

COMUNE DI FOLIGNO P. R. G. PROGETTO DI VARIANTE



REGIONE DELL'UMBRIA
Giunta Regionale
II. DIPARTIMENTO
PERUGIA

VISTO: come da proprio decreto
in data 5-1-1972

IL PRESIDENTE

Carlo Caccia
Signature of President of the Region of Umbria



REGIONE DELL'UMBRIA

Commissione Tecnico Amministrativa
con l'ordine di procedere a

VISTO in relazione al progetto
presentato dalla Commissione nella
seduta del 26-5-76. L32

IL SEGRETARIO

Gianni Saccoccia
Signature of Secretary

relazione

Copia conforme all'originale
Foligno, 23 MAG. 1973

IL SEGRETARIO GEN.

Gianni Saccoccia
Signature of Secretary

COMUNE DI FOLIGNO

Adottato con deliberazione
del Consiglio Comunale
del 3 aprile 1973 n. 64
IL SEGRETARIO GENERALE

Gianni Saccoccia
Signature of Secretary

Piero G. Marello - architetto

Firenze

Marzo 1973

Piero G. Marello
Signature of Piero G. Marello

COMUNE DI FOLIGNO

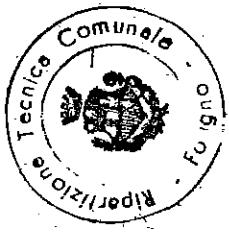
Adottato con deliberazione
del Consiglio Comunale
del 3 aprile 1973 n. 64
IL SEGRETARIO GEN.



Copia conforme all'originale
Foligno, 23 MAG. 1973

IL SEGRETARIO GEN.





In data 9 luglio 1968 il Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per l'Umbria autorizzava il Comune di Foligno alla redazione della variante del P. R. G., pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 25/11/1964.

La richiesta della variante, da parte del Comune di Foligno, era motivata sia da fatti contingenti, dovuti all'atto di approvazione del Piano Regolatore, che ne tralasciava alcune zone all'interno del centro storico, sia dall'mutato tracciato della variante della SS 75 e 316, sia dalle sopravvenute variazioni richieste nella tipologia edilizia e soprattutto dalla necessità di avere uno strumento operante sulla totalità del territorio comunale.

Si può aggiungere, infine, che le modifiche, apportate alla legge urbanistica con la legge 6/8/67 n° 765 imponevano maggiormente una variante del Piano vigente con un'esatta e puntuale verifica degli standard stessi contenuti nel D.M. 2/4/68.

I motivi, che sollecitavano gli Amministratori del Comune di Foligno ad una variante, si possono dividere sommariamente in due gruppi. I primi di più semplice ed immediata attuazione, i secondi, che impostano una revisione generale del Piano ed una pianificazione estesa a quella parte del territorio comunale priva di previsioni, necessitavano di una esame più attento, di indagini approfondite ed un dibattito più ampio.

Una revisione, che doveva, inoltre, essere correlata allo svolgersi degli eventi politici ed ai nuovi



interventi legislativi e normativi, varati durante il periodo di elaborazione del piano. Basti citare la Legge sulla Casa, l'istituzione dell'Ente Regionale, la Legge sulla Montagna, per comprendere le continue, mutate esigenze, alle quali doveva rispondere il nuovo piano.

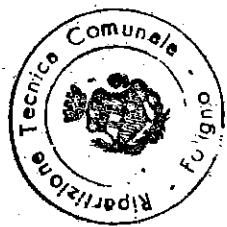
Non è questa la sede per discutere la portata delle nuove leggi emanate, ma è comunque certo che, di per sé stesse, queste hanno la potenzialità di elevare il contenuto del Piano e la sua possibilità di attuazione, a seguito, ad esempio, della procedura di esproprio, disancorata dal valore di mercato.

Se la legge 865 non verrà obnubilata nella sua operatività per la mancanza di finanziamenti adeguati, potrà costituire un valido strumento per amministrare la urbanistica, anche se, certamente, lontano da un esproprio generalizzato, legato ad una nuova e più efficiente visione dell'attività pianificante.

I molti problemi posti dal sistema legislativo ancora carente, la mancata operatività di un Piano nazionale e regionale di sviluppo, le difficoltà di poter operare ad un livello comprensoriale pongono molti limiti ed ostacoli alla redazione di un piano regolatore.

Questa problematica si trasferisce, nella sua integrità, sulle scelte operative del Piano e sulle modalità di redazione dello stesso.

L'ipotesi della variante è, quindi, quella di un Piano di minimo intervento; impostato, però, entro maglie strutturali di più aperta prospettiva ed in grado di formare un sistema portante non solo della città stessa, ma di tutto il comprensorio.

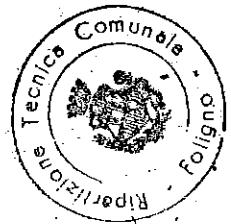


Queste ipotesi generali di piano, così come le varie articolazioni, i criteri informatori della variante hanno subito, sono state oggetto di una continua riprova attraverso una nutrita serie di incontri con le forze politiche sindacali, gli Enti, le categorie, etc. Il lavoro si è svolto nella ricerca di ogni apporto utile all'interesse della collettività.

Il tempo occorso per l'appontamento della cartografia, per la discussione, e per la redazione della variante, non è stato breve. Questo lavoro, risultato più complesso rispetto alle previsioni iniziali, è stato possibile, però, dall'essere operante sul territorio un piano Regolatore, che ha costituito notevole salvaguardia, durante il periodo di elaborazione del nuovo strumento, ai vari interventi.

Lo studio della variante si è posto, a volte, di fronte al piano Regolatore vigente, in termini critici: questo non ha significato sminuire, in alcun modo, la validità dello strumento urbanistico: ma solamente proporre differenti soluzioni all'assetto del territorio a seguito di situazioni contingenti diverse e della mutata realtà politica, economica, sociale della nazione.

Il piano Regolatore del 1960 ha costituito il primo atto pubblico di presa di coscienza dello stato di fatto della situazione urbanistica di Foligno. Questo piano ha cercato di racchiudere e circoscrivere ~~l'espansione~~ la espansione indifferenziata individuando anche una direttive di sviluppo verso Sant'Eraclio, dove è stata localizzata una zona industriale. Anche se all'interno delle maglie libere è avvenuto un successivo intasamento, per la costruzione di edifici di abitazione, il Piano Regolatore ha sicuramente impedito l'affastellamento caotico di interventi,



che è triste recaggio del paesaggio urbano di molte città, però non ha indirizzato in maniera caratteristica lo sviluppo della città stessa.

Come già accennato, il progetto della variante è stato elaborato in un particolare clima di attesa di una più attuale ed efficace legislazione urbanistica e ne rispecchia, pertanto, la problematicità.

Il piano, in forza dell'attuale legislazione termina ai confini comunali del territorio, ma nasce cosciente di questi limiti, tanto che si struttura decisamente in dimensioni comprensoriali.

Sarebbe impensabile, infatti, considerare il piano di sviluppo e quindi il P.R.G., che ne rappresenta il disegno, limitato negli ambiti di un confine comunale quasi che questa linea tracciata lungo una serie di borri e di crinali, per consuetudine amministrativa, rappresenti il tracciato di un muro di recinzione.

Già lo studio e le indagini sulle prospettive dello sviluppo economico e demografico della città di Foligno svolte dal Centro Regionale per il piano di sviluppo economico dell'Umbria, sono impostate molto correttamente, in quanto non solo esaminano quanto avviene e può avvenire nel territorio comunale di Foligno, ma anche ciò che avviene nell'interno di un vasto comprensorio della Valle Umbra e del subcomprensorio di Foligno. Questa relazione esamina i dati della situazione al 1969 e li proietta, con le dovute accortezze e cautele, agli anni '80.

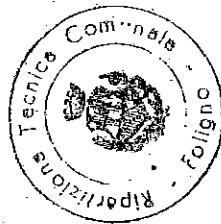
Il piano regionale di sviluppo economico della Umbria, elaborato nel 1962, ha suddiviso il territorio regionale in undici comprensori economico-urbanistici. Questa ripartizione è stata ripresa e confermata dallo schema regionale di sviluppo dell'Umbria del 1967. Il compren-



sorio della Valle Umbra, di cui fa parte Foligno, comprende i comuni di Assisi, Bastia, parte dei comuni di Torgiano e Valfabbrica, i comuni di Bevagna, Cannara, Giano della Umbria, Montefalco, Sellano, Trevi, Valtopina e parte dei comuni di Gualdo Gattaneo e di Nocera Umbra. All'interno di questo comprensorio è stato definito il subcomprendsorio di Foligno, formato dai comuni di Bevagna, Cannara, Gualdo Gattaneo, Foligno, Giano dell'Umbria, Montefalco, Nocera Umbra, Sellano, Spello, Trevi, Valtopina.

Questi comuni, dalle caratteristiche non comparabili, formano, comunque, delle entità omogenee, sia per la loro complementarietà, sia per le loro caratteristiche peculiari. Una sintesi della disamina compiuta dal Centro Regionale di Sviluppo è pressoché impossibile, data la quantità dei dati rilevati e discussi. Con qualche semplificazione si può notare che poli di sviluppo dell'intero comprensorio della Valle Umbra risultano, da un lato i comuni di Bastia ed Assisi, dall'altro Foligno. Questi risultano, infatti, gli unici comuni con un saldo attivo della popolazione e con reali potenzialità produttive.

Lo schema realizzato ed elaborato dal Centro Studi, per un piano regionale umbro, ha offerto l'occasione per una più esatta enucleazione del comprensorio gravitante sul polo di Foligno. Nell'ipotesi di assetto territoriale, ed elaborata nel 1967, si trova una precisa individuazione degli schemi gravitazionali in funzione di un sistema di ellissi, che formano la struttura portante degli interscambi con l'asse Perugia, Terni e Foligno, Todi e diversioni dai vari punti dell'ellisse dei rami, che si inseriscono nel sistema di comunicazioni nazionali. La modesta dimensione spaziale di questa rete riduce le quantità metropolitane

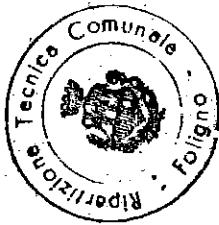


Le possibilità di interscambio e quindi consente efficaci servizi decentrati e la possibilità di considerare, come ipotesi più logica di piano, la globalità del territorio.

Lo studio del piano regionale individua inces- sariamente certe peculari caratteristiche vocazionali nella regione e nel comprensorio e, in previsione di un armo- nico sviluppo economico del territorio, puntualizza i modi di intervento. Viene denunciato inoltre, l'eccessivo inta- samento del centro storico di Foligno e ne viene auspicato un certo decongestionamento.

Un importante contributo è costituito dalla vi- sualizzazione dell'assetto del territorio della Valle Um- bra, elaborato dall'arch. Astengo. E', questo, uno studio dove sono chiaramente indicate le preesistenze storiche, le linee di sviluppo in atto, i modi per ordinare que- sto processo a salvaguardia del patrimonio culturale e naturale della regione.

Un esame del piano '80, elaborato dall'ISPE, non può altro che confermare la necessità di uno studio globale sul territorio, con un legame tra i vari orga- nismi di pianificazione, che purtroppo non è ancora ai giorni nostri realizzato. Dalla stessa premessa del pia- no, si può notare che questo rappresenta solo un primo approccio ai problemi urbanistici e si esprime solo in termini di condizioni necessarie per l'equilibrio fisico-ambientale, in un contesto di programmazioni eco- nomica e sociale a lungo periodo. In ultima analisi, gli obbiettivi di assetto territoriale non rappresentano la soluzione ottimale dello sviluppo, ma solo delle ipotesi, che debbono essere utilizzate come vincolo nel quadro del processo generale ed integrato di pianificazione.

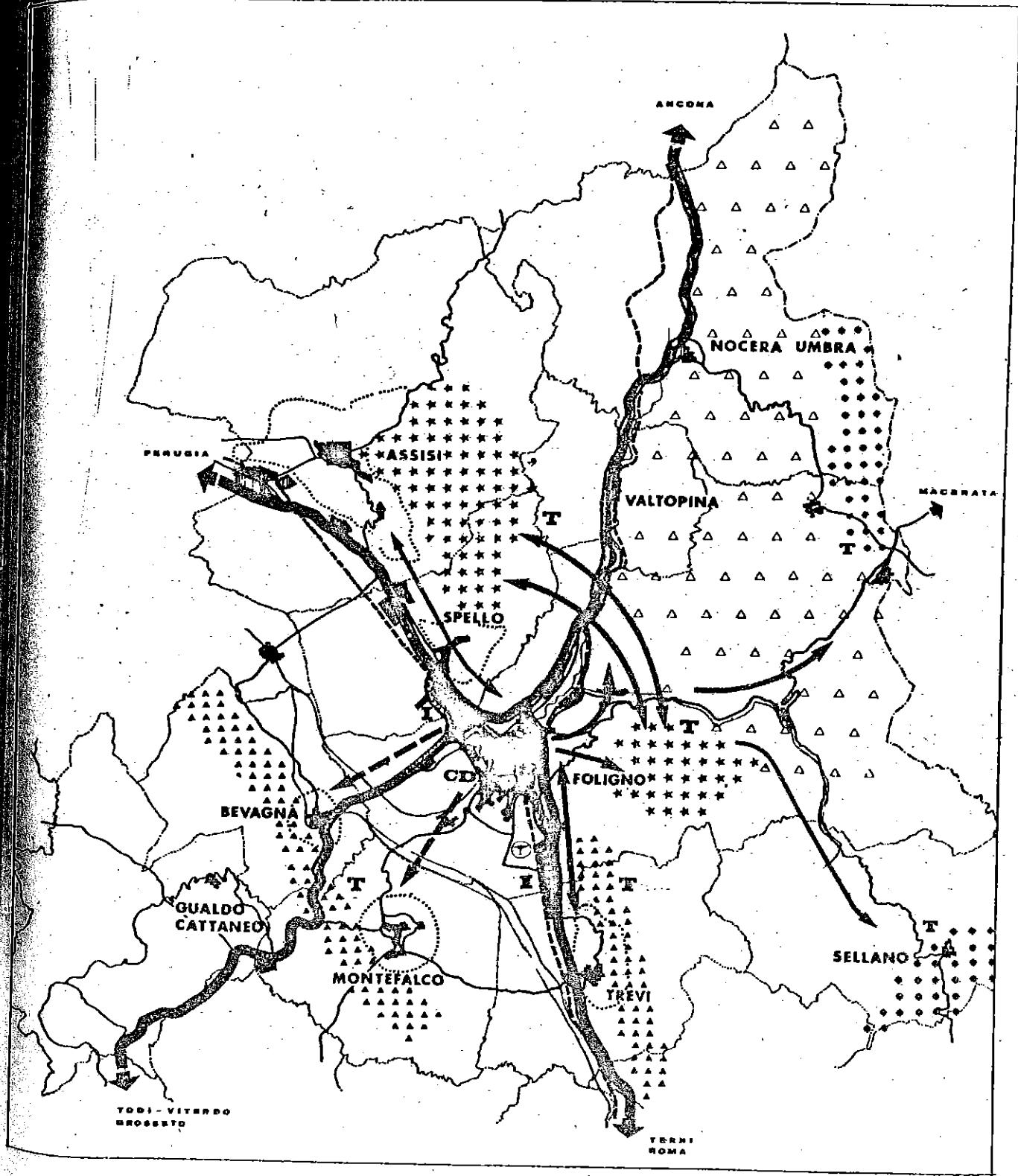
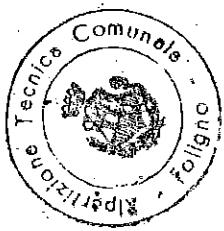


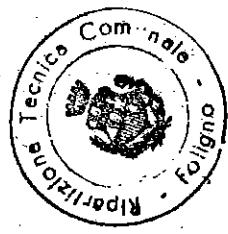
Nel modello programmatico dello studio, il sistema della Toscana meridionale e quello umbro-laziale dovrebbe bero costituire una cerniera di sviluppo alternativo, quindi riequilibrio tra le aree "forti" settentrionali e la area laziale. Attualmente queste aree, sempre secondo i risultati dello studio, sono ancora lontane da un'organizzazione di tipo metropolitano, tuttavia la loro ristrutturazione costituisce un obiettivo di fondo del nuovo disegno territoriale. Le aree del territorio umbro appartengono poi a quel gruppo che costituisce per la chiave strategica di un modello alternativo di assetto del territorio nazionale, perchè, per le loro alte disponibilità di risorse territoriali, possono costituire i capisaldi per una decisiva ridistribuzione dei pesi insediativi attuali e le cerniere per nuove direttive di sviluppo.

La rappresentazione di questo piano conferma, nelle sue indicazioni schematiche, la presenza di un insediamento metropolitano prevalentemente lineare-nodo-lineare nella realtà a scala minore, che attribuisce ancora a Foligno l'importanza di un centro di scambi nei trasporti. Lo studio del piano '80 ipotizza, infatti, come trasversale più importante Tirreno-Adriatico, un sistema aperto, che, partendo da Livorno e Civitavecchia, si riunisce nella media Valle Umbra per raggiungere Ancona.

E' certo che lo studio del nuovo piano di Foligno non poteva essere astratto da questa ampia problematica dell'assetto territoriale del comprensorio, gravitante sulla città.

La stessa situazione attuale rispecchia queste continue osmosi nel sistema; basta citare, ad esempio, il





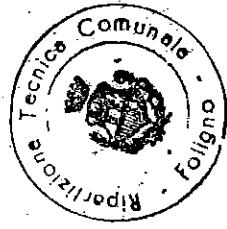
fenomeno che in questi ultimi anni, ha portato ad un progressivo decentramento di alcune attività economiche che hanno investito i comuni vicini.

La pianificazione urbanistica di Foligno deve tenere in giusto conto questo fenomeno, nel senso che Foligno rappresenta ormai il centro cittadino di un'attività comprendente i territori dei comuni vicini, quali, ad esempio, Trevi, Spello, Bevagna.

La mancanza di un strumento di piano regionale, come ho già accennato, rende estremamente complessa e opinabile, in questa contingenza, l'elaborazione di un piano comprensoriale. Le indicazioni riportate sulle tavole preliminari del piano discendono dalla visualizzazione grafica delle ipotesi elaborate sull'assetto del territorio della Valle Umbra. Si può da queste notare la formazione nodo-lineare del sistema della città lungo l'asse centrale della Valle e la loro stretta interdipendenza. Spello, Foligno e Trevi rappresentano nella zona, qui pianeggiante, un unico sistema di città lineare con tre nuclei insediativi, uniti da zone produttive.

Il tipo di sviluppo previsto nel comprensorio folignate è un sistema per poli, dove viene ovviamente caratterizzata la naturale vocazione di ogni parte del territorio, per ottenere un equilibrio nel tutto; quelle parziali e meditate forzature per ottenere in certe zone una "certa cosa" rappresentano, da una parte il trapasso di un sistema, dall'altro possono essere il correttivo del particolare momento di elaborazione del piano.

Su Foligno, che si trova al centro del sistema, convergono Bevagna, Montefalco, e tramite questi, i comuni della zona dei monti Martani da una parte, dalla altra il vasto retroterra dei comuni citati e quelli di



Sellano, Valtopina e Nocera. Schematizzando, il sistema può essere rappresentato da un'asse con due V convergenti al centro di questo.

Questa trama di interessi non è di oggi, la città di Foligno è sorta come centro di scambi. Foligno deve il suo essere ed il suo sviluppo alla sua posizione geografica, posta all'incrocio di strade di grande comunicazione: una rottura nel sistema dei trasporti, quindi nodo commerciale e nodo di interesse e convergenza del territorio gravitante su questo polo.

Questo, a mio avviso, è stato il tema di base che ha dettato nel tempo la storia stessa della città: le direttive convergenti hanno conferito a Foligno le funzioni di un nodo di sviluppo della Valle Umbra, proprio perchè nella città, nata in una piana faticosamente riscattata dalla palude, si sono nel tempo assommate le attività mercantili, le attività ricettive, le infrastrutture per l'assistenza sanitaria, quelle culturali e scolastiche.

Non ci è parso il caso nello studio della variante al P.R.G. sistematizzare le vicende storiche della città, ma questo non significa ignorare la storia di Foligno che anzi è stata presente e guida nei molteplici esami, cui è stato sottoposto il territorio e la città stessa.

È dubbio sia l'anno, sia il luogo di fondazione di Foligno. In proposito, due sono le ipotesi fondamentali, suffragate entrambe da studi attenti e rigorosi. La prima, fa derivare la nascita della città direttamen-



te da un "castrum" romano, sito nel luogo dove sorge l'attuale centro storico, e questa affermazione trova fondamento soprattutto nello studio della pianta attuale, dove si rinvengono ancora tracce del "decumanus" e del "cardo" e nella dislocazione delle porte cittadine. Le strade sono in rapporto con i quattro ponti romani sull'antico corso del Topino. La seconda ipotesi afferma che non c'è corrispondenza tra la dislocazione della moderna Foligno e l'antica Fulginia. Infatti questa sorgeva dove la Flaminia formava un bivio con la Plestina. La strada consolare Flaminia, costruita nel 240 A.C., passava per Narnia, Carsulae, Mevania, Forum Flaminii e proseguiva per Nuceria, Tadum, Helvillum, Galis e quindi raggiungeva Fano, Pesaro. Da Narnia un "diverticulum" collegava Spoleto. Fulginia era tagliata fuori e solo nel 220 il diverticulum per Spoleto fu proseguito per Foligno, fino a ricongiungersi con la Flaminia oltre Forum Flaminii. E' probabile, ed i ritrovamenti archeologici lo possono confermare, l'esistenza di un'ampia zona di insediamenti antichi.

Non si crede sia compito di questo studio addentrarsi in una ricerca di raffinate esegesi storica ma ogni apporto, anche se minimo, può servire alla comprensione del volto di una città.

La posizione, dove è poi sorta l'attuale Foligno, sicuramente più tarda, può essere dovuta alla diversa regimazione delle acque, fenomeno che ha certo avuto una notevole influenza nella storia della città.

L'antico nucleo romano ha poi, trovato con lo avvento del cristianesimo un nuovo elemento propulsore al

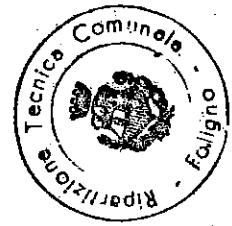


suo esterno, che ha generato una nuova maglia di interventi, un centro, quello della attuale piazza della Repubblica che posto ai margini dell'originaria scacchiera romana, ha promosso uno sviluppo pressochè radiale, saldandolo agli assi primitivi.

L'esame storico critico dell'assetto urbano, conferma, il ruolo di grande importanza avuto da Foligno nel tempo. Basterebbe osservare la notevole quantità di palazzi, di edifici pubblici, di chiese, le antiche case ricche di fondachi, la fioritura di ostelli, i primi ospedali (ben 19 intorno al 1400), per valutare appieno l'operosità e il fervore di vita, che hanno caratterizzato nel tempo antico questa città, che contava intorno al XV secolo 6.000 abitanti.

"La città di Fuligno" - scrive il Bocci - per la sua posizione esercitandosi assai nel traffico e nel commercio, si trovava verso il 1.000 ad uno stato molto florido e ricco. Nei due secoli seguenti crebbe, ancor più, stante l'estesissimo commercio, che vi esercitavano i suoi cittadini."

Il periodo di massimo fulgore della città, contrappuntato dai chiaroscuri di continue lotte, fu raggiunto nel XIV sec. Nel 1439 la città fu conquistata dal Cardinale Vitelleschi, ed entrò a fare parte del dominio della Chiesa; e se prima fu anche importante centro culturale e vi prosperò la pittura con una scuola locale, che ha dato artisti di notevole valore, e tra le città italiane fu tra le prime ad ospitare un'importante tipografia, da allora, sotto l'azione livellatrice del potere centrale, la città non ebbe più personalità storica degna di rilievo.



Lo statuto del Comune del 1314 dedica molte rubriche alla trattazione della difesa delle acque e al prosciugamento delle paludi e all'innalzamento degli argini, non solo del Topino, ma anche del Clitunno, del Chio- na, del Maroggia, e del Fosso Renapo. Il faticoso riscatto del suolo alla palude è sempre stato oggetto delle più assidue cure degli amministratori. Il compimento della bonifica risale alla metà dell'ottocento. L'impianto quindi di un'agricoltura nei terreni pianeggianti, che circondano la città, è di epoca relativamente recente. La struttura portante dell'antica economia cittadina era, quindi, come già detto, soprattutto basata sul commercio. Le attività storiche tradizionali erano la concia delle pelli, la lavorazione dei drappi di seta e di velluto, della stamperia oltre quella della canapa, della cera e la produzione dei confetti.

Foligno si è sviluppato, con alterne vicende, come la più parte delle città storiche, all'interno della sua cinta muraria sin dalla fine dell'ottocento. Le prime espansioni di una certa importanza, al di fuori della cerchia urbana, sono relativamente recenti. La ferrovia e il suo nodo e l'officina e le caserme, le zuccherificio, i quartieri suburbani: si ha l'inizio dell'accerchiamento: i nuovi quartieri scavalcano la ferrovia ed appesantiscono il laccio, che questa ha formato tra collina e città. Si continuano a costruire case, lotto dopo lotto, senza soluzione di continuità, si aggredisce anche il verde, rimasto intatto all'interno delle mura, compromettendo sia la situazione igienica, sia quella socio-economica del nucleo storico: in altre parole Foligno prolifica a macchia d'olio. Il sistema delle superstrade ribadisce con un'altra barriera, quella della ferrovia; la città si libera dal traffico di attraversamento, ma gli spostamenti

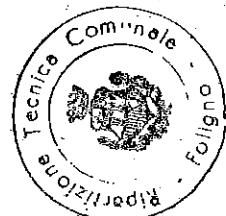


interni si rendono vieppiù difficili per i carichi di traffico indotti.

Queste brevi considerazioni storiche su Fcligno, non hanno, come non possono avere, pretesa di un approfondito esame sulle vicende passate della città, ma solo rapidi appunti, che vogliono sintetizzare le caratteristiche preminentí, così come si rinvengono, tramite la lettura della sua struttura urbana, e l'individuazione di quei punti di forza, che hanno costituito l'ossatura portante dalla sua nascita al suo sviluppo.

Non si può prescindere, volendo ulteriormente focalizzare il volto della città, da un'analisi del suo comprensorio, dal bilancio demografico e del suo potenziale produttivo. Nel già citato studio compiuto dal Centro Regionale questi vari aspetti sono stati ampiamente analizzati anche al fine di ipotizzare un assetto definitivo del territorio.

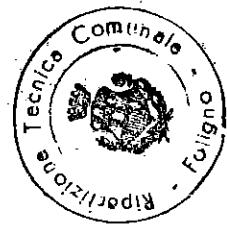
Nell'intero comprensorio si assiste al fenomeno del progressivo invecchiamento della popolazione, specie nelle zone agricole e alla variazione per fascie altimetriche dei residenti, un riflusso degli abitanti dalle zone montane verso le colline, da queste alle campagne e alla città. Il fenomeno di inurbanamento non risulta così lineare, perchè spesso salta degli anelli della catena ed emigra nelle zone extracompreensoriali. Anche nei comuni a saldo attivo della popolazione si assiste a questo flusso; questo fenomeno si esaspera poi in alcune zone dove il saldo migratorio raggiunge valori paragonabili a quelli delle plaghe sottusviluppate del Medioevo.



Il peso della popolazione attiva sulla popolazione residente appare in media, per l'intero comprensorio, più alto che non nell'intera regione umbra e rispetto alla media nazionale. Ciò è dovuto, certamente, alla consistente presenza di popolazione attiva nel settore agricolo; questa dovrebbe ulteriormente ridursi nei prossimi anni. E' da rilevare che l'esodo dalle campagne non potrà interessare dato il depauperamento verificatosi, masse consistenti come per il passato. Poichè nell'ultimo periodo si è assistito nel Comprensorio della Valle Umbra ad una notevole incentivazione delle attività secondarie e terziarie, si dovrebbe, almeno secondo le ipotesi dello Studio citato, determinare nel comprensorio un aumento della occupazione, tale non solo da ridurre le sacche di disoccupazione e sottoccupazione, ora esistenti nel settore industriale, ma anche tale da poter fare fronte alla domanda di posti di lavoro, extragricoli da parte delle forze di lavoro che lasceranno i campi senza passare nelle categorie di popolazione non attiva.

Per l'intero comprensorio della Valle Umbra lo studio del centro Regionale ipotizza, salvo interventi o contingenze particolari, un livello probabile della popolazione di circa 155.000 abitanti ed un assettamento della piramide demografica dei residenti, per il riequilibrio delle varie categorie e classi di età e nonostante l'aumento della popolazione attiva, nei confronti dei ruoli secondari e terziari ancora un certo interesse delle attività lavorative primarie.

Questa ipotesi trova una certa conferma nella situazione in atto e nella individuazione di due poli di sviluppo, l'uno a nord, incentrato nei Comuni di Bastia ed Assisi, e l'altro intorno a Foligno. I rapporti, che intercorrono tra questi due nuclei, sono tali che è possibile individuare una tendenza verso la formazione lungo la Valle



In questo più vasto comprensorio appare, molto meglio delinato, il ruolo di Foligno come centro polifunzionale delle attività terziarie; il polo di Bastia-Assisi è infatti fortemente tributario alla vicina presenza di Perugia. In Foligno converge, anche per il commercio al minuto, un'area di mercato comprendente i comuni di Bevagna, Cannara, Gualdo Gattaneo, Montefalco, Nocera Umbra, Sellano, Spello, Trevi e Valtopina. A maggior dimostrazione di questo fenomeno, di più incerta valutazione, basti prendere in considerazione i dati di due fenomeni importantissimi, quali i flussi di ricoveri ospedalieri e la provenienza degli iscritti alle scuole medie superiori.

Nei rispetti dell'intero comprensorio, della Valle Umbra, la popolazione del subcompreensorio di Foligno è stata valutata, nello studio del Centro Regionale, intorno alle 100.000 unità ed è su tale entità che al 1980 devono essere valutati i servizi generali.

Alcuni dei dati più significativi dell'indagine demografica e socio-economica del comune di Foligno sono stati visualizzati in tavole, allegate alla variante. Questi grafici evidenziano, soprattutto la distribuzione della popolazione nel territorio del comune e per la popolazione attiva la classe di appartenenza.

Come già noto il Comune di Foligno ha un saldo positivo nell'aumento della popolazione, questo dato però deve essere essenzialmente riferito alle frazioni di pianura e soprattutto a Foligno e a quelle di Vescia, Scanzano e S. Giovanni Profiamma.

Il peso demografico di Foligno, rispetto allo

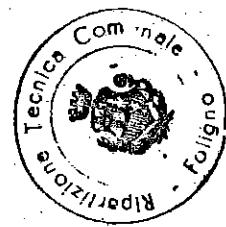


intero comune passa dal 67,6% nel 1951, al 78% nel '68 ed è ipotizzabile che questo rapporto salga a circa lo 85%, concentrando nella frazione capoluogo circa 46.000 abitanti, con una ulteriore richiesta di circa 7.000 vani abitabili nei confronti del 1968.

Questo dato pone in chiara luce l'importanza dell'intervento pianificatore, infatti, al di là di ogni considerazione sull'accentramento delle attività produttive nelle zone di pianura e quindi dell'ovvia concentrazione di popolazione e del richiamo di flussi migratori interni del comune, si può notare come i maggiori incrementi della popolazione si siano avuti nelle zone, che il Piano Regolatore ha preso in maggiore considerazione. Basti pensare, ad esempio, le frazioni limitrofe al centro (Vescia, Scanzano, San Giovanni Profiamma, ecc.), che hanno subito un notevole incremento, ma che tale incremento ha registrato ultimamente una stasi per la mancanza di suolo edificabile.

Un fenomeno particolare, ampiamente chiarito nello studio del Centro Regionale, riguarda un certo tipo di evoluzione sociologica nella composizione della famiglia con la costituzione di minori nuclei familiari per scissione di quelli già esistenti.

Questo fenomeno è caratteristico del passaggio dell'economia agricola a quella di altre attività, con la rottura del sistema concentrato in famiglie, condotte secondo il modo patriarcale. Tale particolare movimento migratorio, interno alle famiglie, comporta una domanda di nuove abitazioni ed anche l'innalzamento dell'indice dei vani disponibili e la loro obsolescenza. La formazione dei nuovi nuclei familiari è già un fenomeno abbastanza rilevante ad oggi, e lo studio del Centro Regionale ipotizza per gli anni '80 un fab-

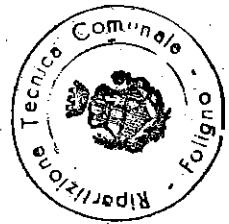


bisogno di circa 4.000 vani, richiesti dalle nuove famiglie. Per circa il 70% questo fabbisogno dovrà essere assolto, secondo le tendenze in atto, dalla frazione di Foligno o di quelle viciniori.

Il territorio comunale di Foligno si estende per 26.377 ettari, la superficie agraria e forestale interessa l'82% del territorio.

Negli ultimi anni, per i fenomeni già esposti di un progressivo inurbanamento delle popolazioni agricole, la superficie coltivata si è molto ridotta.

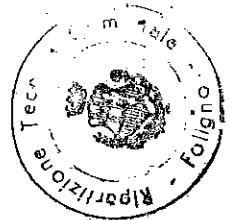
Allo stato attuale si può stimare che la superficie seminativa interessa circa 8.300 ettari, mentre le colture legnose specializzate (oliveti e vigneti) coprono circa 2.000 ettari, i boschi e i pascoli interessano rispettivamente circa 6.300 e 5.000 ettari. Questa situazione, visualizzata nella tavola pedologica di indagine al piano si articola in tre zone distinte. Una prima zona riguarda la dorsale appenninica e gli ambienti tipici dell'alta collina e della montagna ed occupa circa il 69,5% dell'intero territorio del comune. Il bosco ed il pascolo occupano, nel complesso della superficie agraria e forestale della zona, circa il 72%. La distribuzione della proprietà fondiaria, per classi di ampiezza, pone in evidenza sia la forte diffusione di proprietà polverizzate (le piccole proprietà inferiori ai 10 ha rappresentato l'82% delle ditte, ma interessano poco più del 2% della superficie agraria e forestale), sia la concentrazione di buona parte della superficie in poche grandi proprietà.



Si assiste in queste zone alla presenza delle comunanze, fenomeno di collettivazioni di superfici e conduzione silvo-pastorale, che hanno avuto il potere di coagulare l'interesse attivo della popolazione, tanto che in queste zone, in altri luoghi tradizionalmente tributarie del più alto incremento di emigrazione, la popolazione residente è superiore ai livelli raggiunti mediamente nei territori delle montagne umbro-marchigiano e si presentano solo parzialmente spopolate.

Mentre la zona della montagna è essenzialmente a vocazione silvo-pastorale, la zona pedecollinare è precipuamente rivolta alla coltura dell'olivo. Questa zona rappresenta circa i 9,5% della superficie territoriale e nonostante una certa fertilità del terreno, sia per l'eccessiva polverizzazione delle proprietà (le piccole proprietà inferiore ai 10 ha rappresentato il 90% delle ditte ed interessano il 53% del territorio); sia per la difficoltà dell'intervento di meccanizzazione agricola rappresentano le zone più degradate, per l'esodo rurale, del comune, (il fenomeno è spiegabile con la forte diminuzione dell'attività agricola mezzadrile e la mancata riconversione dell'impianto produttivo).

La terza zona riguarda i territori di pianura e di bassa collina ed è caratterizzata da terreni abbastanza uniformi di origine alluvionale e di ottima fertilità e facile lavorazione. Questa area rappresenta circa il 19% della superficie territoriale e per il 91% è rappresentata dai seminativi. La proprietà è molto smembrata e questo fenomeno ha caratterizzato un alto esodo di piccoli proprietari, favorendo soprattutto la speculazione fondiaria a fini edificatori; mentre, di contro, que-

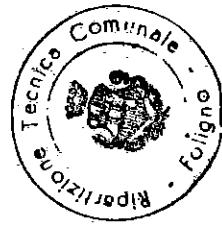


sta fascia agricola, per la diffusione della meccanizzazione ed il notevole impiego di mezzi tecnici potrebbe consentire produttività elevate,

Come è già stato accennato, la popolazione agricola del territorio folignate è in progressiva diminuzione e negli anni a venire, per il normale esodo dalle campagne, dovuto al superato sistema di conduzione agricola ed alla polverizzazione delle proprietà ed alla conversione a scopi fondiari del suolo produttivo, risulterà notevolmente accentuato.

Salvo che per poche zone, dove a causa di una maggiore vocazione turistica, come sarà trattato in seguito, sono stati previsti certi nuclei di insediamento, per lo più come ampliamenti di strutture esistenti; per il territorio di Foligno è stato indicato un basso indice di utilizzazione fondiaria. Questo indice, che non è uniforme sul territorio, ma risulta da suddivisioni per zone omogenee del territorio, non è solo determinato per anonimia e passiva difesa del paesaggio naturale ed agricolo, ma anche come azione atta ad impedire la lottizzazione del territorio produttivo e quindi conservare integre le risorse naturali.

L'indici di utilizzazione proposti per le varie zone agricole sono stati determinati in funzione della dimensione produttiva minima di un podere; non è stato quindi, adottato il più generico indice agricolo previsto dalla legislazione vigente. In particolare per la fascia pedecollinare, che si alza ad est della Flaminia, priva inspiegabilmente di un vincolo, che tuteli le bellezze naturali, è stato proposto un basso indice di uti-



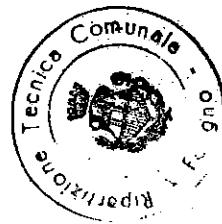
zzazione fondiaria, per salvaguardare al massimo il valore paesistico della collina, che costituisce un patrimonio collettivo dell'intera città.

Nella tavola dei vincoli, sono stati riportati anche i limiti delle zone sottoposte a prescrizioni idro-ecologiche, notificati secondo ~~verso~~ la legge 30/12/1923 n°3267. Tale legge, che embrionalmente stabilisce delle norme per la difesa ecologica del patrimonio naturale, emanava i regolamenti per la conservazione delle aree di uso silvo-pastorale e demanda al controllo delle Autorità forestali ogni progetto di modifica e trasformazione delle colture, soprattutto per evitare ogni "denudazione" del suolo boschivo, che potrebbe arrecare danno alla stabilità ed al regime delle acque.

Per certe zone sono state dettate, dalle norme, speciali previdenze per la salvaguardia del patrimonio ecologico del terreno e la conservazione di fenomeni agricoli preminenti di origine storica: colture, allineamenti, ecc., che caratterizzano il paesaggio.

Per le varie aree sono state individuate, poi, dei concentramenti di attività. Si esamineranno in seguito quei provvedimenti a carattere sociale, che caratterizzano il territorio e che costituiscono, comunque, la necessaria infrastruttura di queste zone. In alta montagna sono stati previsti dei centri di trasformazione dei prodotti della condizione silvo-pastorale del territorio. Questi sono stati appoggiati e concentrati nei nuclei più attivi: quali Annifo, Colfiorito, Verchiano e Gasenove.

Per il territorio della fascia pedecollinare è stato proposto un centro industriale di trasformazione di prodotti agricoli appoggiato alla frazione di Belfiore. Altri centri

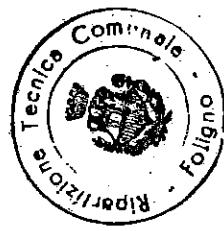


ebbero interessare, come localizzazione, i comuni vicini. Per la zona pianeggiante è stato proposto un impianto relativo alla coltura agricola, concentrato, attrezzature collettive, nella zona di Budino. Altri interventi, di sostegno dell'attività primaria di tipo intensivo, dovrebbero essere individuati nei comuni lì.

E' doveroso segnalare, per la particolare incidenza nell'assetto del territorio del comprensorio folignato, la nuova legge sulla montagna, n°1102. Le possibilità offerte da questo strumento legislativo sono notevoli per i comuni, che vengono attribuiti alle comunità montane, istituite per zone omogenee, sia di pianificazione, sia di gestione del piano stesso. Nell'elaborazione della valutazione di queste possibilità, nei limiti dell'intervento, sono state indicate e potranno fornire oggetto, in qualità di poli focali, del riassetto del territorio montano.

Nelle tavole preliminari sono state esaminate inoltre secondo i dati elaborati dallo studio del Centro Nazionale, le attività a carattere industriale di Foligno.

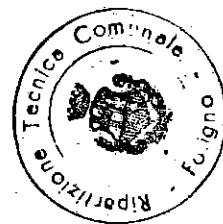
E' da notare che i dati di riferimento (ISTAT) non possono offrire un quadro completo della situazione sia per la precarietà del censimento, sia per la classe di attribuzione: (basterebbe, come esempio, il fatto che i dipendenti delle officine meccaniche delle ferrovie sono censiti come addetti ai trasporti). E' da richiamare, comunque, l'attenzione sul fatto che nel territorio folignate si sono concentrate attività a carattere industriale, tanto da poter individuare in questa zona una certa possibilità di attrazione di attività in questo settore.



Il territorio folignate (Spello, Foligno e Trevi) si pone, pertanto, come elemento di collegamento tra i due poli industriali di Perugia e Terni. Il primo polo caratterizzato da attività di aziende di tipo privato, operanti nel settore alimentare e tessile e poligrafico editoriale; il secondo caratterizzato dalla presenza di grandi industrie pubbliche e di una specializzazione nel settore metalmeccanico e chimico.

Negli ultimi anni, secondo lo studio del Centro Regionale, si è assistito ad un progressivo aumento della attività industriale nel territorio di Foligno, con un importantissimo apporto di attività metalmeccaniche e un generico aumento occupazionale nelle altre attività tradizionali, in specie quelle alimentari e poligrafiche e dei trasporti. Questo grande aumento dell'occupazione industriale dipende proprio in larga misura dalla particolare collocazione del nucleo di Foligno nel contesto regionale e nel ruolo che esso è chiamato a svolgere per la saldatura industriale regionale. E' opinione, che affinchè questo fenomeno si attui, l'espansione del settore industriale, che si articola intorno a Foligno, avvenga riproducendo alcune delle caratteristiche settoriali di due poli di Perugia e di Terni, cioè per molte classi di attività.

E' certa comunque che le scelte per un ulteriore potenziamento dello sviluppo industriale del comprensorio folignate non possono altro che discendere da un preciso programma a livello di pianificazione regionale. Un'area di espansione industriale, quella a cavallo tra il comune di Spello e di Foligno, è considerata anche dalla stessa normativa utilizzabile solo da un intervento programmato.

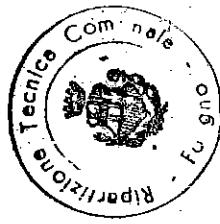


Il reperimento di aree industriali nel territorio è stato anche condizionato dal trasferimento e decentramento di quelle attività che attualmente interessano il centro della città e le sue immediate adiacenze. L'area di più notevole sviluppo industriale è stata individuata come ampliamento di quella già prevista dal Piano Regolatore, delimitata tra la Flaminia e la ferrovia sino al confine col comune di Trevi saldandola a quella indicata negli studi del Piano Regolatore di Trevi.

Questo intervento è stato delineato tutto a valle della Flaminia per poter al massimo preservare il patrimonio paesistico della fascia collinare. L'area industrializzabile è suddivisa in settori, sia per enucleare le varie lottizzazioni, sia per formare dei cannocchiali di verde per una ulteriore salvaguardia paesistica della zona. Nello studio della localizzazione delle industrie si è preferito scegliere delle zone di minore caratterizzazione paesistica, per evitare una normativa molto rigida nella progettazione, che avrebbe potuto inficiare la validità dell'impianto, spesso dettate da rigorosi cicli di lavorazione. Altre zone industriali, oltre a quelle a nord sulla direttrice verso Spello, sono state individuate lungo la valle del Topino ad est come chiusura e consolidamento delle attività in atto.

Le aree per insediamento industriali indicate nel piano si trovano prevalentemente lungo la direttrice di sviluppo della Valle e risulteranno facilmente servite dal nuovo Metanodotto: il reperimento delle aree è tale da consentire il previsto decentramento delle attività inserite attualmente nel nucleo urbano.

Nonostante che i dati del censimento industriale



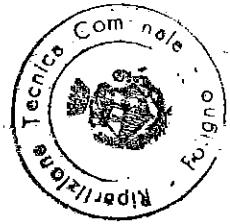
24

comportino una dimensione media delle varie industrie, operanti nel territorio, un numero molto basso di addetti per le varie classi di attività, non è stata prevista una vera e propria zona artigianale a normativa speciale, sia perchè questa indicazione avrebbe congelato in certo sistema, sia nell'impianto, sia nelle possibilità di ampliamento, sia nei riflessi sociologici della scelta. Si è preferito peñtanto adottare una normativa aperta, che consentisse questi modesti interventi a carattere artigianale nella zona di saturazione, favorendo comunque la scelta per ogni futura attività produttiva nelle varie aree industriali.

Il piano di variante, non prende, come già indicato, dei provvedimenti relativi ai grossi insediamenti industriali, posti immediatamente all'esterno della cerchia muraria, quali la Romana Zuccheri, AUSA e l'officina delle locomotive; soprattutto perchè il piano risulterebbe imperniato su zone, almeno nei tempi presenti, di sicura inattuabilità.

Le aree destinate alle attività industriali, come detto in altra parte della relazione, risultano legate dal sistema viabile, supposto su maglie alternative, non solo ai nuclei direzionali e insediativi della città, ma a tutto il sistema comprensoriale.

Per lo sviluppo industriale del comprensorio non si è operate solo a livello di reperimento delle aree necessarie, ma anche prevedendo il potenziamento delle infrastrutture di appoggio; ad esempio è stato individuato un centro destinato ad assorbire la funzione di zona direzionale e di interscambio e quindi polarizzare nel



comprenditorio gli interessi degli imprenditori.

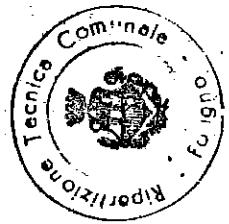
Uno studio (Pieraccini- "Le aree di mercato della provincia di Perugia") riconosce a Foligno la qualifica di area di mercato, comprendente i comuni di Bevagna, Cannara, Gualdo Gattaneo, Montefalco, Norcia Umbra, Spello, Trevi e Valtopina. Questa polarità di interessi terziari è stata continua caratteristica della città di Foligno, come già accennato, proprio per la sua giacitura nel comprenditorio.

La popolazione attiva, nel campo terziario, risulta in continuo aumento nel territorio del comune di Foligno. Tralasciando gli attivi addetti ai trasporti, come già detto, si può notare il continuo incremento della popolazione, dedita al commercio, al credito e alla assicurazione.

Per il commercio all'ingrosso il livello di occupazione, sia pure elevato, non raggiunge le quote di quello al minuto; nelle tavole di indagine del piano è stata rappresentata la localizzazione delle attività commerciali e si può notare come queste siano, soprattutto, concentrate all'interno del nucleo storico di Foligno.

In base alla recente legge sul commercio, la amministrazione comunale di Foligno ha predisposto un ampio ed esauriente studio sulle attività commerciali esistenti e di un loro probabile adeguamento ad un sistema di distribuzione più efficiente.

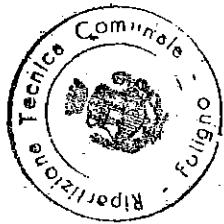
Mentre si pensa che queste attività al minuto continueranno ad interessare l'antico nucleo storico, tradizionale luogo di incontri, è stato previsto, per



Il commercio all'ingrosso, che secondo lo schema di sviluppo della città e del comprensorio dovrà essere potenziato, l'allontanamento di questa attività dal centro storico. Sono state individuate, per i depositi, delle zone adiacenti alla variante della Flaminia nei pressi di S. Giovanni Profiamma ed in adiacenza all'asse di scorrimento tra Foligno e S. Giovanni Profiamma.

Il centro delle contrattazioni e luogo di accentramento dei servizi direzionali delle attività industriali la sede delle banche e dei principali servizi a servizio dell'industria e del commercio sono stati localizzati nel così detto Centro Polifunzionale. Questa particolare infrastruttura posta a cavallo di viale Firenze e il nuovo asse di penetrazione urbano e adiacente all'asse di scorrimento interno, viene ad essere localizzato nella posizione baricentrica, che il nuovo sistema delle vie di penetrazione e di scorrimento di Foligno vengono a determinare quale elemento di fulcro del nuovo indirizzo dato alla rete dei trasporti interni e di correlazione al comprensorio. A questa particolare struttura urbanistica viene affidato anche il ruolo di sistema portante di certe attrezzature a carattere comprensoriale, quali il nuovo insediamento ospedaliero ed il complesso delle attrezzature sportive e scolastiche. E' evidente che per la completezza di questo nuovo polo sono necessarie tutte le altre strutture di appoggio alle attività terziarie, come ad esempio nuove zone recettive, centri di scambio e contrattazione.

Questa nuova infrastruttura, che può assumere visibilmente nel disegno del territorio una sua certa autonomia, perchè concepita come una macrostruttura, non



non si pone d'altra parte come una proposta alternativa alla funzione del centro storico, che, anzi, liberato dai traffici indotti, ha la possibilità di recuperare la sua primitiva e genuina funzione di polo centrale degli scambi a livello umano. E' infatti, al nuovo nucleo, che viene affidato il ruolo di assorbire l'urto dei rapporti, che sono funzione dei mezzi di trasporto.

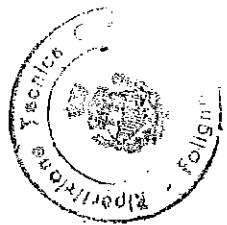
La viabilità, in tutto il suo complesso, è stata studiata tenendo conto sia dell'esigenza del Comune sia della funzione di Foligno a livello comprensoriale.

L'accesso alla città attualmente avviene tramite strade, che hanno prevalente carattere di viabilità di quartiere: viale Firenze, che attraversa un nuovo rione molto popoloso; viale Ancona e via Piave, bloccate fra l'altro dalla ferrovia con incroci a raso; via Roma, che attraversa anche l'abitato di Sant'Eraclio; viale dei Mille, interessato soprattutto dal foro boario.

Tutte queste vie defluiscono sulla circonvallazione più esterna del centro storico, la quale non è in grado di sopportare, per dimensioni e caratteristiche, tutto il carico del traffico di attraversamento nord-sud, est-ovest.

Pertanto il primo intervento è stato quello di prevedere uno spostamento degli assi di penetrazione ed eliminare gli attraversamenti del tessuto urbano.

Il traffico e il centro storico: due fenomeni, spesso, inconciliabili, perchè nati in epoche diverse con dimensioni diverse. Si afferma questa tesi anche in Foligno, cercando di ridare al suo nucleo l'aspetto più consueto; si cerca così di realizzare un filtro, tramite il quale



formare delle attrezzature, adatte ad arginare il flusso automobilistico; senza d'altro canto impedire l'accesso al nucleo urbano stesso, così si è adottata una rete perimetrale viaria di penetrazione, servita da parcheggi, tale rete agevola, inoltre, il superamento di quei lacci, in parte naturali, in parte imposti da una mancata pianificazione, che finiscono per settorializzare la città e creare una maglia urbana differenziata. Infatti una città organica nasce da una più precisa e correlata rete di trasporti, che rende indifferenziato il rapporto tra lo "stare" e il "lavorare" e il centro delle relazioni sociali.

E' stata prevista una viabilità di interconnessione sud-nord, parallela alla variante della Flaminia. In località S.Maria In Campis (ad est del Cimitero) è previsto lo svincolo tra questa nuova strada, la variante Flaminia e la SS 77, di cui si prospetta una deviazione. La nuova viabilità di connessione è raccordata a nord con l'asse del centro polifunzionale e la zona ospedaliera e a sud, attraverso il nuovo sovrappasso di Via Roma sulla Ferrovia, con la circonvallazione Sterpette-Borroni. Questa circonvallazione, già prevista dal vigente Piano Regolatore, serve per eliminare l'attraversamento sud-ovest di Foligno.

La penetrazione da nord è prevista con la nuova viabilità ad ovest del Viale Firenze, che si immette nell'attuale circonvallazione, esterna al centro storico, per mezzo di un nuovo ponte sul fiume Topino, all'altezza dell'ansa, che questo forma a valle della città; questa viabilità unisce la SS 316 con il centro polifunzionale; la zona ospedaliera e la zona scolastica di Foligno.



Più ad ovest è prevista una tangenziale alla città, che raccorda la variante alla SS 316 dei Colli Martani al sistema viario che svincola la provinciale per Montefalco (variata nel tracciato per evitare gli attraversamenti di Corvia e Scafali) e la circonvallazione Sterpette-Borroni.

La variante della SS 316 dei Colli Martani è prevista per rendere agevole la viabilità intercomprenditoriale, collegata all'asse Tirreno-Adriatico, prevista dal Piano 80 sulla direttrice Civitavecchia-Terni-Foligno-Ancona. Questa variante in prima istanza fu studiata, seguendo l'ipotesi del Vigente Piano, svincolando la SS 75 più a nord della posizione attuale, sempre nel territorio comunale. Purtroppo l'ANAS non ha ritenuto opportuno spostare lo svincolo ed attualmente questo è stato realizzato nella stessa posizione, dove esisteva il precedente incrocio a raso.

Pertanto la variante alla statale è progettata partendo dallo svincolo di Spello sulla SS 75 e ricollegandosi alla vecchia statale dopo pochi chilometri dalla Frazione di Fiamenga. Questa variante serve anche la nuova zona industriale, che sorgerà sulla direttrice Foligno-Spello.

Essendo lo svincolo della SS 75 rimasto nella stessa posizione, è stata studiata una variante urbana alla SS 316 fra la Madonna della Fiamenga e la nuova tangenziale ovest, per alleggerire il nodo di viale Firenze, eliminando così la possibile funzione di strada di penetrazione del Viale stesso.

La nuova strada, di interconnessione nord-sud, svincola anche il nuovo asse Foligno-S.G. Profiamma e la nuova zona industriale della frazione. Inoltre è stato variato il percorso della vecchia Via Flaminia, per eliminare gli attraversamenti di S.Paolo e Vescia.



Questa nuova strada è raccordata con due bretelle all'asse di S.G. Profiamma.

La zona industriale di S.Eraclio, servita da due strade parallele, l'una alla ferrovia, l'altra alla variante Flaminia, è collegata sia all'interconnessione nord-sud, sia alla circonvallazione Sterpete-Borroni anche con una viabilità tangente alla zona aeroportuale. Lo svincolo della variante Flaminia serve pertanto questa zona industriale.

Il sistema stradale di Foligno è così riassumibile:
viabilità a carattere autostradale - (SS 75 e Variante SS 3 Flaminia), svincolata con la SS 316 e la tangenziale ovest nei pressi di Madonna della Fiamenga; con la nuova strada di interconnessione nord-sud a Santa Maria in Campis, con la zona industriale a sud di S.Eraclio. Nello svincolo di Santa Maria in Campis si immette anche la SS 77 della Valle del Chienti;
viabilità di scorrimento - strada di interconnessione nord-sud; circonvallazione Sterpete-Borroni; tangenziale ovest; raccordo con lo svincolo di Madonna della Fiamenga;
viabilità di penetrazione principale - asse di S.Giovanni Profiamma; strada di interconnessione; asse di raccordo del centro polifunzionale e zona ospedaliera; nuova viabilità della zona scolastica.

Questo nuovo sistema della viabilità, inserendosi e completando la rete viaria esistente, origina un tessuto a maglie, che permette alla struttura viaria di risolvere necessità di viabilità ed interconnessione tra i singoli quartieri e di equilibrare nel territorio le scelte residenziali. Non tanto la capacità viaria, quanto capillarità di essa, riesce ad incanalare e a coordinare il problema dei percorsi, creando una zona, che assorbe la viabilità esterna, permettendo anche la filtrazione del traffico, che vuole raggiungere il nucleo storico.

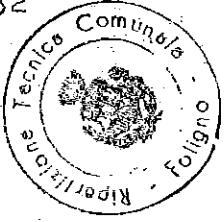


In alternativo al centro storico e a completamento delle attrezzature di esso, viene realizzata una zona territoriale, che, potenziando e risolvendo le necessità collettive, permette un alleggerimento delle funzioni, che era chiamato a risolvere principalmente il solo centro storico. D'altra parte quest'ultimo; che può ora risolvere i propri problemi di viabilità interna, trova uno sbocco per il rapido raggiungimento e quindi comunicazione con il territorio circostante. Per non creare una zona territoriale disorganica, alla ricerca sempre di un polo di attrazione, che fino adesso era il centro storico, si è ritenuto opportuno creare l'alternativa con il centro polifunzionale e l'Ospedale, nucleo delle infrastrutture, che si manifesta a livello di viabilità con percorsi rapidi tali, da contrapporsi ad un diverso tipo di scorrimento.

Scopo dello schema viario visto è anche quello di evitare il carico di traffico sul centro urbano, che, liberato dai flussi indotti può in misura più umana risolvere i problemi ed accogliere le attività indicate dal Piano.

Dato il crescente ed incontrollabile processo di sviluppo della circolazione automobilistica, per garantire nel tempo l'attualità delle previsioni del piano, sono state previste ampie zone per parcheggi pubblici, che risolvendo i problemi della sosta, attuano un ulteriore filtro, sia per il traffico, che vuol raggiungere il centro storico, sia per le zone di maggiore interesse funzionale, così da non riproporre per il futuro simile problema.

Per la rete viaria della rimanente parte del territorio comunale non è stato ritenuto opportuno indicare particolari innovazioni: sono state stabilite alcune varianti alla SS 77, per eliminare l'attraversamento delle frazioni di Ponte S. Lucia, Casenove, Colfiorito;



La variante alla comunale di Maceratola; potenziamento del sistema viario forestale Sasso vivo-Casale-Scopoli-Cancelli-Roviglieto-Scandolaro.

Sulle tavole di piano sono stati riportati i vincoli di protezione del nastro stradale. Le strade sono state classificate, secondo le norme di legge (D.M. 1/3/1968), come:

Strade di tipo A, il cui vincolo è di 60 m,

" " " B " " " " " 40 m,

" " " C " " " " " 30 m,

" " " D " " " " " 20 m,

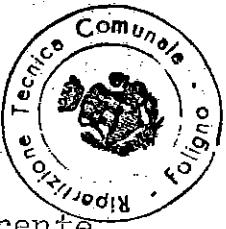
A tale distanze minime va aggiunta la larghezza, dovuta alla proiezione di eventuali scarpate fossili etc.

Per l'infrastruttura ferroviaria è stato considerato l'ampiamento del Parco Ferroviario, già previsto dal Vigente Piano Regolatore e preso in considerazione, a livello di vincolo, il futuro raddoppio della linea Terni-Ancona.

La capacità di un piano di risolvere le esigenze, che hanno spinto a realizzarlo, è vincolata dalla possibilità di attuare zone a carattere prevalentemente infrastrutturale, come quelle di uso pubblico ed interesse collettivo. Sono queste, quelle che chiedono un maggiore impegno all'Amministrazione Comunale.

Le aree di uso pubblico ed interesse collettivo sono state indicate sul piano, con la lettera "P", e sono state suddivise ulteriormente a seconda della loro principale funzione.

Per le prime, che investono i settori socio-culturali, religiosi e commerciali, a livello di distribuzione al minuto, è stato previsto e ritenuto valido il criterio di localizzarle solamente tenendo presente i parametri delle distanze e del rapporto popolazione-servizi,



di tali zone, che può essere attuata in modo indifferente, sia da iniziativa pubblica che privata, per evitare di creare, così, una struttura già vincolata ed incapace di adattarsi in modo elastico alle esigenze.

Per l'istruzione dell'obbligo, occorre esaminare due aspetti fondamentali: disponibilità di questo servizio, in modo che tutti i giovani possano usufruirne; funzionalità del servizio stesso in modo che esso risponda adeguatamente alle caratteristiche qualitative conformemente ai moderni criteri didattico-pedagogici. Un primo esame sulla distribuzione territoriale delle scuole elementari, pone in evidenza che il loro numero è elevato e che non esistono consistenti porzioni territoriali prive di scuole elementari; lo stesso si può dire per quanto riguarda la scuola media inferiore, anche in rapporto al numero della popolazione scolastica.

Una analisi più attenta della consistenza numerica degli alunni per singola sede scolastica, fa rilevare che le esigenze poste per la funzionalità non sempre vengono rispettate. A questo proposito si richiamano i moderni concetti pedagogici, che indicano, come dimensione ottimale per le scuole, la presenza di un numero di allievi compreso tra le cento e le 650 unità. Ora è da notare che solo poco più del 20% delle scuole elementari di Foligno e solo il 55% delle scuole medie inferiori risulta compreso entro tale dimensione.

Il motivo fondamentale, che ha portato alla proliferazione delle sedi scolastiche, poteva essere valido nel passato (difficoltà di collegamenti, insediamenti umani ancora efficienti ecc.). Ora sono state superate le ragioni, che presiedevano a questi motivi, sia per i mutamenti delle condizioni socio-ambientali, sia per i nuovi criteri sulla funzionalità della scuola.



Le modificazioni intervenute nella distribuzione territoriale della popolazione residente e quindi di quella scolastica solleva due ordini di problemi : da un lato, far fronte all'aumentata richiesta nelle frazioni in espansione demografica e soprattutto nel centro urbano di Foligno ; dall'altra, la necessità di ricercare una idonea soluzione per le frazioni, dove la popolazione si è ridotta a tale punto da non giustificare la presenza di una unità scolastica. L'autorità didattica ha in parte risolto il primo problema con interventi edili, mentre per il secondo ha previsto la suddivisione del territorio in "distretti scolastici di base", cioè unità capace di alimentare con sufficiente numero di alunni un funzionale centro scolastico. All'interno di ciascuno distretto è stata scelta la località; sede della scuola, in base a : facilità di comunicazioni con le zone su di esse gravitanti, presenza in dette località di servizi fondamentali, esistenza di una scuola già funzionante con un minimo di 50 allievi.

Queste sedi di distretto sono state individuate a Fiamenga, Borroni, Scafali, Sterpette, S.Eraclio, S.G. Profiamma, Belfiore, Vescia, Scopoli, Casenove, Verchiano, Annifo, Colfiorito, Capodacqua.

Il Piano di Sviluppo Umbro ha affermato il principio dell'autosufficienza dei servizi scolastici di scuola media superiore a livello comprensoriale. In sostanza occorre prevedere a più o meno breve termine il manifestarsi di due fenomeni; la presenza della intera gamma di istituzioni scolastiche all'interno di ciascun comprensorio, la drastica riduzione degli scambi di studenti di questo tipo di scuola tra i comprensori in stessi. La situazione attuale in Foligno è la seguente :

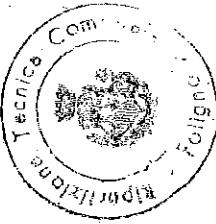


Funzionano tre scuole ad indirizzo umanistico; due ad indirizzo tecnico e due ad indirizzo professionale.

Pertanto al fine di pervenire ad una completa autosufficienza delle strutture scolastiche è necessaria la creazione di un Istituto d'Arte e di uno Tecnico per geometri, in Foligno. Le scuole, attualmente esistenti, sono abbastanza proporzionate alle esigenze della popolazione scolastica fatta eccezione del Liceo Classico e dell'Istituto Tecnico Commerciale, ma risultano per lo più carenti sul livello qualitativo. Pertanto il fabbisogno più immediato è da individuarsi nella ricerca di aree per i due nuovi Istituti auspicati e per quelli esistenti di carente funzionalità.

La più parte degli edifici scolastici è situata nella zona ovest del centro storico, e per lo più in edifici riadattati; questa concentrazione è ritenuta un fatto positivo in quanto questa presenza può essere considerata come utile strumento per la rivalutazione e ristrutturazione dello stesso centro. Pertanto è previsto l'ampliamento di questa zona scolastica, sia per il reperimento delle aree precedentemente indicate, sia per mantenere questa concentrazione di istituti a livello di scuola media superiore, che permette una adeguata valorizzazione del nucleo non tanto attraverso un intervento direttivo quanto come un fattore promozionale quale rappresenta la scuola.

Questo intervento, che investe la trama stessa della città, deve essere riguardato come un fenomeno di macrostruttura, a carattere scolastico, con una continua osmosi nella città ed uno scambio interdisciplinare costante ed efficiente, proprio perchè il nuovo complesso è pensato come risultato di una progettazione dell'insieme con prevalenti valori urbanistici, che supera le suddi-



visione degli istituti e le integra.

Importante notare che all'esterno di questa zona è prevista dal Piano vigente l'area di verde sportivo, che è utile complemento della zona scolastica e suggerisce la giusta integrazione all'attività della scuola.

E' già stato accennato sull'ampia area di gravitazione intorno all'Ospedale di Foligno la sua importanza come fenomeno a carattere comprensoriale. La programmazione sanitaria dell'Umbria prevede, in armonia con il Piano di Sviluppo Economico, il potenziamento dei servizi, organizzati in modo da ottenere una diffusione capillare ed uniforme dei cosiddetti "servizi medici residenziali", la dislocazione delle unità sanitarie di livello maggiormente specializzato nei centri più significativi e la concentrazione nel capoluogo del comprensorio di tutte le strutture a livello Ospedaliero.

Pertanto nell'ambito del Comune di Foligno sono previsti i seguenti "presidi sanitari": distretti sanitari di base : (si indica con questo termine la suddivisione più periferica dell'organizzazione ospedaliera), in linea di massima coincidono con le tradizionali condotte mediche e devono fornire un efficiente servizio di prima istanza per la difesa della salute e per la medicina preventiva. Questo tipo di attrezzatura è riportato sulla tavola di indagine.

Distretti poliambulatoriali: insistono su una popolazione di circa 10.000 abitanti. Raggruppano le prestazioni specialistiche di base a carattere ambulatoriale. In base alla programmazione sanitaria, sono stati localizzati i distretti sanitari necessari a Foligno e precisamente nelle frazioni di Casenove, Borroni, S.Eraclio e due nel centro della Città.



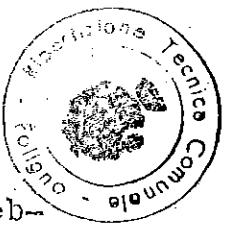
Ospedale : sulla base del Piano Ospedaliero Regionale all'Ospedale di Foligno, struttura a livello comprensoriale, vengono affidate funzioni a livello provinciale; pertanto è una struttura dimensionata su circa 700 posti letto e deve svolgere anche funzioni definite "Ospedale diurno", deve essere cioè attrezzato con ambulatori e servizi specialistici e centri di medicina preventiva.

L'Ospedale Civile di S.G.Battista di Foligno fondato nel 1404 è oggi il risultato di successive modifiche ed ampliamenti, resisi necessari nel tempo sia per adeguare la struttura Ospedaliera, sia per aumentarne la capacità ricettiva. Questi interventi hanno provocato un eccessivo intasamento dell'area e determinato un certo squilibrio tra i servizi tecnologici generali e le degenze; l'Ospedale inoltre è ubicato all'interno della città storica; circodato da abitazioni in posizione difficile per un'adeguato collegamento alle principali correnti di traffico e privo di efficienti aree di parcheggio. L'indifferenziato accrescimento urbano della città ha aggravato la situazione dell'antico nucleo storico rendendo più precaria il permanere dell'Ospedale tra le maglie della città murata.

Risultano, a mio avviso, oggi impossibili quelle trasformazioni, che possono rendere non solo più tecnicamente funzionale l'Ospedale, ma soprattutto quelle, che lo adeguino alla sua funzione medico-sociale di presidio sanitario a carattere comprensoriale.

E' stata prevista la localizzazione del nuovo Ospedale in un'area finitima al centro polifunzionale.

L'Ospedale è così ad immediato contatto con la viabilità primaria sia esterna che interna e fa parte, con possibilità di stretta relazione di una struttura fortemente

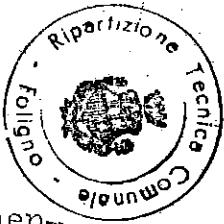


La sede attuale dell'Ospedale, nel centro storico, verrebbe riconvertita in distretto sanitario locale, in uffici direzionali, in scuola-convitto-infermiere, etc.

In relazione alle attrezzature collettive particolari quali l'aeroporto, le ferrovie, i servizi elettrici, telefonici, postali e del gas, dato che si ricollegano ad una rete più vasta, sono stati tenuti presenti i legami e le interazioni tra il Comune di Foligno ed il resto del territorio.

Per l'aeroporto, è da scartare il suo potenziamento come passaggio a categoria superiore, sia perchè nella Regione Umbra dovrebbe assumere maggiore importanza, anche in armonia con il Piano nazionale degli aeroporti, una sola aereostazione e, per caratteristiche di dislocazione e peso territoriale sembrerebbe da preferirsi quello di Perugia, sia per i pesanti vincoli che le norme dell'OACI, ulteriormente aggravate con le recenti delibere, impongono e che non potrebbero essere accolte per la giacitura, posizione orografica e costruzioni presenti all'aeroporto di Foligno.

L'aeroporto folignate proprio perchè costituisce un punto di contatto con il Comprensorio di Spoleto, quindi aeroporto Foligno-Spoleto, potrebbe essere potenziato, entro i limiti che i vincoli aeronautici impongono nelle sue attrezzature per consentire certi collegamenti aerei, sia per potenziare le manifestazioni di aereo-club (cioè attività turistica) avvalorata però da possibilità di collegamento (attività direzionali) ed industriali (possibilità di produzione ed eventuale montaggio di aerei). Per consentire il potenziamento, con conseguente rotazione della pista, è stato previsto l'ampiamento della zona aeroportuale a sud della attuale con relativo ampliamento del vincolo.



A riguardo delle attrezzature tecnologiche concernenti i servizi primari collettivi, laddove era necessario un ampliamento od una ristrutturazione, è stata prevista, e le relative indicazioni sono riportate sulle tavole di piano.

In particolare sono state ampliate certe attrezzature cimiteriali in modo da risolvere l'esigenza delle inumazioni da parte della collettività. I Cimiteri da ampliare sono quelli del Capoluogo (S.Maria in Campis), di Fiamenga, di Scopoli, di S.G. Profiamma, di Tenne e di Rio.

In relazione alle attrezzature militari esistenti è stato preso atto degli impianti esistenti, e, tramite documentazione del Ministero della Difesa, nelle tavole dei vincoli sono state circoscritte le zone soggette a servizi militari.

Le attrezzature comunali quali zona annonaria (Foro Boario, Cantina sociale, Consorzio agrario), deposito trasporti pubblici, inceneritore ecc., oltre a risolvere le esigenze del Comune, tendono, date le caratteristiche di Foligno quale centro comprensoriale, a dotare l'intero comprensorio di quelle necessarie infrastrutture collettive. È stata prevista così una vasta area a sud-ovest di Scafali, servita attualmente dalla strada Provinciale per Montefalco ed in futuro essere raggiungibile anche dalla variante alla provinciale stessa prevista dal Piano. In tale modo questa zona per la sua posizione e per la viabilità da cui sarà servita potrà divenire un punto focale del comprensorio per quanto attiene ai servizi generali senza d'altra parte gravare minimamente sui traffici interni della Città di Foligno.

Le attrezzature del verde sono state strutturate così da poter facilmente, ad esclusione di impianti sportivi specialistici, risolvere e soddisfare le necessità ricreative, della popolazione, a livello di quartiere.



Così si è creato nel territorio un'equilibrata distribuzione di campi attrezzati, laddove era maggiore la necessità e tali da, sia da assorbire l'esigenze locali, sia da permettere anche, con brevi tragitti, lo sport a coloro che gravitano su tali servizi.

Non a caso, si è cercato prevalentemente di porli in prossimità delle scuole per fornire l'immediata alternativa e un più facile rapporto scuola-tempo libero. L'organizzazione di queste aree non ha lo scopo di formare l'"atleta" quanto di permettere una ricreazione e uno svago a coloro che ne sentono la necessità ed in misura più capillare possibile. A questo modo si incentiva una fruizione del tempo libero, non come fuga dalla realtà; ma presa di coscienza, tramite i contatti possibili, le alternative e le scelte.

Inoltre, per permettere lo svolgimento di particolari tipi di fiere, attendamento di Circhi Equestri ecc.. La città è stata dotata di uno spazio verde, in cui sia possibile realizzare tali iniziative.

Nella stesura del Piano è stata applicata una salvaguardia del verde esistente, a carattere privato o di certe fasce più interessanti, quali quelle intorno ad alcune ville in collina, o degli isolati del centro storico, per la conservazione di quei valori, che rappresentano riferimenti nel paesaggio agricolo-naturale o nel tessuto urbano.

Lo studio del piano umbro nella suddivisione della Regione in Comprensori attribuiva a questi delle particolari vocazioni preminenti atte, se sfruttate secondo un intervento programmato, a risolvere certi squilibri attuali di reddito e di depauperamento del territorio.

L'area, molto vasta, del territorio comunale di Foligno, non è tra quelle, indicate nella sommaria tavola dello studio del centro regionale, destinata prevalentemente ad ospitare



E' certo che questo non significa negare, ne la naturale bellezza, ne le caratteristiche di attrazione del territorio, sul quale addirittura il Piano '80 prevede la creazione di un Parco naturale nella zona di Colfiorito, ne tanto meno viene impedita ogni attività turistica; significa solamente che la più parte del suolo debba essere riservata alle colture, per costituire un vasto serbatoio di territorio non contaminato.

Il centro storico di Foligno non offre quelle così eccezionali attrattive, che maggiormente caratterizzano altre città della Regione e addirittura delle immediate vicinanze. Questa affermazione non vuole sottovalutare il valore dei monumenti e soprattutto del tessuto urbano dell'antica città, ma solo fare un punto sulla valutazione parametrica, che spesso viene operata da un turismo di tipo consumistico. L'essere però Foligno un naturale centro di servizi del territorio ed un punto nodale di traffico, ha fatto sì che da sempre la città sia stata ampiamente dotata di servizi ricettivi. Si può notare addirittura come queste attrezzature siano quantitativamente elevate, anche nei rispetti di altre località umbre di maggiore attrazione turistica.

La linea di diffusso, convergente su Foligno, e la presenza di una infrastruttura ricettiva ha praticamente consolidato per la città la funzione di centro di appoggio per gli interessi delle correnti turistiche delle città viciniori e di centro di raggiamento.

In previsione di una sempre più aumentata mobilità dei flussi turistici è stato previsto un centro turistico alberghiero, atto ad assolvere il particolare ruolo di questo turismo di appoggio, sulla collina di S. Sebastiano in posizione defilata rispetto alle visuali principali ed inserita in un circuito turistico, interessante



il sistema del Subasio.

Questa zona alberghiera si articola in nuclei, alcuni dei quali, potrebbero anche risolvere la richiesta di una seconda residenza per le ferie.

Altre zone previste per residenze, soprattutto estive, sono state indicate nella frazione di Seggio, nell'area pedecollinare ad est di S.Eraclio e nella riconfigurazione dell'insediamento turistico in atto nella zona dei Pianindi Ricciano. Un consistente valore fabbricativo è stato destinato alle attrezzature turistiche legate alla frazione di Colfiorito.

Le norme di pianificazione per questi insediamenti prevedono indici molto ridotti e tali da concentrare le abitazioni, in modo da conservare il massimo del terreno delle zone di intervento alle colture boschive.

Il problema del turismo apre, evidentemente, il più ampio discorso di una salvaguardia generale del territorio e della sua integrità e di una conservazione di certi valori ambientali, quali patrimonio dell'intera colllettività.

Certi punti particolari del territorio devono essere inoltre soggetti a precisi vincoli, non solo di carattere ecologico, ma anche alla formazione di parchi naturali, quale quello del lago di Colfiorito, legato alla zona di vincolo archeologico di Pistia, come già proposto dal Piano '80. È stato previsto un provvedimento analogo per il terreno boschivo, che circonda l'Abbazia del Sasso Vivo al quale è stato attribuito il valore di Parco Pubblico per il tempo libero.

Sorta dalle esigenze di attuare collegamenti utili tra città e verde, è stata proposta una valorizzazione di viabilità già esistente, che conduce alla matrice originale, quale la foresta di Sasso Vivo, il monte Subasio, che non solo fornisce alternative, ma anche permette quei primi scambi e alimenta spinte a continui e

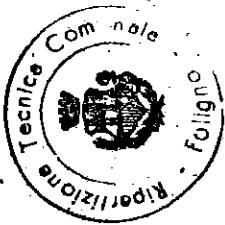


La conservazione di questi patrimoni naturali e collettivi e la loro fruizione da parte di tutta la popolazione ripropone in termini diversi il problema del turismo, che deve essere riguardato come problema del tempo libero.

Il territorio, nella sua interezza, è stato pensato come spazio non solo ~~utile~~ utile, ma creativo e continuamente articolato attraverso libere scelte che l'individuo può compiere: è il tentativo di rompere il sistema alienante; che impedisce ai singoli e all'intera collettività la completa realizzazione della loro personalità.

Non può essere offerto, nel momento dello stacco dalla attività lavorativa, una attrezzatura che è monotipica, tale infrastruttura deve essere estesa a tutta la città. Eliminati i settori di solito usati, a seconda delle varie destinazioni, si cerca di realizzare una continuità tra spazio ricreativo, di ricerca, di colloqui, di studio e strada e paesaggio e nucleo abitativo. La città, riguadagnata nella sua funzione da un certo tipo di urbanistica, si pone come il fondo neutro di un restauro: ogni scelta è possibile, anche se, come è chiaro, il nucleo urbano si inserisce in un discorso più vasto di società.

Caratteristica pressoché costante della città italiana è quella di avere un nucleo storico e una superficie intorno ad esso di residenze a carattere tutt'altro che positivo. Si è assistito ad un crescendo di costruzioni, prive di ogni carattere preminente, frutto forse della negazione del singolo, intesa nel modo peggiore. A questa componente si aggiunga la perdita del senso del paesaggio e dell'inserimento in esso e soprattutto il vorcice ostinato di spendere meno e guadagnare di più. La legge italiana, data la sua timidezza, non è riuscita ad arginare il fenomeno speculativo, che ha rovinato tanta parte del nostro territorio.



Anche Foligno si presenta soprattutto come città di case. I più gravi danni, che la città ha subito, sono da imputarsi al suo indifferenziato espandersi a macchia d'olio: casa dopo casa, un industria edilizia di modesto respiro, che lavora sulla speculazione, del piccolo lotto. Sulla particella si ottengono alte densità in rapporto alle infrastrutture, ma nel complesso, data la piccolezza dell'lotto, sono per lo più case unifamiliari, che si allineano e si ammassano senza servizi e che impongono un alto costo economico della comunità, per dotarle delle infrastrutture primarie e secondarie; oppure qua e là forti concentrazioni intensive o a scapito delle aree verdi del centro urbano, o a scapito delle possibili aperture di spazi sociali ed attrezzati, che questi interventi avrebbero comportato. Questo quadro discende da una generalizzazione, ma è, in sostanza, una rilettura dell'espansione della città.

Foligno, forse per l'elevato numero di vani abitabili rispetto alla popolazione, non ha ancora potuto attuare i piani di zona, previsti con la Legge 167 per l'edilizia sovvenzionata. Non vi è stata occasione, perciò, di operare quel confronto tra edilizia coordinata ed edilizia prodotta dall'impresa privata, che avrebbe sicuramente non solo fatto propendere per una preferenza verso il primo modo di intervento edilizio, ma avrebbe anche elevato lo standard delle operazioni edilizie lasciate all'iniziativa del singolo ed avrebbe agito positivamente come fattore di calmieramento nei costi della casa.

Sulla scorta di tutte queste indicazioni di carattere generale e particolare, l'edificazione a Foligno è stata normata seguendo questi criteri: limitazione spaziale dell'espansione edilizia, al fine di non gravare sulla collettività con costi di urbanizzazione primaria e secondaria e dei servizi urbani: indirizzare l'interven-



anche in una parte del centro storico cittadino; agevolare il risanamento delle abitazioni malsane e fatiscenti, che insistono entro le mura da quantità delle aree, destinate all'edilizia, sono state computate secondo le indicazioni statistiche, riguardanti il numero delle abitazioni costruite negli ultimi dieci anni, l'indice di affollamento (0,9 abitanti/vano) ed il numero degli alloggi sfitti.

Per creare sul mercato una concorrenza, che possa opporsi con efficacia all'offerta privata, è stato ritenuto opportuno ampliare, al fine di risolvere il problema della residenza, le zone destinate all'edilizia economico-popolare (legge 167).

Pertanto, oltre alle tre zone previste dal vigente Piano Regolatore, già normate da Piani particolareggiati, ne sono state individuate altre, scelte in funzione di particolari requisiti ambientali e strategici. Una di queste aree è stata localizzata sull'asse delle grandi infrastrutture (centro polifunzionale e zona ospedaliera); altre sono state individuate all'interno del centro storico, in zone edilizie degradate, in modo che sia possibile, con l'applicazione della Legge 865, operare un risanamento ed operare in questo settore della città con un intervento pubblico.

Per quanto riguarda le aree in via di completamento (indicate con Zona B) si è ritenuto opportuno e necessario distinguerle in zone di saturazione e zone di ristrutturazione. Le prime per creare un'organicità del tessuto urbano e fornire ad esso una omogeneità, persa nel processo di smembramento ed di particellarizzazioni, cercando di salvaguardare le poche zone di verde rimanenti.

Le seconde invece, che si trovano a circondare il centro storico, sono state organizzate per risolvere i molteplici problemi del centro storico, che si è trovato,

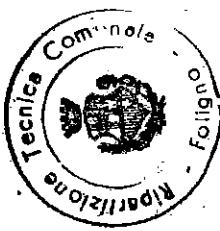


E' stata affermata quindi l'ipotesi che in caso di intervento edilizio all'interno di queste zone (intervento preventivo mediante piano particolareggiato), sia utilizzata il 50% dell'area per la nuova edificazione, e la restante, prospiciente le mura, formi una fascia di verde, che si pone come utile collegamento tra il centro storico ed il resto della città.

Quest'area di verde, legata alla zona di difesa ecologica, posta lungo gli argini del fiume Topino, sarebbe in grado di formare un parco naturale di interesse cittadino e tale da innescare una problematica sul permanere di certi insediamenti industriali, che, a tutt'oggi, non è stata volutamente affrontata.

Per riuscire ad arginare lo sviluppo a macchia d'olio, si è ritenuto opportuno creare gli sbarramenti di nuova edificazione, per lo più consistenti in edifici a densità maggiore, rispetto alle altre zone, così da permettere anche una lenta rivalutazione dei lotti, posti tra questi e la cerchia delle mura. Oltre a questa primaria funzione assolvono anche quella, dato il dimensionamento maggiore di quello richiesto dalle previsioni della domanda, di evitare la formazione di rendite di limitazione.

Uno dei molteplici problemi affrontati, nello studio delle zone a carattere abitativo, è stato quello economico del costo delle aree. Come già detto, dovendo operare in un sistema a regime di mercato e non potendo realisticamente prevedere, al giorno d'oggi, uno sviluppo residenziale, tutto basato sull'intervento pubblico, nell'indicazione delle nuove aree a carattere residenziale si è operato un certo superdimensionamento, in modo da evitare, attraverso una possibile concorrenza, lo stabilizzarsi del costo dell'area su valori sempre più elevati, dovuto ad una limitata offerta.

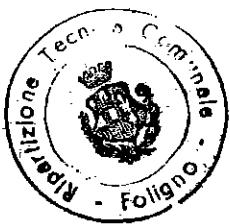


E' da tenere inoltre presente che, per gli oneri, attribuiti ai nuovi insediamenti, in forza della legge 765, sarà inevitabile una certa levitazione dei prezzi. Nelle norme di attuazione del Piano questi vari oneri, previsti dalla legge, sono stati portati a valori modesti per evitare al massimo ogni aumento di prezzo delle nuove aree edificabili.

L'avere, inoltre, previsto modalità di intervento edilizio notevolmente diversificato permette una certa politica nell'attuazione del problema insediativo; infatti nei tempi brevi di attuazione del piano risulterà preminente l'intervento sulle nuove zone, mentre sarà reso possibile nei tempi lunghi un processo qualificante nelle zone così dette di saturazione e di ristrutturazione; queste dotate delle necessarie infrastrutture potranno avere la possibilità di riqualificarsi e, senza convertire nuove aree all'edificazione, sarà offerta sul mercato un'ampia possibilità di rispondere alla domanda privata.

La rete viaria, che collega i vari quartieri, ha suggerito di adottare una diversa posizione progettuale e di attuazione.

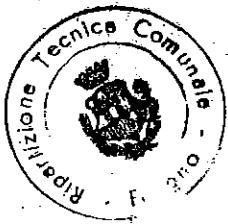
Laddove la maglia viaria serviva all'espansione, che si era spontaneamente coordinata, l'intervento si è limitato a rendere più agibili, i percorsi e a formare di preferenziali, senza cambiare di fatto l'assetto, che assolve in modo positivo ai compiti di smistamento e collegamento. Dove la città ha invece subito uno sviluppo disordinato e casuale, la rete viaria ha dovuto prendere atto di questa situazione prevedendo un infrastruttura viafia, che formi un argine e che possa limitare eventuali ondate di espansione urbana.



Queste posizioni sono state adottate la prima, soprattutto, per la zona nord e ad ovest del nucleo storico, la seconda, per quelle a sud ed ad est della città.

Se è stato possibile applicare e realizzare un criterio razionale nella zona del centro polifunzionale, più difficile lo è stato per il territorio tra la variante Flaminia e il Topino. Qui, infatti, si sono avute espansioni in parte a carattere disorganico di tipo sparso ed in parte a bulbo, per cui la rete viaaria ha cercato di risolvere problemi di congestamento e valorizzazione del paesaggio urbano; oppure di attuare un condizionamento per le ondate di sviluppo della città. All'interno di questa zona compresa tra il nucleo urbano, il Topino, l'aeroporto e la circonvallazione Sterpete-Borroni, si è dovuto affrontare il problema della ricostituzione del volto urbano. Era necessario da una parte arrestare una proliferazione di case sorte senza alcun criterio logico e rivalutare nel contempo zone urbanisticamente degradate. La soluzione è stata indicata nella formazione di nuove aree, ai limiti della frangia di più debole consistenza edilizia, così da suggerire, in tempi lunghi, una volta giunti alla saturazione di esse, una progressiva rivalutazione e ristrutturazione della fascia, compresa tra queste nuove aree le zone risultanti di minor valore di mercato. D'altra parte, perché il fenomeno non sfociasse in un disordinato ampliamento, è stato ritenuto opportuno incuneare il verde agricolo o sportivo, che blocca "così" lo sviluppo residenziale.

Questa particolare procedura discende dall'ipotesi nata dall'analisi dell'aggregato urbano, di ricondurre o meglio suggerire alla città uno sviluppo lungo assi direttrici per un sviluppo corretto della città.



La rete viaria si distribuisce in modo equilibrato, non come un insieme di spezzoni raccordati, ma piuttosto come ramificazione continua ed organica, che possa convogliare o distribuire il traffico. Si possono ottenere, così, zone rese omogenee, per quanto è di pertinenza della rete viaria e del suo flusso di traffico, tali da non creare ulteriori vincoli urbanistici alla scelta della residenza. Si attua quindi nel complesso urbano, lo "stare indifferenziato", dotato di organici collegamenti, atti ad evitare il costituirsi delle così dette zone preferenziali, talvolta createsi per effettivi minori tempi di percorrenza tra casa e lavoro e tra casa e centro urbano.

Dato il movimento migratorio interno al comune come già notato sono state individuate nelle frazioni, prossime al centro urbano, (S.G. Profiamma, Vescia, Scanzano, Belfiore e Fiamenga), zone atte all'insediamento per conforire al flusso un valore, anche se costante ed inarrestabile, almeno ripartito sul territorio. Queste zone abitate sono collegate al nucleo cittadino con una viabilità di scorrimento in modo da rendere appetibili aree, apparentemente meno pregiate, ma in realtà fornite di servizi fondamentali, così da poter definire per il futuro una delle possibili soluzioni o meglio alternative preferenziali dello sviluppo complessivo del centro urbano.

Come è già stato fatto presente nel nucleo più antico di Foligno - il centro storico della città - hanno gravitato per secoli gli interessi di tutto un vasto comprensorio e tale fenomeno è tutt'oggi in atto.

All'interno di questo nucleo si sono concentrate nel tempo tutte le attività pubbliche, i negozi, le scuole, l'Ospedale, gli uffici, i locali per la ricreazione in

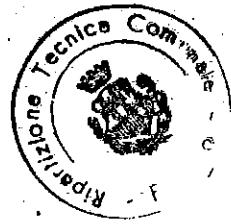


All'esterno di questo antico tessuto la non città, che però ha soffocato pericolosamente il nucleo vitale.

Ogni intervento all'interno di questo nucleo non può essere altro che soggetto ad una serie di previdenze, tali da tutelare al massimo la sua vitalità e quindi avvenire mediante un piano particolareggiato.

Si è già detto, descrivendo il Piano, di certe modifiche e spostamenti, che dovranno essere operati nel centro storico. L'allontanamento dell'Ospedale, dei magazzini all'ingrosso, delle industrie, di tutte quelle attività, cioè, che prevedono una rete di traffico sistematica ed efficiente e che male si potrebbe conciliare con un tessuto ed una trama viaria di origine medioevale. Questa operazione non significa il decreto di non utilità del centro a carattere storico, ma anzi la sua riqualificazione. Certe attività, che sono legate intimamente al flusso dei trasporti meccanizzati, non possono sussistere laddove questi non siano possibili senza provocar danno alla struttura e alla trama esistente. Ad esempio, infatti, questa variante del Piano abbandona del tutto l'ipotesi dell'apertura del nuovo corso di attraversamento meccanizzato della città. Questa nuova viabilità, di scorrimento attorno al nucleo storico, era stata ipotizzata nel periodo in cui, non essendo ancora costruita la variante esterna della Flaminia, la città era sovraccarica del traffico di attraversamento.

Oggi riproporre questo tema sarebbe negativo, in quanto verrebbero perpetuate sul centro della città quelle ipotesi di sventramento, ormai storicamente accantonate. Le stesse dimensioni della città storica ed il flusso di vita, che vi si svolge, sono un fenomeno che è del tutto pedonale. Il sistema viario proposto, per l'avvicinamento al centro storico, ed i vasti parcheggi previsti all'esterno dello stesso valgono come indicazione del riscat-



Questo non significa, per altro, impedire del tutto ogni penetrazione meccanizzata nella città: è stata, infatti, considerata la ipotesi del piano vigente di una circonvallazione interna, non continua nella zona del verde del Parco dei Canapè, tale da assorbire, tramite opportune bretelle, il traffico locale di arricciamento ai vari centri residenziali.

Si è già detto essere il centro storico di Foligno sede della più parte delle attività scolastiche, soprattutto a livello della scuola media superiore. Il piano prevede il potenziamento di queste infrastrutture e destina una parte del centro storico, là dove sorgono la più parte degli istituti esistenti ed una certa fascia di verde, all'insediamento di un centro scolastico. Questa nuova struttura si sovrappone alla maglia della città esistente ed è stata concepita come un intervento di carattere urbanistico tale da superare le costrette divisioni istituzionali ed investire nella sua totalità la trama vitale della città. Un organismo continuo, quindi, che all'interno della sua struttura trova continui legami e li attira nella città. La Piazza di S. Domenico legata facilmente alla nuova viabilità di accesso al centro per la zona attrezzata di Porta Todi, costituisce un perno naturale di questa zona (esaltata dalla prevista trasformazione della Chiesa Francescana di S. Domenico in Auditorium) e proietta verso il centro tradizionale cittadino, tramite la Via Mazzini, il nuovo impulso vitale. Lungo tale asse è prevista la riconversione edilizia degli antichi edifici e la loro trasformazione in sede dei principali servizi pubblici, una fascia attrezzata di collegamento pedonale che si connette con la zona più tradizionalmente ricca di negozi con un legamento continuo tra Porta Romana e Porta Todi.



Finitima alla zona scolastica è stato anche previsto un intervento, possibile secondo quanto predisposto dalla legge 865, di trasformazione edilizia per Case-Albergo per studenti. Questa zona è confinante anche con il vivace centro di Piazza del Grano ed al nucleo storico culturale della città attuale, Palazzo Trinci, sede del Museo cittadino, Palazzo Deli, di cui è auspicabile una ristrutturazione e trasformazione in sede culturale ed il vecchio complesso S. Carlo per il quale è prevista una ristrutturazione quale centro di manifestazioni pubbliche.

Per la zona est della città, dove già esistono attrezzature collettive a conduzione privata, Ospizio, Collegio, ecc. è previsto il mantenimento di queste infrastrutture per le quali si auspica un di ristrutturazione migliorativa. Motivo incentivante di questa ristrutturazione potrebbe essere costituito dal previsto impiano di un sistema di case per anziani da istituire nella zona del Quartiere delle Puelle finitimo all'attuale Ospedale.

Come ampiamente dimostrato dalle più recenti pubblicazioni di gerontologia, le persone anziane tendono ad un sistema di ospitalità libera ed il più possibile integrata nella vita cittadina. Sarebbero pertanto, da evitare sistemi fino ad ora seguiti in Italia dalle istituzioni di grossi centri collettivi isolati da ogni contesto urbano in quanto alienanti per la vitalità dell'anziano ed auspicabile, invece, interventi con tipologie simili alle Case-Albergo ed in diretto contatto con un tessuto urbano vivo.

L'allontanamento dell'Ospedale e la sua trasformazione in unità sanitaria locale formerebbe un nucleo di agglutinamento a questi particolari servizi di assistenza.



In analogia con quanto previsto per il nuovo intervento della 167 esterno al nucleo storico che è stato previsto strettamente legato alla struttura principale della città anche all'interno del Centro storico gli interventi pubblici sono stati localizzati in aderenza ai nuclei di maggiore interesse. Uno è stato previsto nella zona di S.Caterina, legato all'infrastruttura delle Scuole elementari e collegato al verde pubblico del Parco dei Canapè, l'altro interessa la zona immediatamente adiacente il nuovo centro scolastico ed interviene su un tessuto particolarmente ricco di valori storici ed ambientali.

Come già indicato e meglio specificato nelle norme di attuazione del piano, ogni intervento all'interno del centro storico potrà essere o di semplice ristrutturazione o di restauro conservativo per i fabbricati singoli, qualora questo sia consentito; o su una entità urbanistica, ad esempio, isolato, attraverso un piano particolareggiato. Ogni intervento sarà comunque corredata di una ampia e documentata scheda di ricerca e soggetto all'esame della commissione urbanistica.

Nello studio della variante è stato posto un particolare accento nell'esame degli edifici monumentali di tutto il territorio ed in particolare quelli del centro storico per il quale è stata svolta una indagine particolareggiata.

L'indagine è stata effettuata schedando i singoli edifici del centro storico delimitato dalle Vie Oberdan, A.Bolletta, Mura di S.Claudio, Madonna delle Grazie, Parco dei Canapè e Via L.Chiavellati.

Sulle schede sono stati riportati: la particella catastale del singolo edificio, la Via o le Vie che lo delimitano, i numeri civici e le notizie che riguardano i vari rilevamenti (datazione, condizioni statiche ed igie-



ed attività commerciali, cortili interni, chiostrine, giardini ecc.). Inoltre sono state annotate quelle caratteristiche architettoniche e decorative (tipo loggiati, sculture, bassorilievi, lapidi, stemmi, ecc.), che potevano rilevarsi nel corso dell'indagine, caratteristiche che sono servite per una più precisa datazione.

Le notizie ricavate sono state riportate su cinque tavole: rilevamento dell'epoca di costruzione degli edifici e monumenti principali. Ai fini della nostra indagine non interessava una ricerca approfondita scientificamente sullo sviluppo edilizio del centro storico, ma bastava avere una visione di ciò che questo centro storico esprima attualmente; per questo è stata suddivisa in ampie epoche la datazione degli edifici basandosi sia su ciò che veniva rilevato a vista, sia sulle, purtroppo, carenti notizie storiche della città (Dominici, Faloci-Polignani ecc.), la pianta della città delineata da Luigi Ugolini nel 1635 e quella della fine del XVIII secolo e del 1870. Dalla lettura della tavola rappresentativa di questa indagine, risulta evidente come il centro storico abbia mantenuto quelle caratteristiche di quando Foligno era al massimo del fulgore (Signoria dei Trinci XIV-XV secolo), e gli interventi successivi siano avvenuti sia come trasformazione di edifici all'epoca fatiscenti, sia come riempimento di zone verdi (orti), soprattutto dal 1600 in poi.

In base alle notizie storiche, sono stati individuati i più importanti monumenti ed edifici e questi dati sono stati riportati su di una tavola supplementare.



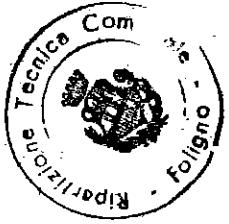
Rilevamento delle condizioni statiche ed igieniche degli edifici. Per determinare le caratteristiche statiche ed igieniche degli edifici, interessandoci soltanto al quadro generale, ci siamo basati su rilevamenti a vista ed interviste agli abitanti ivi residenti.

I risultati, che si ottengono, leggendo la tavola riassuntiva dei dati raccolti, sono per le parti più antiche del centro storico, abbastanza negativi. Vi sono un gran numero di edifici in condizioni precarie e, benchè siano stati effettuati da parte dei singoli proprietari limitati interventi per il risanamento, ciò che si è ottenuto tende solo in piccola parte a migliorare la situazione.

Volumetria degli edifici. Anche questi dati sono stati raccolti con il rilevamento a vista. Possiamo notare che gli edifici di maggiore altezza sono, in massima parte, localizzabili sulle direttive Corso Cavour, Piazza Repubblica, Via Gramsci, Piazza S. Domenico, Via Mazzini (il centro della Foligno medioevale), mentre nelle altre zone gli edifici non superano i 10-12 metri di altezza. Da notare che gli interventi moderni non hanno tenuto conto di questa caratteristica della città.

Rilevamento aree scoperte. Dati raccolti con rilievo a vista. Si nota una forte carenza di verde pubblico (Parco dei Canapè), mentre il verde privato è limitato, in gran parte, alla fascia più esterna del centro storico ed è per la maggior parte da considerarsi come verde ortivo. In questa tavola sono state riportate le caratteristiche delle pavimentazioni stradali, che risultano in gran parte in asfalto, che copre la vista del selciato tipico del tessuto urbano di Foligno medievale.

Rilevamento delle attività economiche e delle attrezzature collettive. Anche questi ultimi dati sono frutto della rilevazione a vista.



Leggendo la tavola riassuntiva, possiamo notare: centro scolastico a ovest del centro storico, centro ospedaliero a nord-est, centro commerciale sulle direttive Corso Cavour, Piazza della Repubblica, Via XX Settembre, Piazza Garibaldi, Via Garibaldi, Via Mazzini, Via Gramsci. Le attrezzature collettive sono accentrate nella zona di Piazza della Repubblica, Piazza Matteotti, Corso Cavour.

Per quanto riguarda tutto il territorio comunale, è stata compiuta una indagine sull'epoca di costruzione e sulla localizzazione degli edifici eminenti e dei monumenti principali, il quale rilevamento è stato riportato sulle tavole di piano. Le tre tavole, compresa cioè quella, che riporta i dati in questione, limitatamente alla zona del centro storico, possono servire, in seguito, come base per la mappa del censimento delle principali caratteristiche storico-artistiche di Foligno, come richiesto specificatamente dalle Norme di attuazione del piano.

Per quanto riguarda il Castello di S. Eraclio, data l'importanza storica, culturale ed architettonica, si è ritenuto opportuno compiere un'indagine simile a quella eseguita per il centro storico di Foligno.

La descrizione del piano ha sin qui soprattutto posto l'accento sulle frazioni di pianura ad immediato contatto con il nucleo storico, e che anzi formano con questo un sistema continuo, ma è evidente che il piano investe nella sua interezza il territorio comunale. Questo, come già accennato, è stato riguardato come suddivisione in zone omogenee per la redditività agricola dei suoli, per l'individuazione di nuclei importanti, atti a costituire, con precisi ed individuati interventi, i punti di forza di riconversione agricola del territorio e formare argini allo spopolamento indifferenziato della com-



Il piano intende, nella sua previsione, scoraggiare la tendenza alla proliferazione edilizia e per questo appoggia alle frazioni ed ai nuclei precostituiti alcuni ampliamenti di maggiore o minore entità a seconda del ruolo attribuito alla frazione nel piano generale. Questo, oltre a salvare, in massimo grado, il suolo agricolo, dall'invasione del mattone, risponde in modo più adeguato ai problemi di gestione delle comunità. E' stato previsto un sia pur minimo ampliamento se non altro nella perimetrazione del nucleo abitato a tutte le frazioni, anche le più spopolate per permettere la costruzione della così detta "casa di ritorno".

Nel piano sono state prese in considerazione tutte le frazioni del territorio, studiandone le caratteristiche di giacitura orografica, sviluppo demografico, del peso che eventualmente possono avere nell'economia del territorio. Un intendimento è stato quello di intervenire, mantenendo inalterato l'impianto urbanistico e le tipologie edilizie esistenti ed una salvaguardia del paesaggio rurale.

Le frazioni, che sono interessate maggiormente al fenomeno dello spopolamento, per quanto riguarda le infrastrutture primarie, faranno capo a quei nuclei che, come abbiamo visto, sono interessate da una pianificazione di riordino, tendente a costituire in queste zone dei centri di quartiere autonomo.

Colfiorito, sviluppatosi al centro di un'area turisticamente interessante (palude di Colfiorito, vincolata ai sensi della legge sulle bellezze naturali, e la zona archeologica di Pistia), oltre ad essere legata ad interessi economici, dati dalle industrie di trasformazione dei prodotti agricoli, ha una notevole vocazione turistica;



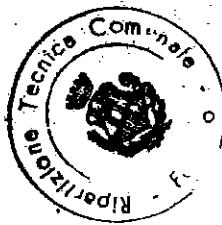
nel piano pertanto è prevista un'area ad est del nucleo, lungo l'attuale Provinciale di Pistia, destinata ad insediamenti turistico-ricettivi, con a valle un vasto parco attrezzato per attività turistiche. È stata proposta la variante esterna al nucleo della S.S.77 per impedire il frazionamento, dovuto ad una strada di scorrimento che spacca l'aggregato, impedendo una certa riorganizzazione necessaria, per poter risolvere le eventuali esigenze contingenti del nuovo centro alberghiero.

Tra i nuclei montani, la scelta di Annifo, come polo, è dovuta sia al fatto che è effettivamente il nucleo di maggiore consistenza, ma anche perchè è quello che si è strutturato intorno ad una embrionale economia, fondata sulla industria di trasformazione dei prodotti agricoli.

Verchiano è uno di quei nuclei, che si pongono, come preminenza, in un circuito turistico ed è legato strettamente alle proposte avanzate dai comuni vicini.

Per questa frazione si ritiene importante il permettere il mantenimento di queste caratteristiche turistiche in modo da sollevare l'economia di una frazione così decentrata, con la possibile conseguenza di ristrutturare la trama tipologica della matrice originaria di Verchiano.

L'importanza di Casenove, deriva sia dalla sua giacitura orografica, sia dall'intersecarsi delle SS.77 della Valle di Chienti con la Sellinese. Da questa configurazione ne deriva la sua utilità come centro efficiente di un primo smistamento delle attività amministrative e culturali. L'attuazione del nuovo e complesso raccordo stradale è affidato all'ANAS.



Nell'attesa di questa importante infrastruttura il nucleo di Casenove non si troverà impedito nel suo sviluppo di centro, polifunzionale, per via di quei raccordi esistenti, anche se insufficienti, fra le due Statali.

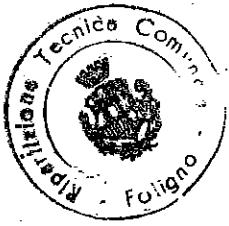
Per la frazione di Capodacqua è stato previsto un certo ampliamento ed il potenziamento delle attrezzature scolastiche ed del verde attrezzato.

L'attuazione dei suggerimenti, formulati per queste frazioni, a cui è stata attribuita un'importanza maggiore, sono da essere realizzati in linea prioritaria, dato il grande numero di piccoli agglomerati, che, anche se in forma non attiva, gravitano intorno ad essi. Da una frettolosa analisi sembrerebbe una catena continua di piccole economie, che continuamente si agganciano a quelle di un nucleo debole; in realtà, solo tramite un organico ed equilibrato compenetrarsi di esigenze e di volontà, si possono attuare quelle strutture, urbanistiche, apparentemente fragili, che danno un volto non solo turistico, ma anche culturale e sociale ad un intero comprensorio.

Il territorio comunale, al fine dei calcoli per gli standars, allegati alle tavole di piano, è stato ripartito nelle seguenti zone: a) Foligno - b) S.Eraclio - c) Scafali - d) Fiamenga - e) Maceratola - f) S.Paolo - g) Vescia e Scanzano - h) S.G.Profiamma - i) Belfiore - l) centri frazionali (nel numero di 70). Inoltre Foligno è stata suddivisa in 12 zone.

Gli standars sono stati calcolati in base alle indicazioni che si ritrovano nelle norme di attuazione del piano, per ogni singola zona di insediamento urbano.

Per le zone di completamento ER e BS inoltre sono stati riportati i dati riguardanti il volume attualmente costruito e il numero degli abitanti, cifre desunte



sulla base di un rilevamento a vista, controllato sui risultati delle varie sezioni di censimento.

E' anche considerata la percentuale della popolazione in età scolare (considerata globalmente dall'asilo alla scuola dell'obbligo), basandosi sulla media nazionale, che risulta di circa il 20% della popolazione. Gli abitanti, nel loro numero complessivo, sono stati calcolati in media di una persona ogni 100 metri cubi di volume.

Le tabelle, allegate al piano, sono state elaborate considerando il massimo della possibilità insediativa, cioè, ad esempio, per tutte le zone di tipo B prevedendo gli interventi di carattere preventivo, al fine di ottenere il massimo della utilizzazione e quindi il massimo delle previsioni di attrezzature di carattere collettivo.

Nello specchio di seguito riportato, sono stati tenuti nel debito conto i vari fattori correttivi di uno sviluppo nei tempi brevi, dove cioè per le zone di saturazione sono stati considerati gli abitanti effettivamente insediabili, in funzione degli indici di intervento diretto e, date le tipologie edilizie, riportata a 200 metri cubi di volume la capacità ricettiva per abitante.

Globalmente si hanno i seguenti risultati per quanto riguarda il numero degli abitanti e la superficie per attrezzature.



PER FOLIGNO E ZONE LIMITROFE :

<u>Zone</u>	<u>Nº abit. esist.</u>	<u>Nº abit. previsti</u>
A	7.260	5.700
BR1	3.080	5.400
BR2	180	180
BR3	---	890
BS1	3.727	3.800
BS2	19.475	22.450
BS3	8.300	10.200
C1	---	430
C2	---	1.240
C3	---	3.050
C4	---	2.470
BP	1.500	1.500
CP	---	10.660
Totale	43.522	67.970

Per i centri frazionali

<u>Zone</u>	<u>Nº abit. esist.</u>	<u>Nº abit. previsti</u>
A	150	120
BR1	761	820
BS1	3.398	3.450
BS2	2.364	3.070
C1	---	810
C2	---	120
C3	---	160
CP	---	130
Totale	6.673	8.680



In totale, per sintesi

	n° abitanti esistenti %	n° abitanti previsti %
Zona "A" 7.410	14,77	35.820 7,80
Zona "B" 41.285	82,25	50.260 65,05
Zona "C"		8.280 10,65
Zone "BP" e "CP" 1.500	2,98	12.290 16,50
(esclusi gli interventi nelle zone "A")		
	50.195	100,00 76.650 100,00

Per le attrezzature fondamentali nel complesso sono state previste le seguenti aree

Zona F1	mq	411.000
Zona F3	mq	434.000
Zona F7	mq	661.800
Zona F8	mq	233.400
Zona F9	mq	219.700
Zona F10	mq	30.000
Zone D	mq	2.270.000
Zone DCI	mq	122.200

Da un esame di queste tabelle si può notare il rapporto tra l'incremento della popolazione e la previsione di nuovi vani. Come già notato precedentemente, i vani disponibili, proprio nell'ipotesi di poche sul mercato edilizio scelte alternative tali da ridurre il costo delle aree, risultano superiori a quelli effettivamente utili nei tempi brevi di attuazione del Piano. D'altro canto il numero dei vani, previsti per l'abitazione, è direttamente correlato alle aree previste per gli insediamenti industriali o produttivi in genere, in modo da mantenere esatto, il rapporto tra le residenze e le risorse occupazionali.



La realizzazione del solo intervento pubblico sarebbe insufficiente per rispondere al 1980 al fabbisogno di vani abitabili. Ed è comunque nell'intervento pubblico, che il piano pone il suo accento principale.

E' riportato qui di seguito l'onere finanziario, che il Comune dovrebbe sostenere, per l'attuazione delle infrastrutture del piano.

Opere di competenza dell'Amministrazione Comunale :

viabilità; Km. 50	preventivo	£. 10.000.000.000
Parcheggi pubblici : mq. 200.000	"	1.500.000.000
Impianti vari per smaltimento fogne	"	3.000.000.000
Impianti per acquedotti	"	1.500.000.000
aree, attrezzature e costruzione scuole mc. 30.000	"	1.000.000.000
aree di interesse generale e relative attrezzature mq. 100.000	"	300.000.000
Parchi e verde mq. 200.000	"	500.000.000
Impianti sportivi mq. 300.000	"	3.200.000.000

a questa cifra di lire 20.000.000.000 deve essere aggiunta la spesa di almeno lire 5.000.000.000 per le opere di competenza comunale previste per le frazioni.

E' una cifra, che può apparire alta, in relazione alle scarse possibilità del bilancio Comunale, formulato secondo l'attuale legislazione che non consente all'Amministrazione Comunale quasi neppure le previsioni di spese per l'ordinaria manutenzione.

Sarà possibile, solo recuperare una parte dell'impegno economico, per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria da parte dei privati, in virtù delle leggi 765 ed 865.



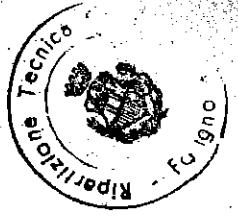
Il costo di realizzazione di un piano è, comunque, un costo di un bene pubblico, che investe nella sua attuazione l'intero livello di vita della comunità e la sua valutazione va commisurata a questo beneficio collettivo.

Lo studio del piano è stato impostato, tenendo ben presente le sue possibilità attuative, con stralci successivi, dato che la soluzione offerta è spesso realizzabile mediante sistemi alternativi.

Il primo intervento di piano, oltre al logico proseguimento della politica della casa, dovrebbe essere localizzato nelle infrastrutture viarie delle zone ovest, in modo da creare i presupposti per la costruzione del nuovo Ospedale, la formazione della zona sportiva e l'intervento scolastico. Il nuovo ponte sul Topino sarebbe legato alle infrastrutture principali di parcheggio previste ai margini del centro storico.

La proposta di variante al Piano offre una continua possibilità di adattamento, non tanto sostanziale, quanto pratico, per evitare, una soluzione rigida, che, non potendosi conformare ad una realtà sempre dinamica, esige nuove mutazioni. La corretta applicazione viene demandata all'Amministrazione Comunale, coadiuvata dalla Commissione Urbanistica, la quale, può attendere al reale sviluppo di una città urbanisticamente complessa quale è Foligno, data la sua fase di ricerca di un definitivo assetto delle infrastrutture e del rapporto tra queste e le esigenze di una collettività in continua evoluzione.

Il piano descritto nasce dall'esigenza di conciliare lo stato di fatto attuale della città e della situazione generale della politica urbanistica seguita in Italia.



Il lavoro svolto è stato quello di operare pazienti ricuciture ed individuare, in certi azzonamenti di attrezzature, il nucleo motore della città, con una linea continua di studio, che è stata la ricerca dei valori originari della città.

Firenze, Marzo 1973