliamento del centro.

- attrezzature comunali

Le attrezzature comunali sono state previste nella fascia pedemontana della collina di Monforte, nella vallata 'S. Antonio dei Lazzari'; tale fascia rappresenta un limite alla espansione della città nella vallata sopra citata.

- attrezzature per i trasporti

La zona relativa è ubicata nella valle di 'Vazzieri' a diretto contatto con la zona di attrezzature direzionali ed ai limiti del parco ferroviario.

La zona è collegata direttamente allo svincolo stradale del rio-

ne 'S. Pietro' e, mediante un sottopassaggio, alla attuale stazione ferroviaria; inoltre è dotata di collegamenti diretti al sistema via rio interno ed in particolare all'asse di scorrimento interquartiere.

- attrezzature culturali e per l'istruzione secondaria e superiore

Il settore delle attrezzature scolastiche è stato inserito nelle previsioni di piano considerando il particolare interesse che ad esso va assegnato in relazione allo specifico ruolo della città nel territorio.

Le principali componenti delle aree destinate allo specifico settore di attrezzature sono appunto costituite da ampie concentrazioni di complessi educativi articolati e distribuiti ai margini dell'arco costituito dalle aree del nuovo centro, quali cerniere di connessione al verde sportivo e pubblico ed alle nuove zone di espansione .

Nel contesto generale dell'intero assetto della edilizia scolastica di nuovo impianto andrà considerato lo studio di strutture universitarie, viste come nuovo indirizzo al livello del moderno "campus scolastico".

Nei singoli quartieri sono, inoltre, previsti nuovi impianti ed integrazioni di quelli esistenti, in misura proporzionata alla entità della popolazione ed alle sue nuove esigenze.

5.b - verifica e revisione delle zone residenziali

Le previsioni di incremento demografico (v. cap. 3) indicano un aumento per il prossimo trentennio di circa 28.000 unità; per le considerazioni svolte il fabbisogno edilizio per il medesimo periodo risulta di circa 46.000 stanze.

Gli accresciuti pesi delle densità edilizie (v. capo 4, par. 2 - tav. 1-8) comportano una revisione di proporzionamento degli indici; premesso che il completamento e la revisione delle zone di P.R.C. vigente consentono, in base ai nuovi indici prescelti (v. tav. P4),

di realizzare un quantitativo pari a circa 8.000 stanze, è necessario reperire nuove aree di espansione residenziale per circa 38.000 stanze.

Al fine di mantenere uno standard urbanistico equilibrato e coerente con la dimensione della città, verificato per altro dagli studi particolareggiati dei piani di zona, si è ritenuto di fissare la densità territoriale della popolazione nelle zone di espansione, entro un limite massimo di circa 180 abitanti/ettaro.

A tale densità si è fatta corrispondere una densità fondiaria di fabbricazione costante pari a circa 3 mc/mq.

Le zone assegnate alla nuova espansione sono individuate, per grandi linee, dai due crinali delimitanti la conca a valle della ferrovia nel settore a mezzogiorno; tale scelta è stata dettata da ragioni climatiche, panoramiche e funzionali in relazione anche alla soluzione adottata per l'ampliamento del centro.

La soluzione adottata, con direttrici assiali distinte, risulta efficace per garantire la configurazione di una espansione 'aperta' all'intero piano, mentre la particolare ubicazione dei due quartieri rispetto alla giacitura dei luoghi ed al sistema viario garantisce un collegamento visuale e funzionale.

Dei due quartieri che costituiscono i nuclei fondamentali dello sviluppo, il primo - dimensionato per circa 12.000 abitanti - si svolge lungo la direttrice della strada provinciale 'Vazzieri' ed è essenzialmente costituito dal quartiere studiato in dettaglio in base alla legge 18.4.62 n° 167 e da una zona di integrazione ai limiti del cuneo di verde attrezzato e della zona per attrezzature scolastiche; il secondo ^{quartiere} dimensionato per circa 15.000 abitanti - si sviluppa a cavallo della variante prevista per la strada di fondo valle del Tappino in due nuclei, dei quali uno è stato prescelto come oggetto di piano di zona della legge n° 167.

I due quartieri, Vazzieri e S. Giovanni dei Gelsi, sono collegati ai margini settentrionali da un asse interquartiere che si estende, sovrappassando la linea ferroviaria, dal vecchio centro fino al quartiere



C.E.P.; un secondo asse viario ubicato più a sud, ai margini della zona per attrezzature sportive, garantisce un collegamento diretto tra i due quartieri.

Integrazioni e completamenti, sempre nei limiti di autosufficienza dei quartieri, sono previsti nella zona C.E.P. che conserva lo sbarramento verso nord fissato dal P.R.G. vigente, al fine di evitare saldature ed interferenze incontrollate verso questa direzione (nuova zona militare, zona industriale di progetto); completamenti estremamente limitati sono previsti nella zona occidentale (quartiere S.Vito) e nella zona ai margini della collina Monforte (quartiere S. Antonio dei Lazzari).

Ai margini delle zone urbane sono state previste zone di aree private a verde con edificazione a basso indice così ubicate:

- la prima a coronamento della zona urbanizzata a settentrione compresa tra i quartieri esistenti, la variante della S.S. n° 87, la linea ferroviaria e la collina di S. Giovannello.
- la seconda, compresa tra la attuale S.S. n° 87 e la via Principe di Piemonte, ubicata sulle pendici della collina 'Le Cese'.

Il restante territorio comunale ha destinazione di 'verde agricolo'.

5.c. - Verifica delle infrastrutture viarie

Sulla base delle indagini svolte (v. cap. 2 - tav. I-4), i problemi fondamentali delle strutture viarie si articolano sui seguenti punti:

- collegamento per il traffico di transito sulla direttrice Vinchiaturro-Termoli realizzato mediante una variante della S.S. n° 87;
- collegamento della strada fondo valle del 'Tappino' con la strada fondo valle del Biferno;
- ubicazione confacente delle attrezzature di svincolo e di penetrazione alla città in funzione dello assetto urbanistico previsto;

- ristrutturazione della rete viaria interna.

In relazione al nuovo assetto dello organismo urbano preminentemente connesso alla individuazione della zona destinata ad attrezzature cittadine e regionali e dei nuovi quartieri residenziali, si è scelto per il tracciato della S.S. n° 87, la quale interessa attualmente le principali strade del centro cittadino, una variante, tangente alla linea ferroviaria nel tratto galleria di Ferrazzano-passaggio a livello di S. Giovanni dei Gelsi.

Il nuovo tracciato consente un collegamento immediato con la strada fondo valle del 'Tappino' e la penetrazione baricentrica al nuovo organismo urbano.

Il tracciato risulta così articolato:

- il ramo sud-ovest della S.S. n° 87 (provenienza Napoli, Roma e Benevento), completamente modificato con caratteristiche plano-altimetriche di rapido scorrimento, quasi ultimato fino a località 'Taverna Vecchia', si ricollega al ramo nord-est (direttrice Teramo), mediante una soluzione di tracciato in sede propria, sottopassando l'attuale villa comunale "de Capoa" e la ferrovia alla altezza del campo sportivo, identificandosi quindi con la Via Novelli nel tratto tangente al parco ferroviario, e sottopassando nuovamente la ferrovia e la via Mazzini in corrispondenza della sella di separazione tra la valle di 'Vazzieri' e quella 'S. Antonio dei Lazzari'. Tale soluzione, nel tratto tangente al parco ferroviario e nel sottopassaggio della via Mazzini, riconferma quasi integralmente le indicazioni del P.R.G. vigente.
- il collegamento con la strada fondo valle del 'Tappino' è assicurato da uno svincolo a due livelli in località 'S. Pietro', mentre quello con la S.F. n° 41 'Garibaldi' è realizzato mediante un secondo svincolo ubicato nella vallata 'S. Antonio dei Lazzari'.
- la penetrazione alla città per le provenienze da sud-ovest (Napoli, Benevento, Roma), è inoltre assicurata da una attrezzatura di svin-

sotto la villa comunale, nella valle di 'S.Vito', mediante un breve ramo di penetrazione attestato alla attuale via Duca di Genova.

La rete stradale descritta è completata, fuori del territorio comunale, dal collegamento tra la fondo valle del "Biferno" e la S.S. n. 87 mediante la strada del Vallone "Ingotte".

La rete stradale interna risulta caratterizzata da un asse di scorrimento, che dipartendosi dall'attuale centro cittadino in corrispondenza del Corso Bucci, consente un rapido collegamento dell'intero organismo urbano. Infatti su di esso si attestano i quartieri esistenti che gravitano sull'attuale centro cittadino (borgo medioevale del Castello, quartiere S. Vito, S. Antonio dei Lazzari, ed il recente quartiere di Via Principe di Piemonte), i due nuovi insediamenti di Vazzieri e S. Giovanni dei Gelsi, la nuova zona delle attrezzature a livello cittadino e regionale; tale asse assicura, inoltre, il collegamento di dette zone con i recenti insediamenti più esterni al quartiere C.E.P.

In posizione baricentrica del sopradetto asse, in prossimità delle nuove attrezzature cittadine, è ubicato anche il raccordo diretto allo svincolo a due livelli del "rione S.Pietro".

La nuova arteria prevista costituisce la dorsale fondamentale del traffico cittadino e consente una efficiente sostituzione dell'attuale asse interno, rappresentato dal corso Vittorio Emanuele e dalla Via Mazzini, del tutto insufficiente ad assolvere tale funzione.

6 - CARATTERISTICHE NORMATIVE DELLA ZONIZZAZIONE

I criteri di individuazione delle singole zone e le loro principali caratteristiche normative sono qui di seguito riportate:

- Zona A - conservazione, restauro e risanamento.

Tale zona, già esattamente identificata dal P.R.G. 1954 come zona A4, riguarda il nucleo storico più antico di Campobasso, sulle falde della collina del Castello Monforte.

Per essa vengono riconfermati i criteri normativi esistenti, prescrivendo che qualsiasi intervento, esclusa l'ordinaria manutenzione, debba essere subordinato alla redazione di piano particolareggiato di risanamento.

- Zona B - Conservazione e parziale trasformazione.

In essa ricadono le aree della Zona A3 del P.R.G. 1954, costituenti l'attuale centro cittadino.

Per tale zona caratterizzata da una omogeneità dal punto di vista ambientale, ed architettonico degli edifici sono obbligatori i piani particolareggiati. Essi dovranno essenzialmente operare in modo tale da mantenere i caratteri suddetti nelle parti più significative, e per le altre dovranno intraprendere opere di ristrutturazione viaria ed edilizia che, senza rivoluzionare l'assetto attuale, conducano ad eliminare gli attuali inconvenienti di eccessiva densità edilizia.

- Zone C - Completamento

Tali zone riguardano i quattro nuclei residenziali del P.R.G. 1954 (S.Vito, S. Antonio dei Lazzari, Via Principe di Piemonte, Capucini), nell'ambito dei quali si è verificata, negli ultimi anni, la prevalente espansione della città. Dalle indagini urbanistiche svolte si è rilevata la quasi completa saturazione delle aree ivi ricadenti per cui per la esiguità delle aree disponibili non si ritiene di d



operare tramite piani particolareggiati, considerato anche il notevole grado di urbanizzazione recentemente conseguito. Pertanto l'utilizzazione edilizia delle aree libere ivi ricadenti verrà realizzata attraverso normali progetti edilizi che seguono la tipologia edilizia prevista dal P.R.G. 1954 (a tale scopo infatti le zone sono state suddivise nelle tre sottozone C1, C2 e C3) ma con norme modificate che limitano lo sfruttamento edilizio ad indici fondiari non superiori a 3 mc/mq.

Tale limitazione tiene anche conto del disposto del comma sesto dell'art. 17 della legge 6 agosto 1967, n° 765.

- Zona D - Espansione regolata da piani per l'edilizia economica e popolare.

Tali zone sono regolate dalle norme di attuazione dei piani particolareggiati formati in applicazione della legge 18 aprile 1962, n° 167.

- Zona E - Espansione esterna ed interna alle zone residenziali del P.R.G. 1954.

Le zone di espansione esterna riguardano gli insediamenti che costituiscono la preponderante espansione del nuovo organismo urbano. Le zone di espansione interna riguardano zone residenziali del P.R.G. 1954 non ancora realizzate. Mentre le prime, in diretta continuità con le zone dei piani PEEP, configurano dei veri e propri quartieri autosufficienti, le seconde sono conformate con le aree urbanizzate con termini in modo da consentirne una integrazione adeguata.

Per quartieri autosufficienti si intendono degli aggregati edilizi caratterizzati da quanto segue:

- viabilità interna autonoma rispetto alla viabilità principale di scorrimento della città e dell'intero territorio comunale;
- attrezzature pubbliche in numero e tipi tali da consentire lo svolgersi delle diverse attività sociali degli abitanti.

La realizzazione delle zone di espansione dovrà avvenire mediante l'approntamento di piani particolareggiati come già predetti per le zone PEEP o mediante lottizzazioni d'iniziativa privata. In due i casi, mediante il comparto per i piani particolareggiati e mediante convenzione per le lottizzazioni private, i proprietari dovranno provvedere alle opere di urbanizzazione ed alla cessione delle aree per le attrezzature pubbliche, per il verde pubblico e per eventuali strade della viabilità principale.

- Zone F - Aree private a verde

Dette zone consentono un graduale passaggio per quanto attiene all'edificabilità tra zone urbane e zone agricole, al fine di creare quella auspicata osmosi tra città e campagna. Per salvaguardare i precisi valori paesistici di queste zone se ne prevede un limitato sfruttamento edilizio.

Per dette zone è prevista l'utilizzazione edilizia mediante l'approntamento di piani particolareggiati o mediante lottizzazioni convenzionate d'iniziativa privata come già detto in precedenza per le zone d'espansione.

- Zona H - Centro direzionale.

Tali zone accolgono le attività direzionali della Città e della Regione, che non avrebbero modo di essere convenientemente inserite nell'attuale centro cittadino. Esse comprendono aree parzialmente edificata, ricadenti in zone urbane del piano regolatore generale vigente, che dovranno essere ristrutturata senza particolari oneri per la edificazione in atto, ed aree ricadenti in zona agricola del P.R.G.

La dislocazione della zona deriva sostanzialmente dal nuovo assetto dell'organismo urbano; inoltre data la prossimità del vasto comprensorio di verde destinato ad attrezzature sportive, tiene conto delle possibilità di utilizzazione di aree parcheggio di detto comprensorio.

rio.

Le aree edificabili del Centro Direzionale dovranno essere destinate principalmente alla costruzione di attrezzature di interesse generale, sia pubbliche che private ed anche alla residenza.

Considerato il carattere fondamentale di dette zone per l'assetto globale della città, in esse si potrà edificare soltanto dopo avere predisposto un piano particolareggiato unitario.

- Zone I - Industria

Tali zone comprendono le aree destinate all'industria dal P.R.G. 1954 ed il nuovo comprensorio ubicato all'estremo limite del territorio comunale alla confluenza della SS. n. 87 con la nuova strada del "Vallone Ingotte".

- Zona L - Servizi

Tali zone comprendono la sottozona L1 destinata ai servizi generali cittadini, la sottozona L2 destinata ai servizi di quartiere e la sottozona L3 destinata ai servizi per la zona agricola.

Le sottozone L1 riguardano le aree destinate a quei servizi d'interesse generale per l'intera città e, sotto alcuni aspetti, d'interesse regionale che potranno opportunamente essere concentrati nel capoluogo.

Per alcune di esse sono individuate e localizzate le specifiche destinazioni ed in particolare:

- l'area per il nuovo complesso ospedaliero ai margini del territorio comunale in direzione Ovest;
- tre vaste aree in prossimità della zona del centro direzionale, da destinare ad attrezzature culturali e scolastiche di tipo secondario e superiore;
- l'area destinata alla stazione delle autocorriere, in prossimità

dello svincolo centrale della viabilità esterna, dello scalo ferroviario e del centro direzionale.

Per tutte le altre aree l'individuazione di destinazione verrà effettuata di volta in volta al momento dell'utilizzazione in relazione alle esigenze che vengono a maturare, per i singoli servizi ed impianti di uso cittadino.

In particolare si prevede, pur con la conservazione dell'impianto architettonico, il cambiamento di destinazione per il complesso del carcere giudiziario e per quello dell'attuale Ospedale Civile.

Le sottozone L2 riguardano le aree riservate ai servizi di quartiere e sono quindi ubicate in conseguenza del contesto urbano. Esse sono costituite sia da aree già previste come tale destinazione dal P.R.G. 1954 sia da aree integrative in relazione al nuovo assetto.

Le sottozone L3 riguardano le aree riservate ai servizi per la popolazione insediata nella zona agricola, a norma di quanto disposto al punto 4 dell'articolo 4 del D.M. 2 aprile 1968 pubblicato nella G.U. del 16 aprile 1968 n. 97.

Zone M - Verde pubblico e verde con attrezzature sportive.

Queste zone sono destinate alla creazione e conservazione di parchi e giardini pubblici (sottozone M1), di verde con attrezzature sportive pubbliche (sottozone M2) e verde con attrezzature sportive pubbliche e private (sottozona M3).

Sono proporzionate e distribuite in modo tale da creare polmoni di verde nel tessuto urbano (costituenti penetrazioni di aree verdi all'interno dell'abitato in continuità delle zone agricole) onde evitare un assetto a macchia d'olio della città.

Zone N - Agricole

Tali zone comprendono tutto il territorio comunale con desti-



nazione agricola cui si intende conservare tale funzione. Per dette zone si dovrà provvedere alla ristrutturazione a livello di indirizzi di pianificazione territoriale.

I N D I C E

Premessa	pag.	1
1 - Attrezzature economiche della città	"	3
2 - Traffico Regionale e comunale	"	10
3 - Demografia e distribuzione della popolazione e dell'edilizia	"	12
4 - L'orografia e la situazione attuale dell'edilizia e dei servizi nei riguardi delle previsioni del P.R.G. 1954	"	20
5 - Criteri d'impostazione per la revisione dell'as- setto urbanistico della città	"	22
5.a.1 - Settori economici	"	22
5.a.2 - Attrezzature cittadine	"	27
5.b - Verifica e Revisione delle zone residen- ziali	"	29
5.c - Verifica delle infrastrutture viarie . .	"	31
6 - Caratteristiche della zonizzazione	"	34

SVILUPPO DEMOGRAFICO DELLA POPOLAZIONE DI CAMPOBASSO NEL PERIODO 1931 - 1966

TAB I

ANNO	POPOLAZIONE al 31/12	INCREMENTI TOTALI		COMPONENTE NATURALE			COMPONENTE MIGRATORIA		
		unità	%	unità	%	(°)	unità	%	(°)
1931	27.092								
1936	29.908	2.816	10,40	1.939	7,17	0,69	877	3,23	0,31
1941	32.367	2.459	8,20	1.835	6,12	0,75	624	2,08	0,25
1946	35.374 (26.944) ⁺	3.007	9,30	1.366	4,22	0,45	1.641	5,08	0,55
1951	28.713	1.769	6,60	1.832	6,60		- 63		
1956	30.909	2.196	7,70	1.748	6,13	0,80	448	1,57	0,20
1961	34.055	3.146	10,20	1.920	6,22	0,60	1.226	3,98	0,40
1966	37.934	3.879	11,40	2.441	7,17	0,63	1.438	4,23	0,37



(°) i valori in colonna rappresentano gli apporti mutui delle due componenti ai valori totali

(+) nell'anno 1947 i comuni di Ferrazzano, Mirabello Sannitico e Oratino furono distaccati da Campobasso; al fine di rendere i risultati della indagine per quinquennio omogenei, è stata effettuata tale operazione aritmetica nell'anno 1946 assumendo altresì la nuova base calcolata (26.944) per il computo delle percentuali di incremento; le unità relative ai comuni menzionati erano 8.430

n.b. i valori riportati in corrispondenza degli anni si riferiscono al quinquennio precedente.

PREVISIONI DI SVILUPPO DEMOGRAFICO DELLA POPOLAZIONE DI CAMPOBASSO NEL PERIODO 1966-2001

TAB II

ANNO	POPOLAZIONE AL 31/12 unità	COMPONENTE MIGRATORIA %	COMPONENTE NATURALE %	TOTALE %	INCREMENTO TOTALE unità
1966	37.934				
1971	42.068	4,30	6,60	10,90	4.134
1976	46.653	4,30	6,60	10,90	4.585
1981	51.551	4,00	6,50	10,50	4.898
1986	56.654	3,50	6,40	9,90	5.103
1991	61.922	3,00	6,30	9,30	5.268
1996	67.309	2,50	6,20	8,70	5.387
2001	72.761	2,00	6,10	8,10	5.452

n.b. i dati calcolati per ciascun anno si riferiscono al quinquennio precedente



COMUNE DI CAMPOBASSO
PIANO REGOLATORE GENERALE



DIAGRAMMI DEMOGRAFICI

DATA
 30/4/1966

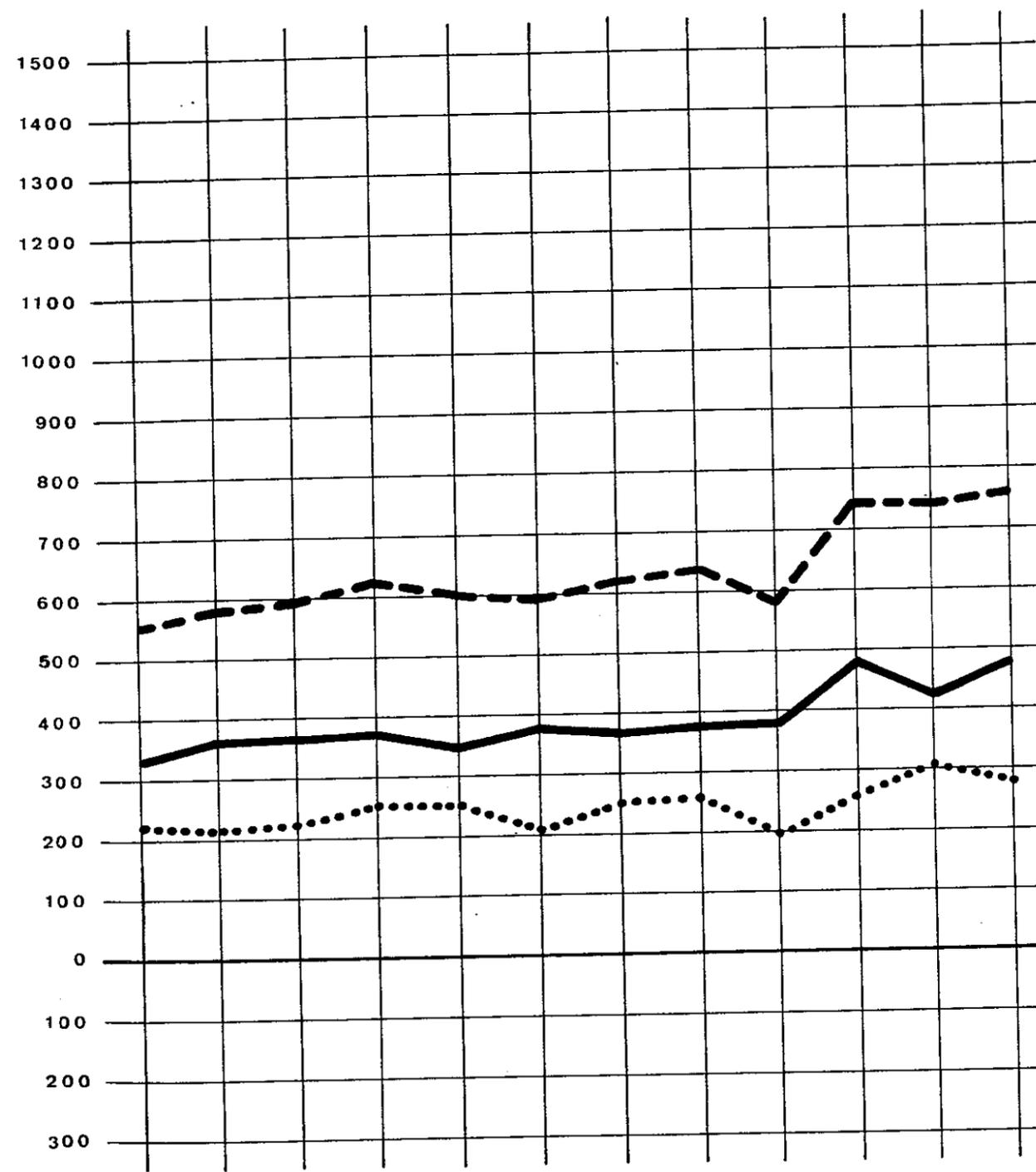
PROGETTISTI:
 DOTT. ARCH. RENATO AMATURO
 DOTT. ARCH. CESARE ANTONELLI
 DOTT. ING. ENRICO DE CAPOA
 DOTT. ING. GIUSEPPE TARDELLA

CONSULENTE:

IL SINDACO:

IL SEGRETARIO GENERALE:

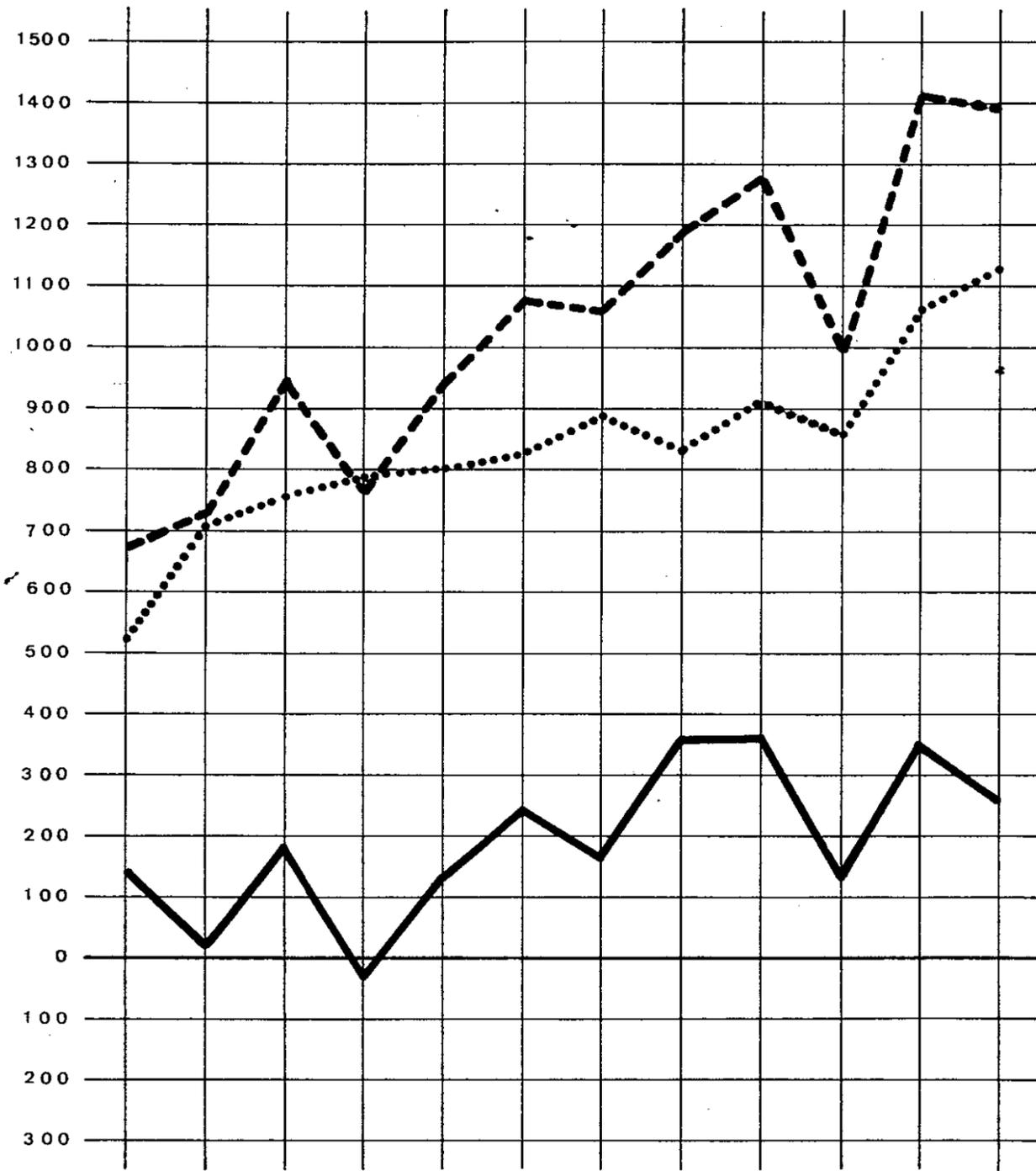
Diagramma dell'incremento naturale



Anno	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
N	552	575	590	626	604	591	621	639	579	744	739	760
M	222	216	221	250	253	213	253	258	196	256	309	281
N-M	330	359	369	376	351	378	368	381	383	488	430	479

----- Nati
 Morti
 ————— Incremento totale naturale

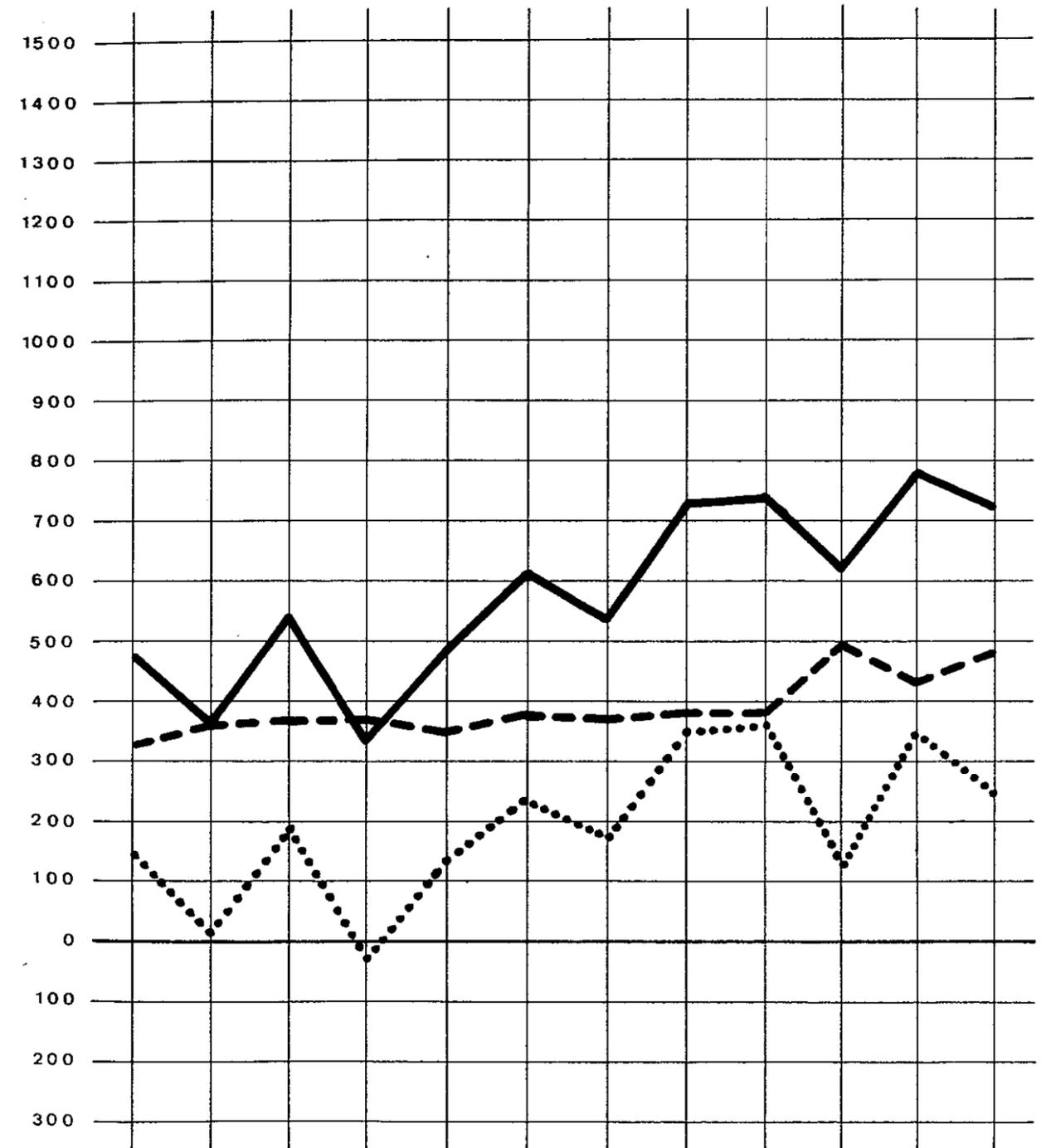
Diagramma dell'incremento artificiale



Anno	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
I	672	728	945	760	939	1074	1062	1186	1278	990	1412	1387
E	520	711	760	793	801	830	891	833	916	856	1062	1129
I-E	152	17	185	-33	138	244	171	353	362	134	350	258

- - - - - Immigrati
 Emigrati
 ——— Incremento totale migratorio

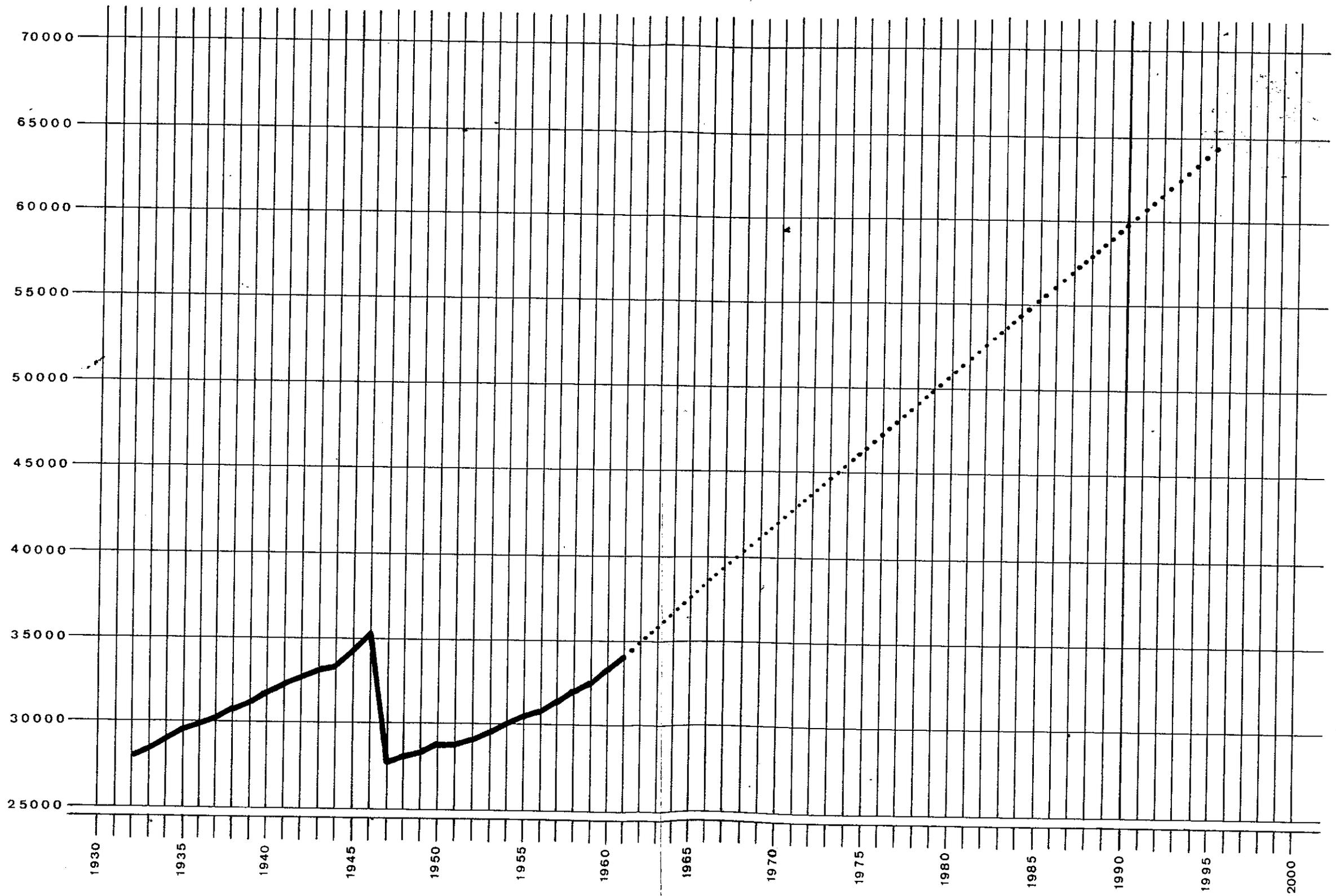
Diagramma dell'incremento totale



Anno	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
N-M	330	359	369	376	351	378	368	381	383	488	430	479
I-E	152	17	185	-33	138	244	171	353	362	134	350	258
Σ	482	376	554	343	489	622	539	734	745	622	780	737

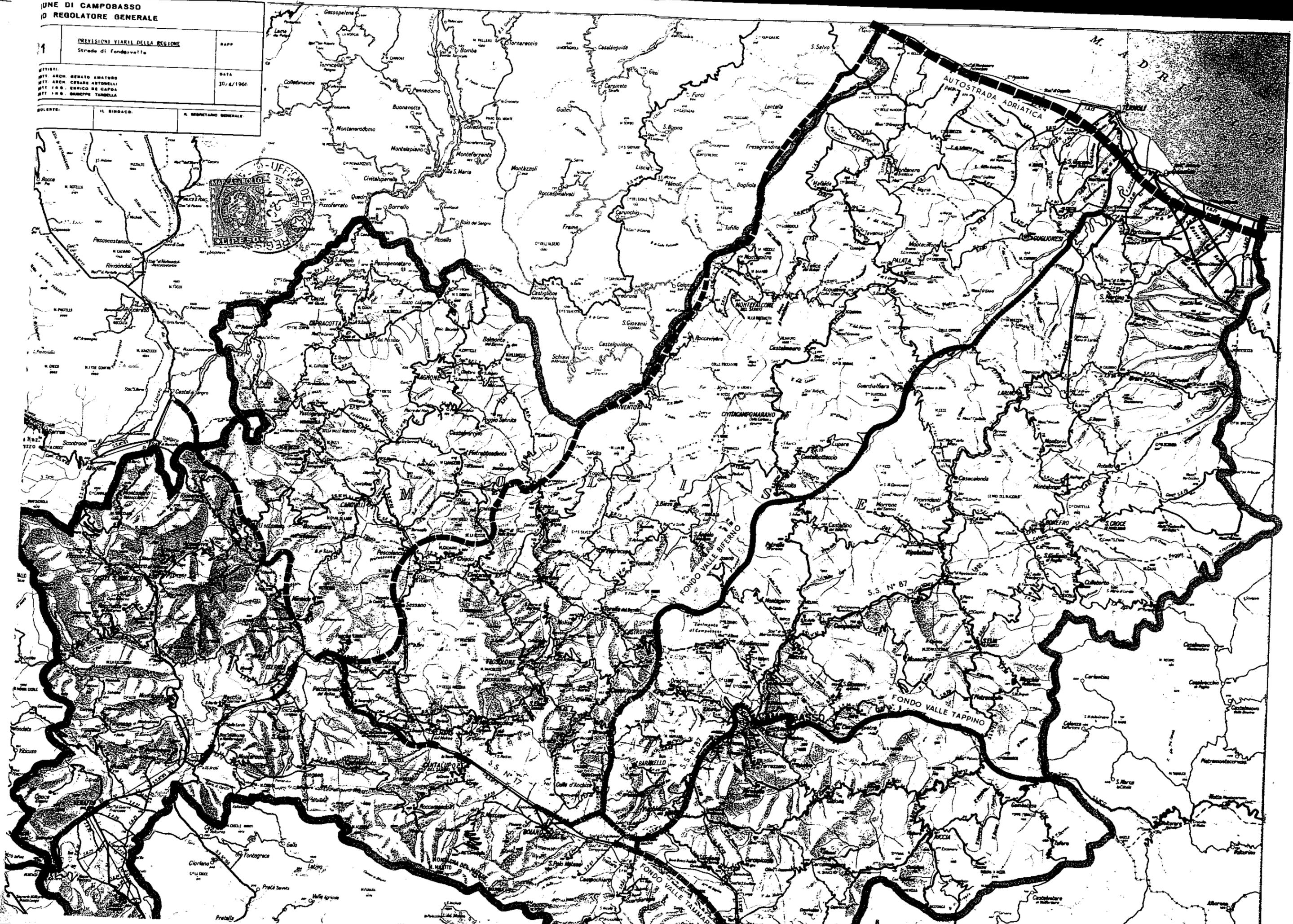
- - - - - Incremento naturale
 Incremento migratorio
 ——— Totale incrementi

Diagramma della variazione di popolazione



COMUNE DI CAMPOBASSO
REGOLATORE GENERALE

PREVISIONI BIENNALI DELLA REGIONE		RAPP.
Strade di fondovalle		
AUTORI:		DATA
MTI ARCH. RENATO AMATORE		30/4/1966
MTI ARCH. CESARE ANTONELLI		
MTI ING. ENRICO DE CAPUA		
MTI ING. GIUSEPPE TAMBELLA		
SOLLEVA:		
IL RINNOVA:		
IL DIRETTORE GENERALE		



AUTOSTRADA ADRIATICA

FONDO VALLE BIFERNO

FONDO VALLE TAPPINO

FONDO VALLE TANTARO

COMUNE DI CAMPOBASSO
PIANO REGOLATORE GENERALE

3	ANALISI DEL TRAFFICO SULLE STRADE STATALI E PROVINCIALI (rilevamenti 1960)	MAPP. 1:25.000
	PROGETTISTI: DOTT. ARCH. RENATO AMATURO DOTT. ARCH. CESARE ANTONELLI DOTT. ING. ENRICO DE CAPUA DOTT. ING. GIUSEPPE TARDELLA	DATA: 30.4.1964

-  TRASPORTO PERSONE
-  TRASPORTO MERCI
- N MEDIA NOTTURNA
- D MEDIA DIURNA

SCALA DEL GRAFICO: 1mm = 100 metri

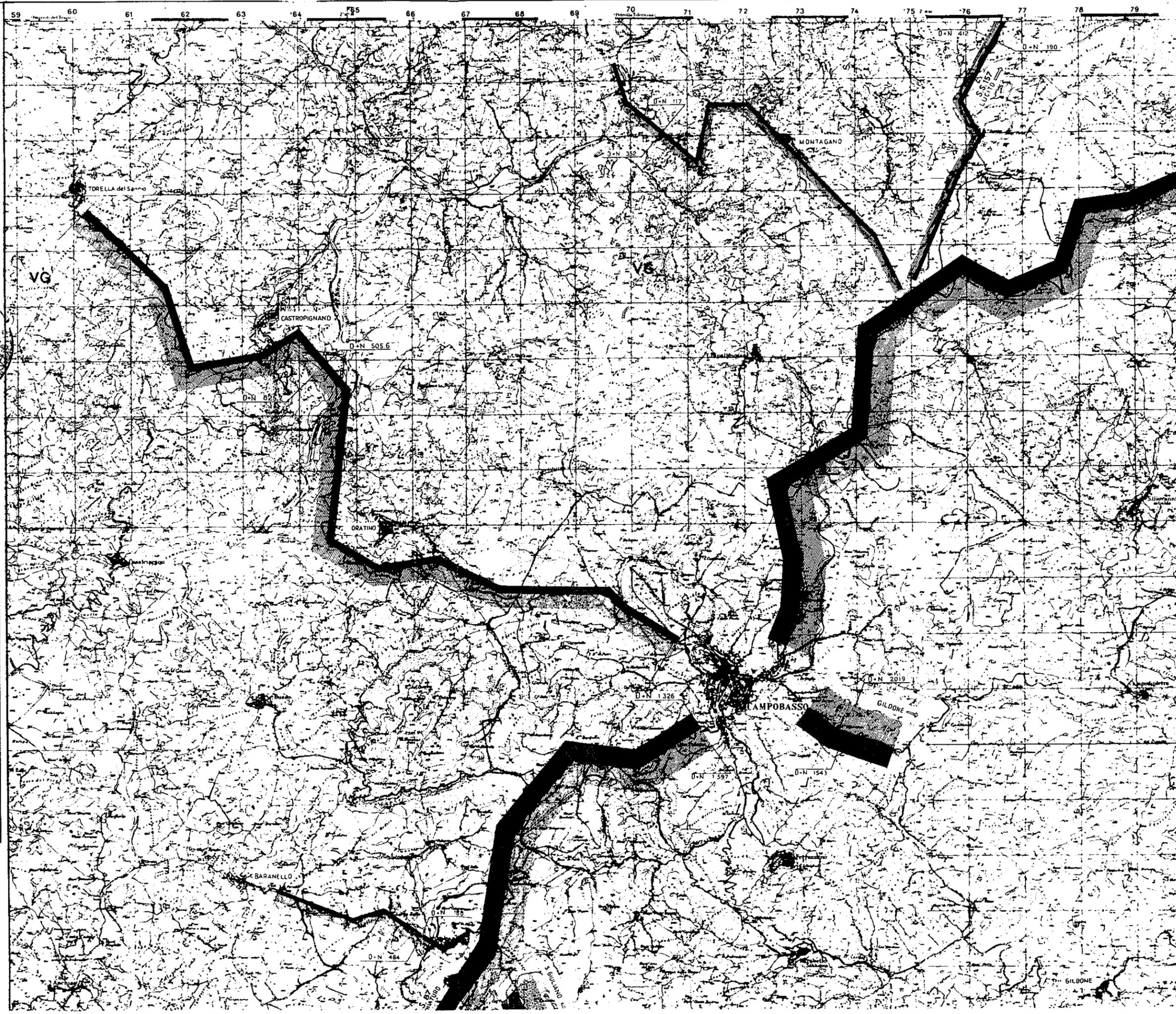


TRAFFICO STATALI

Stato	TRAFFICO PASSEGGERI						TRAFFICO MERCI											
	Max. velocità a 20,30,40,50,60,70,80,90,100,110,120,130,140,150,160,170,180,190,200,210,220,230,240,250,260,270,280,290,300,310,320,330,340,350,360,370,380,390,400,410,420,430,440,450,460,470,480,490,500,510,520,530,540,550,560,570,580,590,600,610,620,630,640,650,660,670,680,690,700,710,720,730,740,750,760,770,780,790,800,810,820,830,840,850,860,870,880,890,900,910,920,930,940,950,960,970,980,990,1000	Autobus a 2 e 3 porte	Autobus a 1 porta	Autobus a 2 porte	Autobus a 3 porte	TOTALE	Motocicli (linee a 5 q)	Autobus a 1 porta	Autobus a 2 porte	Autobus a 3 porte	TOTALE							
	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale							
87	63	48	7	4	49	61	48	28	252	110	429	25	465	0	4	36	782,7	
0200	124	372	44	32	959	909	81	363	427	365	193	119	344	851	37	340	1	3.359,81
8000	15	75	20	14	439	439	17	151	531	114	1026	72	103	448	41	166	2	6.633,23
1157	26	78	34	98	121	121	516	1902	69	621	48	40	55	185	16	104	3	9915,115

Stato	TRAFFICO PASSEGGERI						TRAFFICO MERCI														
	Max. velocità a 20,30,40,50,60,70,80,90,100,110,120,130,140,150,160,170,180,190,200,210,220,230,240,250,260,270,280,290,300,310,320,330,340,350,360,370,380,390,400,410,420,430,440,450,460,470,480,490,500,510,520,530,540,550,560,570,580,590,600,610,620,630,640,650,660,670,680,690,700,710,720,730,740,750,760,770,780,790,800,810,820,830,840,850,860,870,880,890,900,910,920,930,940,950,960,970,980,990,1000	Autobus a 2 e 3 porte	Autobus a 1 porta	Autobus a 2 porte	Autobus a 3 porte	TOTALE	Motocicli (linee a 5 q)	Autobus a 1 porta	Autobus a 2 porte	Autobus a 3 porte	TOTALE										
	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale	Medie giornaliere in totale										
P	7	21	13	91	76	7	1023	15	56,7	31	229	41	135	15	975	9	297,6	54	352,5		
1375	1025	224	198	479	479	14	1411	5083	444	396	290	261	315	1095	87	565	57	171	108	972	2223,8
262	786	150	105	865	865	11	441	1543	120	738	728	153	158	634	30	333	3	99	57	51	2099,3
28	84	68	476	355	355	12	941	5056	240	216	90	81	100	130	25	1625	7	231	14	12	825,2
57	129	142	294	299	299	21	963	4478	13	375	73	65	114	684	31	205	11	36	3	12	1172,4
14	42	13	91	122	122	12	516	1865	146	114	24	20	67	227	16	164	1	3	3	12	484,1
7	21	5	35	84	84	36	1180	210	207	193	132	723	329	95	675	1	3	3	12	12	1770,4

* Numero dei passaggi
* Unità auto



COMUNE DI CAMPOBASSO
PIANO REGOLATORE GENERALE

4 DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE ACCENTRATA
 E SPARSA NEL TERRITORIO COMUNALE.
 DENSITA' DELLA POPOLAZIONE SPARSA (cens. 1961)

PROGETTISTI:
 DOTT. ARCH. RENATO AMATORE
 DOTT. ARCH. CESARE ANTONELLI
 DOTT. ING. ENRICO DE CAPOA
 DOTT. ING. GIUSEPPE TARDELLA

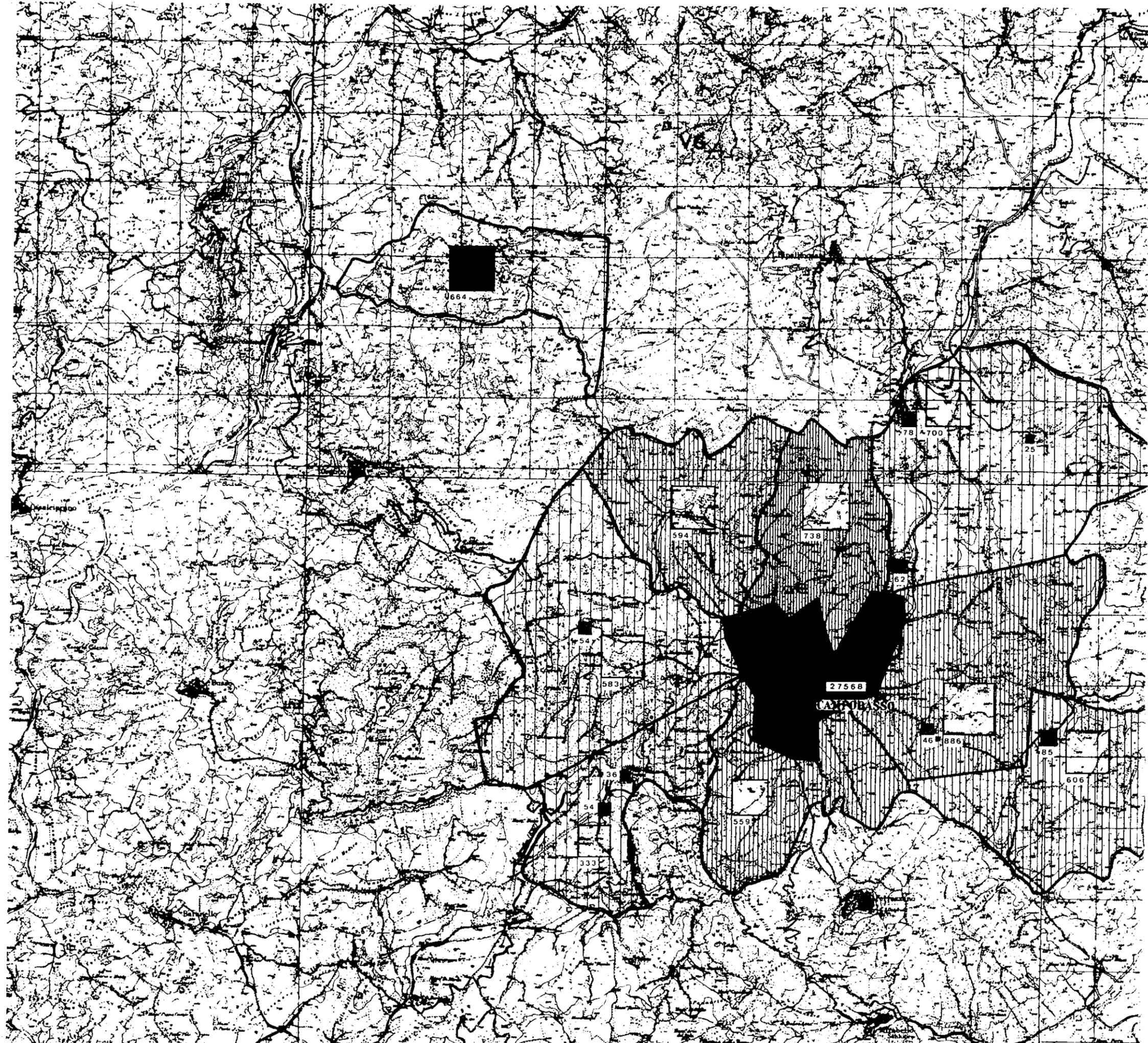
MAPPA
 1:25.000

DATA
 30.4.1966

■ pop. accentrata □ pop. sparsa 1mmq=1abit.

densità della popolazione sparsa

	< 0,65 ab/ha
	da 1,36 a 1,80 ab/ha
	da 1,06 a 1,35 "
	da 0,86 a 1,05 "
	da 0,65 a 0,85 "



MUNE DI CAMPOBASSO
PINO REGOLATORE GENERALE

5

DENSITA' DELLA POPOLAZIONE NEL CENTRO URBANO
(censimento 1961)

MAPPA 1/4.000

PROTISTI:
DOTT. ANGELO SERATO AMATORE
DOTT. ANGELO CESARO ANTONELLI
DOTT. P. G. SERICO DE CAPUA
DOTT. I. G. GIUSEPPE TAMBILLA

DATA
30/4.1966

classi di densità

-  > 500 ab/ha
-  da 350 a 500 ab/ha
-  da 250 a 350
-  da 150 a 250
-  da 50 a 150
-  < 50 ab/ha



MUNICIPIO DI CAMPOBASSO
P.L.N. REGOLATORE GENERALE

6
INDICE DI FABBRICAZIONE PER AREE URBANE
DEL CENTRO URBANO
(riservamento diretto) (N. 101)
DATA: 10.2.1971
DOTT. ARCH. RENATO AMATORE
DOTT. ARCH. CESARE ANDRELLI
DOTT. ING. ENRICO DE CAPRA
DOTT. ING. GIUSEPPE TARDIOLI

Indici di fabbricazione

-  fino a 2 mc/mq
-  da 2.01 a 3 mc/mq
-  da 3.01 a 4 "
-  da 4.01 a 6 "
-  da 6.01 a 8 "
-  da 8.01 a 10 "



COMUNE DI CAMPOBASSO
REGOLATORE GENERALE

INDICI DI AFFOLLAMENTO NELLE ABITAZIONI DEL
CENTRO URBANO.

MAPPA
N. 2.155

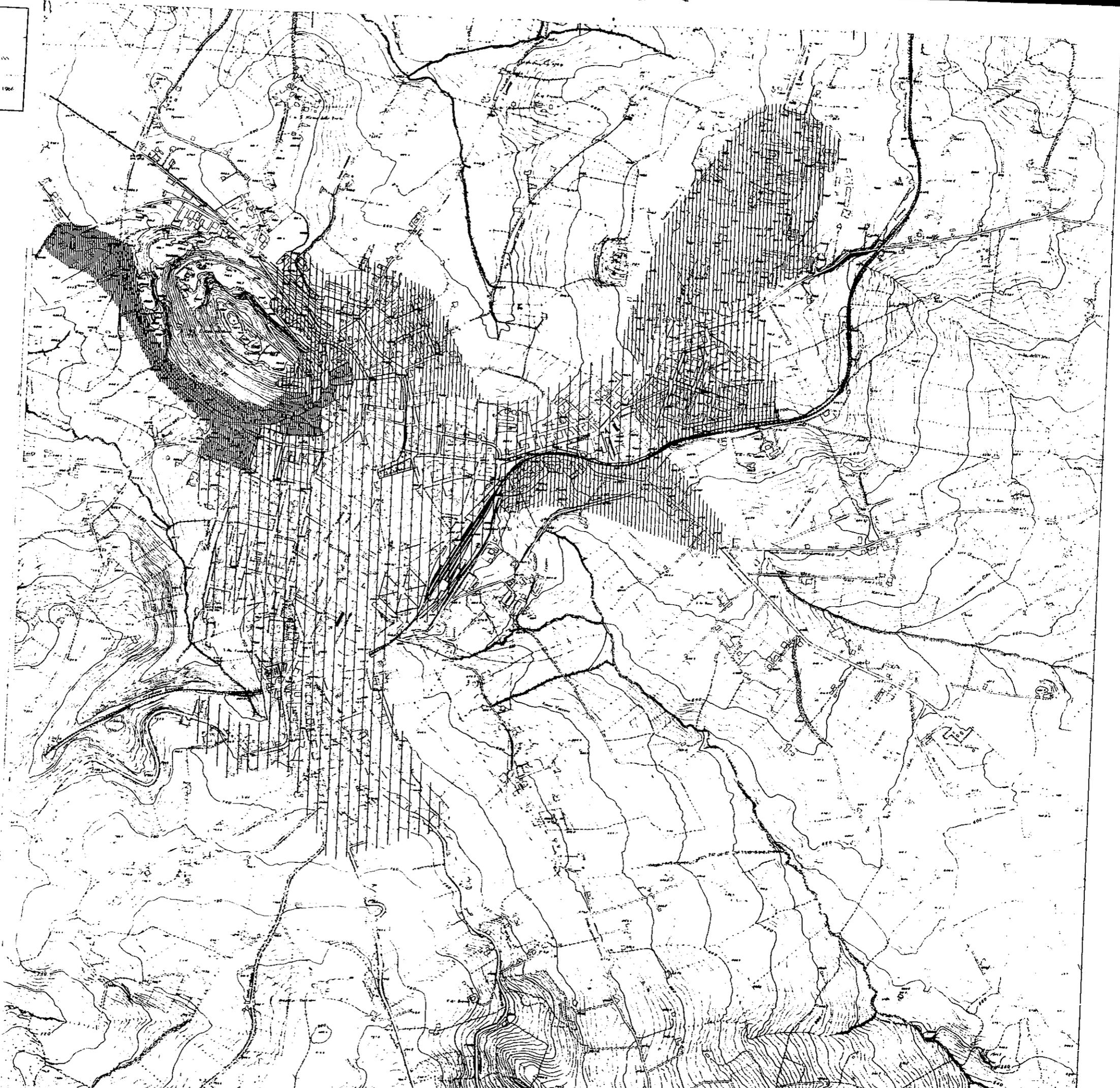
(Consiglio 1901)

DATA
10. 6. 1906

ATTISTI:
ING. ARCH. BRUNO ZMURRO
ING. ARCH. CESARE ANTONELLI
ING. L. B. SERGIO DE CAPRA
ING. L. B. GIUSEPPE TABELLA

di indici di affollamento

-  da 0.96 a 1.05 ab./vano
-  da 0.81 a 0.95
-  da 0.66 a 0.80
-  da 0.50 a 0.65



COMUNE DI CAMPOBASSO
PIANO REGOLATORE GENERALE

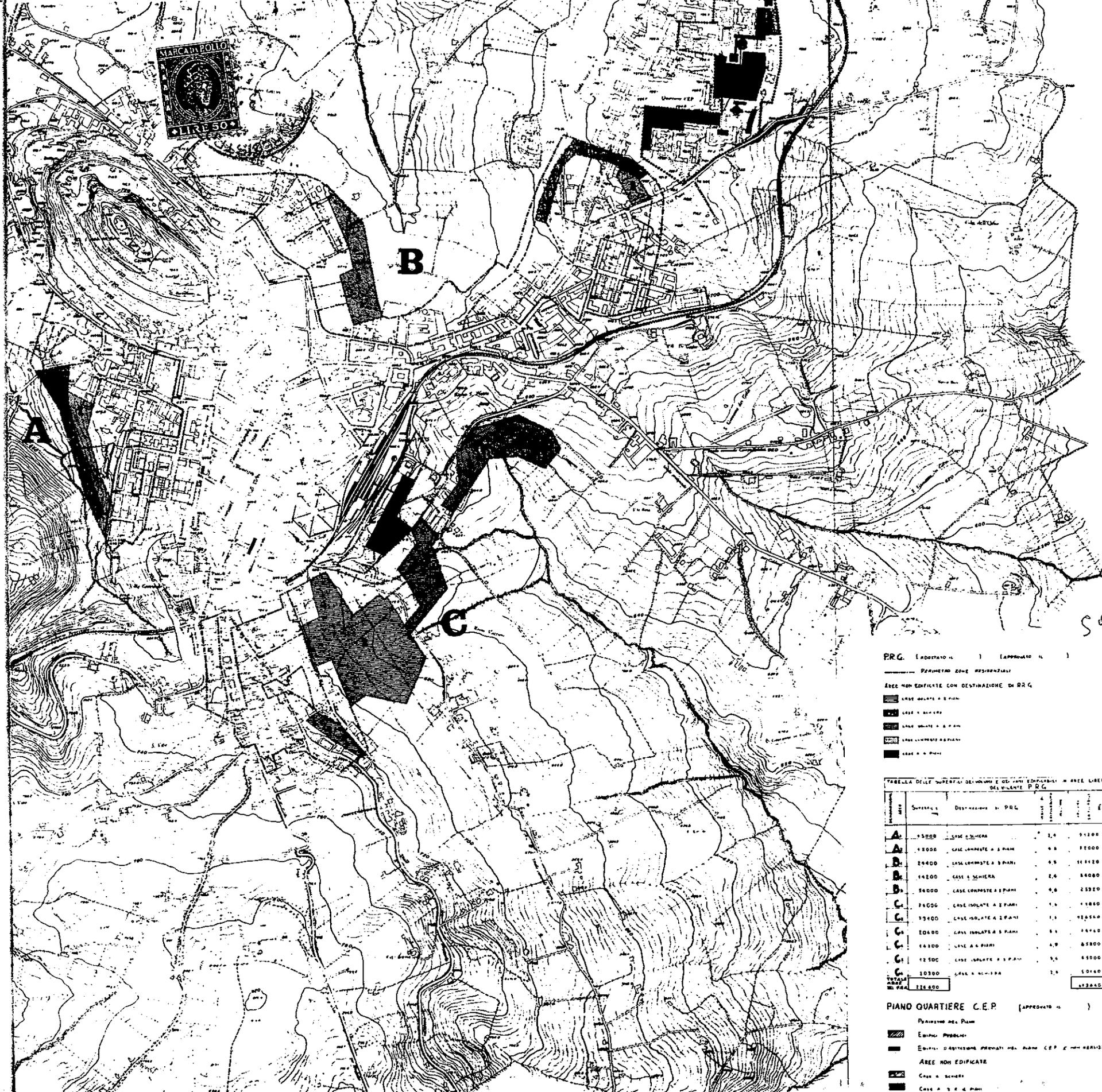
18

ANALISI DELLE SITUAZIONI DELLE ZONE DI ESPANSIONE
DEI PIANI ATTUALMENTE IN VIGORE.

SCALA
1:4.000

DATA
30/4 1966

PROGETTISTI:
DOTT. ARCH. RENATO AMATORE
DOTT. ARCH. GERARDO ANTONELLI
DOTT. ING. ENRICO DE CAPRIS
DOTT. ING. GIUSEPPE TARDILLA



PR.G. (Adottato il) (Approvato il)

PERIMETRO ZONE RESIDENZIALI

AREE NON EDIFICATE CON DESTINAZIONE DI PR.G.

DESCRIZIONE	AREA (mq)
CASE ISOLATE A 2 PIANI	4.500
CASE A SCHIERA	14.451
CASE ISOLATE A 2 PIANI	11.000
CASE A SCHIERA	2.100
CASE A 2 PIANI	1.000

TABELLA DELLE SUPERFICI EDIFICABILI E DEI LUOGHI EDIFICABILI IN AREE LIBERE, NEI LIMITI DEL PIANO PR.G.

AREA	Superficie	Destinazione di PR.G.	Indice di edificabilità	Superficie edificabile	Luoghi edificabili
A	15.000	CASE A SCHIERA	2,4	36.000	370
A	15.000	CASE ISOLATE A 2 PIANI	0,8	12.000	800
B	20.000	CASE A SCHIERA	0,8	16.000	1000
B	14.200	CASE A SCHIERA	2,4	34.080	320
B	10.000	CASE ISOLATE A 2 PIANI	0,8	8.000	500
C	14.000	CASE ISOLATE A 2 PIANI	1,6	22.400	140
C	15.000	CASE ISOLATE A 2 PIANI	1,6	24.000	150
C	10.000	CASE ISOLATE A 2 PIANI	0,8	8.000	500
C	10.000	CASE A 2 PIANI	0,8	8.000	500
C	12.500	CASE ISOLATE A 2 PIANI	1,6	20.000	120
C	10.000	CASE A SCHIERA	2,4	24.000	200
TOTALE	110.000			147.880	3.020

PIANO QUARTIERE C.E.P. (Approvato il)

PERIMETRO DEL PIANO

EDIFICI PUBBLICI

EDIFICI DI DESTINAZIONE PREVEDUTI NEL PIANO C.E.P. E NON REALIZZATI

AREE NON EDIFICATE

CASE A SCHIERA

CASE A 2 E 4 PIANI

162

490

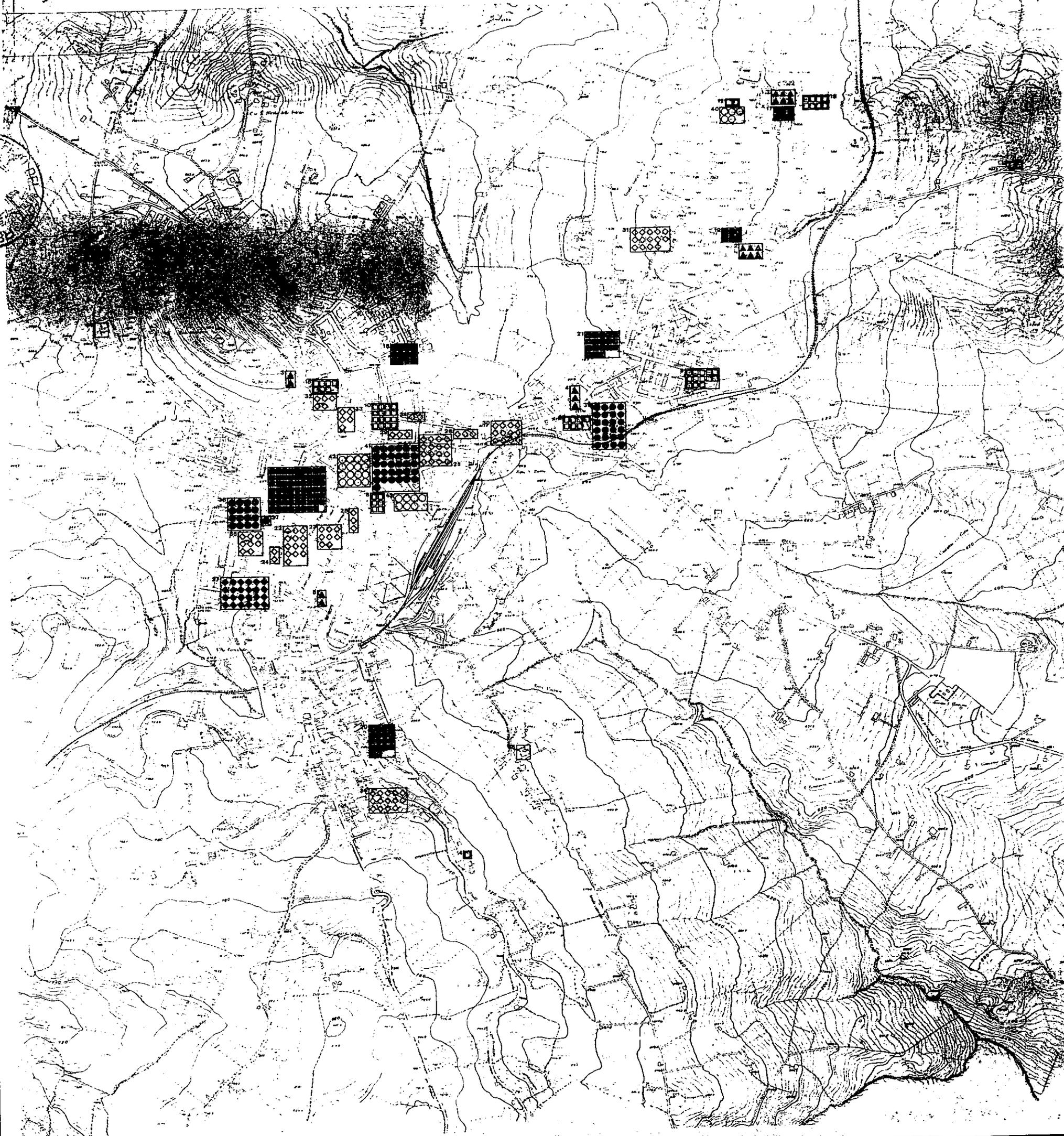


TABELLA DELLE ATTREZZATURE SCOLASTICHE

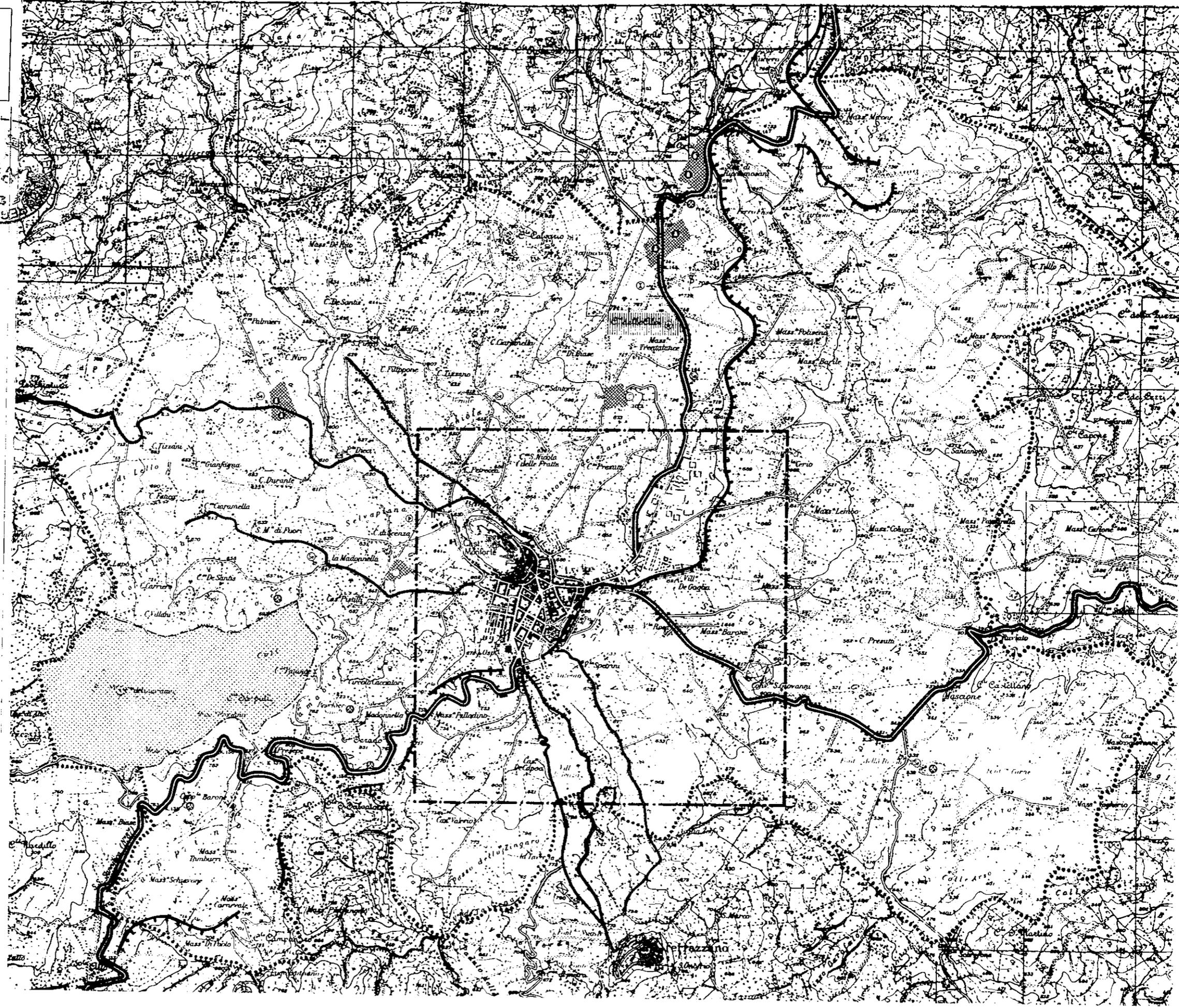
N°	TIPO E DENOMINAZIONE SCUOLA	N° AULE		
		materna	elementare	superiore
SCUOLA MATERNA				
1	C.E.P.	6		
2	Suore Immacolatine	2		
3	Suore Sacro Cuore	3		
4	Suore Speranza	2		
TOT.		7	12	
SCUOLA ELEMENTARE				
5	S.S. Savina e Damiani		61	
6	Via Roma		6	
7	Via S. Barc.		3	
8	Monte Trappa		3	
9	Via Calciandoli		5	
10	Fontana Vecchio		5	
11	Via XXV Maggio		2	
12	Di. Bartolomeo		8	
13	Monte Bologna		7	
14	Colle dell'Orso		7	
15	San Leonardo		6	
16	C.E.P.		7	
17	Via S. Antonio de' Lazzari		1	
18	C.E.P.		1	
19	Via Du' di Piemonte		8	
20	Cappuccini		8	
TOT.		62	60	60
SCUOLA MEDIA				
21	Langhe Petrone			13
22	Municipale			6
23	Via Roma			2
24	Viale Elena			3
25	Via Mazzini			16
26	Via Milano		24	
27	Seminario			1
28	Piazza Bellini			3
29	Via Mazzini			12
30	Via XXV Maggio			14
31	Piazza S. Leonardo			5
32	Via Isernia			5
33	Coverre			2
34	Luca Odier			8
35	Via Du' di Piemonte			16
TOT.		24		108
SCUOLE SUPERIORI				
36	ISTITUTO MAGISTRALE		1	
37	TECNICO INDUSTRIALE		14	
38	FEMMINILE			5
39	COMMERCIALE E PER GEOMETRI		31	
40	LICEO GIMNASIO			16
41	SCIENITFICO			7
42	INAPLI			
43	SCUOLA AGRARIA			
44	ISTITUTO MAGISTRALE		16	
45	SCUOLE SUPERIORI		72	28

PROBABILITÀ
DOTT. ALESSANDRO MONTAUDO
DOTT. ALESSANDRO MONTAUDO
DOTT. ALESSANDRO MONTAUDO
DOTT. ALESSANDRO MONTAUDO



- LEGENDA -

- ZONA
- INDUSTRIALE
 - MILITARE
 - VERDE COMUNALE
- STRADE
- STRADE STATALI
 - STRADE REGIONALI
 - STRADE PROVINCIALI
 - DEMANDA COMUNALE
- ALTRI
- ACQUEDOTTI
 - BUCHE E FONTANILI
 - CAVITÀ



COMUNE DI CAMPOBASSO
PIANO REGOLATORE GENERALE

12

STATO DI FATTO DEL CENTRO URBANO
(gennaio 1966)

scala
1:4.000

PROGETTISTI:

DOSS ARCHITETTO AMARUCCI
DOSS ARCHITETTO ANTONELLI
DOSS ARCHITETTO BRUNO DE CAPOA
DOSS ARCHITETTO GIUSEPPE TARDELLI

DATA
30/4/1966



- LEGENDA -

ZONA

- INDUSTRIALE
- FERROVIARIA
- AGRICOLA E ZOOTECNICA
- VERDE PUBBLICO O DI USO PUBBLICO
- VERDE PRIVATO
- VERDE ATTREZZATO
- VERDE VINCOLATO
- CIMITERIALI

- STRADE STATALI
- STRADE PROVINCIALI
- DEMANI E PROPRIETÀ COMUNALI

IMPIANTI ED ATTREZZATURE DI INTERESSE PUBBLICO

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| CHIESE | BANCHE |
| OSPEDALI | BIBLIOTECHE |
| SCUOLA MATERNA | AUTORIMESSE |
| SCUOLA ELEMENTARE | CINEMA |
| SCUOLA MEDIA | CINEMA TEATRO |
| SCUOLA DI ORDINE SUPERIORE | GRANDI MAGAZZINI |
| AMMINISTRATIVI | INDUSTRIA ALIMENTARE |
| MILITARI | DISTRIBUZIONE ENERGIA ELETTRICA |
| CARCERI | DISTRIBUZIONE GAS |
| ALBERGHI | DISTRIBUZIONE ACQUA |
| SPORTIVI | CENTRALE TELEFONICA |
| MERCATI | POSTO TELEFONICO PUBBLICO |
| STAZIONE FF. SS. | CAVE DI VITA E DI PIETRA |
| UFFICIO PP. TT. | |

EDIFICI

- A CARATTERE STORICO O MONUMENTALE
- PUBBLICI
- COMUNALI

