

COMUNE DI ROVERETO  
PIANO DI RICO/STRUZIONE

RELAZIONE  
E  
NORME EDILIZIE

# PIANO DI RICOSTRUZIONE DELLA CITTA' DI ROVERETO

(D.L.L. 1/3.1945 n.154 - D.M.5/2.1946)

## R E L A Z I O N E E N O R M E E D I L I Z I E

### Condizioni del Centro prima della guerra.

La Città di Rovereto che ( in base al censimento 1936) conta 20.758 abitanti, di cui circa 17.300 residenti nella zona urbana, vive prevalentemente dell'industria e dell'artigianato e la popolazione è in lieve ma costante aumento (aumento medio anteguerra di 186 unità all'anno).

Già prima della guerra era notevole la deficienza di buone abitazioni essendo scarsa l'attività edilizia privata e rilevante il numero degli alloggi malsani, tanto che il Comune aveva in programma di provvedere circa 80 nuovi alloggi di carattere popolare.

L'edilizia privata, non disciplinata da un moderno p.r. tendeva a svilupparsi perifericamente con piccole case di uno o due appartamenti, lasciando liberi al centro vari spazi adatti a costruzioni semi-intensive e trascurando il risanamento edilizio dei vecchi rioni, non valorizzati da un razionale piano delle comunicazioni stradali.

### Distruzioni e danni bellici.

In seguito alla guerra la zona urbana ha subito la distruzione di 49 edifici privati e di quattro edifici pubblici ed il danneggiamento grave di 101 edifici privati e di 9 edifici pubblici. Strade e fognature subirono danni per circa 25.000.000.- di lire (prezzi fine 1945). Ponti e cavalcavia: due distrutti, uno gravemente danneggiato e quattro sinistrati. Danni all'acquedotto: per circa 3.000.000.--. Danni agli impianti ferroviari: tre edifici distrutti e tre gravemente danneggiati; due ponti distrutti e gravemente danneggiati tutti i manufatti e le installazioni lungo sette Km. di linea. Le industrie furono tutte colpite (12 stabilimenti) e alcune talmente danneggiate da ridurre a meno della metà la possibilità di impiego di mano d'opera nell'immediato dopoguerra.

### Condizioni attuali della popolazione.

La popolazione rimasta senza tetto per causa delle distruzioni belliche si aggira sulle 3.000 persone. A tutto oggi però ,

mediante riparazioni edilizie, si è già provveduto a sistemarne quasi la metà (circa 400 alloggi riparati). Gli altri sono ancora sfollati nei paesi vicini, o malamente sistemati in ambienti inadatti, o coabitanti in condizioni deplorevoli e una decina di famiglie coloniche sono state sistemate in baracche.

#### Problemi urbanistici:

I più importanti problemi urbanistici della Città sono:

a) problema del Piazzale della Stazione Ferroviaria, attraversato dalla Strada Statale N.12 Verona-Brennero, con la conseguenza di creare un disordinato nodo di traffico stradale, che male soddisfa alle esigenze della Stazione, la quale ha pure una certa importanza turistica per la zona stessa di Rovereto e perchè smista i viaggiatori e le merci del Nord verso la zona del Garda.

Prima della guerra si era solamente proposto l'abbattimento dell'Albergo Vannetti (p.edf.109 proprietà Zatelli) allo scopo di creare una decorosa sistemazione ai giardini, occupando anche parte dello stabile Todeschi. Non si era previsto un miglioramento delle condizioni del traffico che risultano pessime, per la convergenza di cinque strade nel Piazzale della Stazione, la quale manca pure di una pensilina per posteggio.

b) Problema dello sbocco della Via Dante in Corso Rosmini, e completamento di questa unica arteria di attraversamento Nord-Sud del centro urbano al fine di deviare il traffico dalle strette e tortuose Vie centrali e di secondare e regolare la tendenza edilizia allo sviluppo del rione Nord. Prima della guerra non si era prevista una radicale soluzione di questo problema.

c) Problema di risanamento edilizio di alcuni isolati centrali in cui molte antiche case dovrebbero essere dichiarati inabitabili. Non sarebbe però possibile ottenerne la demolizione e ricostruzione senza un piano regolatore che migliori la viabilità e valorizzi certi punti della Città vecchia (Via Paganini, Via Valbusa Grande, Via Setaioli). A questo scopo il Municipio ha acquistato varie case che dovranno essere demolite ed ha ordinato l'elaborazione di un nuovo piano regolatore che sostituisca quello vigente (redatto a Vienna nel 1907) assolutamente superato.

Criteri generali di elaborazione del Piano di ricostruzione.

Il criterio principale seguito dai progettisti nella elaborazione del piano di ricostruzione è stato quello informatore del D.L.L.1/3.1945 n.154: "contemperare le esigenze inerenti ai più urgenti lavori edilizi con la necessità di non compromettere il razionale futuro sviluppo degli abitati".

A questo scopo l'elaborazione del p.d.r. ha seguito la traccia del p.r. di cui si è iniziato lo studio subito dopo la guerra, appunto per trarre profitto da varie distruzioni allo scopo di migliorare la viabilità generale, l'igiene e l'estetica dell'abitato.

Tale piano regolatore generale è già quasi ultimato e se ne allega copia in scala 1:5000 unitamente ad una planimetria dello stato attuale, dalla quale è facile rendersi conto dell'importanza che una norma razionale regoli finalmente lo sviluppo della nostra Città.

Le possibilità che offre il p.d.r. per il miglioramento dell'abitato, sono le seguenti:

- 1) attuare una migliore sistemazione del Piazzale della Stazione, (tav.2)
- 2) attuare una rettifica del Parco ferroviario (tav.2)
- 3) attuare una rettifica del Viale della Vittoria con risanamento del gruppo di abitazioni alle Fucine (tav.1)
- 4) attuare il divieto di ricostruzione di alcune case semi-distrutte in Via Garibaldi, come primo passo per ottenere un migliore sbocco della Via Dante e l'inizio della traversa nord-sud della Città (tav.5),
- 5) attuare la rettifica del tracciato stradale di Via Tartarotti ricostruendo con arretramento (tav.5) *Uccini*
- 6) impedire la ricostruzione della vecchia caserma "Filzi" incendiata, come primo passo verso il risanamento di un gruppo di antiche case e la creazione dell'arteria di congiungimento della Strada Statale n.12 con la Statale N.46, strada destinata pure a migliorare le possibilità di traffico nella zona del Mercato (tav.5)
- 7) attuare il congiungimento fra le due Strade Statali in luogo diverso dal Piazzale della Stazione (tav.3)

- 8) porre il vincolo di non costruzione e non ricostruzione sull'unica zona adatta a divenire sede di un centro sportivo rispondente alle esigenze della Città (tav.3)
- 9) indirizzare la ricostruzione verso la zona periferica del rione nord- sede della nuova strada - che completa l'attraversamento urbano nord-sud, indipendentemente dal traffico di transito della Strada Statale n.12(tav.6)

#### DESCRIZIONE DELLE OPERE E NORME EDILIZIE

Le norme edilizie per la ricostruzione si danno in base al carattere dell'abitato: carattere già esistente o previsto nel nuovo progetto del piano regolatore, per la particolare zona a cui si fa riferimento.

Per l'esecuzione dei lavori si dovrà tener presente il Regolamento Edilizio della Città che detta norme tecniche, norme per l'igiene, norme per gli allineamenti, le altezze dei fabbricati, ecc. Il piano di ricostruzione, come pure il nuovo progetto del piano regolatore, tende a equilibrare la densità delle abitazioni combattendo l'attuale sperequazione per cui si notano ampi spazi a orto privato che si estendono fino al centro della Città, accanto ai nuclei dei vecchi rioni malsani e sovrappopolati.

Mantenere alla Città il suo carattere di abitato piuttosto rado, ma non a vantaggio di pochi e a danno dei molti che devono contribuire alla manutenzione di una rete stradale insufficientemente sfruttata.

Tavola n.1 - RIONE VIALE DELLA VITTORIA -

Il Viale della Vittoria è l'arteria d'unione della Città con Borgo Sacco, attraverso la zona industriale.

Si prevede il miglioramento dell'imbosco in corrispondenza del quadrivio con Via Pasubio e via Zeni ed una lieve rettifica di fronte alle case delle Fucine. Il gruppo di queste case prospicienti il Viale, che furono tutte gravemente sinistrate, si prevede ricostruito con arretramento, allargando anche l'imbocco alla Via delle Fucine. Si segna il limite d'ampliamento dello scalo ferroviario che potrà estendersi fra le linee segnate fino al torrente Leno. Tale previsione implica il divieto di ricostruzione sulla p.ed. 227, divieto che sarà anche esteticamente utile, poichè la casa che ivi fu distrutta era a quota assai più bassa della vicina strada.

Norme edilizie.

- rettificare il Viale della Vittoria di fronte all'abitato delle Fucine, mantenendo la larghezza di 15 metri.
- allargare la Via Pasubio fino a 10 metri,
- rettificare l'imbocco a quadrivio del Viale della Vittoria fino alla larghezza di metri 26,
- larghezza minima di 12 metri per l'imbocco della Via delle Fucine,
- costruzioni a filo stradale sul Viale della Vittoria, dal quadrivio alle Fucine e costruzioni con arretramento, oltre questa località, dove il Viale diventa alberato.

Tavola n.2 - RIONE S.GIORGIO E FERROVIA -

Si prevede l'allargamento della Via A.Frato, che è la principale del Rione S.Giorgio, sito nella zona industriale, e una rettifica della Via Pedroni, a vantaggio delle FF.SS. (che hanno già chiesta questa rettifica) ed a scapito della p.f.934 il cui edificio è completamente distrutto (Montecatini). Alle FF.SS. sarà data pure la possibilità di fare la richiesta rettifica del Binario industriale di S.Giorgio. Si prevede la possibilità di un'allacciamento pedonale diretto fra il rione di S.Giorgio ed il piazzale della

della Stazione, mediante un cunicolo di passaggio sotto i binari e la strada statale, portato a sortire nel punto più tranquillo del sistemato Piazzale della Stazione. Si è cercato di dare inoltre maggiore respiro ~~all'edificio~~ al fabbricato viaggiatori allargando e spostando verso est i due sbocchi della strada statale e della Via Riva e facendo affluire dal ~~dal~~ solo Corso Rosmini tutto il traffico rotabile proveniente dal centro urbano. A questo scopo si prevede la costruzione di un prolungamento della Via Cesari, rendendo pedonale l'ultimo tratto della Via Vannetti. Il Piazzale sarà allargato e fronteggiato da un giardino all'italiana, circondato di alberature. Posteriormente a questa sistemazione si prevede la costruzione di un albergo su terreno comunale in sostituzione del distrutto albergo "Vannetti" (p.e. 109), male ubicato e insufficiente, e si prevede pure la costruzione della nuova Stazione per le autolinee in Via Sighele, strada poco frequentata e di comodo accesso.

#### Norme Edilizie.

- Rettifica della Via Pedroni con larghezza di 12 metri,
- Imbocco del Corso Rosmini portato a 50 metri dalla facciata del fabbricato viaggiatori,
- Sbocco di Via Cesari in Corso Rosmini, con larghezza di 13 metri.
- Spostamento dell'imbocco di Via Riva di 11 metri
- Vincolo di esproprio del terreno necessario per la creazione dei giardini, della stazione autolinee e del prolungamento della Via Cesari.
- Vincolo di non ricostruzione degli edifici alle p.f. 109 (Zatelli) e 163 (fabbricato del Comune) e destinazione per costruzione alberghiera dell'area segnata in planimetria che include pure i ruderi della p.e. 163 e 164 a sud - est del piazzale.

#### Tavola N.3 RIONE CAMPAGNOLE-BARCO- LUNGO IENO -

Questa zona è stata trattata essenzialmente allo scopo di porre un vincolo di non costruzione e non ricostruzione su una parte del territorio cittadino fortemente sconvolta dai bombardamenti e che è l'unica veramente adatta per estensione, clima, ubicazione, e orientamento a divenire zona sportiva.

L'attuale campo sportivo è infatti insufficiente ai bisogni cittadini, privo di pista e di terreno per altre attrezzature sportive, mentre è richiesto per l'educazione fisica degli studenti delle vicine Scuole medie.

La nuova zona sportiva è stata definita prevedendo la possibilità di crearvi un normale campo di calcio con pista, tribuna, posteggio per macchine; una palestra con campetto per ginnastica; campi per tennis e pallacanestro e tre piscine, che potranno facilmente essere alimentate con l'acqua del torrente captandola a monte della Città e posando la tubazione lungo l'argine.

Altra opera interessante prevista in questo elaborato è lo allacciamento della strada statale n.12 (Verona-Brennero) con la Strada statale n.46 (di Vicenza) che si trova in prosecuzione della Via Cavour. Tale allacciamento si compie ora molto inopportuno nel Piazzale della Stazione, costringendo il traffico alla salita di Via Cavour fino al soprapassaggio e alla discesa di Via Riva fino alla Stazione.

Le altre strade segnate ed il nuovo ponte sul Leno sono tracciati previsti di piano regolatore per i quali si intende stabilire un vincolo di allineamento delle nuove costruzioni col carattere che sarà loro stabilito dal piano regolatore.

#### Norme Edilizie.

Larghezza del tronco di allacciamento della Via Cavour colla strada statale n.12, 15 metri.

Larghezza del Lungo Leno 15 metri.

Larghezza della strada ad Est della zona sportiva : 12 metri,

Vincolo di esproprio per costruzioni dei previsti impianti sportivi, come risulta dal disegno.

#### Tavola n.4 RIONE MAIOLICHE - RONCHI -

Si tratta di una parte della zona industriale che è stata fortemente ~~compromessa~~ compromessa dai bombardamenti e per la quale si prevede una rettifica e allargamento della Via Ronchi e l'esecuzione di una nuova strada di lottizzazione sul terreno comunale sito tra la via

Benacense e la Via della Maioliche.

Questo terreno situato alla periferia cittadina è destinato alla ricostruzione, per casette economiche.

Norme Edilizie.

- Mantenere alla Via Ronchi una larghezza di 10 metri.
- Nuova strada di Lottizzazione, fra Via delle Maioliche ed il bivio Via Benacense-Via Ronchi, con sei metri di larghezza,
- Divieto di ricostruzione in sito delle case distrutte di Via Ronchi alle p.f. 885/1 e 885/2.
- Caratter<sup>2</sup> degli edifici nella zona di ricostruzione sul terreno comunale : casette con uno o due piani, compreso il piano rialzato; arretramento di 3 metri dal filo stradale; lotti di circa 400 mq. con una superficie coperta non minore di un quarto e non maggiore di un terzo della superficie totale. Per casette abbinata la superficie totale non potrà essere inferiore ai 600 mq. e l'area coperta non potrà essere inferiore ai 180 mq. complessivi.

Tavola n.5 - RIONE S.CATERINA E TARTAROTTI -

La Via Dante costituisce il primo tronco del necessario attraversamento urbano nord-sud della Città, indipendentemente dal traffico di transito della strada statale n.12. L'errore del tracciato di questa arteria che non può essere proseguita senza demolire edifici notevoli del Corso Rosmini, ha fatto sì che il problema del suo prolungamento rimanesse insoluto anche per l'onere notevole che esso comportava. Le distruzioni prodotte dalla guerra in Via Garibaldi e Via Fontana permettono ora di avviare la soluzione di questo problema urbanistico mediante la formazione di un largo in Via Garibaldi e successivo allargamento della Via Fontana e prolungamento di questa arteria che dovrà costituire la spina dorsale del rione nord.

L'importanza della Via Garibaldi, anche nel tratto stretto, dall'imbocco di Via Fontana, fino oltre S.Caterina, ha suggerito la imposizione di un vincolo di allargamento a portici allo scopo di non demolire costruzioni ancora buone.

L'allargamento della Via Garibaldi dal lato nord è stato suggerito ~~oltre~~ che dalle distruzioni già avvenute, dalla necessità di risanamento edilizio di tutta la schiera di case su questo lato della strada, da Via Fontana alla p.e.83 compresa. Si tratta di costruzioni veramente malsane, troppo ammassate, antiche e senza alcun carattere architettonico.

Il nuovo allineamento prevede una costruzione a blocco con portici alla distanza minima di 20 metri dalle case dell'altro lato, proseguendosi la demolizione e l'arretramento delle costruzioni fino di fronte all'imbocco della nuova strada del piano regolatore, il cui punto di arrivo è alla p.f.111/1. La Via Fontana stessa viene corrispondentemente allargata mediante la demolizione di due piccoli edifici con unico piano e il vincolo di apertura a portici nella casa d'angolo col Corso Rosmini.

La Via Tartarotti sarà rettificata imponendo un vincolo di arretramento e rilotizzazione dell'area delle case distrutte.

#### Norme Edilizie.

- Larghezza della Via Garibaldi, nel tratto fra Via Dante e Via Fontana, minimo 20 metri con allineamento secondo il disegno.
- Vincolo di apertura di portici nel tratto di Via Garibaldi fra il largo e la part.ed.104.
- Nuove costruzioni prospicienti il largo di Via Garibaldi con vincolo di porticati di 4 metri e altezza sufficiente per piano terra e tre piani superiori.
- Nuove costruzioni in Via Fontana a filo stradale uniformandosi all'altezza della casa d'angolo col Corso Rosmini.
- Vincolo di esproprio per allargamento stradale applicato per ora alle p.f.84,85,87,88, 90/2,91,95, 90/1.
- Vincolo di arretramento e rilotizzazione per le aree di Via Tartarotti alle p.f.148;151,151/1,151/2,150/2,150/3,2217.

#### Tavola N.5 -RIONE SETAIOLI - CALCINARI -

Si prevede la demolizione dei ruderi della caserma "Filzi" bruciata, come primo passo per la realizzazione della rettifica e allargamento della Via Setaioli, che fa parte del tronco di collegamento interno della strada statale n.46 (di Vicenza) con la statale

n. 12 (Verona-Brennero ) e principale arteria di alimentazione della zona dei mercati.

La strada di lottizzazione dal Lungo Leno alla Via Carducci, parallela alla Via Dante, indica un nuovo tracciato di piano regolatore.

#### Norme Edilizie

- Vincolo di non ricostruzione dello stabile dello Stato sull'area destinata a suolo stradale, alle part.ed.205/1 e 205/2 e divieto di miglioramento edilizio per gli edifici che si trovano sul nuovo tracciato o fuori allineamento (part.ed.135,191/2,191/1,190,200,201,202,364,365,1286).

- Vincolo di esproprio per la ricostruzione in zona periferica sulle p.f. 73,77,1723/7 a Lungo Leno destro, di proprietà Avv.Gerolamo Lupatini. Carattere degli edifici: palazzine di tre piani compreso il piano rialzato; costruzione a filo stradale; distacchi di ~~almeno~~ 12 metri fra le costruzioni.

#### Tavola n.6 RIONE NORD( ZONA DI RICOSTRUZIONE)

Allo scopo di avviare l'esecuzione dell'ultima parte della traversa urbana nord-sud e la nuova sistemazione del rione nord, si è venuti nella determinazione di stabilire qui una zona di ricostruzione per edifici di carattere semi-intensivo, seguendo in ciò una tendenza all'edificazione che è costante da vari anni.

La nuova prevista sistemazione del rione nord che ha per asse la traversa urbana di prolungamento della Via Dante, abbandona la vecchia, irrazionale ed insufficiente rete stradale a sistema radiale, confluyente in un punto del Corso Rosmini, evitando demolizioni di importanza che tali non si possono ritenere la demolizione della tettoia della caserma alla p.e.55/2 e la demolizione della parte bassa per uso serra e passaggio, aggiunta alla casa Arduini, in Via Manzoni, alla p.8.714/14.

Essendo tutta questa nuova sistemazione del quartiere oggetto di trattazione in sede di piano regolatore, i vincoli del piano di ricostruzione si limitano a promuovere la edificazione dell'ultima parte costruibile della traversa urbana, a nord di Via Tolomei, su terreni in gran parte comunali e dell'Istituto Case Popolari.

Norme Edilizie

La nuova traversa urbana nord-sud avrà una larghezza di metri 15 come la Via Dante, di cui è la prosecuzione.

Fra Via Tolomei e Via Veneto si prevedono caseggiati costruiti a filo stradale ma con larghi intervalli verdi. Altezza dei fabbricati metri 15 ma non di più.

Per la costruzione alla p.e. 1198 sul vecchio tracciato di Via Barattieri, la quale viene a trovarsi fuori strada, si prevede una giunta di giardino don fronte di 13 metri sul filo stradale.

Nell'ultimo tratto edificabile della traversa urbana (a nord dell'imbocco di Via Veneto) si prevedono piccole palazzine con arretramento di tre metri dal filo stradale ed un'area libera pari, ~~et~~ a circa due terzi dell'area totale. Le costruzioni avranno piano rialzato e due piani. Il secondo piano potrà essere parziale su almeno metà; dell'edificio, dalla parte prospiciente la strada.

Rovereto, 15 maggio 1946

I Progettisti

Dott. Ing. Arch. Paolo Candelpergher

Dott. Arch. Germano Veronesi

Dott. Arch. Mario Kiniger

*Ing. Arch. Paolo Candelpergher*  
*Germano Veronesi arch.*

*Mario Kiniger*



IL Sindaco

*G. Veronesi*

Ufficio Genio Civile - Trento

TRENTO 22 GIU. 1946



VISTO:  
L'INGEGNERE CAPO

*[Signature]*