



UNA CITTÀ CHE PUÒ CAMBIARE VOLTO

Grandi opere A POTENZA

FABRIZIO BONOMO

Il capoluogo della Basilicata vive oggi un momento di svolta, grazie alla messa a punto, fra 2006 e 2008, di una serie di strumenti di pianificazione innovativi rispetto agli approcci del passato - Piano della mobilità, Regolamento urbanistico (in sostituzione del vecchio Prg), Piano Strategico e Piano strutturale metropolitano - che se attuati porteranno a un deciso riassetto infrastrutturale e a una vera rivoluzione urbanistica, con uno sviluppo urbano più attento alle caratteristiche dei luoghi e distribuito lungo una rinnovata rete viaria e di trasporto pubblico, quest'ultimo potenziato con nuove linee e stazioni ferroviarie e una rete di scale mobili e ascensori a servizio della mobilità lenta, già in parte realizzata, particolarmente adatta a una città nata in cima a una collina e poi sviluppatasi sui fianchi dei valloni circostanti



Parlare di Grandi opere per Potenza può sembrare esagerato se si guarda alla scala nazionale, perchè la dimensione degli interventi in corso o programmati è dell'ordine di 200 milioni di euro, quasi tutti per la rete stradale; non sono infatti previste linee ferroviarie o autostrade importanti, nè metropolitane, tanto che la Legge Obiettivo non considera la città, se non per alcuni interventi già in corso; del resto il Piano decennale delle grandi opere interessa solo marginalmente la Basilicata e non ne indica per nulla nell'elenco di quelle da avviare entro il 2013 (vedi il dossier sulle Grandi opere pubblicato su Quarry and Construction di novembre 2008).

Non ci sono soldi, gli interventi sono finanziati essenzialmente dalla mano pubblica e la città è piccola e scarsamente abitata, come del resto la regione: Potenza ha circa 69 mila abitanti, che ne fanno la più popolosa della regione ma l'ottantaquattresima in Italia, e anche considerando l'area metropolitana, cioè i nove Comuni limitrofi, non raggiunge i 115 mila abitanti; il tutto all'interno di un territorio molto esteso, di circa 800 chilometri quadrati (175 dei quali del capoluogo), in gran parte disabitato o con una densità abitativa bassissima.



Proprio per questa ragione però il programma di infrastrutture in corso o previste rappresenta una vera rivoluzione, che non ha precedenti dall'arrivo della Statale Basentana, che negli anni Sessanta ha consentito un netto miglioramento nei collegamenti, sia interni che con il resto della regione e del Paese. Di fatto, il capoluogo della Basilicata vive oggi un momento di svolta, grazie alla messa a punto, fra 2006 e 2008, di una serie di strumenti di pianificazione innovativi - Piano della mobilità, Regolamento urbanistico (in sostituzione del vecchio Prg), Piano Strategico e Piano strutturale metropolitano - che cambiano l'approccio al territorio e se attuati porteranno a un deciso riassetto infrastrutturale, oltre a una vera rivoluzione urbanistica, con uno sviluppo più attento alle caratteristiche dei luoghi e distribuito lungo una rinnovata rete viaria e di trasporto pubblico, quest'ultimo potenziato con nuove linee e nuove stazioni ferroviarie e con una rete di scale mobili e ascensori a servizio della mobilità lenta, già in parte realizzata, particolarmente adatta a una città nata in cima a una collina e poi sviluppatasi sui fianchi dei valloni circostanti.

Legenda

MOBILITA' LENTA

-  Scale mobili
-  Ascensore
-  Ascensore inclinato

TRASPORTO PUBBLICO Ferrovia

-  Stazione ferroviaria
-  Servizio ferroviario metropolitano basilicotano
-  Ripristino trasporto FAU verso Potenza da valutare nel PSM
-  Linee principali di distribuzione TPL

Tangenziale Ovest

Regione

Gallitello

Potenza Superiore

Potenza Inferiore

Statale Basentana

Nuovo svincolo

Intervista a

Vito Santarsiero, Sindaco di Potenza

Come considera la situazione infrastrutturale e di sviluppo urbano di Potenza?

Lo sviluppo urbano e infrastrutturale della città risente della carenza storica di una adeguata pianificazione.

La crescita edilizia, caotica ed in alcuni momenti tumultuosa, è avvenuta senza un preciso disegno della crescita urbana, senza una significativa previsione infrastrutturale e con l'Amministrazione comunale chiamata a farsi carico sia del pagamento dei suoli per uso pubblico, sia della realizzazione di ogni opera di interesse comune.

È così che sono nati, sino ai primi anni del duemila, quartieri senza adeguati spazi e dotazioni di tipo pubblico, dai parcheggi, alle piazze, ai marciapiedi, al verde, alle scuole, senza tener conto della viabilità urbana assolutamente insufficiente ed innervata sugli assi presenti all'inizio degli anni cinquanta.

Quali sono gli scenari futuri urbanistici e infrastrutturali della città?

Per disegnare la città del futuro ci siamo dotati di un vero ed adeguato Ufficio di Piano con 10 unità tecniche di alto profilo ed abbiamo chiamato due consulenti del calibro del Professor Campos Venuti, fondatore e Presidente onorario dell'INU, e del Professor Federico Oliva, attuale Presidente della stessa associazione. Con loro abbiamo proposto un Regolamento Urbanistico, già adottato dal Consiglio Comunale ed in fase di approvazione definitiva, che introducendo il principio della perequazione urbana rivoluziona il modo di edificare.

Il Regolamento Urbanistico consentirà di poter costruire la "città pubblica" acquisendo gratuitamente suoli per opere pubbliche e per le case popolari nonché chiamando i privati ad una ruolo primario nella realizzazione delle opere comuni da realizzarsi comunque prima delle abitazioni.

Il Regolamento Urbanistico si fonda su due grandi pilastri:

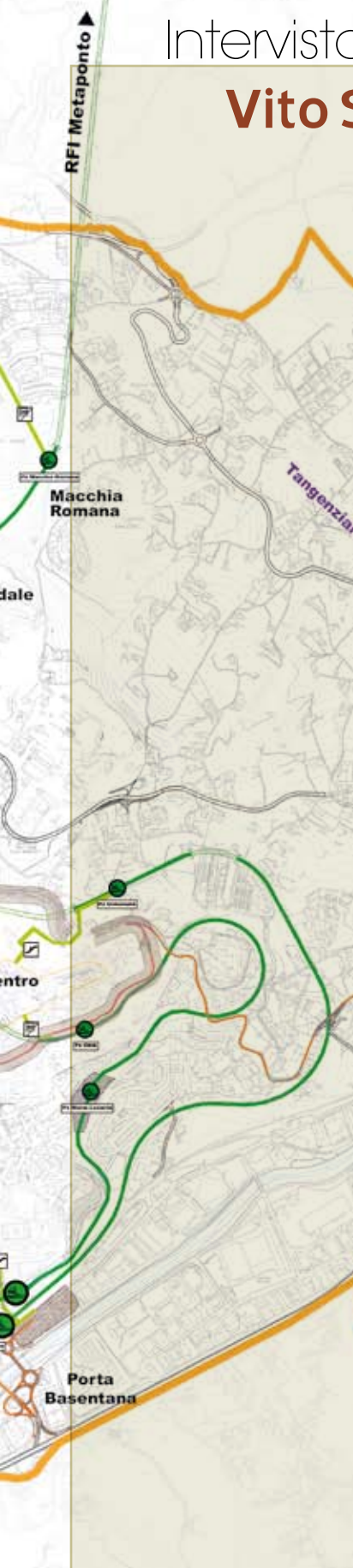
quello della viabilità e quello del verde.

La nuova rete viaria integra quella attuale e quella prevista dai Piani Esecutivi di iniziativa privata e realizza importanti assi sia di penetrazione sia di collegamento interni al tessuto urbano con oltre il 30 per cento dei costi a carico dei privati.

Su tale nuovo sistema viario si fonda anche il nuovo Piano della Mobilità urbana che prevede un utilizzo integrato della ferrovia urbana, del sistema su gomma, e del sistema dei collegamenti meccanizzati che si rafforza in questi giorni di due importanti impianti verticali che affiancano quello già in funzione.

Il verde è l'altro elemento distintivo della nuova città; si passa dagli attuali 71 ettari destinati oggi a parchi e ubicati in ambito urbano o perturbano, alla previsione di ulteriori 78 ettari per il solo ambito urbano con aree cedute gratuitamente all'Amministrazione. Stiamo inoltre definendo l'intero sviluppo strutturale della città in un contesto più ampio, di tipo metropolitano.

La città di Potenza con i 9 Comuni ubicati sui suoi confini, ha infatti istituzionalizzato un contesto metropolitano per il quale si sta lavorando ad un comune progetto di sviluppo urbano ed infrastrutturale, il tutto attraverso il Piano strutturale metropolitano. Potremo avere in tal



PUBBLICITÀ

modo una area urbana che, forte dei suoi 800 chilometri quadrati e dei suoi 115 mila abitanti, sarà in grado non solo di essere un competitivo polo attrattore di risorse e iniziative ma anche di rappresentare un territorio capace di definire ed attuare innovative politiche di sviluppo, di valorizzazione e di salvaguardia dell'ambiente e del patrimonio storico.

Nel contempo l'Amministrazione Comunale ha avviato un ambizioso programma di riqualificazione urbana e di realizzazione di nuove infrastrutture, da quella viaria al nuovo cimitero, per un importo complessivo dell'ordine di 80 milioni di euro.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove opere?

Il grande programma di opere pubbliche avviate nella città di Potenza è stato possibile attivarlo grazie a fondi europei (fondi POR), a quelli nazionali destinati alle aree sottosviluppate (fondi FAS), nonché a quelli provenienti da altri, anche occasionali, canali di finanziamento.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Restano irrisolti i problemi connessi alla realizzazione di servizi e opere per il completamento delle infrastrutture primarie e per la realizzazione di edilizia residenziale pubblica, per i servizi primari.

Trattasi di questioni che richiedono ingenti risorse (per asili, scuole, trasporti, palestre, rifiuti, assistenza) a favore dei Comuni che invece vivono la peggiore stagione finanziaria del Dopoguerra a causa dei tagli

e dell'azione di neostampo centralista del Governo nazionale. Se si vuole aprire una nuova stagione di sviluppo nel Paese occorre tornare ad investire sui Comuni e sullo sviluppo locale.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

Consideriamo la partecipazione un elemento essenziale dei processi di pianificazione e sviluppo del territorio. Abbiamo favorito la massima divulgazione della proposta di Regolamento urbanistico che ha poi visto tutta la fase di illustrazione e discussione nella competente Commissione consiliare totalmente aperta alla cittadinanza.

Come pure abbiamo aperto un importante confronto con la cittadinanza su due altri grandi progetti: la riqualificazione dei piazza Mario Pagano, piazza storica per eccellenza della città, e la chiusura al traffico del Centro storico. Tale fase è stata gestita attraverso una comunicazione affidata all'Ufficio stampa ed attraverso l'utilizzo del sito Internet del Comune per veicolare le varie proposte ed iniziative.



Principali infrastrutture in corso o previste a Potenza

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
Strade				
Totale		125,54		
Grandi collegamenti viari programmati				
Anas				
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	0,14	Autostrada Lauria-Melfi-Candela		
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	0,09	Superstrada Piani del Mattino-Tiera		
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	0,27	Statale 93 San Nicola-Chinangli-Macchia Capraia	2007	2008
Provincia di Potenza		Statale 93-San Francesco	2007	2008
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	0,09	Statale 93-Stazione di Avigliano Scalo	2007	2008
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	0,19	Statale Basentana-Contrada Dragonara (Tangenziale)		
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	0,17	Statale Basentana-Contrada Marrucaro	2007	2008
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	0,19	Statale Basentana-Statale Appia	2007	2008
Ex Agensud	1,39	Statale Appia-Montocchino/Serre	2007	2008
		Statale Appia-Contrada Cerreta	2007	2008
Prusst	2,33	Strada Canale fra Statale Appia e Zona universitaria - Lotto 1	2007	2008
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 1)	0,41	Strada Canale fra Statale Appia e Zona universitaria - Lotto 2	2007	2009
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 1)	1,04	Via Giovanni XXIII-Macchia Romana - Adeguamento	2007	2008
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	1,00	Via Grippo-viale del Basento - Ampliamento	2007	2008
		Via Anzio-Via Adriatico	2007	2008
Creazione Tangenziale Nord-Est				
Comune di Potenza	1,15	Rotatorie lungo Via Giovanni XXIII		
Comune di Potenza	8,08	Nuovo collegamento Via Giovanni XXIII-Variante Statale 93		
Creazione Tangenziale Nord-Ovest				
Privati	0,40	Rotatoria Via Adriatico sud		
Privati	2,81	Collegamento via del Gallitello-Provinciale 84		
Comune di Potenza	4,20	Collegamento di Via del Seminario con il Cimitero nuovo, Contrada Malvaccaro e Contrada Dragonara		
Comune di Potenza	11,21	Nuovo collegamento fra la Statale 93 e le vie Medaglie olimpiche e Adriatico		
Privati	3,98			

Fonti di finanziamento / Promotori		Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
Strade					
Creazione Tangenziale Sud-Ovest					
		5,00	Nuova viabilità fra via Ionio e via del Gallitello		
Comune di Potenza	2,78				
Privati	2,22				
		1,24	Nuovo collegamento Statale Appia-Strada Canale		
Comune di Potenza	0,60				
Privati	0,64				
Miglioramento accessibilità da Est					
		1,12	Potenziamento fra via del Basento e la rete urbana		
Comune di Potenza	0,02				
Privati	1,10				
		0,13	Adeguamento San'Antonio La Macchia - Strada Canale		
		1,10	Razionalizzazione Svincolo Potenza Est		
Comune di Potenza	0,54				
Privati	0,57				
Miglioramento accessibilità da Sud-Ovest					
		1,25	Miglioramento accessibilità svincolo verso Pignola		
Comune di Potenza	0,35				
Privati	0,90				
		0,97	Viabilità Cucuzzo		
Comune di Potenza	0,43				
Privati	0,55				
		0,81	Collegamenti due rive del Gallitello e nuove strade		
Comune di Potenza	0,65				
Privati	0,15				
		3,92	Svincoli e strade fra il nodo del Gallitello e ponte Musmeci		
Comune di Potenza	2,85				
Privati	1,07				
		2,73	Nuovo viadotto e adeguamenti Via Nazario Sauro-Rione Italia		
Comune di Potenza	2,60				
Privati	0,13				
Nuovi collegamenti interni					
		1,00	Adeguamento viabilità verso Contrada Dragonara		
Comune di Potenza					
Privati		3,00	Adeguamenti viari Gallitello Est e Ovest		
		5,99	Altri collegamenti interni		
Comune di Potenza	3,58				
Privati	2,41				
		2,01	Collegamento Fondovalle-Via Anzio		
Comune di Potenza	0,82				
Privati	1,19				
		4,04	Collegamenti verso l'Università e a valle di via Mazzini		
Comune di Potenza	2,51				
Privati	1,53				
Altri accessi all'area urbana programmati					
Cipe		28,00	Nodo viario del Gallitello	2006	2008
Cipe		4,00	Via Vaccaro - Adeguamento tratto finale		
Cipe		1,50	Via del Gallitello-Tangenziale di Dragonara - Adeguamento		
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 1)		4,15	Polo ospedaliero - Miglioramento viabilità d'accesso	2007	2008
			Statale Basentana - Nuovo svincolo d'accesso a ovest		
			Statale Basentana - Rifunionaliz svincolo esistente		
Miglioramento rete locale					
Cipe		1,00	Discesa San Giovanni (via Caserma Lucania) - Rifacimento	2006	2007
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)		2,00	Quartiere Cocuzzo - Riordino viario	2007	2008
		0,20	Incroci Macchia Romana, Via Messina, Viale Marconi		
			Raccordo Via Messina-Via Ancona		
Cassa depositi e prestiti		2,00	Viabilità rurale - Manutenzione	2005	2007
Legge 64/86		0,40	Viabilità Inceneritore e Depuratore - Miglioramento		
Legge 23		0,42	Rete extraurbana - Ripristino tratti vari		
	24	0,63	Attraversamento pedonale via Di Giura	2005	
	25	0,66	Attraversamento pedonale via Campania via A. Vecchia	2005	
	28	0,51	Riqualificazione piazza Adriatico, sagrato Santa Cecilia	2005	
	38	1,00	Riqualificazione piazza Mario Pagano e vicoli centro		
	3	2,07	Riqualificazione via Trento	2005	
	54	0,20	Via Acerenza	2005	

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
Strade				
Opere d'arte significative				
Por Basilicata (Pisu PZ - trennalità 2)	2,87	Ponte Montereale - Rifacimento	2007	2008
Comune di Potenza	0,50	Galleria urbana piazza Duca della Verdura		
		Nuovo ponte San Vito (per l'accessibilità da sud-ovest)		
		Nuovo ponte Siderurgica (per l'accessibilità da sud-ovest)		
		Ponte in ferro - Raddoppio (per l'accessibilità da sud-ovest)		
Nuovi Parcheggi				
Privati		Fornace di Ierace (400 posti)		
Project financing		Ponte attrezzato Fondovalle (240 posti)		
Ferrovie		Totale 1,80		
Nuove stazioni				
		Potenza Scalo (Fal)		
		Porta Basentana (Fal)		
		Potenza Inferiore (fermata Fal)		
		Rione Lucania (Fal)		
		Rione Mancuso (Fal) - messa in esercizio		
Accordo Stato-Regione-Comune	0,52	Università (Rfi)		
		Macchia Romana (Rfi/Fal)		
Nuove linee e infrastrutture				
Accordo Stato-Regione-Comune	1,28	Sottopasso stazione di Potenza Inferiore (Rfi)		
		Ripristino collegamento Fal Potenza-Pignola		
Trasporto pubblico		Totale 27,08		
	1,93	Stazione autolinee (completamento)	2006	
Percorsi pedonali attrezzati				
Ministero dell'Ambiente	3,60	Stazione Mancuso/Via Armellini-Centro storico via Due Torri (scale mobili e ascensori)	2007	2009
Accordo Stato-Regione-Comune	16,32	Monte Cocuzzo-Centro storico Portasalza (scale mobili e ascensori)	2006	2009
Cipe	2,10	Stazione Potenza Inferiore-Stazione autolinee (scale mobili)		
Accordo Stato-Regione-Comune	3,14	Stazione Università-ex fornace Ierace (percorso pedonale)	2009	
		Stazione ferroviaria-Stazione autolinee Ospedale (ascensore)		
		Stazione Macchia Romana-Via Medaglie olimpiche (ascensore inclinato)		
Sviluppo urbano		Totale 42,35		
Project financing	15,49	Nuovo cimitero urbano		
Comune di Potenza	1,50	Autoparco comunale		
Comune di Potenza	1,50	Riqualificazione parco fluviale del Basento		
Comune di Potenza	0,46	Riqualificazione quartieri San Rocco-Crispi-Santa Croce	2004	
Comune di Potenza	1,00	Interventi nel quartiere Macchia Romana		
Comune di Potenza	1,04	Riqualificazione quartieri Libertà-Tavolaro-Murate	2005	
Comune di Potenza	1,16	Riqualificazione quartiere Santa Maria e Parco Aurora	2005	
Comune di Potenza	1,28	Riqualificazione quartieri Lucania-Francioso-Tre Fontane	2005	
Comune di Potenza	1,30	Riqualificazione quartieri Poggio Tre Galli-Cocuzzo	2004	
Comune di Potenza	1,50	Riqualificazione periferia urbana e periurbana		
Comune di Potenza	1,07	Riqualificazione quartieri Risorgimento-Mancusi-via Zara	2004	
Comune di Potenza	1,44	Riqualificazione Gallitello-Uffici regionali	2005	
Comune di Potenza	1,50	Riqualificazione Centro storico	2005	
Comune di Potenza	3,14	Riqualificazione area ex fornaci Ierace		
Comune di Potenza	0,40	Laboratorio di comunità (Intervento 2)	2006	
Comune di Potenza	8,57	Riqualificazione quartiere Bucaletto	2006	
Totale investimenti in corso o previsti		268,00		

Fonte: elaborazioni su dati di Comune di Potenza, Provincia di Potenza, Regione Basilicata, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Cipe, Ferrovie dello Stato, Anas.

Storture urbanistiche

Potenza si trova a 819 metri di altezza, su una dorsale montuosa che domina l'alta valle del Basento, che ne fa il capoluogo regionale più alto d'Italia, con un Centro storico incastrato fra la valle del fiume Basento, a sud, e una serie di valloni perpendicolari, in particolare quello di Santa Lucia, immediatamente a ovest, e poco oltre quello del Gallitello, affluente del Basento.

A partire dal secondo dopoguerra la città si è sviluppata sulle pendici della collina e di questi valloni, per poi estendersi nei fondovalle, spesso senza tenere conto delle caratteristiche ambientali e fisiche dei luoghi, riempiendo in particolare gli spazi a sud e a nord, dove sono state realizzate tutte le nuove funzioni urbane, i grandi servizi regionali, commerciali, produttivi ecc.

Nel complesso, come sottolinea il sindaco, Vito Santarsiero, lo sviluppo urbano e infrastrutturale della città risente della mancanza di una pianificazione adeguata: la crescita edilizia, caotica e in alcuni momenti tumultuosa, è avvenuta senza un disegno preciso della crescita urbana e una previsione infrastrutturale significativa, con il Comune chiamato a farsi carico sia del pagamento dei suoli per uso pubblico, sia della realizzazione di ogni opera di interesse comune.

Così, in pochi decenni (e fino a pochi anni fa), sono nati quartieri senza spazi e dotazioni pubbliche adeguate – dai parcheggi, alle piazze, ai marciapiedi, al verde, alle scuole – senza considerare che la viabilità urbana era ed è ancora assolutamente insufficiente, innervata su assi stradali e ferroviari presenti all'inizio degli anni cinquanta.

Le più emblematiche di queste storture ed emergenze urbanistiche riguardano i quartieri di Macchia Romana, a nord, Gallitello, nel vallone omonimo, e Bucaletto, a sud-est della Basentana.

Macchia Romana è un quartiere recente, concepito negli anni

Novanta per ospitare oltre 6.000 abitanti ma cresciuto in maniera caotica, con la crescita di una fitta edilizia residenziale a cui non corrisponde la realizzazione di spazi pubblici adeguati, a partire dalle strade e dai marciapiedi, creando una situazione di vera e propria emergenza sociale, nonostante accanto ad esso sorgano dell'Ospedale e il nuovo Polo Universitario.

Il Gallitello, dove si trova anche la sede della Regione, rappresenta una delle zone più congestionate della città, con la sovrapposizione di arterie di vario tipo che da nord-ovest convergono sulla Basentana e creano notevoli problemi di traffico, aggravati dal sovrapporsi con la linea ferroviaria parallela alla Statale; un aggrovigliarsi di infrastrutture in quello che non a caso viene chiamato "nodo complesso", oggi in via di soluzione grazie a un progetto finanziato dal Cipe, l'unica vera grande opera a scala nazionale in corso a Potenza.

Bucaletto, un quartiere di edilizia economica popolare, è emblematico sia della scarsità di offerta di terreni e abitazioni di questo tipo – il Sindaco segnala che a Potenza sono stati realizzati solo 250 alloggi negli ultimi 15-20 anni, mentre sono 900 le famiglie che ne hanno diritto – sia dei limiti della procedura dell'esproprio

nell'acquisizione di suoli destinati alle case popolari, tanto che in oltre 25 anni si sono spesi decine di miliardi (di lire) per espropri sbagliati, ed è stato necessario un Piano di riqualificazione ad hoc, e una forte volontà politica, per sbloccare le procedure di esproprio di aree dove costruire 100 alloggi popolari.

Infrastrutture fuori scala

Fra i nodi critici va aggiunto il sistema della viabilità previsto dal vecchio Piano regolatore (Prg), varato nel 1989, decisamente sovradimensionato per le esigenze della città, con costi molto alti di realizzazione, e per larga parte – sottolineano gli estensori del nuovo Piano della mobilità – non funzionale a nuovi insediamenti edilizi, e non a caso realizzato solo in minima parte.

In particolare si prevedeva un anello metropolitano e un sistema di tangenziali (esterna, interna, mediana) tracciate attorno al territorio comunale, alcune ben oltre i margini settentrionali dell'abitato, tracciate da est a ovest facendo capo alla Basentana, a sud, e collegate fra loro da asse mediano trasversale che dalla zona dell'Università, a nord-est, raggiungeva il palazzo della Regione, a sud-ovest, con due gallerie, per circa 2 chilometri, scavate sotto la città.

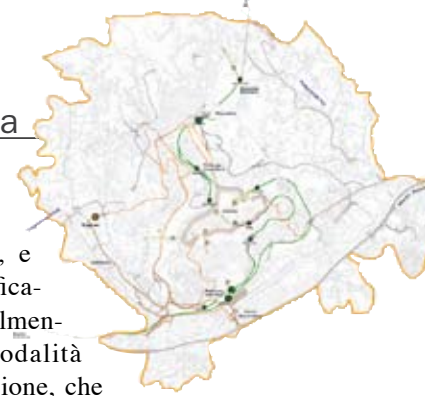
Il tutto per un costo stimato in circa 250/300 milioni di euro, interamente a carico del Comune, senza considerare il costo della viabilità di penetrazione urbana.

Nuovi approcci

La nuova fase di sviluppo della città nasce da un approccio diverso, che è innanzitutto di riprogettazione urbanistica e infrastrutturale, tanto più che la nuova legge urbanistica regionale, varata nel 1999 (LR 23/99) impone l'adozione entro la fine del 2005 di un nuovo Piano regolatore, riconcepito come Regolamento urbanistico (RU), in assenza del quale scattano norme di tutela.

Schema dell'area urbana di Potenza, del suo territorio e dei comuni circostanti





Per disegnare la città del futuro ci siamo dotati di un vero e adeguato Ufficio di Piano –ricorda Vito Santarsiero– e chiamato due dei maggiori esperti di urbanistica in Italia, cioè Giuseppe Campos Venuti, fondatore e Presidente onorario dell'Istituto nazionale di urbanistica (Inu), incaricato come Consulente generale, e Federico Oliva, attuale Presidente dell'Inu, come consulente scientifico-operativo.

Con loro –continua Santarsiero– abbiamo proposto un Regolamento urbanistico, già adottato dal Consiglio comunale e in fase di approvazione definitiva, che introduce il principio della perequazione urbana, prevista dalla legge regionale, con le aree che hanno lo stesso indice, senza differenza tra suolo destinato ad edificazione e quello per strade e spazi pubblici; le aree necessarie per questi ultimi sono acquisite gratuitamente dal Comune e non per espropri (così come avviene già in realtà italiane, specie nel Nord), mentre ai privati viene ceduto un indice perequativo di diritti edificatori su altre aree.

Si rivoluziona così il modo stesso di costruire la città permettendo di acquisire gratuitamente suoli per opere pubbliche e case popolari, oltre a chiamare i privati a un ruolo attivo nel finanziamento e nella realizzazione delle opere comuni, che vanno fatte comunque prima delle abitazioni.

Sembrano cose scontate, ma di fatto il RU rappresenta una svolta per Potenza.

Sarebbe una rivoluzione totale –conferma Federico Oliva – sia dal punto di vista urbanistico che infrastrutturale, anche se per ora è alle fasi preliminari, all'elaborazione dei principi fondamentali di organizzazione: la città non può cambiare volto, perchè è molto compromessa, dopo cinquant'anni di espansione urbana, ma il RU e gli altri strumenti di pianificazione sviluppati dal 2005 a oggi offrono la possibilità che gli interventi futuri siano realizzati meglio di quelli del passato.

E' un'opportunità unica – sottolinea Giuseppe Campos Venuti – che permette di recuperare terreno rispetto ad altre realtà del nostro Paese: a Reggio Emilia, ad esempio, dal dopoguerra hanno già

approvato quattro Piani regolatori, che hanno completamente attuato, e oggi si sta lavorando al quinto; a Potenza, invece, nello stesso periodo i Piani sono stati due piani, il primo adottato nel 1962, ma approvato soltanto dieci anni dopo, il secondo iniziato nel 1973 e arrivato all'approvazione soltanto nel 1989 ed è, per altro, largamente inattuato. Oggi invece esiste la possibilità di ridisegnare l'intero territorio, coinvolgendo anche i Comuni limitrofi, con i quali si sta lavorando alla stesura di un unico Piano Strutturale, chiamato Piano strutturale metropolitano (Psm).

Punti qualificanti del futuro assetto

Il Regolamento Urbanistico si fonda su due grandi pilastri – puntualizza il Sindaco Santarsiero – cioè la viabilità e il verde: la nuova rete viaria integra quella attuale e quella prevista dai Piani esecutivi di iniziativa privata e realizza importanti assi sia di penetrazione sia di collegamento interni al tessuto urbano con oltre il 30 per cento dei costi a carico dei privati.

A questo si aggiunge un utilizzo integrato della ferrovia urbana, del sistema su gomma e di quello dei percorsi pedonali meccanizzati, come previsto dal nuovo Piano della Mobilità urbana approvato nel 2005, che stima un costo complessivo di poco più di 66 milioni di euro (ben al di sotto dei 250/300 milioni di opere indicate nel vecchio Prg), dei quali circa 23 milioni a carico degli interventi privati previsti dal RU.

Quanto al verde, il RU ne propone un sostanziale raddoppio, destinando a parco 78 ettari di aree urbane cedute gratuitamente al Comune, che si aggiungono ai 71 ettari attuali.

La svolta non è stata facile, e bisognerà vedere se verrà effettivamente.

Il primo problema, il più duro, il più difficile da affrontare – rivela Federico Oliva – è stato quello di ridurre le previsioni di espansione del Prg, largamente inattuate ma ritenute comunque dei diritti

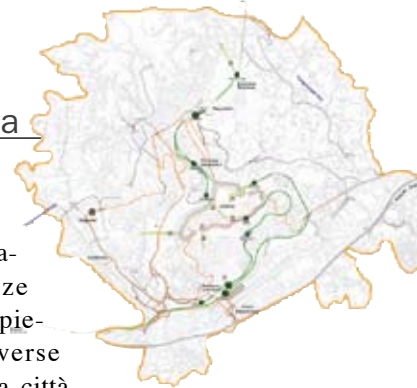
acquisiti, e di modificare radicalmente le modalità di attuazione, che erano inaccettabili, perchè nella sua storia l'espansione urbana non usufruiva nemmeno di un minimo di opere di urbanizzazione, che venivano fatte approssimativamente, o pagati gli oneri ma poi non realizzate, o con gli standard che qualche volta non venivano neppure ceduti.

La nuova fase invece si basa su una sufficiente riduzione delle previsioni del Prg e, soprattutto, con modalità di attuazione che si basa sui principi della perequazione e della realizzazione delle opere pubbliche da parte degli operatori.

Con il Regolamento urbanistico abbiamo concretizzato le previsioni di espansione urbana nel minimo indispensabile e



fattibile – ribadisce Giuseppe Campos Venuti – e trovato anche interlocutori seriamente interessati al riuso della ferrovia, che è una delle modalità principali con cui ci si può avvicinare al Centro e supportare lo sviluppo della città. Il Piano della mobilità introduce infatti la necessità di legare gli interventi urbanistici al sistema dell'accessibilità, concentrando la sua attenzione su una serie di aree di trasformazione ritenute strategiche; l'obiettivo – scrivono gli estensori del Psm – è quello di veicolare risorse private nella realizzazione di infrastrutture che servano a migliorare l'accessibilità puntuale con soluzioni coerenti e integrate nel disegno generale di rete.



Sviluppo Urbano

Anche per lo sviluppo della città la nuova fase segna una cesura con le previsioni sovradimensionate del Prg (che immaginava una città di 80 mila abitanti al 1999).

Il Regolamento urbanistico indica lo sviluppo dell'edilizia residenziale in circa 530 mila metri quadrati, il 10 per cento dell'esistente, 80 mila in meno di quanto consentito dal vecchio piano, compresa la possibilità di realizzare circa 800-900 alloggi di edilizia sociale; inoltre si raddoppiano le aree per servizi, passando da 13 a 26 metri quadrati per abitante.

Questo risultato comprende i cosiddetti Diritti acquisiti e la riconferma di alcune previsioni.

I Diritti acquisiti sono gli interventi previsti dagli strumenti attuativi del Prg in corso di realizzazione o da strumenti attuativi pubblici e privati, già approvati prima dell'avvio del RU, ma non ancora attuati; questi Diritti sono quantificati in quasi 198 mila metri quadrati di superficie utile lorda, e comprendono circa 45 mila metri quadrati di edilizia residenziale pubblica della zona di Bucaletto.

La riconferma delle previsioni riguarda quelle di strumenti attuativi o programmi complessi già avviati, per alcuni dei quali il RU prevede però l'adeguamento alla propria impostazione; in totale si tratta di quasi 87 mila metri quadrati di superficie utile lorda.

Sistema dei parchi

Il sistema dei servizi comprende anche un sostanziale raddoppio delle aree a verde, riprendendo e ampliando le previsioni del vecchio Prg per il Vallone di Santa Lucia e il cosiddetto Centro Studi. In particolare – sottolinea Campos Venuti – riprende i piani particolareggiati più maturi a nord, a sud-ovest e ad est, ne conclude l'iter, anticipa la perequazione urbanistica, modera la densità fondiaria, ma sempre realizzando la migliore qualità urbanistica

ed ambientale nei tessuti insediativi, con al centro "il cuore verde" della città; una scelta che il vecchio piano aveva immaginato, senza riuscire a realizzarla.

Complessivamente, oggi in ambito urbano ci sono sette parchi, per circa 11 ettari di cui 2 del Parco dell'Europa Unita realizzato recentemente – ricorda il Sindaco Santarsiero – mentre in ambito periurbano ci sono tre parchi per un totale di circa 30 ettari, ed è in corso la riqualificazione di uno di essi, il parco del Basento, con una spesa prevista di 1,5 milioni di euro: altri 30 ettari sono di parchi attrezzati derivanti da standard di piani attuativi in corso di realizzazione.

In totale si tratta quindi di circa 71 ettari di terreno destinato a parchi, ai quali il RU programma di aggiungerne altri 78 ettari nel solo ambito urbano, grazie alla perequazione.

ci, di strade, piazze e marciapiedi in diverse parti della città, dall'altro

punta alla riqualificazione e ampliamento dell'edilizia pubblica, che comprende la costruzione di nuove scuole elementari e media, il completamento della stazione autolinee, palestre ecc.,

In questo quadro si segnala la costruzione del nuovo cimitero, attuata facendo ricorso al project financing, senza oneri a carico del Comune.

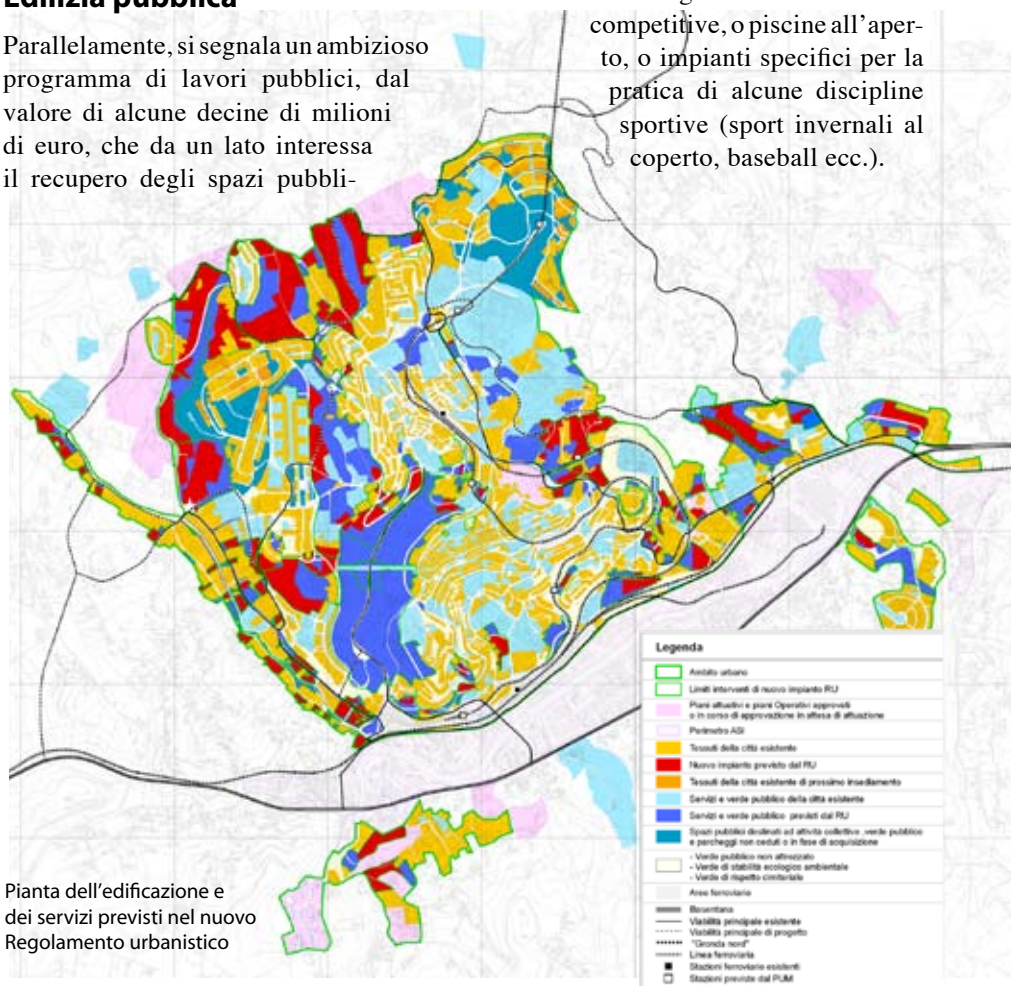
I progetti per il futuro riguardano la realizzazione di una o più aree attrezzate per lo sport e lo svago, compreso lo spostamento dell'attuale stadio di calcio, che si trova nel Centro storico.

Così nascono le ipotesi di realizzare un impianto multifunzionale con un campo per l'atletica leggera, o di una nuova piscina adeguata a manifestazioni

competitive, o piscine all'aperto, o impianti specifici per la pratica di alcune discipline sportive (sport invernali al coperto, baseball ecc.).

Edilizia pubblica

Parallelamente, si segnala un ambizioso programma di lavori pubblici, dal valore di alcune decine di milioni di euro, che da un lato interessa il recupero degli spazi pubbli-



Pianta dell'edificazione e dei servizi previsti nel nuovo Regolamento urbanistico

Strade

Dal punto di vista stradale, la Statale 407 Basentana rimane l'unica arteria di rilievo per Potenza e la regione, collegata alla A3 Salerno-Reggio Calabria, che nel tratto fra gli svincoli di Potenza ovest e Potenza est svolge la funzione di Tangenziale sud, con tre raccordi con la viabilità urbana.

Per il futuro, gli Accordi di Programma Quadro fra Regione e Governo hanno permesso di avviare la progettazione di direttrici strategiche come l'autostrada Sud-Nord, che dovrebbe unire il corridoio Adriatico con quello Tirrenico passando per Foggia-Melfi-Potenza-Lauria (A3), o la Potenza-Bari-Salerno, entrambe inserite anche nella Legge Obiettivo.

L'asse Nord-Sud però – secondo il Dpef varato lo scorso luglio – ha un costo stimato di 4,5 miliardi di euro, a fronte di una disponibilità di 381 milioni, mentre la Statale Potenza-Bari ha una disponibilità di 276 milioni.

Fra tutte, la parte che sembra in grado di ottenere un finanziamento dovrebbe essere la Potenza-Melfi, che permetterebbe di migliorare i collegamenti esistenti.

Nuova viabilità a servizio dello sviluppo urbano

Quanto alla rete locale, il sistema della mobilità progettato per Potenza punta sullo sviluppo della ferrovia metropolitana (già oggi le stazioni sono 7 e diventeranno 10) e sull'interscambio gomma-ferro, ma sono soprattutto le infrastrutture viarie ad assorbire la maggior parte degli investimenti: circa 38 milioni di euro, il 28 per cento dei quali a carico degli interventi privati previsti dal RU.

Il Regolamento urbanistico e il Pum disegnano un intervento organico della viabilità – spiega Campos Venuti – che recupera e ricuce le opere già costruite con interventi di minor impatto ambientale e a costi drasticamente ridotti, per creare

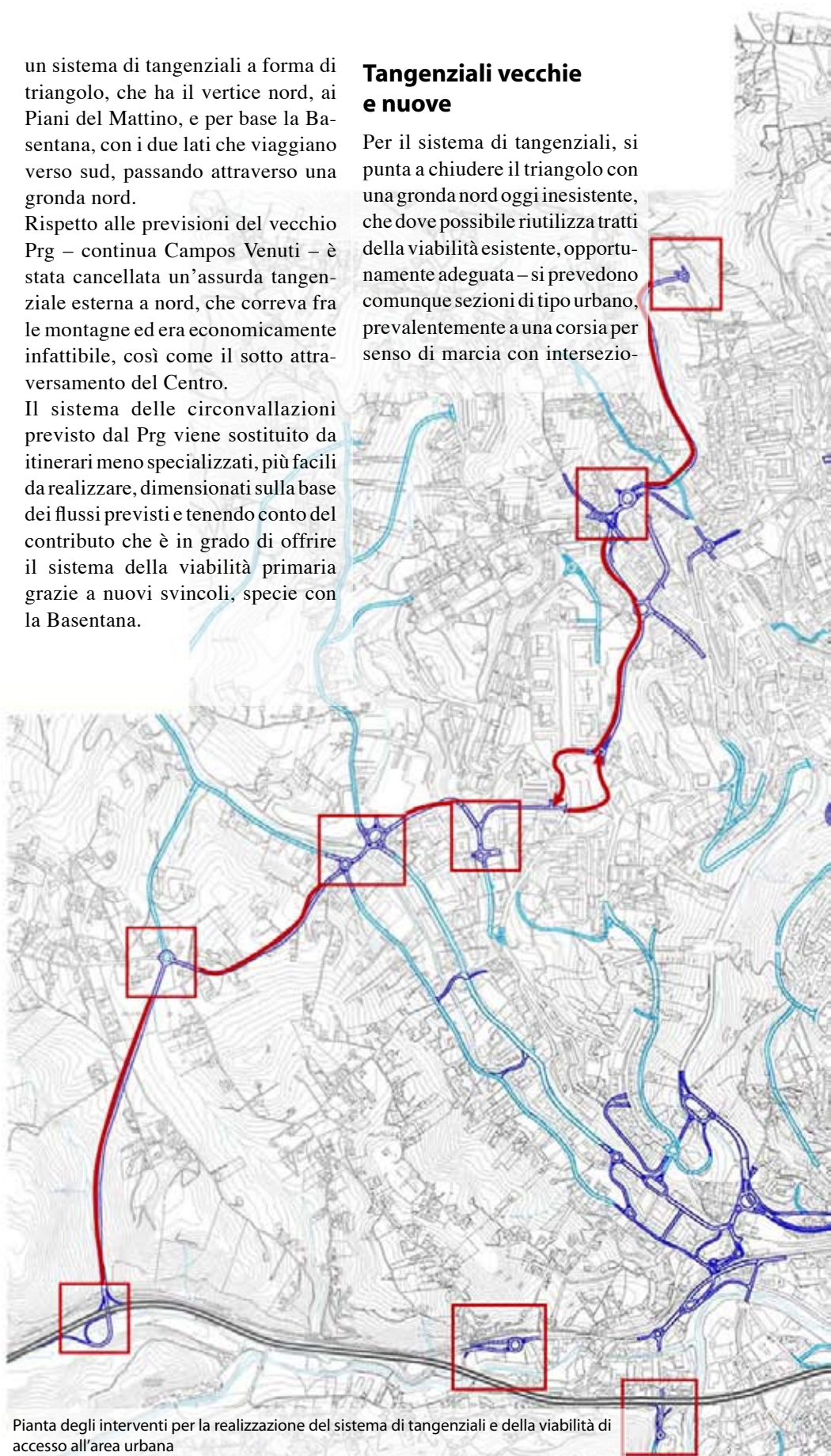
un sistema di tangenziali a forma di triangolo, che ha il vertice nord, ai Piani del Mattino, e per base la Basentana, con i due lati che viaggiano verso sud, passando attraverso una gronda nord.

Rispetto alle previsioni del vecchio Prg – continua Campos Venuti – è stata cancellata un'assurda tangenziale esterna a nord, che correva fra le montagne ed era economicamente infattibile, così come il sotto attraversamento del Centro.

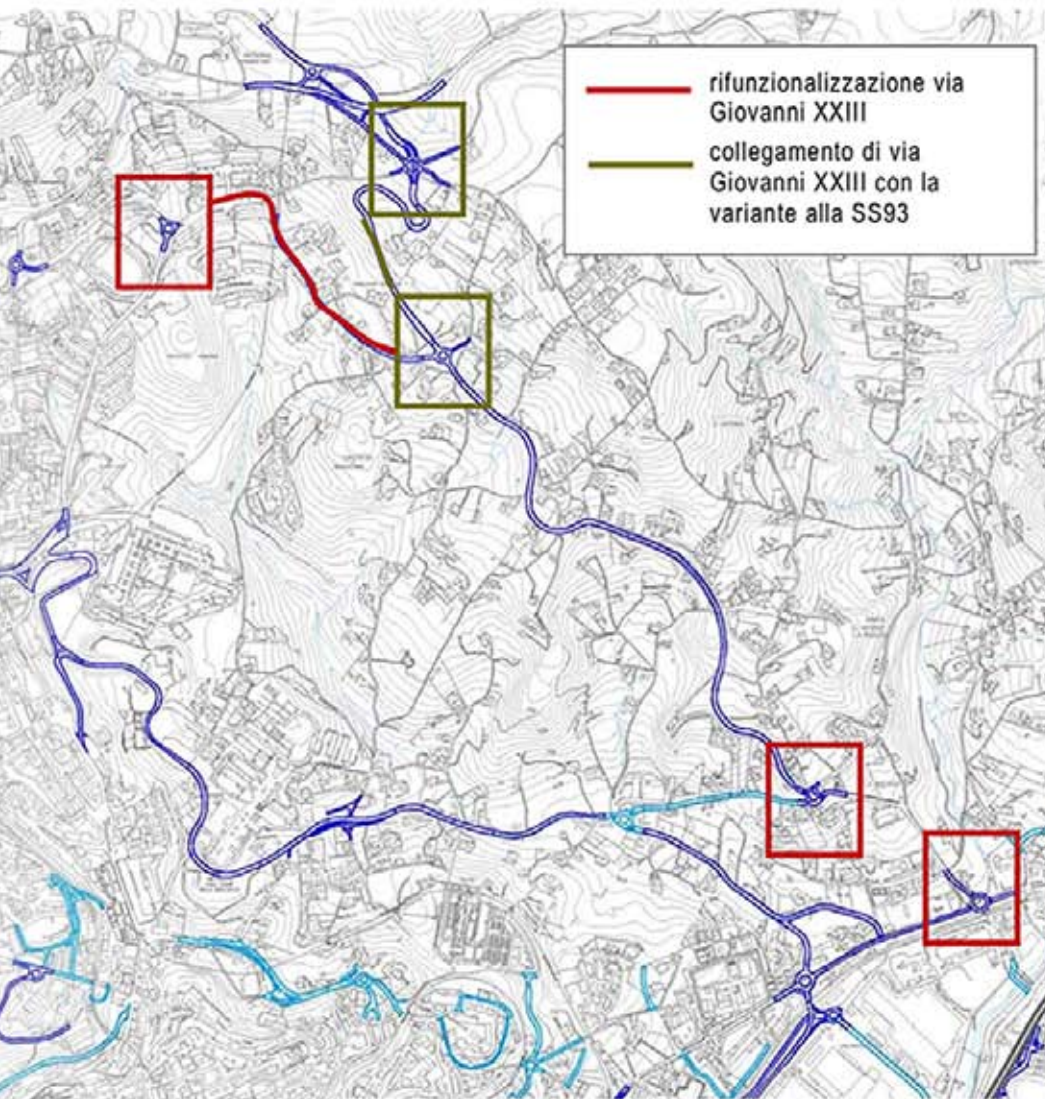
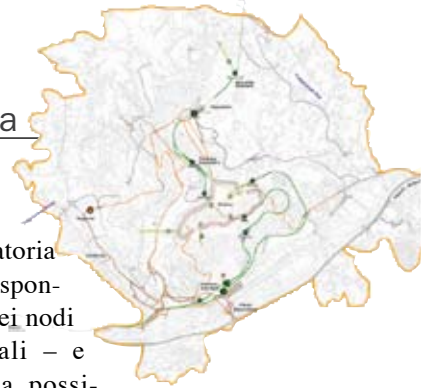
Il sistema delle circonvallazioni previsto dal Prg viene sostituito da itinerari meno specializzati, più facili da realizzare, dimensionati sulla base dei flussi previsti e tenendo conto del contributo che è in grado di offrire il sistema della viabilità primaria grazie a nuovi svincoli, specie con la Basentana.

Tangenziali vecchie e nuove

Per il sistema di tangenziali, si punta a chiudere il triangolo con una gronda nord oggi inesistente, che dove possibile riutilizza tratti della viabilità esistente, opportunamente adeguata – si prevedono comunque sezioni di tipo urbano, prevalentemente a una corsia per senso di marcia con intersezio-



Pianta degli interventi per la realizzazione del sistema di tangenziali e della viabilità di accesso all'area urbana



ni a rotonda in corrispondenza dei nodi principali – e attiva la possibilità di cofinanziamento da parte dei promotori privati di nuove aree di urbanizzazione, così da garantire la sostenibilità dell'opera.

Il sistema tangenziale mette in rete gli svincoli di Potenza Est, Dragonara e Piani del Mattino, completando e alleggerendo il sistema di distribuzione dei flussi extraurbani oggi prevalentemente costituito dalla Basentana e dalla Statale 93.

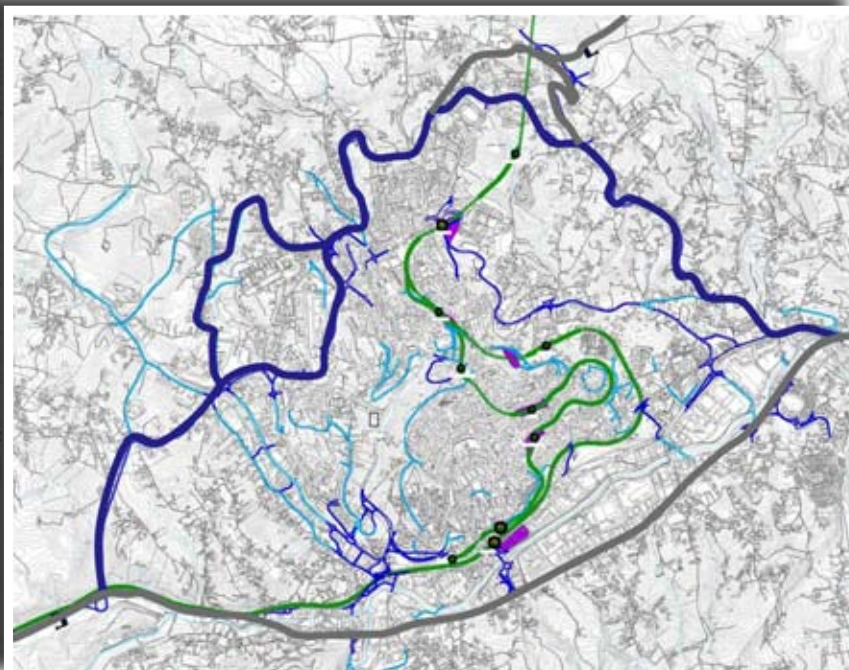
In questo quadro si inseriscono il tratto di tangenziale che collega la Statale 93 alla Basentana (viale Giovanni XXIII), già realizzato secondo le previsioni del vecchio Prg, così come il tratto della tangenziale opposta, a ovest, circa 2,2 chilometri oggi in appalto che collegheranno direttamente la Basentana a contrada Dragonara e da qui al Gallitello e alla sede della Regione.

Interventi specifici

Sulla tangenziale di nord-est il Piano urbano della mobilità prevede: la rifunzionalizzazione dell'itinerario di via Giovanni XXII con una serie di rotonde e l'adeguamento della viabilità nel tratto all'interno del quartiere Macchia Romana; il collegamento tra via Giovanni XXIII e la variante alla Statale 93 Tiera-Piani del Mattino, e una serie di rotonde alle sue intersezioni.

Per la tangenziale nord-ovest le opere sono: un collegamento fra la Statale 93 e via delle Medaglie Olimpiche e via Adriatico; la riorganizzazione ad anello a senso unico del quadrilatero su via Anzio-via Adriatico; intersezioni a

Schema complessivo del sistema di tangenziali previsto a Potenza



Pubblicità



livelli sfalsati.

La tangenziale sud-ovest prende forma con: un nuova strada tra via Ionio e via del Gallitello, con rotonda su via Anzio presso la sede della Regione; l'adeguamento di via del Gallitello e una rotonda alla sua intersezione con via Isca del Pioppo; un collegamento tra Contrada Dragonara e la Basentana e delle sue connessione con via del Gallitello (rotonda) e la Basentana (nuovo svincolo).

All'interno di questo sistema di scor-

rimento, il Pum prevede una serie di itinerari di accesso all'area urbana basato soprattutto sull'adeguamento o completamento di tracciati esistenti da completare, riqualificando inoltre la viabilità di quartiere esistente, specie quella perimetrale al Centro.

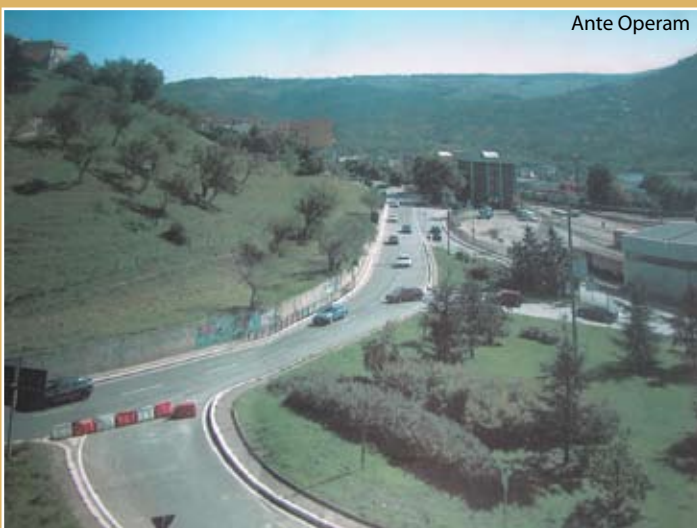
Un elemento centrale di questi interventi sono le rotonde, per le quali il Pum ipotizza un investimento di circa 28 milioni di euro, per quasi la metà a carico dei privati.

Il nodo del Gallitello

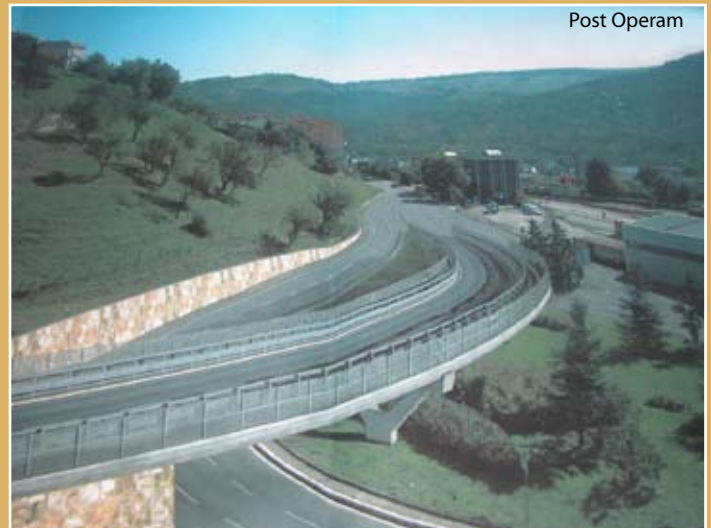
Fra gli interventi finanziati e in corso di realizzazione si segnala il cosiddetto **Nodo complesso del Gallitello**, l'unica vera grande opera a scala nazionale di Potenza, finanziato dal Cipe con circa 28 milioni di euro (l'appalto più cospicuo della storia recente del capoluogo).

L'intervento, avviato nel 2007 e, destinato a risolvere i problemi di una delle zone più congestionate della città, prevede: una galleria sotto il quartiere Cocuzzo, per collegare la strada Fondovalle al quartiere Gallitello; un sovrappasso ferroviario a sei luci per eliminare l'attuale passaggio a livello; un ponte sul fiume Gallitello e una rotonda a piani sfalsati per unire la Fondovalle a Via Vaccaro.

L'aspetto centrale è rappresentato dal superamento della barriera ferroviaria, per il migliorare le condizioni di accessibilità da sud e quindi dalla Basentana all'area del Gallitello e agli uffici regionali.



Ante Operam



Post Operam

Ferrovie

La Basilicata è agli ultimi posti in Italia per quanto riguarda la rete ferroviaria, però Potenza può vantare una dotazione infrastrutturale non indifferente, potenzialmente in grado di consentire un servizio ferroviario metropolitano, sia interno alla città che con l'hinterland, disponendo già oggi di 14 fermate, di cui 5 interne al capoluogo, a sud e nord ed anche sotto il Centro storico.

Infatti, Potenza è servita sia dalla rete nazionale Rfi (Ferrovie dello Stato), attraverso le linee Salerno-Metaponto-Taranto (elettrificata) e Foggia-Potenza (non elettrificata), entrambe a binario unico, sia da quelle regionali da Bari e da Avigliano delle Ferrovie Appulo Lucane (Fal), non elettrificate, a binario unico a scartamento ridotto (1 metro).

Per la Potenza-Foggia sono previsti interventi di potenziamento per diminuire i tempi di percorrenza, almeno su circa 45 chilometri in Basilicata (su un totale di 115), con un costo stimato di circa 180 milioni di euro.

Assi di sviluppo urbano

Su questa rete non indifferente è in fase di sviluppo un progetto di un'utilizzazione più intensa della ferrovia, con ipotesi addirittura di cadenzamento – segnala Campos Venuti – per quello che è ragionevolmente plausibile ma comunque finalizzata a un uso del ferro per l'accessibilità all'area urbana e ai Comuni dell'hinterland, tanto più che le due reti attraversano il Centro storico (in maniera molto rocambolesca, con accessi parzialmente sotterranei) e tutta la parte del territorio dove si va estendendo la città, cioè quello settentrionale.

L'uso più efficace della ferrovia – segnala Federico Oliva – consentirebbe anche di prefigurare un riposizionamento del sistema produttivo e dei grandi servizi urbani lungo la sua rete, così da ottenere un riequilibrio modale; del resto queste ferrovie sono tutte attive, tranne una che è stata smantellata (ma esistono ancora tutte le opere d'arte), quindi si tratta solo di migliorare il servizio e utilizzare materiale rotabile adatto, che con un investimento relativamente ridotto potrebbe garantire una nuova mobilità a un sistema urbano oggi affidato esclusivamente

all'automobile.

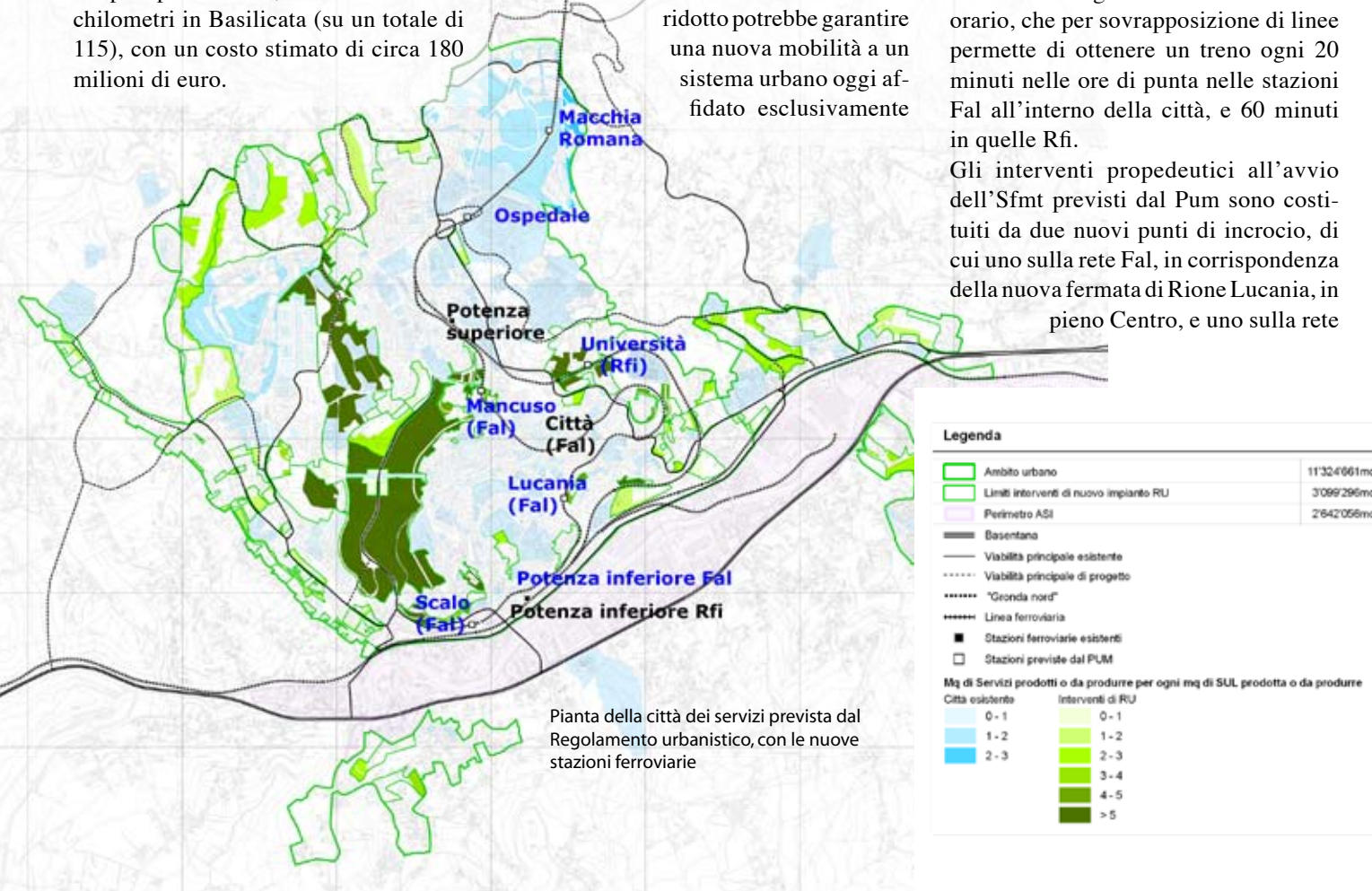
Il sistema ferroviario è concepito per assumere un ruolo rilevante nella trasformazione futura dell'intero sistema metropolitano – scrivono gli estensori del Pum – attuando un'operazione fortemente innovativa per una piccola città del Mezzogiorno, ma assolutamente realistica per gli aspetti trasportistici, urbanistici e finanziari.

In realtà, l'intuizione era presente anche nel vecchio Prg, ma solo oggi viene sfruttata realisticamente dal Pum e dal Regolamento urbanistico, non pensando più di estendere i tracciati esistenti sotto gran parte dell'abitato, con costi difficili da sopportare anche per una città dieci volte più grande, ma puntando su un servizio più frequente e sulla creazione di nuove fermate in area urbana.

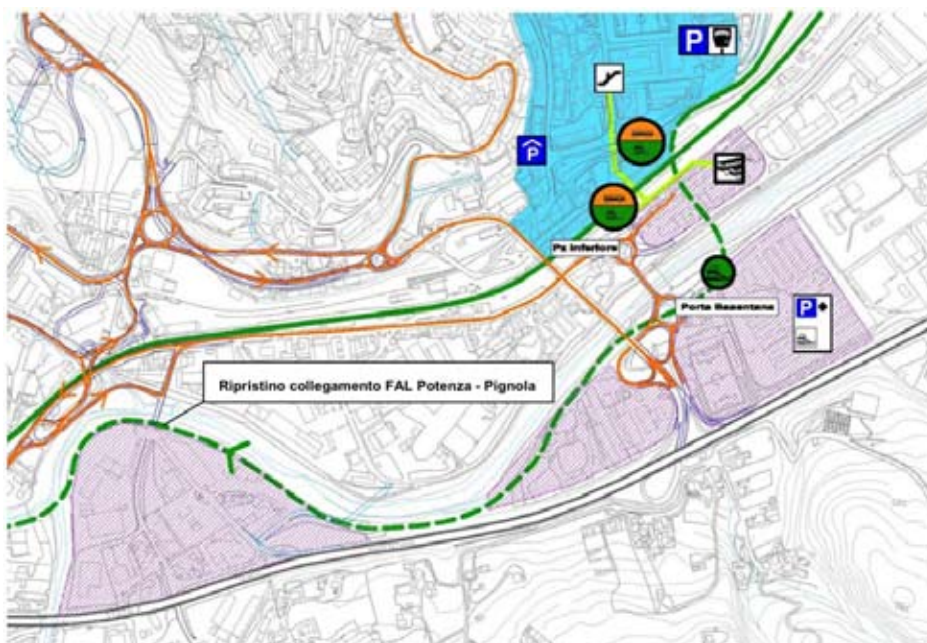
Nuove stazioni

Il Servizio ferroviario metropolitano territoriale (Sfimt) è ottenuto attraverso un modello di esercizio cadenzato, cioè a intervalli regolari a un determinato orario, che per sovrapposizione di linee permette di ottenere un treno ogni 20 minuti nelle ore di punta nelle stazioni Fal all'interno della città, e 60 minuti in quelle Rfi.

Gli interventi propedeutici all'avvio dell'Sfimt previsti dal Pum sono costituiti da due nuovi punti di incrocio, di cui uno sulla rete Fal, in corrispondenza della nuova fermata di Rione Lucania, in pieno Centro, e uno sulla rete



Pianta della città dei servizi prevista dal Regolamento urbanistico, con le nuove stazioni ferroviarie



Porta Bassentana

Rfi, presso la fermata di Filiano. Inoltre sono previste sette nuove stazioni e diversi punti d'interscambio ferro-gomma.

Per la rete Fal: una fermata accanto alla stazione Rfi di Potenza Inferiore, a sud della città, con interscambio con la stazione degli autobus extraurbani e l'accesso al vicino Centro direzionale attraverso una scala mobile; Rione Lucania; Rione Mancuso, già pronta per essere messa in esercizio e collegata al Centro storico con scala mobile.

Per la rete Rfi: Potenza Università, alla quale fanno capo le fermate bus ed è raggiungibile dal parcheggio ex Fornace Ierace con un ascensore inclinato, dal Centro storico tramite scala mobile e dall'Università tramite percorso pedonale attrezzato.

A servizio di entrambe le reti è poi la nuova stazione prevista a Macchia Romana, a nord, accessibile tramite ascensore inclinato.

Prolungamenti e aree di valorizzazione

Una settima nuova stazione, denominata Porta Bassentana, è ipotizzata sul prolungamento verso sud della rete Fal, ripristinando la vecchia linea che collegava

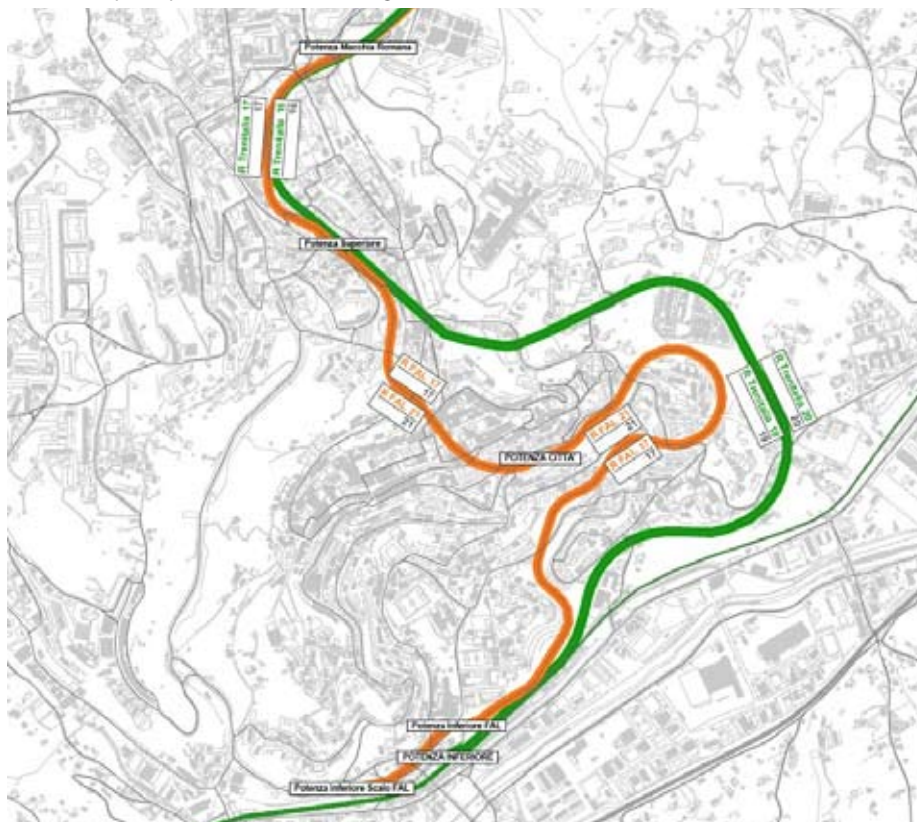
Potenza al vicino comune di Pignola. In questo caso il progetto si fa più complesso, perchè rientra fra gli interventi studiati per contribuire alla sostenibilità economica dell'operazione, valorizzando le aree circostanti.

Il progetto si chiama appunto Porta Bassentana, con la nuova stazione Fal collocata al centro di un polo di rilievo metropolitano, delimitato a nord dal fiume Basento, oltre il quale si trova la stazione Rfi di Potenza inferiore, dove si ipotizza la costruzione di un mix funzionale di alto profilo, che apre la città sul corridoio ferroviario e stradale lungo il Basento, già oggi il suo principale punto d'accesso.

Qui dovrebbero trovare posto anche parcheggi di interscambio e la nuova autostazione del trasporto pubblico su gomma.

La costruzione della fermata Fal è prevista per il lungo periodo e da valutare nel quadro del Piano strutturale metropolitano, perchè sono necessarie opere importanti per scavalcare sia il fascio dei binari Rfi, con relativa fermata di interconnessione, sia il Basento, e poi riattivare la linea verso Pignola.

Rete del trasporto pubblico su ferro - dettaglio sul centro di Potenza



Scale mobili

Scale mobili

La conformazione geografica di Potenza la rende un caso emblematico dove realizzare scale mobili e ascensori per facilitare la mobilità pedonale, visto che si tratta di una città disposta su pendii ripidi e in cima a una collina, che ogni giorno sopporta un traffico di decine di migliaia di persone.

In Italia le applicazioni di questo tipo non sono poche e nascono dopo l'esperienza di Perugia, che negli anni Ottanta ne ha visto le potenzialità all'interno di un più vasto piano di valorizzazione e risanamento del centro storico, bloccando le auto a valle e facilitando l'accesso al complesso urbano a monte.

Potenza ha cercato di seguire questo esempio a metà degli anni Novanta, con un progetto ambizioso che prevedeva il riassetto della mobilità urbana con la moltiplicazione del numero e del tipo di servizi di trasporto collettivo, comprendente anche una rete di percorsi meccanizzati, dei quali però ne viene realizzato solo uno, nel 1995, mentre altri due sono in fase di completamento.



Particolare delle scale mobili del cosiddetto Ponte attrezzato, di prossima apertura (il punto 3 nella pianta a lato)

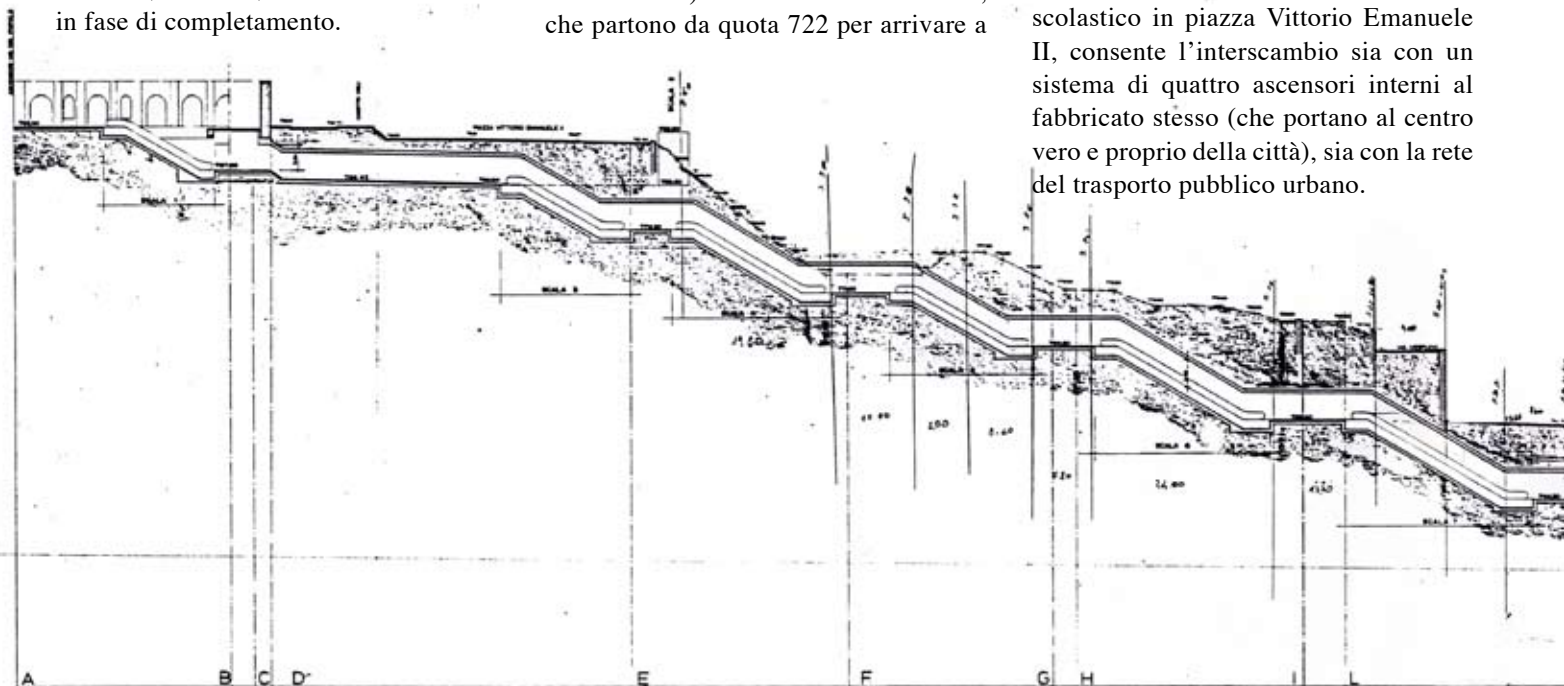
Dallo stadio al Centro

Il primo percorso progettato doveva collegare il Centro storico con la periferia attorno alla stazione di Potenza inferiore e alla Basentana, ma poi se ne è realizzata solo la parte superiore, fra lo Stadio Viviani (a metà strada) a Piazza Vittorio Emanuele II, nel Centro storico: otto coppie di rampe meccanizzate (salita e discesa) e due scale solo in salita, che partono da quota 722 per arrivare a

quota 793, superando un dislivello di 71 metri, con uno sviluppo complessivo di 426 metri.

Questo percorso, dovendo attraversare un tessuto edilizio denso e compatto, è stato parzialmente o totalmente inserito in tunnel sotterranei.

Fra le rampe sono state create quattro stazioni di sosta coperte, mentre l'arrivo in centro, all'interno di un edificio scolastico in piazza Vittorio Emanuele II, consente l'interscambio sia con un sistema di quattro ascensori interni al fabbricato stesso (che portano al centro vero e proprio della città), sia con la rete del trasporto pubblico urbano.





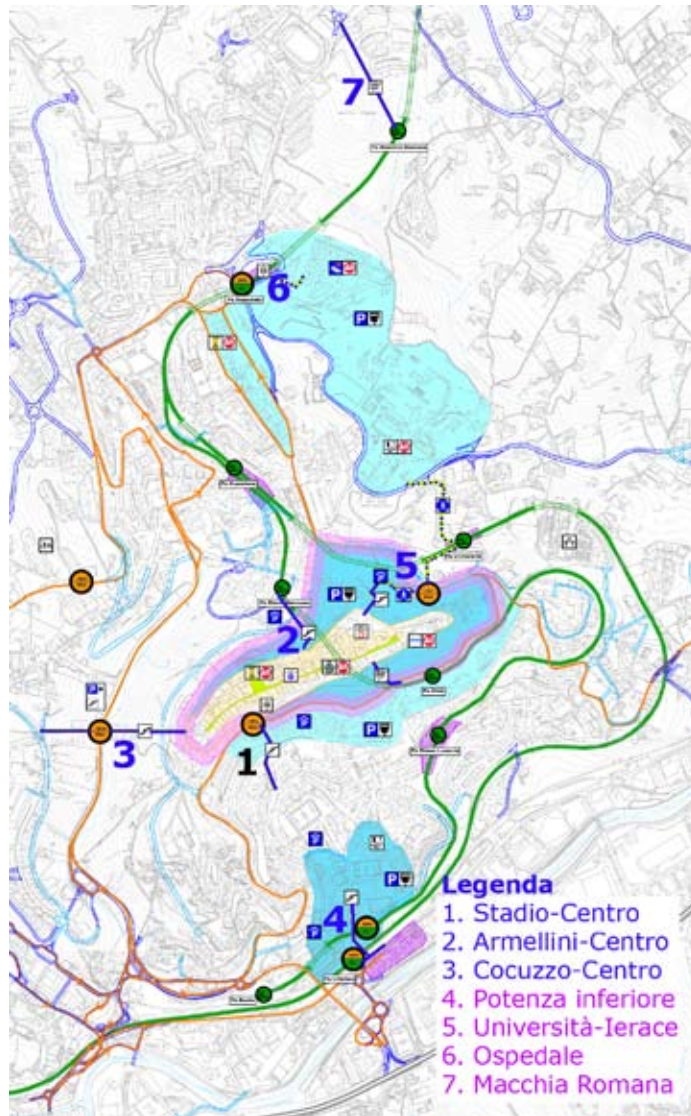
Accanto al percorso con scale mobili ne è stato creato un secondo, alternativo, pedonale e non meccanizzato, idoneo non solo come necessaria via di deflusso ma anche come supporto parziale alle scale mobili in caso di manutenzione o temporanea sospensione del servizio.

Attraversamento del vallone Santa Lucia

I due percorsi meccanizzati in fase di completamento sono entrambi a ovest della città vecchia, concepiti per superare il vallone Santa Lucia (che diventerà parco) e consentire collegamenti più agevoli con il Centro storico.

Uno è costituito da due coppie di scale mobili e due ascensori verticali e parte in prossimità della stazione Rione Mancuso delle Fal per raggiungere via Due Torri, in Centro.

L'altro corrisponde al cosiddetto Ponte attrezzato, con 13 coppie di scale mobili, due ascensori inclinati e due 2 ascensori verticali), che nell'insieme consentono di raggiungere Portasalza, in pieno Centro storico, dal quartiere di Monte Cocuzzo.



Pianta dei percorsi meccanizzati esistenti e previsti

Nuovi percorsi in periferia

Per il futuro il Pum indica la necessità di altri quattro percorsi meccanizzati, questa volta prevalentemente in periferia e a

servizio diretto delle stazioni ferroviarie e dei nodi d'interscambio: Centro direzionale, Università, Ospedale e Quartiere di Macchia Romana.

L'obiettivo finale (a dieci anni) è ambizioso, perchè punta a una drastica riduzione

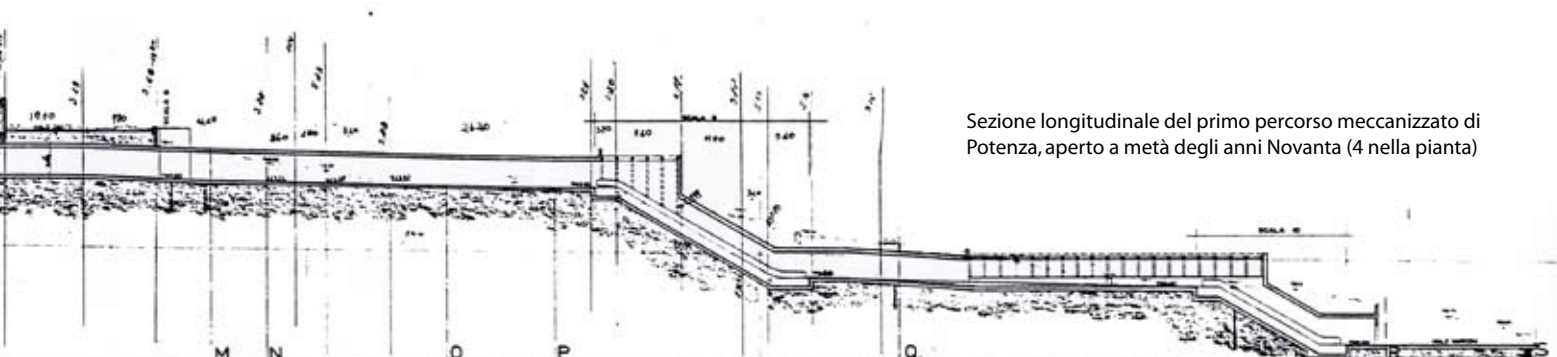
del traffico di attraversamento interquartiere a ridosso del Centro Storico.

Quello del Centro direzionale serve la stazione di Potenza Inferiore e la vicina autostazione dei servizi extraurbani con un percorso pedonale attrezzato tra l'uscita del sottopasso ferroviario lato sud, la risalita verso le banchine delle stazioni Rfi e Fal, con scale mobili dall'uscita del sottopasso lato nord al Centro direzionale.

Quello dell'Università è soprattutto un percorso pedonale attrezzato di accesso all'Università dalle stazioni d'interscambio Fornace Ierace e Potenza Università Rfi.

Per l'Ospedale si pensa a un percorso pedonale attrezzato di accesso all'ospedale con un ascensore di collegamento tra le fermate omonime della ferrovia e degli autobus.

Quanto al percorso di Macchia Romana, potrebbe essere un ascensore inclinato con partenza dalla nuova fermata Rfi/Fal e risalita verso via delle Medaglie Olimpiche, con due fermate intermedie a servizio delle nuove aree di espansione del quartiere. ■



Sezione longitudinale del primo percorso meccanizzato di Potenza, aperto a metà degli anni Novanta (4 nella pianta)