

COMUNE DI UDINE

P R O G E T T O

DEL

PIANO DI RICOSTRUZIONE

DELLA ZONA SUD-ORIENTALE DELLA CITTÀ

RELAZIONE

COMUNE DI UDINE

PIANO DI RICOSTRUZIONE DELLA ZONA SUD-ORIENTALE DELLA CITTA'

R e l a z i o n e

Origine storica - L'origine di Udine, della quale si hanno tracce romane in monete e in altri oggetti ritrovati negli scavi, è avvolta nella leggenda fino al 983 d.C., anno a cui risale un diploma dell'Imperatore Ottone II che donava a Hedocaldo, Patriarca di Aquileia, cinque castelli fra cui quello "de Udene". La città, costituita da un nucleo urbano a carattere monocentrico anulare, racchiuso fino ai primi del secolo XX° nella quinta cerchia delle mura iniziata nel 1332 sotto il Patriarca Bertrando, si determinò con successivi ampliamenti che si sono svolti in modo irregolare in direzione delle principali strade di comunicazione con l'esterno e più recentemente a sud della stazione ferroviaria.

Ubicazione e natura geologica - Udine è situata in una pianura quasi rasa, il cui orizzonte è da tre lati circondato, a breve distanza (da 6 a 11 Km.), da un anfiteatro di poggi e di monti retrostanti,

mentre, verso mezzogiorno, digrada fino alla laguna di Marano e all'Adriatico (Km. 39 da Udine).

Il colle del Castello, attorno al quale si è formato il primo nucleo abitato, e che si erge nel centro della città, è un poggio sopraelevato di circa 27 metri sul suo livello medio; la "specola" esistente sul tetto del grandioso edificio, ricostruito per la Repubblica Veneta dall'architetto Fontana nel 1517, raggiunge la quota 172 sul livello medio del mare.

Il territorio comunale, che misura ettari 5664, giace fra il torrente Torre a levante e il torrente Cormor a ponente: la natura geologica del terreno è rappresentata da un conglomerato ghiaioso del terziario superiore, sul quale si accumularono dapprima alluvioni quaternarie preglaciali, sovrastate da uno strato, spesso considerevole, di materie trasportate dall'antico ghiacciaio del Tagliamento e quindi dallo sfasciarsi delle sue morene che pur formano i colli a settentrione della città.

Dati climatologici - La temperatura media, secondo le osservazioni degli ultimi cinquant'anni, risulta di centigradi 12,48; quelle stagionali variano da + 3°,58 in inverno, a 21°,31 in estate. La temperatura più elevata fu di 36,7 (luglio 1900 e 1928) e

la più bassa - 13°9 (febbraio 1929), per cui l'escur-
sione totale risulta di centigradi 50,6. I giorni
di gelo passano da un minimo di 6 (inverno 1919-20)
a un massimo di 74 (inverno 1928-29). Le temperatu-
re eccedenti i 30 gradi si manifestano mediamente
per diciotto giorni all'anno, di cui sette in luglio
e 6,5 in agosto. In 55 anni la quantità media di
pioggia raggiunse mm. 1524,56 con un massimo di mm.
2168,5 nel 1937, e un minimo di mm. 626 nel 1921. La
massima pioggia caduta in 24 ore fu quella del 13
ottobre 1896, misurata in mm. 498: il mese più pio-
voso è l'ottobre (721 mm. mass.) il meno piovoso il
febbraio (286 mm. min.) a tutto il 1945 l'altezza
media della neve risulta di mm. 134,29 con un mini-
mo di mm. 76,5 fra il 1902 e il 1928. I giorni ne-
biosi sono rarissimi.

Prima della guerra, la città attendeva ai suoi
commerci, alimentati dalle sue industrie non molto
numeroso e dall'agricoltura del territorio contorni-
no, ma più specialmente della sua posizione su impor-
tanti vie di comunicazioni internazionali (per Tar-
visio; per Cividale e il Passo del Predil; per Gori-
zia e Trieste; per Venezia) ed essendo la sede di
un corpo d'armata e di un'importante aeroporto mili-
tare (Campoformido) risentiva i vantaggi economici

della presenza dei relativi comandi, uffici, caserme, magazzini ed altri impianti.

Dati e previsioni demografiche - La popolazione residente a Udine, secondo il censimento del 21 Aprile 1936, ammontava a 63098 abitanti e quella presente a 70756; poco prima dell'inizio della guerra, e cioè al 31 dicembre 1939, la popolazione presente era di 73194 persone; al 31 maggio 1949 essa aveva raggiunto il numero di 79892. L'incremento medio annuale dei presenti nel periodo compreso fra il 1° gennaio 1939 e il 1° gennaio 1949 fu di 653 persone.

Danneggiamenti - Nei bombardamenti aerei, che furono iniziati il 31 gennaio 1944 e cessarono l'8 aprile 1945, nel comune si ebbero 254 vittime umane; 350 case vennero distrutte e gravemente danneggiate e 470 furono lesionate. Per effetto dei danneggiamenti 15000 persone circa sono rimaste in un primo tempo senza tetto.

Gli obiettivi principali delle incursioni furono gli impianti ferroviari comprendenti la stazione viaggiatori, gli scali merci di via Buttrio, di San Rocco e di Gervautta, il deposito di locomotive, e le officine per la riparazione dei veicoli; per cui ne risultò colpita in modo particolare una fascia della larghezza di circa 500 metri al di qua e al

di là della ferrovia.

I maggiori danni vennero subiti dal quartiere sud orientale compreso fra le vie Aquileia, Fiave, Treppo, Trento, Trieste e 23 Marzo 1848, abitato da 309 unità familiari con quasi 2000 persone in 230 case, quartiere il quale comprende gli antichi "borghi" di Aquileia e di Ronchi, esterni alla terza cinta murata costruita intorno al 1171, e gran parte della parrocchia della S.V. del Carmine, succeduta a quella originaria di S. Pietro, la cui chiesa, ubicata presso la Torre di porta Aquileia, e destinata dopo il 1866 a magazzino militare di vestiario, fu rasa al suolo. In tale quartiere trovansi il seminario arcivescovile e numerosi conventi e istituzioni religiose che subirono gravi distruzioni e annoverano parecchie vittime umane. Nella parte dell'abitato di questa zona, a mezzogiorno della trasversale costituita da via Alfieri, via Larga e vicolo degli Ippoliti, risiedevano in prevalenza operai, artigiani e ferrovieri in casette di vecchia costruzione, di carattere più che modesto, spesso prive dei più elementari servizi igienici, casette le quali erano disposte lungo strade tortuose e ristrette o in cortili interni. Questo tipo di edilizia si riscontra tutt'ora in molti fabbricati esistenti all'estremi-

tà meridionale della via Aquileia, che sono prevalentemente di altezza esigua, con facciate di breve estensione, cosicchè molto spesso le case stesse presentano una o due camere per piano prospettanti sulla pubblica via, mentre la proprietà residua si prolunga verso l'interno in cortili angusti, creando promiscuità malagevoli.

Oltre a tutti gli impianti ferroviari, furono distrutti, oppure gravemente danneggiati, quelli industriali ricadenti nella fascia suindicata, fra cui l'officina del gas, magazzini e segherie di legname, la fabbrica cementi e quella di concimi, i magazzini di carburanti di Garvasutta, le due caserme esistenti in via Aquileia, l'asilo infantile e l'istituto tecnico industriale in via Manzoni, le scuole elementari di via 30 Ottobre e di via Dante, il panificio militare e la conceria di pelli in Via Cusignacco, ecc. Subirono pure sensibili danni le strade del nucleo urbano e del suburbio con la relativa fognatura primaria e secondaria e le condutture del gas, dell'acquedotto e dell'illuminazione elettrica pubblica e privata.

La popolazione sinistrata si sparse nei paesi contermini, oppure si restrinse negli edifici rimasti illesi o poco danneggiati; dopo la liberazione

essa rientrò gradualmente nelle case meno colpite e riparate alla meglio, ma una parte notevole (circa 680 unità familiari al 31 ottobre 1948) era ancora priva di abitazione adatta ai bisogni più elementari.

Una più evidente dimostrazione delle distruzioni avvenute è rappresentata dalla serie di fotografie, con la planimetria indicativa dei punti di presa, raccolta nell'allegato complementare B).

Piano regolatore generale - La città è dotata di un Piano regolatore generale edilizio e di ampliamento, approvato con R.D.L. 5 settembre 1938 numero 1750 e con la legge 5 gennaio 1939 n°105, elaborato perché Udine possa arrivare a contenere una popolazione ad dirittura doppia di quella risultante dal censimento del 1936.

Con tale Piano i grandi traffici di transito per Venezia, Tarvisio, Cividale, Trieste e la Bassa friulana, furono portati fuori del futuro perimetro urbano, lasciando all'attuale circoscrizione il compito di assorbire soltanto le maggiori comunicazioni della periferia interna. Il traffico interno fu alleggerito mediante il completamento dell'anello che circonda il nucleo cittadino anteriore al XII° secolo e che esiste per circa i 3/4, anello che,

- 3 -

procedendo da sud verso est, è costituito da via Piave, piazza Patriarcato, piazza I° Maggio, via Portanuova (allargata), da un tronco curvilineo da aprirsi tra la piazza S. Cristoforo e la via Erasmo Valvason, e dalle vie Zanon, del Gelso (prolungata fino alla piazza Garibaldi), Crispi e Gorgi, fino a ricongiungersi alla via Piave al suo incrocio con via Aquileia. Sull'anello stesso sono state portate a convergere arterie esterne provenienti dal piazzale G.B. Cella, dall'antica porta Villalta e dal viale S. Daniele, sul prolungamento verso sud di via S. Gile (proveniente dal nuovo Ospedale civico), le quali furono tracciate anche per lo scopo di risanare l'abitato e di ricevere aree fabbricabili da terreni coltivati ad ortaglie, mentre, per renderla più idonea al grande traffico proveniente dal Friuli settentrionale, si è previsto l'allargamento della via Gemona, coprendo l'alveo della "Roggia" che la fiancheggia ad oriente.

Nella zona sud-orientale, il suddetto Piano regolatore generale prevede l'apertura di una strada di collegamento fra la via Generale Chinotto e la via del Seminario, per mettere in comunicazione il viale Trieste con la via Aquileia; l'ampliamento del vicolo Zoletti, quello della via Ronchi nel

tratto tra la via del Seminario e Treppo, nonché lo allargamento da ambo i lati della via di Mezzo e il suo prolungamento fino a raggiungere a Nord la via Fiume e a Sud il viale 23 Marzo 1848, e ciò non solo per alleggerire il traffico svolgentesi in via Aquileia, ma soprattutto a scopo di risanamento. Infatti nel piano predetto gran parte di tale quartiere è contrassegnata con segni convenzionali come "zona di risanamento igienico" senza altre speciali indicazioni, essendosi lasciato al Piano particolareggiato lo studio delle deviazioni, dei diradamenti, della formazione di strade e piazze di lotizzazione ecc.

Piano di ricostruzione - Il Piano di ricostruzione del quartiere sud-orientale della città, che l'Amministrazione comunale ha presentato per primo alla approvazione, redatto dall'ufficio tecnico municipale, su richiesta in data 7/17 gennaio 1946 del Governatore Alleato della provincia di Udine, si inquadrava nel Piano regolatore generale sopra menzionato, costituendo il Piano particolareggiato della zona urbana maggiormente sinistrata compresa entro i confini sopraelencati.

Non è il caso di ripetere qui la descrizione di questo piano, la quale risulta dalla relazione

in data 1° febbraio 1946, in quanto esso è sorpassato: ma torna comunque opportuno di ricordare che la Amministrazione comunale ebbe a bandire un concorso pubblico fra ingegneri e architetti delle Tre Venezie per la sistemazione distributiva dei fabbricati e delle aree scoperte entro i comparti circoscritti dalle principali nuove strade indicate nel piano in parola, (ad eccezione dell'edificio destinato al Seminario arcivescovile che secondo le direttive dell'Autorità diocesana doveva risorgere dove si trovava) ma che non fu possibile di approfittare dei pareri del suddetto concorso, per la troppa divergenza di concetti risultanti negli elaborati, due dei quali furono considerati migliori a pari grado, ma nessuno fu ritenuto eccellente sugli altri.

Fu in questo frattempo che il Comune di Udine è stato compreso nell'elenco di quelli che dovevano adottare un Piano di ricostruzione (limitatamente alla zona sud-orientale della Città) giusta il D.M. 9 Febbraio 1946, ai sensi del D.L.L. 1 marzo 1945 n° 154.

Il Piano originale, pubblicato dal 4 a tutto il 19 febbraio 1946, fu inoltrato al Provveditorato delle OO.PP. di Venezia che lo trasmise con parere in massima favorevole al Ministero del LL.PP.

Questo piano venne sottoposto al Consiglio di Pubblica Istruzione e fu approvato con deliberazione del 19/2/46. Il piano fu poi approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione del 19/2/46. Il piano fu poi approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione del 19/2/46.

*è noto che il P.T.A. ha fornito con un
atto n. 2921 nell'adunanza del 30/9/48, per
un piano, un insieme favorevole all'attuazione del P.T.A.*

La Sezione I^a del Consiglio Superiore dei LL.
PP. nell'adunanza del 13 ottobre 1948 consigliò di
rielaborare il progetto perchè ritenuto non suffi-
cientemente legato al Piano regolatore generale tut-
tora vigente, e, pure riconoscendo opportuna la
creazione del grande viale parallelo alla via Aquile-
ia collegante il piazzale Palmanova con la piazza
Patriarcato e raccordato in tangenza all'anello di
protezione del centro più antico, il predetto Consi-
glio Superiore raccomandò che lo schema viario del
quartiere fosse studiato con maggiore dettaglio e
aderenza alla rete attuale, in funzione di quella
prevista nel succitato Piano regolatore generale,
non trascurando naturalmente di trarre partito dal-
le distruzioni operate dalla guerra, per quanto ri-
guarda la valorizzazione delle aree, con la relati-
va rete viaria di lottizzazione, l'innesto degli im-
becchi stradali più importanti ecc. ecc..

Successivamente, il Provveditorato regionale
alle OO.PP. con nota in data 14 maggio 1949 precisò
che nel nuovo elaborato il Comune doveva bensì se-
guire approssimativamente la traccia della larga
trama viaria prevista nel Piano di ricostruzione
originale, ma che in pari tempo dovevansi studiare
la viabilità minore, la lottizzazione, la distribu-

(segue)

zione dei vari tipi e volumi dei fabbricati da erigersi, col rispetto del carattere di quelli da conservare, il verde ecc. Inoltre, rispondendo con ciò sia ai primi suggerimenti che aveva impartiti, sia ai successivi desiderata ministeriali, consigliava che lo studio venisse eseguito al completo, in aderenza alle parti del Piano regolatore vigente che ne determinano influenza, senza irrigidirsi tuttavia nella sua osservanza, tenuto conto della più recente decisione n° 78 della IV^a Sezione del Consiglio di Stato in data 29/XI/1947 - 11 febbraio 1948 che in proposito ha enunciato massime definitive.

Descrizione del progetto - Come si è accennato in precedenza, nel piano regolatore generale e di ampliamento della città, (del quale con R.D. 17 giugno 1943 fu anche approvato il Piano particolareggiato del Centro che non fu attuato in causa degli eventi bellici) la parte sud-orientale era stata considerata come zona di risanamento, senza predisporvi tracciati viari nuovi di particolare importanza, in quanto la zona stessa si trova in una parte laterale della città, attraversata da strade secondarie lungo le quali sussisteva e tutt'ora sussiste un'edilizia molto povera, limitante il suo sviluppo ai margini e lasciando libere molte aree retrostanti e in

terne.

Lo studio di risanamento, che si sarebbe dovuto compiere in un momento successivo con un piano particolareggiato, avrebbe pertanto richiesto non soltanto un'esame dettagliato della situazione in essere, ma altresì un organico e razionale sistema viario e di lottizzazione per tutto l'insieme.

Su questa zona, che si trova in vicinanza degli impianti ferroviari e del cavalcavia di comunicazione per Gorizia, Trieste, Palmanova e Cervignano, le azioni belliche hanno particolarmente influito, creando ancora un maggiore diradamento delle modestissime costruzioni e perciò, indirettamente, il compito di uno studio razionale di sistemazione ne è stato facilitato.

Non trovandosi il quartiere in posizione vitale per l'organismo cinetico della Città, anche uno studio indipendente non avrebbe influito a modificare il Piano regolatore generale tanto da doverne fare particolare rilievo; ma poichè le distruzioni davano possibilità prima non attuabili, un attento esame ha rivelato che si poteva senz'altro creare una spina viaria quanto mai razionale, unente i due poli più vivi della città, generandosi da questa una nuova concezione generale e, ancora, successivi svi-

luppi logici ed opportuni nella zona sinistrata.

Questa spina dorsale, che lo stesso Consiglio Superiore dei LL.PP. ha decisamente riconosciuta utile, partendo dal cavalcavia presso porta Aquileia, raggiunge, in sede completamente nuova, l'anello interno previsto nel Piano regolatore generale e quindi utilizza, con qualche lieve ritocco, sedi viarie in essere per arrivare al piazzale Osoppo (porta Gemona). E' per questa sua caratteristica che si ha ragione di credere che questa spina sarà anche generatrice di un più giusto equilibrio del complesso edilizio della Città, la quale tendeva a svilupparsi nella parte settentrionale allungandone la forma quasi soltanto perchè la zona in parola è libera da vincoli ferroviari, mentre quella battuta, che offre larga disponibilità di aree, (in prevalenza però accaparrate da istituzioni religiose e dal foro boario reso al suolo) era negletta perchè per molta parte si presentava poco appetibile essendo disseminata di casette in cattive condizioni igieniche e statiche per vetustà.

Alla decisione di questo spostamento dell'asse della città, il Comune è stato poi confortato dalla accennata sentenza 29 novembre 1947 - 11 febbraio 1948 del Consiglio di Stato il quale ha ricop-

deciso che il piano di ricostruzione, se deve es-
sere opportunamente coordinato con quello regola-
re, non deve ritenersi in tutto ed esso vincolato
perchè le distruzioni possono rendere possibile, per
ragioni di carattere tecnico ed economico, l'attu-
zione di nuove direttive nella opera di ricostru-
zione ed imporre la modificazione dello schema traccia-
to in momenti diversi e nella considerazione di una
situazione dei luoghi e degli edifici radicalmente
cambiata. Ciò è che se, con riferimento alle zone dan-
neggiate, il piano di ricostruzione si deve inseri-
re nel piano regolatore, non si può disconoscere ad
esso la connaturale attitudine a realizzare le nuo-
ve esigenze. Il Piano di ricostruzione può logica-
mente provvedere alla ricostruzione della zona sini-
strata nel suo complesso considerata, anche col sa-
crificio (indennizzabile per altro a norma di leg-
ge) di taluni edifici in efficienza.

L'articolo 2 lettera C del D.L.L. 1 marzo 1945 nume-
ro 154, col prescrivere che il piano deve contenere
l'indicazione delle zone destinate a demolizione, dà
una testuale conferma ad una conclusione alla quale
si giunge con un giudizio, prima che logico, di sen-
so comune. -"

In tutto lo studio non è mai stato abbandonato il criterio di mantenere il preminente carattere della città, che, in via di larga massa, si è ritenuto opportuno di rispecchiare anche nella zona che si presentava disponibile, adattandolo, naturalmente, alle necessità moderne.

Perciò, esaminati con attenzione i complessi viari - edilizi della vecchia formazione, si è potuto anche mantenere in valore organismi completi o quasi, applicandovi un rigoroso risanamento igienico senza trasformare la organicità del precedente carattere oppure migliorandola dove se ne presentava la possibilità.

Nell'esame particolareggiato della zona in questione, oltre che preoccuparsi di conservare gli organismi viari - edilizi dei quali si è fatto cenno, analizzando certe situazioni per le quali prima non vi era motivo di preoccupazione, si è ritenuto di scoprire anche possibilità nuove per trasformazioni (di rilevanza relativa) che avrebbero portato al quartiere, di cui il Piano di ricostruzione in esame, anche una vitalità propria che dovrebbe certamente influire a renderlo non soltanto graditamente abitabile ma altresì preferenzialmente appetibile.

Quanto sopra è detto risulta dalle Tavole n.ri

II I III XVIII IV

1 - 2 - 3 - 4 - 5 e 6, avvertendo che in aggiunta alle Tavole che per prescrizione di legge si sono redatte, si è voluto dare notevole sviluppo alla dimostrazione grafica corredando il Piano anche con ^{altre} numerose tavole integrative, perchè soltanto da un insieme dimostrativo di presupposti sarebbe derivata poi la più facile comprensione della organica concezione del complesso dello studio.

Descrivendo le tavole ora così ci si esprime:

II La Tavola n° 1 rappresenta lo stato di consistenza al 1° Maggio 1945, e cioè al momento della liberazione, stato di consistenza originario che doveva dare lo spunto a tutto lo studio da eseguirsi.

I La Tavola n° 2 rappresenta il Piano regolatore generale in vigore.

III La Tavola n° 3 spiega come e quanto influisca la zona distrutta nel complesso urbanistico della città e, come dimostrazione " a posteriori ", la Tavola n° 4 dimostra invece tutto il complesso dei provvedimenti che ha avuto svolgimento durante lo studio del Piano di ricostruzione per giustificare la ritenuta giustezza dei concetti svolti.

XIX Dalla Tavola n° 5 appare con evidenza massima come il tracciato del nuovo grande viale che, partendo da porta Aquileia arriva alla piazza Patriar-

cato, raggiungendo quindi porta Genova (piazza
Osoppo), rappresenti effettivamente il caposaldo
dell'insieme nuovo che andrà a determinarsi anche
nello sviluppo della Città.

Ma poichè non era lo " stato di consistenza
al 1° maggio 1945 " che doveva guidare in dettaglio
allo studio della sistemazione, con la Tavola n° 6 IV
si è voluto dimostrare il più giusto punto di par-
tenza del progetto, perchè fra quella data e oggi,
fatalmente si sono determinate alcune situazioni
delle quali non si doveva non tener conto; perciò
la tavola in parola rappresenta il vero e proprio
stato effettivo dal quale si è partiti per redigere
il presente Piano di ricostruzione.

=====

Ma prima ancora di iniziare la descrizione del
Piano, conviene dire che si sono effettuati attenti
rilievi in merito a situazioni di fatto che avrebbe-
ro certamente influito sulla sua redazione; queste
situazioni sono rappresentate dalle Tavole n° 7 e V
VI n° 8 che possono considerarsi " tavole statistiche"
la prima delle quali rappresenta la consistenza
economica di tutto il complesso edilizio in atto,
per poter più scrupolosamente indirizzare al giudi-
zio sulla opportunità o meno di distruggere edili-

zia ancora esistente per ottenere razionalità distributiva della viabilità e di quella nuova nel quartiere, mentre la seconda rappresenta la identificazione dei maggiori complessi delle proprietà non private.

V

La Tavola n° 7 indica pertanto che nel complesso, pur seguendo concetti di vera e propria razionalità logica innestata alle opportunità del carattere che si vuole mantenere, poche saranno le costruzioni da abbattere e pochissime quelle di qualche consistenza economica; ma altresì indirizza a considerare la convenienza di procedere per gradi nella attuazione del Piano.

VI

La Tavola n° 8 dimostra preminentemente come le proprietà degli Enti religiosi rappresentino una notevolissima parte dell'area disponibile per la nuova organizzazione edilizia, mentre rivela essere abbastanza notevole l'occupazione di aree a scopo militare e indica le proprietà delle Amministrazioni provinciale e comunale, che raggiungono insieme oltre un terzo della superficie totale; e più ancora questa tavola indirizza alla scelta dei punti di minor resistenza per l'attuazione della indispensabile trama viaria maggiore, anche se da questa, dove è necessario l'attraversamento delle proprietà

suddette, non si sa se andrà a generarsi una edilizia armoniosamente distribuita; che, se nelle proprietà in parola, in prosieguo di tempo, si verrà dare un maggiore sviluppo edilizio, la indispensabile trama di cui si è parlato, valorizzando le aree che attraversa, faciliterà tale compito.

Nel fissare lo sviluppo di un piano regolatore, va data precedenza allo studio della zonizzazione ed a quello della viabilità principale che genera il concetto distributivo delle aree e contemporaneamente lega la stessa distribuzione nel modo più adatto.

Il quartiere nel quale va ad applicarsi il piano in esame si appoggia da una parte a via Aquileia, che rappresenta la attuale più importante strada di congiunzione fra il cavalcavia d'accesso alla strada statale per Gorizia e Trieste e il centro della città. Tutta la fascia che si appoggia a detta via ed avrà per spina il grande viale, dovrà realizzarsi con carattere preminentemente intensivo, tuttavia non continuo e con tratti abbassati per permettere sensibili aereazioni trasversali, e per ottenere anche un aspetto più vario.

Nella seconda fascia, a partire sempre da sud

verso il centro, l'edilizia esistente e quella nuova non potrà non avere carattere fra l'intensivo e il semintensivo in quanto l'ampliarsi di quella superficie avvicina l'edilizia intensiva da una parte a quella semintensiva dall'altra, considerando a carattere semintensivo anche quella parte che costituisce vecchi nuclei organici perchè nel complesso questi occupano area modesta mentre vi rimane al contorno una superficie libera maggiore.

Se, ripetesi, il quartiere da ricostruire da una parte si appoggia alla vecchia via Aquileia, dalla parte opposta confina con la circoscrizione (viali 23 Marzo 1848 e Trieste) e pertanto ne deriva naturalmente che le aree marginali e questa grande strada esterna debbano essere considerate adatte ad una edilizia a carattere estensivo.

Perciò, data anche la notevole vastità del complesso, senza trasformare né forzare le sue caratteristiche naturali, nel quartiere si potranno attuare i tre diversi tipi di costruzioni che le zone demandano e che ai vari casi e bisogni, sempre nel miglior modo, si prestano allo sviluppo urbanistico ed edilizio di una città.

La visibilità principale che genera ed unisce le zone, si è ritenuto di mantenerla piuttosto ra-

da, sia perchè non vi sarà grande bisogno di avviare e riunire traffici locali importanti, sia perchè gli innesti delle viabilità di contorno in atto hanno suggerito loro stesse, la indicazione dei tracciati.

Perciò ne è risultato che, avendo il quartiere una forma piuttosto allungata, la nuova viabilità principale è venuta a dividerlo longitudinalmente in tre fasce, più due minori, mentre nel senso trasversale la divisione è risultata in quattro parti.

La viabilità longitudinale ha assunto pertanto con curvature iniziali e senza assoluta rigidità di tracciato, quasi un parallelismo, mentre quella trasversale, che si è appoggiata al tracciato esistente delle vie Larga e Alfieri che non tornava opportuno di modificare, ha assunto una fisionomia a raggi per la parte verso il piazzale Palmanova, e per il resto una fisionomia fra il trapezio e il rettangolo; il tutto ingentilito ai margini verso la circosvallazione da zone destinate alla edilizia estensiva, quasi a carattere di giardino.

=====

Dal cavalcavia, presso la torre di Porta Aquileia, si diparte il grande viale che raggiunge la piazza Patriarcato, il quale assumerà aspetto rela-

tivamente vario, interessante e gradevole, anche per la interposizione di successive zone di verde. Ad esso non si è ritenuto - data la sua lunghezza - di assegnare carattere uniforme e perciò, se nel tratto compreso fra il cavalcavia e la via Larga si è mantenuta un'edilizia più accostata, con portici prevalentemente sviluppantisi dal lato del sole e alberature centrali, per la seconda parte, interposta fra le menzionate zone a verde (due sono le principali) si è considerato opportuno di alberarlo invece ai lati, anche perchè, realizzandosi in arretrato le ricostruzioni religiose (Seminario), si è potuto disporre nello stesso modo quelle nuove che le fronteggeranno, concretandosi così una viabilità aperta molto gradevole. Nel terzo tronco si è previsto di creare ai due lati un'edilizia notevolmente alta, libera fra il verde, attuando un'incisione di spiccato rilievo in vicinanza dell'altro verde della piazza Patriarcato e del nucleo centrale della città.

Al grande viale farà da sfondo laterale il colle del Castello.

I due sensi della viabilità in questo viale saranno separati da una sottile spina accortamente frangente nei punti più adatti e fiancheggiata da

marciapiedi salvagente che raccoglieranno anche i passeggeri della filovia.

A partire dal cavalcavia, questa arteria stradale ha la porticatura da entrambi i lati che a tramontana, come si è accennato, subito s'interrompe: all'estremità verso via Larga si è creata una fronte con edifici porticati dalle due parti per dare visione unitaria d'imbocco a chi venga da piazza Patriarcato dopo aver oltrepassato il tratto interposto fra le due zone a verde, le quali creeranno contemporaneamente inizio gradevole alla ultima parte, per chi invece, provenendo da sud, proseguirà il percorso verso il centro.

Nella zona del piazzale Felmanova, oltre allo imbocco del nuovo ampio viale sopra menzionato, vi è anche quello della via Aquileia, e le distruzioni belliche hanno offerto la possibilità di crearvi distinzione e, nel contempo, sotto un certo aspetto, fusione idonea.

L'antica torre doveva essere messa nel maggior valore possibile e perciò bisognava crearle ambiente adatto. Le due costruzioni preesistenti, ai suoi fianchi, non subiranno danni tali da doverne considerare opportuna la demolizione né l'abbassamento, e

perciò si è previsto d'isolare la torre con un provvedimento che è stato confortato dal fatto che due dei tre archi addossati alla torre non appartengono all'epoca originaria e perciò si ha buon giuoco a demolirli.

Lo spazio che contorna la torre e che risultava troppo vasto, fu opportunamente ridotto, proporzionandolo alla massa volumetrica della torre stessa e contornandolo di nuovi edifici distanziati fra loro e di dimensioni soprattutto in altezza, moderate. Poichè si parla di edilizia da creare nel piazzale antistante alla torre, è anche opportuno segnalare come si sia ritenuto conveniente predisporre di costruire allo sbocco del viale Giacomo Leopardi due edifici proporzionati e adatti all'ambiente di contorno che si è creato, non essendo utile il viale suddetto alle comunicazioni viarie generali, ma anzi tornando opportuno semibloccarlo per agevolare adibirlo al nuovo uso previsto di stazione per le autocorriere.

La fascia interposta fra via Aquileia e il grande viale si è ritenuto di alleggerirla creando vi spazi liberi e tranquilli all'interno che saranno in parte adibiti a giardino pubblico affinché ne beneficiasse il retro sia delle costruzioni prospet

Architettura

V. Leopardi

tanti su via Aquileia sia di quelle verso il grande viale.

La fascia interposta fra il viale suddetto e la prima nuova strada parallela, che dal piede della rampa orientale del cavalcavia raggiunge la via Treppo presso l'imbocco di via Cairoli, santiene tra il piazzale Palmanova e via Larga press'a poco le medesime caratteristiche di quella precedente; ma ai lati di questa via si è pensato di dare sviluppo prevalente a un'edilizia nuova a carattere semintensivo, cosicchè in essa potranno alloggiarsi nuclei familiari anche di condizione diversa da quelli che si alloggeranno nell'edilizia a carattere più intensivo che si svilupperà lungo il grande viale, nella quale edilizia, se nei piani terreni, con o senza pertici, avranno sviluppo serie di negozi, nei piani superiori potranno trovare sede uffici e abitazioni in condominio.

Lungo la seconda parallela al susseguente grande viale per tutto il tratto compreso fra la circoscrizione e la via Alfieri, è prevista una edilizia a carattere semintensivo ed estensivo: nel tratto seguente, che fiancheggia verso levante proprietà comunali (ex foro boario), potrà anche sorgere una edilizia a carattere semintensivo per cooperative

di impiegati e operai, mentre nell'ultimo tronco, che sboccherà in via Treppo sull'asse di via Tomadini, potranno aver sede case a schiera, adatte più specialmente a razionale abitabilità operaia.

Le zone predisposte per l'edilizia estensiva sono state indicate soltanto per segnare i frazionamenti dei lotti, lasciando libera ogni possibilità di costruire nel verde, con i distanziamenti prescritti dal regolamento, case di dimensioni varie, sempre piuttosto piccole.

Alla viabilità che si interna fra queste zone si è assegnata una larghezza sufficiente allo scambio di due rotabili e non di più, con piazzole di risvolto, poichè le case immerse nel verde saranno sempre sufficientemente distanziate una dall'altra, e tale viabilità di larghezza contenuta, apporterà notevole economia nella sua realizzazione anche per effetto del maggior sfruttamento derivante ai lotti edificabili.

L'alberatura da crearsi nelle varie strade avrà questi caratteri: nel grande viale la prima parte in corrispondenza della zona porticata sarà, come si è detto, al centro della spina e i marciapiedi, accostati ai portici, avranno una larghezza di metri 2,50 soltanto, mentre la seconda parte, interpe

sta fra le zone verdi avendo l'alberatura accostata ai marciapiedi, questi misureranno una larghezza di mt. 5.00, assottigliandosi in proporzione la spina al centro della via.

La prima strada parallela al viale verso Est, che raggiunge via Larga e poi si inoltra attraverso le proprietà di enti religiosi per sboccare in via Treppo circa all'altezza di via Cairoli, per tutta la prima parte sarà alberata da ambedue i lati, mentre nel secondo tratto sarà alberata soltanto dal lato del sole.

La seconda parallela, sempre verso Est, sarà ugualmente alberata ai due lati fino a via Alfieri, e poi soltanto dal lato del sole fino al suo sbocco in via Treppo sull'asse di via Tomadini.

ai lati delle vie principali nuove saranno costruiti marciapiedi di varie larghezze con un minimo di mt. 1.50.

Si è immaginato che le zone a verde del piazzale Palmareva debbano essere formate a prato con alberature sparse e basse, e così pure dovranno essere le altre piccole zone distribuite nel Piano, mentre quelle interposte nella seconda parte del grande viale, dovranno avere alberature folte ed alte.

VIII IX

Come risulta dalle Tavole n.ri 9 e 11, nel complesso del quartiere le sistemazioni di adattamento a nuove necessità richiedono soltanto la creazione di un piccolo mercato in zona baricentrica e precisante sul fianco di via Larga, al suo incrocio con la seconda parallela longitudinale.

L'area della grande caserma inutilizzata in via Aquileia verso l'anello interno, della quale vi è ragione di credere non sarà difficile ottenere la dismissione dal Demanio, potrà essere sfruttata in modo particolare per utilizzarla, ad esempio, per l'ente Regione, oppure per alloggiarvi gli Uffici giudiziari in quanto dove questi ora esistono potrebbe facilmente indirizzarsi l'opportunità di far sorgere un teatro del quale la città è priva.

L'area comunale lungo il ciglio Ovest di via Trento potrebbe venire utilizzata dall'Amministrazione della Provincia per costruirvi la caserma per gli agenti di pubblica sicurezza come già ne è stata manifestata l'intenzione.

Infine è doveroso dichiarare che nello studio del progetto si è avuto cura di rispettare ed anche di valorizzare maggiormente per l'ambientazione di contorno tutti gli edifici monumentali esistenti nella zona.

In sostituzione delle 230 case abbattute comprendenti 309 unità familiari formate da quasi 2000 persone di cui si è già fatto cenno ed altre si in luogo dei fabbricati che vanno demoliti per attuare per gradi la viabilità prevista nel piano e che servono per 847 persone all'incirca delle quali molte occupano locali antigigienici e malsanamente sovraffollati, con un totale pertanto di 2847 abitanti, sono previsti 137 edifici di dimensioni varie con un volume approssimativo di mc.468700 in cui troveranno alloggio circa 5966 persone suddivise in circa 1007 unità familiari con 6338 vani abitabili oltre a 227 vani per negozi, uffici ecc.

Da tale computo sono state escluse la zona occupata in prevalenza da Anti religiosi o le case fronteggianti il lato orientale di via Aquileia.

Dimostrative di questa possibilità, oltre alle planimetrie indicate, sono le Tavole ^{X XI XII XIII XIV} 14-15-16-17-18-

^{XV XVI XVII} 19-20 e 21 che rappresentano i profili in terza dimensione delle nuove strade principali.

In definitiva, tutto il quartiere potrà sopprimere per un certo tempo ai bisogni derivanti dallo sviluppo demografico della città.

Da quanto sopra si è detto, non si presenta ne

cessario allo stato delle cose, di estendere la occupazione di zone fabbricative oltre i confini che sono stati determinati nel Decreto per il Piano di ricostruzione in data 1/2/1946, ma si ritiene invece opportuno di abbandonare la zona al di là della ferrovia per Tarvisio allo scopo di non distogliere possibilità di ricostruzioni nella zona sinistrata, che ne è sufficiente.

Lo sviluppo del Piano, come fu già detto, fu studiato in modo da facilitare e quasi creare per successivi gradi la sua attuazione.

Sarebbe compito di una descrizione troppo dettagliata l'illustrare tutto questo processo, e perciò si ritiene più pratico di portare l'interessamento all'esame delle ^{XXII XXIII XXIV} Tavole 10 - 11 e 12, le quali rappresentano i successivi tre gradi dello sviluppo in parola, inteso comunque che la esposizione di questo processo non deve considerarsi rigidamente espressa, ma soltanto come indicativa di una probabilità che sarà per determinarsi, e, che, se possibilità in ordine di precedenza di tempo saranno per presentarsi, col presupposto di non mai turbare le convenienze avvenire sarà sempre auspicabile poterne approfittare.

In ogni modo è da far rilevare a chi esamina il progetto che nell'indicato processo di sviluppo si è considerato che le demolizioni da attuarsi in primo grado abbiano a ridursi al minimo, per sviluppar^{si} poi gradatamente nei tempi successivi, e che per lo stesso principio di turbare il meno possibile l'abitabilità in atto nella zona, lo studio ha preceduto in modo che non siano distrutti o lo siano il meno possibile, sempre in graduazione di tempo, anche le attuali viabilità.

=====

VII XX XXI

Le tavole n° 22 - 23 - 24 rappresentano la rete di distribuzione dell'acquedotto, quella della fognatura e quella della zonizzazione.

=====

XXV

La Tavola n° 25 rappresenta la Planimetria

schematica da allegarsi al Compendio delle norme edilizie che dovranno applicarsi nelle zone comprese nel Piano di ricostruzione. =

Udine, 9 Agosto 1949

IL SEGRETARIO GEN.LE

(Giuseppe Vardellini)

L'ING. CAPO DEL COMUNE

(Cesare Faldi)

Faldi

VISTO:
L'INGEGNERE DIRIGENTE
Scabi (C. Scabi)

IL SINDACO
(Giacomo Centazzo)



UFF. COFL. DANNI GUERRA
L'INGEGNERE DIRIGENTE

(C. Scabi)