

ORVETO.

ORIVETVM sicut dicitur
to. Thome. non sine Italia.
Regno. S. P.



COMUNE DI ORVIETO (Terni)

Il presente atto fa parte del progetto di Piano
Regolatore generale del Comune di Orvieto, adottato
con deliberazione consiliare n. 100 in data 21 mag-
gio 1966, approvata dalla C.E. n. nella seduta del
14 giugno 1966 al n. 10000/LL.P.P.

Orvieto, 27 GIU 1966



IL SEGRETARIO GENERALE

COMUNE DI ORVIETO

PIANO REGOLATORE GENERALE

RELAZIONE

Aprile 1966

VISTO come da proprio

Decreto n. 6149

del 23 GIU 1966

Il Ministro dei LL.P.P.

PROGETTISTA:

Dott. Arch. Prof. LUIGI PICCINATO

COLLABORATRICE:

Dott. Arch. G. VERA CONSOLI



1 Nota preliminare

Il presente piano regolatore generale é stato preceduto dal piano regolatore redatto nel 1956 dall'Arch. Prof. Renato Bonelli e adottato con deliberazione consiliare nel 1958.

Su tale piano, con il voto del 12/4/1962 N. 910, l'Assemblea del Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso parere favorevole con modifiche, integrazioni, stralcio ex raccomandazioni, specificate nei considerando del citato voto, volte tutte - sostanzialmente - a raggiungere una più efficace tutela storico-ambientale sia del masso Orvietano che delle adiacenti zone soggette a sviluppi residenziali ed industriali, e a conclusione come fosse da raccomandare al Comune di Orvieto di tenere nel massimo conto l'esigenza inderogabile di tutela storico-ambientale e paesistica del masso Orvietano e delle circostanti



pendici collinari.

L'Amministrazione Comunale non ha provveduto a ottemperare subito al rescritto del Consiglio Superiore dei LL.PP. Tuttavia, di fronte alle incertezze di una situazione urbanistica sospesa, di fronte a nuove importanti emergenti e al sorgere di costruzioni non inquadrare in un piano, l'Amministrazione é stata spinta, nel 1964, a riaffrontare il problema di Piano Regolatore attraverso una completa rielaborazione affidata all'Arch. Prof. Piccinato, che é quella che qui si presenta.

Invero, dal 1962 ad oggi, numerose costruzioni venivano realizzate qua e là nell'interno della città antica e delle frazioni.

Nella città antica, entro gli orti, gli edifici risultano lontani da ogni regolamentazione riguardante altezza, distacchi, forma delle coperture e colore;



case di 4 o 5 piani sul ciglio della Rupe, soprattutto sul lato sud della città, hanno in parte compromesso il caratteristico profilo urbano in un settore particolarmente delicato per la presenza, tra l'altro, del Duomo. (foto 1 e 2)

Sulle falde collinari poi, a sud, prospicienti la città, e anche immediatamente a monte dello scalo ferroviario, sono sorti diversi edifici in zona spiccatamente panoramica e vincolata dalla Soprintendenza. (foto 3)

La mancanza di una normativa di piano ha consentito insomma che l'attività edilizia si disseminasse disordinatamente in molte parti del suburbio, con notevoli menomazioni di quel quadro panoramico che a Criviera assume un preminente significato e valore.

Citiamo, tra l'altro, la grossa officina e deposito della FIAT che, sorta lungo la SS. Umbro Casentinese ai piedi della Rupe, a soli 200 metri dell'antico



acquedotto che, con i suoi arconi, sovrappassa la strada nazionale. (foto 4 e 5)

Contemporaneamente l'abitato di Scalo si é in crementato di nuove costruzioni e, tra queste scuole e officine, senza che fosse possibile dare una conformazione urbanistica all'abitato. (foto 6)

Nel contempo si pronunciavano decisamente nuove emergenti con tale forza, da proporre, con la loro tematica, una nuova configurazione all'intero problema urbanistico.

Tra tali emergenti possiamo annoverare le seguenti:

- 1) Prima di tutto la realizzazione dell'autostrada del Sole Napoli-Milano, scorrente sulla destra del Paglia, che ha annullato con il suo tracciato le previsioni del P.R.G. del 1956 per quanto concerneva le espansioni



edilizie dello Scalo ivi previste, e che con il suo casello, posto a sud della città lungo la Statale Amerina, impegna oggi a nuove decisioni di notevole importanza.

- 2) L'acquisizione da parte dell'Amministrazione Comunale di un'area da destinare a sviluppo industriale, fortunatamente ubicata lungo la valle, a nord della città, a notevole distanza da quest'ultima.
- 3) La creazione della nuova strada Statale Todi-Baschi, raccordata con la Statale Amerina a sud di Criveto, che sostituisce decisamente l'attuale SS. Ternana nei riguardi del peso della circolazione regionale, affidando a quest'ultima i soli compiti di strada locale, insieme alla Umbro Casentinense, già deflazionata dalla presenza dell'autostrada del Sole.



Di fronte a questi importanti fatti il piano regolatore generale studiato nel 1956, sia pure ove fosse aggiornato con le variazioni richieste dalle prescrizioni del voto del Consiglio Superiore dei LL.PP., non potrebbe oggi costituire altro che un documento grandemente superato.

Questi, soprattutto, i motivi che hanno spinto l'Amministrazione Comunale, nel 1964, come si è detto a riaffrontare il problema del P.R.G.



Cenno storico

La formazione tufacea di Orvieto si deve al cratere di uno dei vulcani Vulsinii sorti dal golfo tirrenico che nell'epoca terziaria, occupava la valle dell'attuale fiume Paglia.

All'epoca etrusca più arcaica risalgono le prime tracce dell'uomo sulla Rupe Orvietana.

Alcuni ritengono che sulla Rupe non fosse una vera città, ma un tempio a Vertunna o Veltha, la principale divinità etrusca e che il luogo fosse chiamato Hurt-vi-Veltha da dove il nome attuale di Orvieto.

Altri affermano che sulla Rupe é esistita la città etrusca di Vulsinii che fu distrutta dai Romani e ricostruita dagli abitanti con il nome di Vulsinii veteres o Urbs vetus, da cui il nome di Orvieto.

Alla base del colle era la necropoli, dove



i morti, esclusa la tomba dei Settecamini, erano raccolti in promiscuità di sesso, famiglia e tempo.

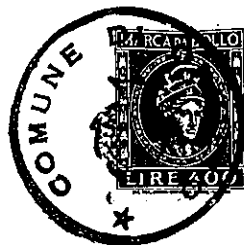
Fu centro politico e religioso di grande importanza; in esso ebbero luogo convegni politici e sacri degli Etruschi.

Come centro demografico non ebbe la stessa importanza, e ciò é testimoniato dalla mancanza di opere antiche di difesa.

Si ritiene che nel 264-63 a.C. il tempio di Vertunna fosse abbandonato e distrutto e che per più di due secoli la Rupe rimanesse disabitata.

Le poche e scarse tracce romane sono del I secolo d.C.: la città ebbe allora due teatri e vari templi.

Il primo ricordo della città nel medioevo é nel libro "Degli Edifici" di Procopio da Cesarea dove



la città é chiamata Ourbibéntos; nel medioevo avanzato prevalse latinamente la grafia Urbs vetus. La città fu propugnacolo della resistenza dei Goti e fu assediata da Belisario che cacciò i barbari. Ma ricadde ancora sotto i Goti di Totila e passò di nuovo ai Greci; nel 596 fu occupata dal longobardo Agilulfo, poi ebbe un proprio conte e il vescovo e quindi passò alla Chiesa.

Con il costituirsi del Comune nel secolo IX e XII, cominciarono a sorgervi le torri e le case torri dei nobili del contado. Il Comune incontrò lunghe lotte, ribellandosi ai rettori pontifici, finché fu riconosciuto da Adriano IV.

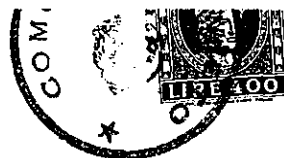
Nell'interno le lotte fra Monaldeschi guelfi e Filippeschi ghibellini furono intense; questi ultimi vennero cacciati, ma sorsero le fazioni tra i Beffati



e i Malcorini, nei quali si divisero i Monaldeschi.

Orvieto subì il dominio della Chiesa nel 1334-37, e in seguito ebbe diverse signorie forestiere. Nel 1450 infine passò durevolmente alla Chiesa.

Oltre a Firenze, solo Orvieto, oppose resistenza a Carlo VIII; venne poi presa dal Valentino e fu rifugio di Alessandro VI e più tardi, dopo il sacco di Roma, di Clemente VII.



3 Il tema di Orvieto

Non é il caso di addentrarsi qui nell'intero quadro storico-artistico che illumina le vicende urbanistiche della città Umbra.

Stà di fatto che Orvieto costituisce oggi, attraverso la successione dei suoi sviluppi urbanistico-architettonici, un capolavoro di edilizia urbana. Ad esso hanno partecipato coralmemente le società che si sono seguite nel cammino della storia: ogni momento ha contribuito a lasciare una stupenda testimonianza culturale, inserendosi in un contesto che ha mantenuto sempre evidente unità e coerenza concettuale.

Dai grandi maestri dell'architettura ai più umili artigiani, tutti hanno contribuito, per il passato, alla creazione di un capolavoro vivente. In questo stupendo quadro parlano infatti la stessa voce, non solo i capolavori architettonici che noi oggi chiamiamo monumen



ti, ma le stesse più modeste costruzioni lungo le antiche strade affermano quella unità espressiva che non può essere oggi sconvolta o interrotta, sotto pena di distruggere un quadro storico di inestimabile importanza.

Anche la più sommaria lettura della struttura urbanistica dell'antica città ci dà conferma della compatta unità del suo piano, il quale può essere annoverato tra i più perfetti esempi del tipo compositivo a "fuso di acropoli" una strada principale, il "corso", percorre la piattaforma da ovest a est, dalla Porta Maggiore alla Fortezza che si affaccia sulla valle del Paglia.

Da questa spina dorsale si dipartono, in stretta successione, le strade secondarie. I due grandi centri della vita civica e sociale, il palazzo del Popolo e l'immensa Cattedrale, formano due episodi importanti, distaccati completamente dalla spina dorsale del "corso", arricchiti ciascuno da una propria "piazza": il primo a nord

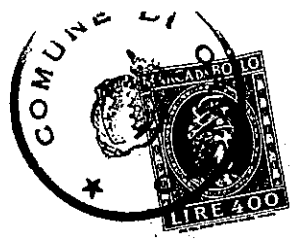


del "Corso," il secondo a Sud.

Tutto il tracciato del Corso é arricchito, verso occidente solo da un'unica piazza, sulla quale si affaccia il Palazzo Comunale, centro della vita cittadina, probabilmente sul sito dell'antico "foro" etrusco-romano.

La struttura antica é rimasta quella di oggi; con identico significato e identico valore: accentuata, semmai, dalla stazione superiore della funicolare che congiungendo la città con la stazione ferroviaria ha aperto una nuova via di accesso pedonale là dove un tempo era lo sbarramento della fortezza.

Ma il quadro non si limita affatto all'antica città, isolata sulla Rupe: esso trae, com'è logico, la sua forza e si giustifica proprio nell'intero paesaggio che esalta la forma e la struttura della città, immergendola in uno spazio che, da sempre, ne ha formato il sup-



porto indispensabile. E ciò sin da quando, sopra le val
li e i boschi, sulla Rupe si ergeva l'antico santuario
di Vertunna; e poi, ancora, quando il borgo del primo me
dioevo costituiva una vera fortezza: e poi ancora, quan-
do, nel medioevo comunale, la città era dominata dall'im-
mensa cattedrale del Maitani: e poi, ancora, quando, nel
primo rinascimento, Luca Signorelli dipingeva il Miracolo
di Bolsena e ammoniva i reprobri col suo giudizio Univer-
sale: e poi quando Antonio da Sangallo e Ascanio Vitoz-
zi sostituivano con nobili palazzi le antiche casette: e,
infine, nel secolo scorso quando le nuove case si raggrup-
pavano intorno alla stazione ferroviaria, lasciando anco-
ra intatto l'ambiente delle valli e delle colline.

Il paesaggio, dunque, fa parte della città: ed
esso ha un profondo significato sia che si guardi dal di
fuori al profilo di quest'ultima, sia che ci si affacci
dalle terrazze e dalle finestre, sopra il mare di verde



sul quale la città sembra quasi navigare.

La presenza di questo paesaggio é, di per sé stessa, un tema che chiede una sola soluzione, senza mezzi termini: quello della sua conservazione.

Ma questa città non é solo e tanto un mondo da conservare: se ha vissuto organicamente lungo i secoli, essa deve inserirsi, con la sua ricchezza ma con altrettanta organicità, nella vita di oggi e in quella di domani. Anzi: il tema della sua conservazione non può essere risolto che in quello più vasto di una pianificazione globale, nella quale siano almeno adombrati - se non presenti - i termini di una visione programmatica dell'economia e dello spazio economico di Orvieto.

Il quadro, insomma, deve essere allargato. E nella dialettica tra l'antico e il nuovo, il passato e l'avvenire, il "piano" deve trovare le ragioni logiche della conservazione e dell'esaltazione del mondo stupendo oggi ereditato, proprio nel proporre coraggiosamente



nuove attività, nuovi traffici, nuova edilizia.

Se l'urbanistica moderna sà ormai come proporre il "risanamento conservativo" e in quale modo porre vincoli per la salvezza del paesaggio, l'urbanistica moderna é anche conscia che tali azioni poggiano su di un'operazione inequivocabile: creare, attraverso il piano, la premessa necessaria affinché tali azioni di salvaguardia e di risanamento siano facili, possibili e spontanee proprio perché incentivate da specifiche determinanti.

La città infatti é la risultante di una complessa serie di forze, che agiscono in un quadro più ampio di quello della stessa città; quello della regione economica che ha provocato e provoca il fenomeno urbano.

Il tema, dunque é più vasto.

E investe, in un costante rapporto tra causa ed effetto, tutti gli aspetti delle strutture che hanno

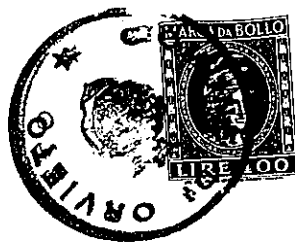


determinato e determinano la vita urbana con i suoi insediamenti, con l'agricoltura, i boschi, le industrie, le comunicazioni, le attrezzature

I problemi di piano regolatore in parte provengono, da questo tema più generale e in questo trovano le basi per le loro soluzioni. Ed è perciò che il tema tecnico-urbanistico dovrebbe trovare i suoi fattori su una visione programmatica dell'economia ed esserne la interpretazione.

Il P.R.G. deve individuare innanzitutto lo spirito della vita della città: considerare, insomma, con gli aspetti storici, paesistici, anche quelli economico-sociali che caratterizzano l'attività e la struttura e ne costituiscono le direttrici essenziali di sviluppo.

Il P.R.G. rappresenta lo strumento svolto a qualificare, integrare e risolvere tutti gli elementi del problema di un'unica visione globale; quelle di un vero organismo. In questa visione programmatica, dunque, il



solo e più vero atto é quello di tradurre lo spirito e l'essenza del tema particolare in un nuovo organismo.

In questo operare dell'urbanistica, é evidente, ogni città rappresenta un problema specifico del tutto particolare; tante città e tanti problemi.

Solo attraverso un piano che tenga conto di tutte le possibilità di sviluppo economico, che sia abbastanza dettagliato per alleggerire i compiti dell'Amministrazione nella sua pratica applicazione e che proponga una adeguata distribuzione delle realizzazioni nel tempo, é possibile dare all'Amministrazione Comunale uno strumento adatto ad una politica urbanistica.



tab. A

ECONOMIA AGRICOLA

SUPERFICIE DELLE PRINCIPALI COLTIVAZIONI AGRICOLE

<u>Superficie totale territoriale:</u>	ha	27.085,00
Superficie improduttiva	ha	1.897,33
Superficie agraria e forestale:	ha	25.187,67
Superficie forestale:	ha	10.170,00
Superficie agraria	ha	15.017,67

Coltivazioni agrarie	Superfici in ha	Produzione		Note
		Complessiva in ha.	Q.li/ha	
1) <u>seminativi</u>				
a) da grano	7.800	100.000	12	
b) foraggiere (1) permanenti (prati e pascoli)	2.160	140.400	65	(1) per produzione Q.li/ha deve intendersi quella media tra le diverse colture (medica-trifoglio-lupinella) riferite al quantitativo di fieno.
c) da rotazione	3.060			
d) da rinnovo	1.852			
2) <u>Colture legnose specializzate</u>				
a) vite (")	70	85.000		(") le produzioni viticole ed olearie sono quelle complessive, tenendo conto non solo delle colture specializzate ma anche di quelle promiscue.
b) olivo (")	50	70.000		
3) <u>a carattere industriale</u>				
a) Tabacco	25	525	25	
Totale	15.017			



4 Elementi di base del Piano Regolatore Generale

Il Comune di Orvieto amministrativamente fa parte dell'Umbria. In realtà, la sua ubicazione geografica e i monti che lo circondano e lo isolano, rendono incerta una precisa qualifica. Siamo infatti ai margini del Lazio, dell'Umbria e della Toscana. Le antiche arterie stradali, oggi in gran parte superate dall'autostrada del Sole e dalla Ternana-Baschi-Todi, non hanno concesso mai facili comunicazioni né con Viterbo, né con l'Umbria, né con la Toscana.

Ad un 20 chilometri dal lago di Bolsena e a 35 chilometri circa da Todi, Orvieto si inserisce oggi in un grande itinerario turistico di valore incomparabile per la ricchezza della sua storia.

Molto più scarsi, nel passato i rapporti con la Sabina e con Roma Sud, con Chianciano e la Toscana a Nord.

Come quella di tutti i comuni circostanti, an-



che l'economia del Comune di Orvieto é in gran parte basata sull'agricoltura (tab. A), oggi su una popolazione attiva di quasi 11.000 abitanti, ben 5.200 sono addetti all'agricoltura (con attività quindi a basso reddito) contro 1.400 addetti a manifatture locali ed all'artigianato (tabella B). Perciò, gli ultimi venti anni hanno visto una lenta ma continua emigrazione dal Comune, specialmente verso Roma e nel contempo una immigrazione locale nella città con spopolamento delle frazioni (grafico 1). Nel complesso la popolazione dell'intero Comune é da considerarsi pressoché stazionaria negli ultimi dieci anni. E' da rimarcare altresì un notevole movimento pendolare giornaliero soprattutto verso Roma (vedi grafici e tabelle allegate).

In vero l'isolamento di Orvieto é stato rotto, nel secolo scorso, dalla creazione della ferrovia; e una nuova clamorosa rottura si é avuta due anni or sono, con l'apertura al traffico dell'autostrada del Sole Milano-Fi



tab. B

COMPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE SECONDO LE ATTIVITA' (1964)

Popolazione fino ad anni 10	3.649
Addetta caccia, pesca, agricoltura	5.186
" industria e manifatture	1.448
" costruzione ed impianti	792
" energia elettrica	16
" trasporti e comunicazioni	343
" commercio e servizi vari	1.029
" credito ed assicurazioni	82
" pubbliche amministrazioni	1.417
Popolazione in attesa di prima occupazione	312
" attendente alle cure domestiche	7.653
" non attiva	2.876



tab. C

Popolazione residente nel territorio Comunale di Orvieto,
alla data dei più recenti censimenti

===== Anni di censimento =====	Popolazione =====
1921	19242
1931	20077
1936	21599
1951	24445
1953	24699
1954	24866
1955	24974
1956	25013
1957	25050
1958	25004
1959	25168
1960	25388
1961	25100
1962	25151
1963	24983
1964	24803



tab. D

Popolazione residente in Orvieto Centro, alla data dei
più recenti censimenti

<u>Anni di censimento</u>	<u>popolazione</u>
1921	7832
1931	7946
1936	8764
1951	9503
1953	9572
1954	9468
1955	9668
1956	9658
1957	9748
1958	9838
1959	9849
1960	9880
1961	9885
1962	9573
1963	9640
1964	9694



tab.

Popolazione residente in Orvieto Scalo, alla data dei
più recenti censimenti

<u>Anni di censimento</u>	<u>popolazione</u>
1921	573
1931	604
1936	618
1951	853
1953	1079
1954	1213
1955	1219
1956	1305
1957	1338
1958	1391
1959	1472
1960	1622
1961	1874
1962	1975
1963	2077
1964	2046

tab. F

popolazione residente nella frazione di Sferracavallo,
alla data dei più recenti censimenti



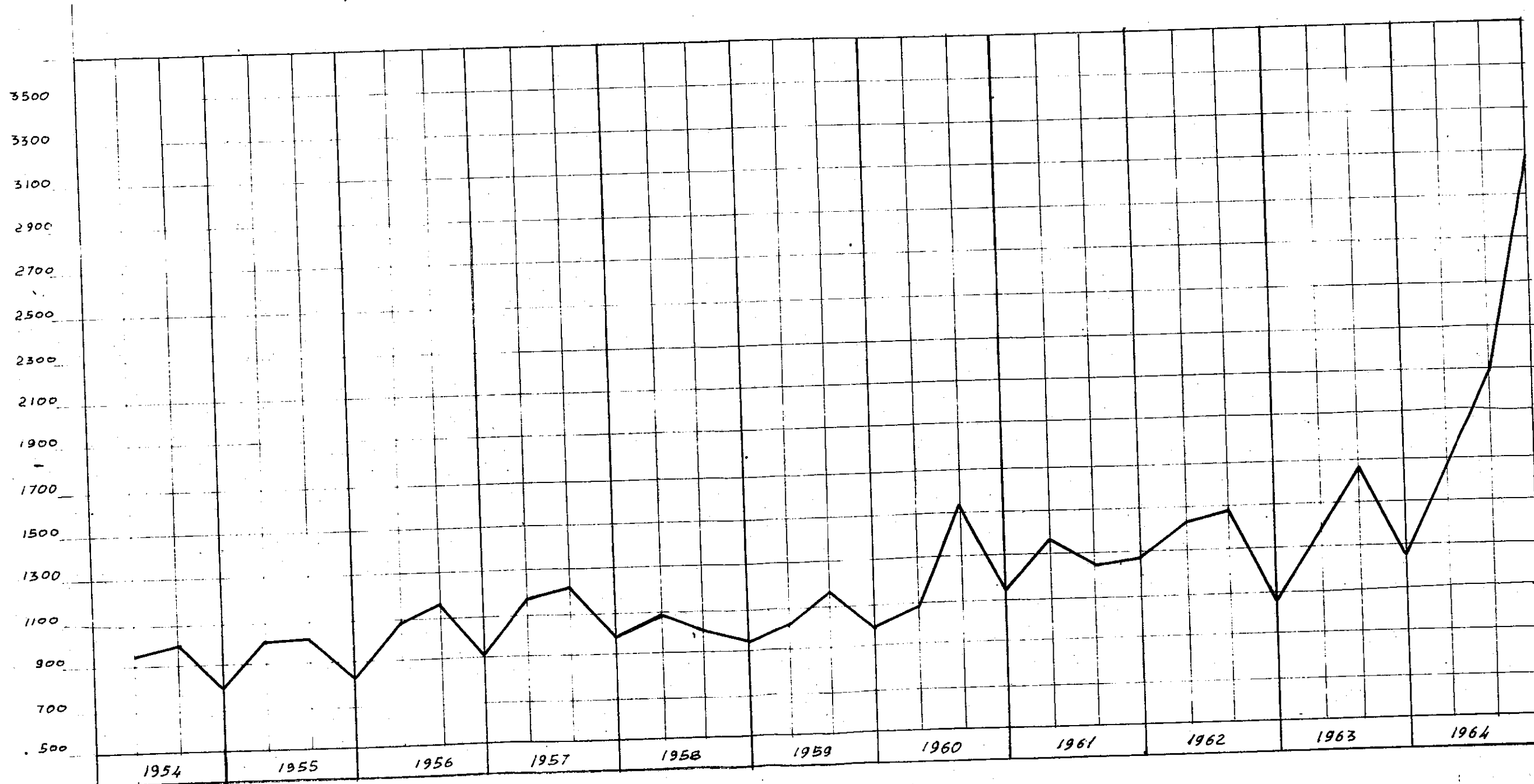
=====
=====
Anni di censimento

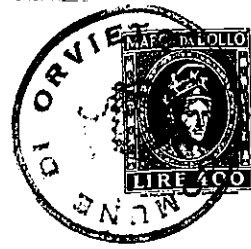
popolazione

1921	121
1931	132
1936	134
1951	182
1953	193
1954	208
1955	199
1956	211
1957	288
1958	292
1959	324
1960	376
1961	415
1962	433
1963	461
1964	503

GRAFICO DEL MOVIMENTO TURISTICO DAL 1954 AL 1964

GRAFICO 3





renze-Roma-Napoli. Rappresenta quest'ultima una emergenza del tutto nuova che ha aperto per Orvieto termini economici nuovi e inaspettati. Basterebbe riferirsi all'improvviso incremento dell'afflusso turistico che in un solo anno (1963-1964) ha segnato un aumento di ben 3.000 unità (grafici 2 e 3). Naturalmente a questo incremento delle presenze non risponde una sufficiente attrezzatura alberghiera.

La speciale posizione isolata della città ha fatto sì che, fino ad oggi, si può dire che per quanto riguarda l'edilizia, la città ha vissuto di sé stessa, sfruttando malauguratamente passo a passo la disponibilità del suolo.

Tra le maglie dell'antica rete viaria basta confrontare una pianta del 1920 con una di oggi per rendersi conto come, passo a passo, siano sparite le grandi aree libere che ancora esistevano nell'antica città.

Né trent'anni fa si è colta l'occasione della costruzione delle nuove caserme degli allievi ufficiali e



della G.I.L. per creare la base per un nuovo nucleo abit
tativo nella valle: si é preferito, ancora una volta,
occupare con esse grandi spazi vuoti a Nord tra il pozz
zo di S. Patrizio e la Chiesa di S. Domenico.

L'unico abitato che ha avuto un notevole svi-
luppo edilizio é quello sorto intorno alla stazione fer-
roviaria, ai piedi della Rupe, laddove, oltre alla pre-
senza della ferrovia, quella di un nodo stradale ha spin-
to alla creazione di alcune attività artigianali e mani-
fatturiere (foto 6).

L'abitato di Sferracavallo si é sviluppato più
tardi e con nuova intensità, e quasi come propagine del-
l'antica città.

Quanto poi all'abitato di Ciconia, al di là del
fiume Paglia, alla confluenza della SS. Umbro Casentine-
se e SS. Ternana, essa ha avuto solo negli ultimi anni
un certo sviluppo, con casette a uno o due piani e
qualche negozio: sviluppo che ora stà vivamente qualifi-

tab. G

Indice di affollamento

Sviluppo edilizio
1951 - 1961
vani costruiti

Orvieto centro	0,92	-
Titignano	1,00	30
Scalo	1,00	1.000
S. Egidio	1,03	40
Torre S. Severo	0,95	60
Rocca Ripesena	1,28	50
Sugano	1,10	60
Prodo	0,61	50
Morrano	1,00	80
Canele	1,04	60
Case sparse	1,30	1.000
Benano	0,98	40
Corbara	1,24	30





candosi.

L'incremento edilizio di Orvieto (vedi tabella G) nel decennio é stato di 3.000 vani circa, questo sviluppo, che contraddice la stabilità della popolazione, é dovuto soprattutto alla scissione dei nuclei familiari, all'abbandono delle case malsane e alla ricerca di un migliore livello abitativo. A questo proposito il fenomeno é singolarmente significativo, proprio perché si pronuncia soprattutto nelle frazioni, dove l'incremento della popolazione é nullo.

E' in atto insomma un processo di rinnovamento edilizio al quale il P.R.G. deve dare un preciso indirizzo, sotto pena di lasciarlo risolvere in quella di sordinata e dannosa proliferazione antieconomica che caratterizza la inorganicità degli sviluppi cosiddetti "spontanei".

Orvieto può contare oggi, con la nuova rete delle comunicazioni stradali che inserisce il suo territorio



in un più vasto sistema di attività secondarie (industriali, manifatturiere) e terziarie (culturali, amministrative, turistiche, ecc.), su una nuova e più precisa qualificazione "comprensoriale".

Il nuovo Ospedale, in corso di studio; l'Istituto tecnico per Geometri, in corso di progetto; il nodo dell'autostrada, che richiede attrezzature autoportuali (depositi di smistamento, officine, piazzali di sosta, ecc.); il nuovo impianto polisportivo, recentemente deciso, non sono attrezzature a servizio locale, ma sono destinate e già dimensionate in funzione di un quadro comprensoriale. Ad esse fanno capo necessariamente le popolazioni dei Comuni limitrofi: e la loro presenza già impone una previsione di incremento residenziale.



5 Dimensioni del Piano Regolatore Generale

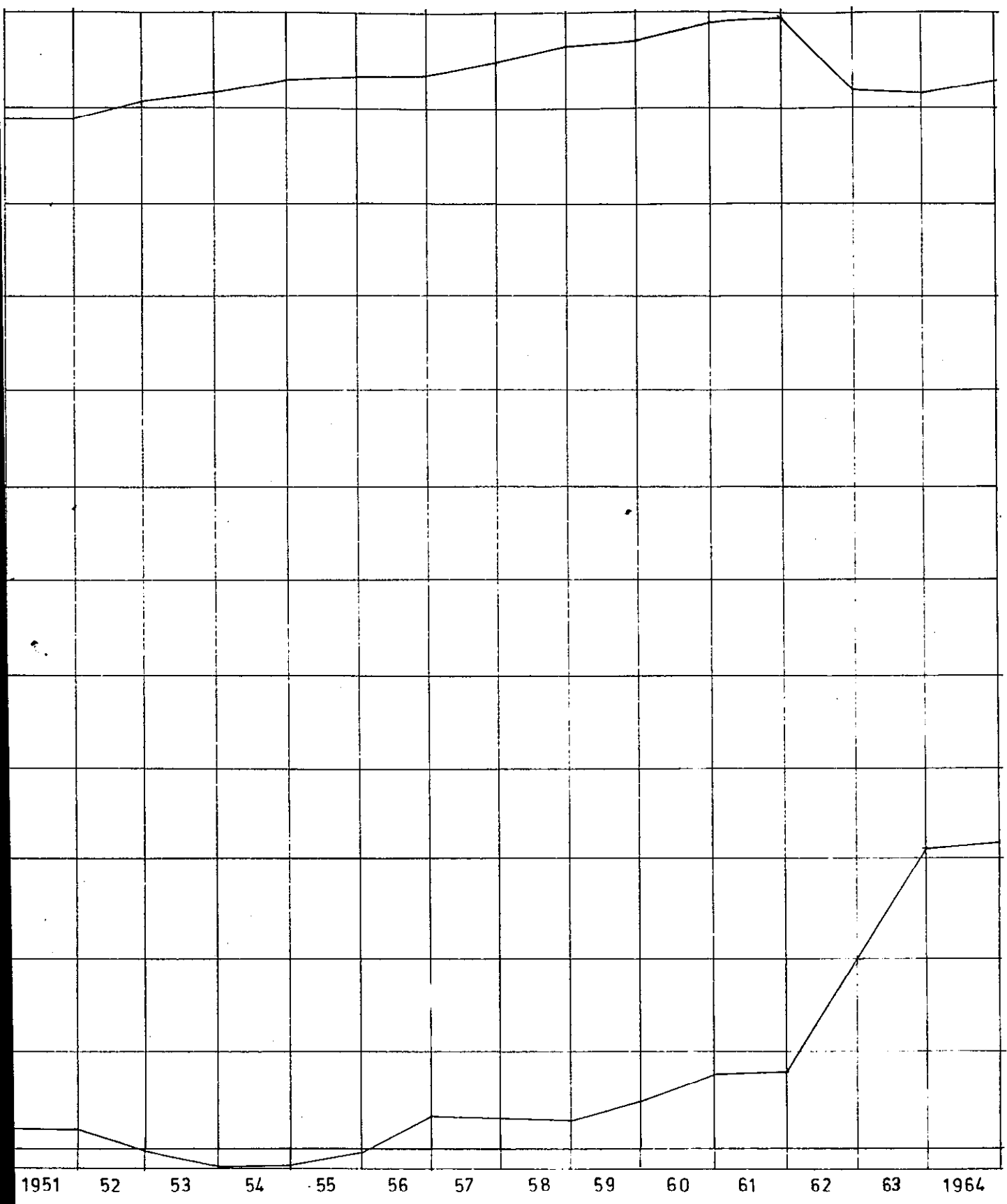
Il P.R.G. é dimensionato, grosso modo, sul fabbisogno di un venticinquennio. Va da sé che una tale calcolazione non può essere che approssimativa, giacché essa é legata a molti parametri che, alla loro volta, se sono dipendenti da "determinanti" che fin da oggi si possono assumere come validi, d'altro lato inevitabilmente possono essere soggetti a imprevedibili "emergenti".

Questo limite di incertezza impone dunque di per sé stesso la conformazione "aperta" e non chiusa di piano regolatore: la possibilità cioè di una articolazione tale da permettere una realizzazione a tappe e di poter far fronte a quando ~~le~~ le emergenti potranno suggerire, pur conservando nella flessibilità una organicità al piano stesso.

Assumere a base del dimensionamento del Piano soltanto i parametri che scaturiscono dai dati degli in

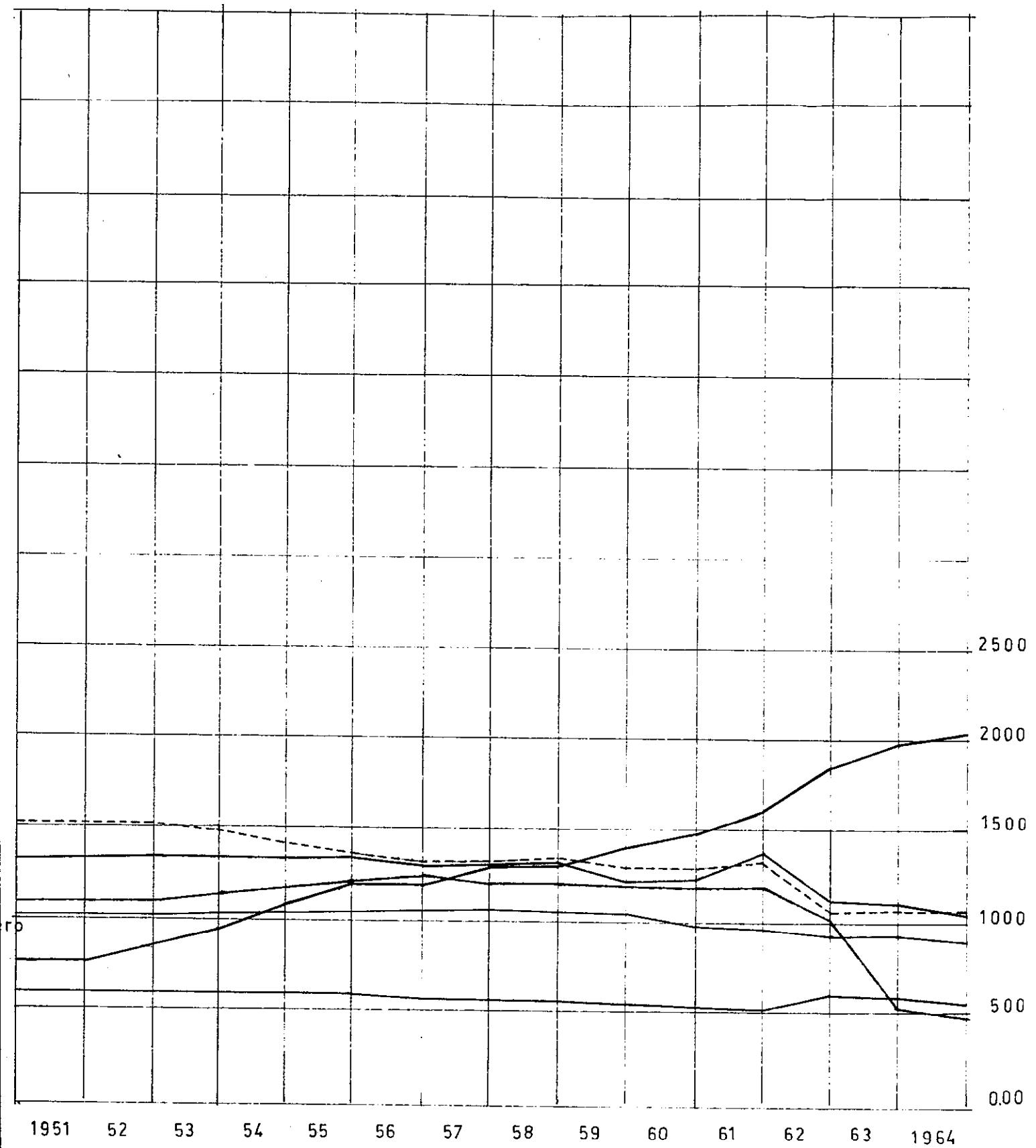
ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE

GRAFICO 4



ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE

GRAFICO 5



tab. H



INCREMENTO NATURALE DELLA POPOLAZIONE DEL COMUNE DI ORVIETO

===== Anni di riferimento	ORVIETO CENTRO Incr. Nat.	ORVIETO SCALO Incr. Nat.	SFERRACAVALLLO Incr. Nat.
1951	+ 25	+ 17	+ 1
1953	+ 38	+ 8	- 1
1954	+ 19	+ 15	+ 4
1955	+ 9	+ 12	- 2
1956	+ 59	+ 12	+ 3
1957	- 14	+ 3	+ 4
1958	- 1	+ 14	+ 2
1959	+ 44	+ 14	+ 3
1960	+ 5	+ 15	+ 2
1961	+ 25	+ 2	+ 1
1962	+ 55	+ 8	+ 1
1963	+ 54	+ 18	+ 3
1964	+ 59	+ 12	+ 3

Tab. I



STRUTTURA POPOLAZIONE SECONDO GRUPPI D'ETA'

da 0 a 6 anni	2.312
da 6 anni a 10 anni	1.337
" 10 " 14 "	1.705
" 14 " 18 "	1.562
" 18 " 21 "	1.134
" 21 " 25 "	1.694
" 25 " 35 "	4.189
" 35 " 45 "	3.722
" 45 " 55 "	2.675
" 55 " 60 "	1.188
" 60 " 65 "	1.021
oltre 65 anni	2.269



crementi degli ultimi anni é insufficiente.

Gli elementi assunti per l'inquadramento dimensionale del piano sono quindi:

- a) i dati risultanti dall'andamento della popolazione nell'ultimo decennio (grafici 4-5-6);
- b) i dati risultanti dall'andamento della popolazione nell'ultimo triennio (grafici 4-5-6);
- c) incremento naturale della popolazione (tab. H);
- d) la struttura della popolazione secondo l'età (tab. I);
- e) la composizione della popolazione per occupazioni (tab. B);
- f) i movimenti migratori (grafico 1);



- g) il numero di vani ragionevolmente proporzionato alle necessità di diminuire l'indice di affollamento (tab. G);
- h) il numero di vani per il rinnovo dell'edilizia dell'abitato;
- i) fattori di correzione.

I dati di partenza per lo studio delle variazioni di popolazione, come forniti dagli ultimi censimenti generali, sono esposti nelle tabelle precedenti applicando a tali dati le usuali formule statistiche per l'incremento della popolazione per il venticinquennio 1966-1990 é accettabile, sia utilizzando la formula dell'interesse semplice che quella dell'interesse composto, che l'incremento é quasi nullo.

Consideriamo gli altri fattori di correzione:

- 1) la struttura della popolazione secondo l'e



tà;

- 2) la composizione della popolazione per occupazioni;
- 3) i movimenti migratori;
- 4) lo sviluppo edilizio;
- 5) l'indice di affollamento;

Dalle tabelle allegate notiamo:

- a) l'incremento notevole nelle nascite che fa supporre sia in corso un notevole processo di "ringiovanimento" nella struttura della popolazione;
- b) l'eccedenza delle emigrazioni sulle immigrazioni;
- c) lo sviluppo edilizio nel Comune negli anni che vanno dal 1951 al 1961 di circa 3.000 vani, che indica un fabbisogno dovuto alla



scissione dei nuclei familiari e all'abbandono delle abitazioni malsane e alla ricerca di un migliore livello abitativo;

- d) l'indice di affollamento pari ad 1,1 ab/vano; é evidente che tale indice é puramente fittizio e generico.

Altri elementi importanti da assumersi per

l'inquadramento dimensionale del piano sono: la previsione degli impianti industriali e artigianali fatti dal P.R.G. che porterà ad un aumento del numero dei lavoratori.

Il flusso turistico che dalle 5.000 unità nel 1955 ha raggiunto 17.000 unità nel 1965.

Si può quindi, tenendo conto dei risultati negativi e positivi scaturiti dalle precedenti analisi, interpolando una immaginaria curva che rappresenti il vo-



lume del movimento turistico, dell'influsso dell'autostrada e dei futuri impianti industriali, raggiungere una conclusione per il dimensionamento del P.R.G. È ovvio che, in presenza di vari elementi alcuni dei quali legati a determinanti che sono oggi all'inizio del loro sviluppo, non è facile giungere a delle previsioni dimensionali del tutto sicure, come invece è talvolta possibile per città che mostrano una linea quasi costante di sviluppo.

Si può comunque, in vista di tutte le considerazioni sopra svolte, affermare che l'aumento della popolazione nei prossimi anni si pronuncerà più energicamente di quanto la passata esperienza ha dimostrato.

Sembra lecito quindi, tenendo fisso l'obiettivo finale del piano al 1990 raggiungere la cifra di 35.000 abitanti circa, contro i 24.000 attuali. Ciò concede un margine prudenziale che può tuttavia essere cor



retto durante le tappe di esecuzione del piano stesso.

La localizzazione degli 11.000 abitanti prevedibili nel venticinquennio comporta uno studio onde consentire, non già una uniforme distribuzione omogenea, ma, al contrario, una localizzazione qualificata sia quantitativamente che qualitativamente.

La identificazione dei settori e delle attrezzature deve essere tale, come già si é accennato, da permettere la necessaria realizzazione per successive tappe, a seconda del pronunciarsi delle necessità conservando (e ciò é di somma importanza) la organicità del quadro urbanistico generale.

Le zone in cui é strutturato il piano ed i tipi edilizi che ad esse fanno riferimento, sono state appunto proporzionate nell'intento di aderire agli incentivi in corso e alle richieste degli interessi edilizi.

Le scelte di localizzazione considerano svi-



luppi per settori e danno la certezza che, attraverso la politica dei piani particolareggiati, sarà possibile graduare programmaticamente gli sviluppi stessi.

Naturalmente la dimensione totale é programmatica: non é quindi logico che essa venga considerata come raggiungibile in modo assoluto.

Dentro le maglie previste deve, invece, rimanere lo spazio necessario per consentire un libero gioco di scelta per il mercato delle aree, senza del quale si arriverebbe ad un supervalore delle aree fabbricative.



Il Piano Regolatore Generale

Volendo, premesso quanto sopra, riassumere la problematica del piano regolatore, si possono qui enunciare alcuni punti di fondo.

- 1) La riorganizzazione territoriale della struttura urbana identificando i nuovi settori di espansione e riqualificando quelli esistenti, onde non disperdere le iniziative, ma piuttosto in modo da concentrarle in ordinati quartieri.
- 2) Disporre di centri di produzione e di lavoro convenientemente collegati sia con la "Rupe", che con i nuovi insediamenti, che con le frazioni e, infine, con la ferrovia e l'Autostrada.
- 3) Completare e verificare le attrezzature generali necessarie sia alla città, che ai

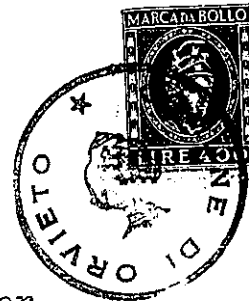


nuovi quartieri e alle frazioni.

- 4) Risolvere i problemi della circolazione principale e secondaria soprattutto in con seguenza del nodo autostradale e della nuo va statale Orvieto-Baschi-Todi.
- 5) Disporre convenienti vincoli intesi alla salvezza del paesaggio e al risanamento con servativo all'antica città.

La soluzione di questi problemi é legata ad u na concezione unitaria di piano, tale da configurare un nuovo organismo urbano.

Riguardo al primo punto (struttura urbana) é da chiarire subito come il criterio di una totale e comple-
ta duplicazione della città, quale si é verificato per e sempio a Bergamo, non sia qui assumibile "in toto" pro-



prio per la diversa situazione orografica e per le diverse dimensioni. E' chiaro tuttavia che la presenza dei più importanti nodi delle comunicazioni principali (stazione ferroviaria, sbocco dell'autostrada, sbocco della nuova Statale per Todi e della Statale per Viterbo) hanno fatto già oggi di Orvieto-Scalo il più importante settore edilizio, quasi il punto base di una nuova città.

Orvieto-Scalo non può tuttavia considerarsi un vero quartiere. Sono presenti infatti molte strutture di funzione generale (alberghi, magazzini, artigianato, depositi) ma la popolazione residente non è commisurata all'importanza economica del sito e, ancor più, a quella che dovrà assumere in un prossimo domani.

Né è possibile un ampliamento diretto per mancanza di aree edificatorie, sotto pena di distruggere il paesaggio circostante, spingendo l'edilizia a risalire la



valle del fosso dell'Abbadia (foto 7). Occorre invece di
trepassare il Paglia creando un nuovo vero settore urba-
no, qualificando decisamente nella sua spontanea funzio-
ne di nodo stradale e commerciale. Ed é quanto propone
il P.R.G.

Profittando infatti del declassamento delle due
statali Umbro-Casentinese e Ternana, riservate oggi alle
comunicazioni di cabotaggio locale dalla realizzazione
delle due nuove arterie Autostrada e Nuova Statale Ba-
Schi-Todi, il piano regolatore identifica nella vasta
area pianeggiante triangolare, compresa tra le strade e
sistenti, la posizione ideale per una espansione urbani
stica organizzata (foto 8).

Sono presenti nella zona, come si é accennato,
molte abitazioni disposte lungo le strade, ma prive del-
la necessaria coerenza. Il piano dispone la creazione di
un vero settore urbano dotato di tutti i servizi, prov-



visto di scuole, centro commerciale, centro religioso, zone verdi, strade veicolari e passaggi pedonali.

Tutta la zona marginale al fiume é destinata a verde: parco pubblico, campo polisportivo, istituto per Geometri, campi da giuoco, passeggiate. (foto 9 - 10)

Al nuovo ospedale comprensoriale é destinata una sommità collinare retrostante (dove già esiste un ospizio) bene esposta e soleggiata e sufficientemente vasta per far fronte agli eventuali futuri ampliamenti (si pensa, tra l'altro, di aggiungervi l'ospedale psichiatrico provinciale).

Occorre fugare ogni dubbio circa il peso del regime torrentizio del Paglia che lambisce la zona. A questo proposito, la recente esperienza dell'alluvione del settembre 1965, e più ancora quella del 1937 - la massima finora verificatasi - danno ogni assicurazione.

Il Genio Civile infatti, basandosi sui dati



dell'alluvione del 1937 che ha portato il livello delle acque ad una quota massima mai, prima e dopo, raggiunta, ha provveduto a rafforzare con nuove opere la sponda sinistra del torrente Chiani alla sua foce. Nel contempo, interpellato, ha dato ogni assicurazione per quanto riguarda l'intera sponda sinistra del Paglia nel tratto interessato dal parco progettato e dal campo polisportivo, in corso di approvazione.

Il nuovo settore urbano é strettamente connesso con lo Scalo attraverso il recente ponte sul Paglia.

Il settore dello Scalo, come si é detto, ha una fisionomia propria: quella che gli é stata conferita da sempre dall'annoverarsi delle comunicazioni regionali e locali. (foto 12)

E' la porta di ingresso ad Orvieto e la porta di uscita verso Roma, Firenze, Viterbo, Todi, Terni. E' il nodo di smistamento e di transito per una sub-regio-



ne comprensoriale posta a cavallo della valle Tiberina dal Viterbese al Ternano, dalla Val di Chiana alla Sabina.

Si annodano qui obbligatoriamente le comunicazioni con le frazioni orientali attraverso la Umbro-Casentinese e la vecchia Ternana; quelle con le frazioni occidentali e con la città sulla Rupe attraverso le strade comunali che convergono sulla strada provinciale, a Nord, e la Viterbese, a Sud.

Vi sbarcano le grandi comunicazioni regionali attraverso il casello dell'autostrada del Sole, attraverso la nuova Ternana Orvieto-Baschi-Todi, attraverso la Provinciale della Stazione. Di qui il problema di chiarire il nodo, separando i due tipi principali di circolazione: locale e intercomunale che oggi sono commisti in un unico difficile "slargo" presso il piazzale della stazione e della funicolare.



Il piano provvede dunque a creare una deviazione della provinciale della Stazione prossima a diventare Statale, sottopassando la ferrovia, sì da lasciare agli odierni spazi edilizi e viari la possibilità di rafforzare la destinazione di uso attuale: alberghi, locande, depositi e magazzini. A questo scopo, un grande spazio destinato a tali strutture é riservato tra il casello autostradale e il nucleo dello Scalo, lungo l'Amerina, convenientemente raddoppiata e protetta da vincoli marginali.

Un gruppo edilizio suburbano, distaccato fortunatamente anch'esso dalla Rupe, esiste a Sferracavallo: (foto 11) e anche qui dovremmo trovarne la recente origine nella presenza di un nodo stradale, là dove alcune strade comunali, dirette verso la valle, a nord della città, si inseriscono nella strada Statale 71 che, da quel lato circuita la città, salendo verso la porta Maggiore.



Malauguratamente a Serracavallo, l'edilizia non presenta la compattezza che, invece, esiste allo Scalo; ma le casette sono sorte disponendosi linearmente lungo le strade, con pregiudizio della struttura urbanistica locale che, fino ad oggi, non é riuscita a qualificare una comunità, ma solo a portare disturbo all'unità del paesaggio. Vi esistono modesti servizi: tra essi una scuola elementare e una recente chiesa, malauguratamente collocata proprio sulla Statale, laddove, invece, se congruamente disposta, avrebbe potuto assumere un significato urbanistico diversamente qualificatore.

Il piano, nell'accettare la presenza di questa frazione, ne dispone un completamente edilizio residenziale e, con l'inserimento delle mancanti e ormai necessarie attrezzature, si propone di dargli una coerenza urbanistica all'insieme.



In contrasto con questi settori edilizi, che possono e debbono accettarsi in un quadro di piano regolatore, sta in atto una tendenza di proliferazione di casette, ville e villette in località Gabeletta (vedi foto 13), il nodo stradale occidentale dove si riuniscono le strade che circuitano Orvieto e si inseriscono nella statale per Viterbo; proliferazione che tende ad estendersi fino alla località Tamburino, intorno al cimitero.

E' qui presente un paesaggio di notevole importanza (foto 14-15): il profilo della città sulla Rupe si manifesta quasi all'improvviso a chi proviene dall'antica strada o dalla Statale; qua e là sono presenti antichi casali e vecchie ville, sottolineati da vecchie alberature. Ove si lasciasse costruire villette o casette pezzo a pezzo, verrebbe menomato uno spazio paesistico importante e verrebbe a formarsi il solito anonimo sobborgo lineare, putroppo frequente in casi consimili, privo dei necessari



sari servizi, costoso quindi nel quadro amministrativo.

Per venire incontro all'attuale tendenza, nel P.R.G. é stato identificato, piú a occidente, sopra un dosso in localitá Buon Viaggio, un notevole spazio, alto dosso in localitá Buon Viaggio, un notevole spazio, alto e pianeggiante, destinato appunto a raccogliere un setto re residenziale a ville, spazio ben sufficiente ad assol vere i desideri edilizi che oggi tendono a invadere disor dinatamente le pendici vallive del settore.

Si inserisce qui il tema piú vasto delle molte frazioni sparse nel Comune.

Amministrativamente le frazioni sono in numero di undici: Morrano, Prodo, Titignano, Corbara, Capretta, Canale, Torre S. Severo, Sugano-Canonica, Rocca Ripese-
na, Benano, S. Egidio, cinque nel settore ad oriente della valle del Paglia e sei nel settore occidentale.

Non tutte hanno gli stessi problemi né lo stes



so significato urbanistico.

Motivo però che, le accompagna tutte é il modesto reddito procapite, che discende dalla loro economia esclusivamente agricola. In contrasto con questo aspetto negativo (che nel recente passato ha determinato lo spopolamento di alcune di esse) sta l'incremento dell'attività edilizia, svolta, in parte a sopperire al fabbisogno provocato dalla scissione dei gruppi familiari, in parte a sopperire quello dovuto alla ricerca di abitazioni migliori rispetto a quella della preesistente modesta edilizia.

Alcuni di questi centri abitati (Prodo, Corbara, Titignano ad oriente del Paglia; Benano, S. Quirico, Rocca Ripesena, Torre S. Severo e Sugano nella zona occidentale) costituiscono antichi nuclei edilizi che rivestono carattere architettonico-ambientale e paesistico per la presenza, tra l'altro, di castelli o palazzet

"Foggio Montone"



foto 19



foto 20



ti. (foto 16-17-18)

Altri, invece, si configurano quali modesti raggruppamenti di case coloniche, allineate talvolta lungo le strade. Altri ancora, gli esempi probanti sono quelli di Bagni e di Poggio Montone si configurano come masserie composte di più edifici: casa padronale, stalle, fienili, cappella, case per coloni. (foto 19-20)

Alcune, per la loro felice posizione paesistica (Corbara, prospiciente il lago artificiale creato dallo sbarramento del Tevere; Canale Nuovo, tradizionale luogo di villeggiature nel quale, accanto a qualche vecchia villa, é in atto un incremento di nuove costruzioni di tale tipo) offrono nuove possibilità di vita. Altrettanto può dirsi per la località Colonna, situata nella valle del Chiani percorsa dalla SS. Umbro Casertinese. Per tutte queste località, appetibili dal punto panoramico, il piano regolatore identifica delle zone da



destinarsi a località di villeggiatura e di soggiorno di fine settimana.

Non intendiamo qui descrivere per ognuno di questi capoluoghi di frazioni le soluzioni urbanistiche proposte dal P.R.G. Diciamo solo che si é inteso riservare, proporzionatamente ai bisogni di ciascuno sufficienti aree edilizie, disposte in modo, non solo da conservare l'aspetto caratteristico dei luoghi, ma anche di comporre delle unità di una certa organicità, dotate dei servizi essenziali: scuole elementari e materne, piccolo centro di commercio, campi da giuoco, poste, telefono, ecc.

Uno di questi capoluoghi di frazione, quello di Benano, manca attualmente persino della strada carozzabile che lo possa congiungere con il capoluogo del Comune: una nuova strada segnata nel piano ed in corso di esecuzione, ovvierà alla carenza di questa elementare in-



frastruttura.

Un altro capoluogo di frazione, Corbara, é, bensì in qualche modo collegato con Orvieto mediante una difficile e tortuosa strada; ma questa, scorrendo sulla sinistra del Tevere e del Paglia, non permette l'immissione diretta nella nuova arteria Statale, di fondamentale importanza, Orvieto-Baschi-Todi-Terni.

Il piano risolve il problema con un nuovo ponte, a valle della diga.

Comunque, l'economia delle frazioni é ancora legata al modesto reddito agricolo. Un miglioramento della situazione potrà aversi per alcune di tali frazioni ove si realizzassero alcuni complementi di attività industriale.



Riguardo al secondo punto - quello che si ri
ferisce ai centri di lavoro - é da dire subito come la
presenza dell'Autostrada abbia servito ad inserire il
Comune di Orvieto in un circuito che rende possibile
uno sviluppo di attività "secondaria" industriale, ol-
tre a quella "primaria" agricola.

Gli addetti all'industria sono rappresentati
oggi solo da 1148 unità della popolazione attiva.

La creazione di industrie manifatturiere e di
lavorazione di prodotti dell'agricoltura é possibile ed
é facilitata dalle nuove comunicazioni stradali con Or-
te, dove incrocia la superstrada, in progetto: Civitavec-
chia-Orte-Terni; e con Arezzo, dove incrocia la superstra-
da dei "Due Mari", in costruzione: Grosseto-Siena-Arez-
ze-Fano.

Il P.R.G. indica due zone destinate all'indu-
stria: l'una nella valle del Paglia a nord di Orvieto,



su area già acquistata allo scopo dall'Amministrazione Comunale; l'altra inserita nella media valle del Chiani, accanto alla Statale Umbro Casentinese. Entrambe a circa cinque chilometri da Orvieto e dall'Autostrada, entrambe ben servite da buona viabilità, entrambe facilmente provvedibili di larga dotazione di acqua e di elettricità.

Un piccolo consorzio per la loro messa in azione é facilmente possibile.

Queste due zone industriali, per la loro ubicazione, assumono uno speciale significato nel quadro dell'economia di alcune frazioni. Esse, oltre che a non grande distanza da Orvieto-città e dallo Scalo, sono in facile comunicazione con le frazioni di Rocca Ripesena, Bardano, a ovest e con la frazione di Morrano Nuovo ad Est.

Rientrano, insomma, nello "spazio" delle attua



li frazioni per le quali, é prevedibile, costituiscano un valido incentivo al mantenimento della quota residenziale.

Accanto all'attività industriale é da prendere in esame l'attività dovuta ad un incremento dei trasporti e, infine a quello del turismo.

Orvieto, come già si é accennato, viene oggi ad inserirsi in un più vasto circuito turistico, non più gravitante esclusivamente su Roma e su Firenze, ma componente piuttosto un sistema trasversale rispetto alla Penisola; sistema che ha per base gli itinerari che legano la provincia di Viterbo con l'Umbria. Esse trovano le sue radici sulla presa di coscienza, da parte del turismo nazionale e di quello internazionale di nuovi, più vasti e ad un tempo più capillari itinerari che permettono la conoscenza di luoghi e di paesaggi, fino ad oggi appena sfiorati.

A questo proposito, la vasta regione del Viter



bese da Civitavecchia a Crvieto, e quella dell'Umbria occidentale da Crvieto a Todi e poi a Sangemini e a Perugia-Assisi é, già oggi, oggetto di studi di itinerari che hanno come prospettiva la messa in valore di un parco paesistico e storico (grafico 7). Esso comprende l'Etruria meridionale e i centri architettonici medioevali sparsi in un paesaggio di estrema bellezza per la presenza di boschi e di laghi. Ove questo mondo stupendo fosse completato da un sistema stradale creando brevi raccordi con la viabilità esistente, si verrebbe a formare una regione turistica di soggiorno estivo, da inserirsi in un più moderno contesto.

Certo, ciò significa riorganizzare le possibilità ricettive, oggi impari a tale compito, attraverso nuovi alberghi, campings, ecc. onde permettere una più lunga permanenza in confronto del gran numero delle presenze.



Per quanto si riferisce al terzo punto, quello delle attrezzature collettive, é bene tenere presente come il territorio sia in gran parte, già oggi provvisto di convenienti attrezzature.

Scuole: Per quanto si riferisce all'Edilizia scolastica é da dire come alle future dimensioni di Orvieto il piano provvede a dimensionare e a creare adeguate attrezzature primarie nonché secondarie.

La situazione attuale scolastica é rappresentata nella tabella allegata.

Inoltre in ogni settore e quartiere, il piano prevede a distribuire aree per scuole primarie, in forma, dimensione e ubicazione, atte a rispondere al fabbisogno.



Tab. I

ATTREZZATURE SCOLASTICHE

1) SCUOLE MATERNE:

a) Popolazione scolastica	n°	265
b) Numero complessivo aule		7
c) Totale area a disposizione	mq.	1.120
d) Superficie per alunno	"	42,30 circa mq/alunno

2) SCUOLE ELEMENTARI:

a) Popolazione scolastica	n°	605
b) Numero complessivo aule		39
c) Totale area disposizione	mq.	2.540
d) Superficie per alunno	"	5,90 mq/alunno

X

3) SCUOLE MEDIE:

a) Popolazione scolastica	n°	1.100
b) Numero complessivo aule		35
c) Totale area a disposizione	mq.	8.860
d) Superficie per alunno	mq.	8,00 mq/alunno

4) SCUOLE SUPERIORI:

a) Popolazione scolastica	n°	720
b) Numero complessivo aule		18
c) Totale area a disposizione	mq.	4.800
d) Superficie per alunno	mq.	6,60 mq/alunno



Un centro scolastico di notevole importanza é previsto sulle rive del Paglia, nella zona di Ciconia, dove troveranno posto l'Istituto Tecnico per Geometri, a funzione comprensoriale, ed una scuola elementare, dotati entrambi di ampi spazi verdi per attrezzature sportive e giuochi.

Le tabelle e le planimetrie allegate in scala 1:10.000 mostrano chiaramente le previsioni del piano, con i tipi di scuole, il numero di aule, la popolazione scolastica, la popolazione servita, divisa in comprensori e la superficie a disposizione per ogni alunno.

238
Attualmente nel territorio comunale esistono *132* (27) scuole elementari con 50 aule funzionanti.

In questo studio che riguarda le attrezzature scolastiche si é inteso di riorganizzare in sistema le attuali scuole sparse nel territorio e talvolta costituite da modesti edifici, impropri all'uso, difficilmente raggiungibili dagli allievi.



In questa riorganizzazione si é provveduto al l'abbandono di alcune attuali localizzazioni sparse (Villa Calabresi, Botto e Macchie) riassumendole in una unica località più congrua, a Canale Nuovo.

Altrettanto dicasi per Castellunchio, la cui attività scolastica viene trasferita parte a Baschi e parte a Malesale, mentre quella di Tordimonte troverà la sua più adatta ubicazione nella vicina Orvieto-Scalo.

Quanto alla scuola di S. Egidio si é trovato conveniente aggregarla, attraverso un consorzio, al Comune di Castiglione Teverina.

Parimenti per la scuola di Lapone, che viene trasferita parte a Sugano e parte a Canonica; per quella di Bagni che passa a Piano del Vantaggio; per quella di Palombara da trasferirsi a San Faustino; per quella di S. Bartolomeo che viene localizzata a Ciconia.



Questa riorganizzazione della distribuzione scolastica raggiunge lo scopo di diminuire le attuali distanze, creando nel contempo edifici nuovi e più rispondenti alle necessità dell'istruzione elementare.

Per quanto riguarda l'istruzione media é da dire che nuovi edifici e ampliamenti di quelli esistenti trovano posto nell'antica città per quanto si riferisce al fabbisogno scolastico di quest'ultima e degli immediati dintorni. Altre scuole medie trovano posto a Sugano, Torre S. Severo, Sferracavallo e Scalo.

Nel nuovo settore urbano di Ciconia, oltre il Paglia, sono previste nuove scuole medie, oltre all'Istituto Tecnico per Geometri di cui si é parlato.

Per quanto riguarda le scuole materne ogni importante frazione o nucleo trova nel piano le sufficienti indicazioni di aree necessarie.



Il Mercato centrale: Oggi si svolge ancora intorno al Palazzo del Popolo, in aree del tutto insufficienti e prive di adeguate comunicazioni e parcheggi. Il piano prevede la soluzione del tema indicando una nuova area, adiacente all'attuale, servita da un breve tronco stradale facilmente realizzabile.

Le Istituzioni Sanitarie: Per sopperire alla carenza di attrezzature ospedaliere funzionali e moderne (attualmente Orvieto dispone di soli 180 posti letto) il P.R.G. prevede in località Palombara, la costruzione di un ospedale comprensoriale della capienza di circa 500 posti letto; l'area scelta, su una altura ben esposta, di fronte ad Orvieto e direttamente collegata con le varie frazioni, presenta, oltre ad una felice posizione, ottimi collegamenti con le arterie di mas-



sima importanza e con la città stessa di Orvieto.

A questo proposito é da ripetere come la fun
zione dell'ospedale non sia limitata al fabbisogno lo
cale, ma si estenda praticamente all'intero vasto com
prensorio. Di qui l'assoluta opportunità che il futu-
ro centro ospedaliero risulti raggiungibile dal nodo
ferroviario e stradale dello Scalo: di qui l'ubicazio-
ne prescelta.

L'Autoporto: Presso il nodo di ingresso all'autostrada
il P.R.G. dispone una vasta area necessaria ai servizi
di autotrasporto e automobilistici in generale.

Fanno capo a questa località già da oggi mol-



ti autotrasportatori, che svolgono la loro attività nel quadro regionale locale con smistamento merci.

E' prevedibile quindi la creazione di depositi e magazzini per operazione di scarico e carico nonché la necessità di una officina riparazione e di un albergo o "motel" per i camionisti.

Nella stessa lunga area, che é compresa tra l'autostrada e la Statale Amerina (ma da questa separata e servita da apposita corsia di disimpegno) troveranno posto i depositi dei servizi urbani, delle vetture di servizi pubblici collettivi (autobus, filobus, camions, automezzi, nettezza urbana, ecc.). Lo spazio riservato é sufficientemente ampio per contenere, oltre alle rimesse, le officine per le riparazioni e per le pulizie delle vetture.

All'ingresso di porta Romana si svolge attualmente una fiera di bestiame. L'area che essa impegna é



ristretta ed acclive, insufficiente sotto ogni aspetto.

Il P.R.G. destina a tale uso una nuova area pianeggiante, adiacente all'esistente nuovo mattatoio, presso il nodo stradale sulla provenienza della strada da Bagnoregio.

Per quanto si riferisce al quarto punto, il sistema della viabilità, se da un lato questa condiziona con le più importanti infrastrutture esistenti la soluzione dei grandi aspetti del piano, dall'altro é a sua volta condizionata nella rete minore dalle stesse scelte ubicazionali del piano regolatore.

Già precedentemente si é avuta occasione di parlare di alcuni aspetti particolari della viabilità. Qui é necessario riassumere in breve la soluzione generale.



Orvieto é circuita alla base da un sistema stradale principale ad anello: il tronco della Statale Umbro Casentinese a nord e quello della provinciale della Stazione a sud. Entrambi si collegano all'ingresso sud di Orvieto-Scalo, dove raccolgono l'Amerina da Sud e, attraverso il ponte sul Paglia, l'attuale Ternana e la prosecuzione dell'Umbro Casentinese verso Città della Pieve (grafico 8).

E' chiaro che il sistema circolare ai piedi della Rupe non può essere considerato indifferenziato nelle funzioni dei suoi vari tratti: occorre che questi ultimi vengano qualificati nelle loro diverse funzioni, componendo un sistema organico (grafico 9).

Il P.R.G. dà maggiore importanza al tratto sud (provinciale) prossimamente statale, che considera come grande arteria da Viterbo per innestarla, con una breve deviazione a sottopasso della ferrovia, nell'Amerina onde collegarla con l'Autostrada del Sole e con la

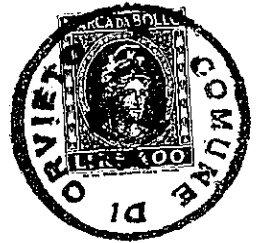


nuova Ternana a Baschi.

Insomma Orvieto trova i suoi scorrimenti marginali in un nuovo sistema che sposta a Baschi il nodo che oggi impegna il ponte dell'Adunata, in modo da svolgere linearmente il traffico importante, prima di entrare allo Scalo, lungo la valle a sud di Orvieto.

Il tratto nord della Umbro Casentinese servirà quindi principalmente per unire lo Scalo alla città sulla Rupe, accedendo a questa sia da oriente che da occidente.

Serve inoltre, il tratto nord, a raccogliere e a smistare le comunicazioni dirette alle frazioni, allo Scalo, alla nuova espansione oltre il Paglia, alla zona industriale; mentre al tronco Sud (attuale provinciale) è affidato il compito di rappresentare uno scorrimento marginale per i collegamenti diretti tra l'Autostrada, l'Amerina, la Baschi-Todi-Terni e la provincia di Viterbo.



Con tale sistema principale, é evidente che le attuali statali 71 e 79 perdono la loro funzione di arterie di grande comunicazione diretta, per assumere una funzione quasi locale, sì da giustificare la impostazione tra di esse di una nuova espansione urbana.

Al servizio di quest'ultima e delle numerose frazioni del settore orientale risponde il ponte dell'Adunata, quale collegamento con il settore occidentale.

La presenza della nuova espansione urbana richiede peraltro un ulteriore collegamento più a monte del ponte attuale: a questo scopo il p.r.g. progetta un breve tronco stradale che, sovrappassando il Paglia e sottopassando autostrada e ferrovia (i sottopassaggi già esistono) permette di raggiungere il pianello nord e di collegare direttamente la nuova espansione urbana (e le relative frazioni) con la Città di Orvieto, con Sferro-cavallo, con la zona industriale sulla destra del Paglia e con le altre frazioni, senza impegnare l'abitato di



Orvieto Scalo e l'attuale ponte dell'Adunata.

In conclusione: questo semplice riordinamento proposto dal P.R.G., con l'aggiunta di qualche modesto tronco stradale secondario, rende più chiaro il sistema, dando fluidità alla circolazione, classificata a seconda della sua importanza.

Dalla soluzione dei temi posti ed enunciati nei quattro punti posti a base della tematica del P.R.G.

(riorganizzazione territoriale della struttura; centri di produzione; attrezzature; circolazione viaria) discende in qualche modo la tematica della sistemazione ed il significato urbanistico stesso dell'antica città. Ed é per questo che tale argomento figura come ultimo nella presente breve trattazione del quadro del piano regolatore.

La città sulla Rupe, fino ad oggi considerata come problema edilizio isolato e a sé stante, nel qua-



dro di un più vasto contesto territoriale viene invece ad acquistare un significato più vivo e puntuale: il suo tema specifico viene ad assumere la sua vera dimensione.

si

In quest'ultima esso inquadra con un peso nuovo, certo molto più grande di quanto non lo sia stato finora, appunto per la vastità dei rapporti con il restante territorio e le sue attività, assunti nel presente studio urbanistico.

Nel recente passato la vita di Criveto era vista "dal di dentro". La città antica dentro le mura era considerata come il solo vero corpo urbano: intorno la proliferazione di una "periferia" suburbana da esso dipendente e, quindi, incapace di inserirsi in un più vasto quadro, dicendo in quest'ultimo una sua parola, portando ad esso un suo originale contributo dialettico.

Di qui la sproporzione tra centro urbano e pe



riferia; di qui la ricerca affannosa di nuovi spazi edificatori nell'antica città; di qui l'assalto continuo agli orti interni agli isolati; le sopraelevazioni e gli ampliamenti dei vecchi edifici; di qui l'aumento di densità fondiaria e territoriale locale; di qui la pressione della circolazione veicolare e della sosta delle vetture; di qui, insomma, il tema della diuturna lotta per la conservazione e la qualificazione ambientale, tema che troppo spesso si è risolto con la sconfitta o con il compromesso.

Di qui anche la menomazione del passaggio in-vaso dalle disordinate iniziative edilizie dei sobborghi, proliferanti linearmente lungo le strade anziché essere localizzate e composte urbanisticamente in nuove comunità.

Il tema della salvezza e dell'avvenire dell'antica città e del suo circostante paesaggio, elementi in-



separabili, non può trovare soluzione che in un program
ma di piano regolatore, inteso a localizzare e a quali-
ficare le attività in una nuova e più vasta distribuzio
ne dei valori, nella quale l'antica città murata dice
la sua parola "accanto" e non "contro" a quelle delle nuo
ve espansioni e delle nuove attività.

In questo programma unitario e globale il pia
no regolatore intende indicare la premessa e l'apertura
per l'attività edilizia di risanamento conservativo del-
l'antica città e per l'esaltazione al suo paesaggio cir-
costante.

Il piano, infatti, offrendo nuove e più vaste
possibilità edilizie nei nuovi centri, indica per la cit
tà sulla Rupe l'operazione del risanamento conservativo
quale base di attività edilizia. Se da un lato le norme
dichiarano l'intangibilità, non solo dei monumenti clas
sificati, ma anche quella dell'intero ambiente di archi



tettura minore che ad essi fa corona e dà loro dimensione e significato, dall'altro impegna ad affrontare con pazienza e con buona volontà il risanamento igienico dei settori più decaduti. Ed é ciò che l'Amministrazione si é proposta dopo l'adozione del piano del 1958, oggetto del voto ministeriale del 1962 affidando all'arch. Prof. Mario Coppa lo studio sistematico di un piano di risanamento conservativo che comprende, grosso modo, l'intera città sulla Rupe.

Invero il piano di risanamento di Orvieto può articolarsi in vari gradi e tipi di intervento attraverso specifici piani particolareggiati.

Vi sono, innanzitutto, alcuni settori, come quello, ad esempio, nord occidentale che fa capo alla Porta Maggiore e alla Chiesa di San Giovenale che richiede un più profondo intervento di risanamento igienico-edilizio con la ricomposizione di alcune unità edilizie,



proprio a causa dello stato di degradazione particolare di questo.

Vi sono altri settori, invece, nei quali appare opportuno operare cautamente solo nell'interno degli isolati, ripristinando spazi e vuoti che sono stati soppressi nell'ultimo secolo con costruzioni accessorie: la liberazione di questi spazi interni da destinarsi anche ad uso pubblico, non solo può riportare alle condizioni igieniche di un tempo le antiche fabbriche marginali, ma assicurerà a queste, nel contempo, un maggior valore economico ed una migliore destinazione di uso.

Vi sono ancora altri settori in cui si richiedono agli edifici solo interventi di restauro e di ripristino, purché eseguito con l'amore ed il gusto di un architetto di coscienza.

Ma a tutti questi interventi di vario tipo de-



ve presiedere una visione organica ed unitaria quale quella di un piano generale di risanamento, preceduto, anzi basato, su di un'indagine dei valori sociali, economici, storici ed architettonici che assicuri pur nella gradualità degli interventi, una continuità programmatica.

Il P.R.G. non può entrare in tali operazioni di dettaglio che, invece, sono propri della materia specifica dei piani particolareggiati: il piano generale, oltre ad affermare attraverso le sue Norme il principio di fondo del risanamento, enuncia tuttavia due interventi da eseguirsi sempre attraverso lo studio di piani particolareggiati - di notevole interesse.

Il primo é quello di assicurare, attraverso una strada marginale all'edilizia sul lato di mezzogiorno della Rupe, una possibilità di accesso ad un parcheggio non lontano dalla piazza del Duomo. Tale parcheggio - na

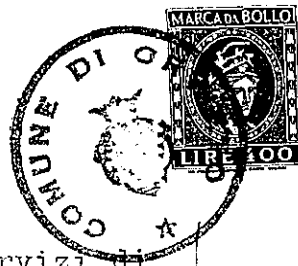


turalmente ombreggiato da convenienti alberature a completamente di quelle esistenti - permetterà di raggiungere a piedi il complesso monumentale con un brevissimo percorso, sottraendo alla piazza stessa l'attuale ingombrante parcheggio di autopullmans di turismo e di autovetture private.

Il secondo intervento riguarda il mercato cittadino che occupa attualmente - con spazio insufficiente e con ingombro di carretti, camion e tricicli a motore, di tutte le viuzze laterali - la stupenda Piazza del Popolo.

Il P.R.G. destina a mercato un'area adiacente a nord-ovest della piazza, facilmente raccordabile con il tratto inferiore della Piazza del Popolo.

Il dislivello di questa area rispetto a quelle delle vicine strade, permetterà di creare un mercato a due livelli; l'inferiore del quale potrà ospitare, ol-



tre al parcheggio delle vetture, anche quei servizi di deposito e di magazzini che oggi mancano del tutto.

Ma se le norme e i conseguenti piani particolareggiati di risanamento possono assicurare la salvezza e la valorizzazione dell'interno dell'antica città, altre norme di piano generale sono dettate per assicurare a quest'ultima il suo necessario e inseparabile complemento: il paesaggio nel quale la città vive e dal quale trae il suo significato storico ed architettonico.

E già nel capitolo di queste note dedicato a definire il tema specifico di Orvieto, è stata affermata l'unità inscindibile tra paesaggio urbano e paesaggio rurale e la reciproca loro complementarità, che si sostanzia nel valore della visione dall'interno verso l'esterno e dall'esterno verso il profilo urbano.

E già il voto ministeriale del 1962 (N. 910), nell'affermare "l'esigenza inderogabile della tutela sto



rico-ambientale e paesistica del masso Orvietano e delle circostanti pendici collinari" sanciva l'unità assoluta dei vari aspetti della tematica.

In ottemperanza a queste esigenze, anzi a questo imperativo categorico, il piano regolatore dispone un vincolo di zona di non costruzione sulle pendici collinari circostanti, estendendo i limiti già disposti dal Ministero della P.I. fino a raggiungere le rive del Paglia, a Oriente; comprendendo la collina che si erge tra il cimitero e la città, a occidente; risalendo oltre la zona dell'Abbadia, a mezzogiorno.

Dispone infine il vincolo di zona a "parco privato vincolato" sulle vaste pendici che fiancheggiano la valle dell'Abbadia e su parte della riva sinistra del Paglia.

Con queste zone a vincolo di vario peso, con la prescrizione che gli eventuali interventi siano sot-



toposti al giudizio della Soprintendenza alle AA.BB.

é da credere che la salvezza dell'antica città e del suo mirabile paesaggio possa essere assicurata.

Ma oltre alle norme e prescrizioni di salvaguardia, necessarie certo e indispensabili, é da dare anche peso alla funzionalità stessa del piano regolatore, il quale, nella riorganizzazione delle attività sull'intero territorio, indica nuove aree sufficienti a far fronte puntualmente alle varie richieste e a convogliare, per così dire, la pressione degli interessi edilizi su settori più adatti alla vita sociale, perché meglio serviti ed attrezzati.

La salvezza del paesaggio non potrebbe essere affidata esclusivamente alla imposizione dei vincoli o-
ve, contemporaneamente, il piano non offrisse le indica
zioni e gli spazi necessari per far fronte alle necessi
tà richieste dalle varie strutture e dall'edilizia. Sola



mente in un efficiente organismo programmato dal piano possono scaturire gli incentivi affinché, attraverso le necessarie localizzazioni delle attività edilizie ed economiche in genere, i vincoli di salvaguardia abbiano la ~~devo~~ efficacia che ad essi si attribuisce.



7 Norme edilizie

Un Piano Regolatore acquista il suo vero significato solo ove se ne configuri la sua terza dimensione attraverso volumi edilizi, la densità di fabbricazione e i vincoli relativi, tesi a conservare e rafforzare l'ambiente circostante.

Al piano si accompagnano quindi le norme edilizie, disposte e scelte in modo da offrire i tipi di fondo necessari a far fronte alle varie necessità dell'economia edilizia.

Dalle norme appare come il P.R.G. qualificando l'intero territorio nei suoi vari settori, secondo le funzioni, predisponendo necessari vincoli, destinazione d'uso intenda:

- a) salvare il carattere ambientale della vecchia città, permettendo soprattutto opere di risanamento da realizzarsi con piani



particolareggiati di risanamento conservativo.

- b) prevedere tipi a completamento dei settori edilizi esistenti. Altri tipi ad edilizia aperta di vario grado di densità sono previsti per l'edilizia a blocco isolato, per quella lineare e per quella isolata più estensiva.

E' chiaro che i tipi edilizi, in sede di P.R.G., non sono in grado di esaurire tutta la tematica della terza dimensione. Le norme perciò, appoggiandosi a speciali prescrizioni, dispongono la possibilità di una strumentazione più varia per la realizzazione di interi settori: comparti edificatori, lottizzazioni, piani particolareggiati, ecc.

I piani particolareggiati di esecuzione sono il vero strumento valido ad una interpretazione ed ese-



cuzione corretta del P.R.G. Essi rappresentano appunto lo strumento più serio e impegnativo, l'unico che può garantire una valida creazione urbana, nella quale i dettagli sono rapportati sempre allo spirito dell'insieme. Non sarà mai raccomandato abbastanza all'Amministrazione Comunale la necessità di affrontare seriamente il tema dei piani particolareggiati. Questi ultimi insieme alle norme e alle prescrizioni di piano, rappresentano altrettanti validi strumenti, onde svolgere e realizzare una politica amministrativa urbanistica, la sola che può dare garanzia di ordinato sviluppo.



8 Tempi di attuazione

Il quadro delle opere del P.R.G. e l'organismo da quest'ultimo raffigurato sono strettamente legati alla sequenza della successione dei tempi nell'esecuzione delle opere "determinanti": di quelle opere (strade - ponti - piani particolareggiati) che determinano il verificarsi concomitante delle previsioni del Piano.

Mantenere fede al programma dei tempi è altrettanto importante e necessario quanto il piano regolatore stesso, giacché una inversione di tempi può portare al verificarsi di spinte ed emergenti capaci di annullare lo scopo del piano o d'invertirne il risultato.

Viste a questa luce, le indicazioni dei tempi sono fondamentali. Alle opere indicate, naturalmente, devono accompagnarsi quelle opere edilizie minori, necessarie alla messa in valore dei vari settori cittadini: pia-



no di risanamento, scuole, attrezzature varie.

Naturalmente, nell'attuale ordinamento amministrativo le opere da prevedersi nelle sequenze dei tempi di realizzazione, appaiono pertinenti a varie diverse Amministrazioni; quella Statale, quella Provinciale, quella Comunale, quelle di vari Enti.

Stà però all'Amministrazione Comunale la fatica intelligente di programmare, coordinare e sorvegliare, affinché i programmi si svolgano con logica e senza interferenze.

Questa funzione squisitamente politico amministrativa, richiede sempre la comprensione del problema globale, la fede nella sua validità e la continua diligente dedizione.

Nel programma dei tempi di esecuzione che segue, le opere sono state graduate, sotto due criteri. Primo quello della gradualità nel tempo, secondo, dei succes-



sivi sviluppi; il secondo quello dell'assegnazione delle opere stesse ai vari Enti preposti alla realizzazione delle opere stesse. Il tutto secondo un quadro organico che costituisce un vero programma di esecuzione.

La struttura stessa del piano é sufficientemente aperta per poter far sì che ogni gruppo di opere, rappresenti una tappa, a sé stante, tale da garantire già un risultato concluso.

I TEMPO

Opere di competenza dell'Amministrazione Comunale

- a) studio dei piani particolareggiati di Ciconia e Sferracavallo;
- b) realizzazione dell'edilizia economica e popolare (legge 167) in località Ciconia;
- c) studio di un piano di risanamento "pilota"



relativo al centro antico;

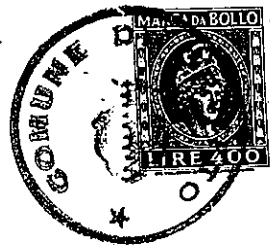
- d) realizzazione delle attrezzature sportive;
- e) realizzazione completa della strada per Benano (in corso di realizzazione).

Opere di competenza dell'Amministrazione Provinciale

- ✓ a) progettazione e inizio del Nuovo Ospedale comprensoriale;
- a) b) progettazione e inizio dell'Istituto Tecnico per Geometri.

Opere di competenza dell'Amministrazione Statale

- a) attuazione della deviazione della Statale 71.



II TEMPO

Opere di competenza dell'Amministrazione Comunale

- a) realizzazione dei piani particolareggiati di Ciconia e Sferracavallo;
- b) realizzazione del mercato coperto;
- c) sistemazione dell'area di servizio adiacente all'autostrada;
- d) realizzazione del nuovo ponte sul Paglia;
- e) studio del piano particolareggiato della prima zona industriale.

III TEMPO

Opere di competenza dell'Amministrazione Comunale

- a) realizzazione della zona industriale;
- b) realizzazione dei piani particolareggiati di risanamento;



- c) realizzazione della strada marginale sulla
Rupe con relativa sistemazione di parcheggi.

I tempi sono le opere determinanti, ma le opere devono essere contemporanee e predisporre accorgimenti perché ogni quartiere sia omogeneo e dotato dei principali servizi.

Per quanto riguarda le frazioni si affronteranno i piani particolareggiati, a secondo dell'opportunità e della spinta edilizia che si manifesterà.

Naturalmente le strutture, (scuole e asili) dovranno essere disposti lungo tutto il percorso delle tre tappe a secondo del fabbisogno.



9 Conclusione

Come si é visto, il problema di Orvieto presenta un quadro suo proprio, molto diverso e lontano da quello di altre città.

Lo spirito e il carattere di questo piano portano un elemento nuovo nel quadro generale della vita della città stessa. Con esso si aprono le porte verso un organismo più aperto e articolato, che ben si presta a far fronte anche alle future imprevedibili necessità e nel quale, però, sono risolti in una moderna dialettica i problemi della salvezza di uno dei più nobili esempi urbani. Privo di questo termine di fondo Orvieto perderebbe il suo significato.

La struttura dei nuovi quartieri, disposti a schema aperto, rende chiaramente possibile nel futuro, l'incremento aggiuntivo di nuovi settori edilizi, senza alterare l'organismo del piano.

Orvieto con questo piano può guardare con sicurezza ad un futuro, non solo più aperto e più moderno, ma anche più ordinato.



Esso però rappresenta, naturalmente, un "programma": programma che va sostenuto da un'azione amministrativa che, pur tenendo conto delle situazioni che possono sorgere di volta in volta, sappia tuttavia tener fede alle linee di fondo.

Confidiamo che se queste forze non verranno meno, alla fine il programma sarà realizzato e il piano ne sarà la più valida guida.



Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

- 1) P.R.G. con schema della viabilità in scala 1:25.000 (elaborato di rito);
- 2) P.R.G. in scala 1:10.000 (elaborato di rito);
- 3) P.R.G. - Centro Urbano in scala 1:4.000;
- 4) P.R.G. delle frazioni in scala 1:4.000;
- 5) Relazione tecnico-illustrativa con allegati: (elaborato di rito)
 - a) schema della viabilità attuale scala 1:25.000;
 - b) schema della viabilità prevista dal P.R.G. in scala 1:25.000;
 - c) schema della grande viabilità territoriale; schema degli itinerari turistici in scala 1:200.000;
 - d) diagrammi vari, tabelle statistiche.



- e) tempi di esecuzione.
- 6) Norme tecniche di attuazione (elaborato di rito)
- 7) Planimetria in scala 1:10.000 con l'ubicazione e le dimensioni delle attrezzature scolastiche;
- 8) Tabelle richieste dal Ministero:
- a) analisi della situazione demografica ed edilizia del Comune;
Valutazione e fabbisogno per il P.R.G.
 - b) attrezzature scolastiche previste nel P.R.G.;
 - c) riepilogo delle caratteristiche progettuali del P.R.G.

Aut. Provinciale

21 APR. 1966