



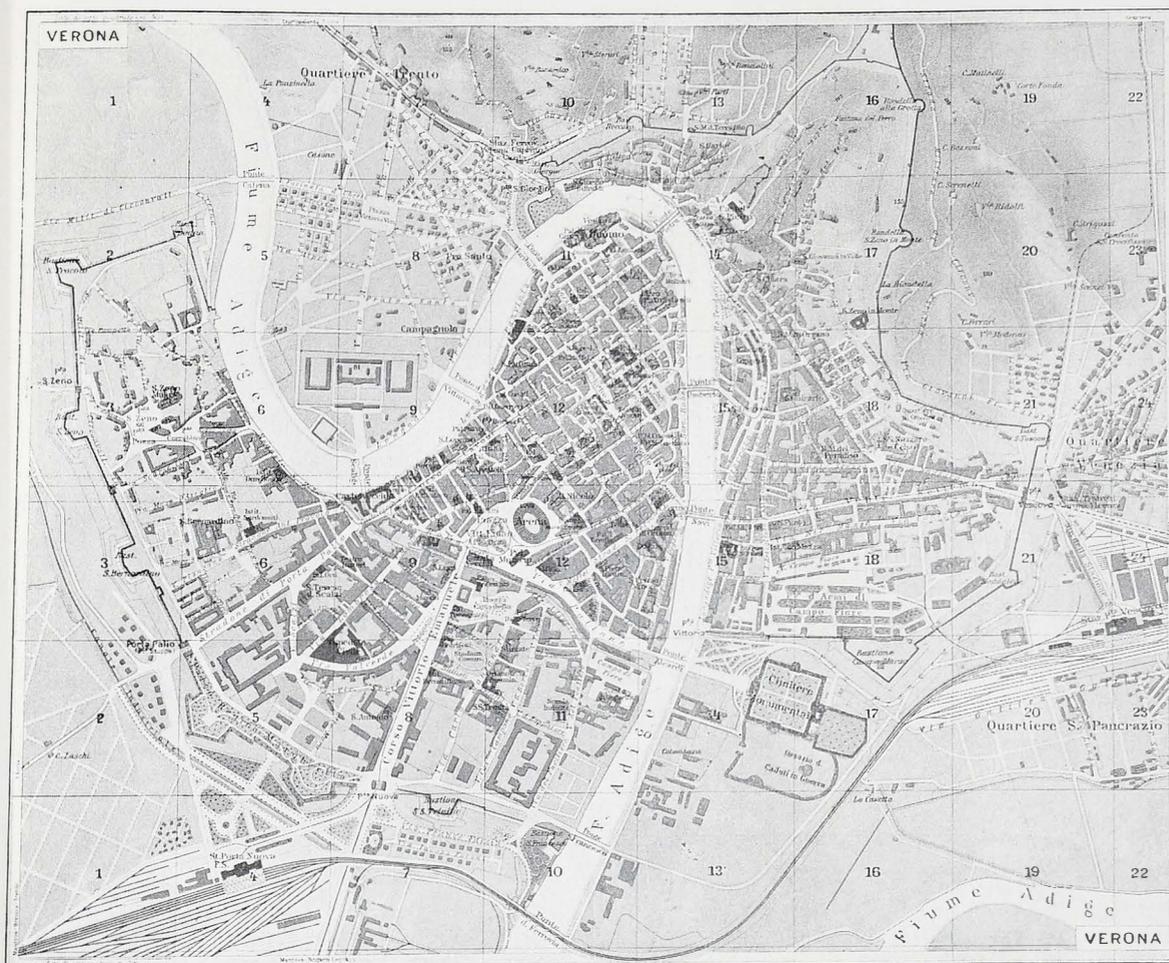
PIANI REGOLATORI IN ITALIA

RACCOLTI A CURA DI GIORGIO RIGOTTI

PRESENTAZIONE DI ARMANDO MELIS

ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA

ROMA - 1937 - XV



Pianta della città di Verona (dalla Guida del Touring Club Italiano - Volume Tre Venezia).

IL PIANO REGOLATORE DI VERONA

Il bando di concorso richiedeva un progetto di massima escludendo dall'esame del problema lo studio dei quartieri periferici. In tal modo non si dava ai concorrenti la giusta intelligenza di quanto doveva costituire il progetto di primo grado.

La distinzione tra progetto di primo grado e progetto di secondo grado si basa su profonde ragioni legislative in funzione della pratica realizzazione del piano, a cui deve scrupolosamente attenersi il progetto per essere razionale e non sterile composizione teorica.

Il progetto di primo grado deve essere studio di impostazione generale, determinato come conseguenza di profondi esami investigativi da esporsi in una diffusa relazione. La formazione storica dei nuclei edilizi in funzione delle determinanti generatrici e la loro evoluzione nei secoli; lo studio delle attuali condizioni

della città, documentate da statistiche relative ai trasporti esterni ed interni, al traffico ordinario cittadino, alle condizioni demografiche, industriali, turistiche della città; in una parola, la penetrazione esauriente dei fenomeni vitali di una città costituiscono le premesse logiche da cui lo studioso deriverà le grandi linee del piano. A questo studio seguirà in pratica il vincolo delle zone private corrispondenti alla rete schematica di grande viabilità, concepita con senso di larghezza e suscettibile di adattamenti parziali nei particolari.

Il progetto di secondo grado potrà essere eseguito in tempi successivi per la risoluzione dei singoli problemi localizzati compresi tra le grandi maglie viarie del piano. I vari studi di stralcio penseranno alla esecuzione dei comparti a seconda che la formazione dei consorzi edilizi o la adeguata capacità finanziaria di

un Ente ne permetteranno l'immediata realizzazione, esaurendo in breve tempo il vincolo fondiario, la cui longevità è di grave danno alla proprietà edilizia.

Questi problemi parziali sono propriamente problemi di architettura edilizia, in cui molti architetti hanno limitato sinora la portata di uno studio urbanistico. Ed è questo in fondo l'errore sostanziale dell'edilizia ottocentesca: la confusione tra problema generale e problemi parziali.

Ora i bandi di concorso per i piani regolatori devono essere chiari a tale proposito. Il primo studio urbanistico di una città deve essere naturalmente un progetto di primo grado da studiarsi in un concorso a carattere nazionale; gli studi successivi parziali potranno essere temi di concorsi a carattere nazionale e regionale a seconda la loro importanza.

* * *

La Commissione di Giuria per il piano regolatore di Verona, composta dalle alte Autorità locali e da eminenti tecnici, dopo lunghe e ripetute convocazioni, discussioni e sopralluoghi, emise il suo voto premiando i cinque progetti seguenti:

1) Primo premio pari merito: Gruppo architetti Enrico A. Griffini, Piero Bottoni, Eugenio Faludi, Ma-

rio Pucci, ingg. Gianni Boccoli, Giovanni Manfredi, Tullio Serra.

2) Primo premio pari merito: Gruppo ing. Chiodi, arch. Merlo.

3) Secondo premio pari merito: Gruppo architetti Alberto Alpago-Novello, Ottavio Cabiati, Giovanni Muzio, ing. Franco Poggi.

4) Secondo premio pari merito: Gruppo architetti Ettore Fagioli, Luigi Moretti, Mario Pediconi, Giulio Pediconi, Concezio Petrucci, Alfio Susini, Mosè Tufaroli.

5) Terzo premio: Gruppo architetti Plinio Marconi, Armando Melis, Arturo Midana, ingg. Tito Brusa, Mario Dezzutti, Pico Marconi.

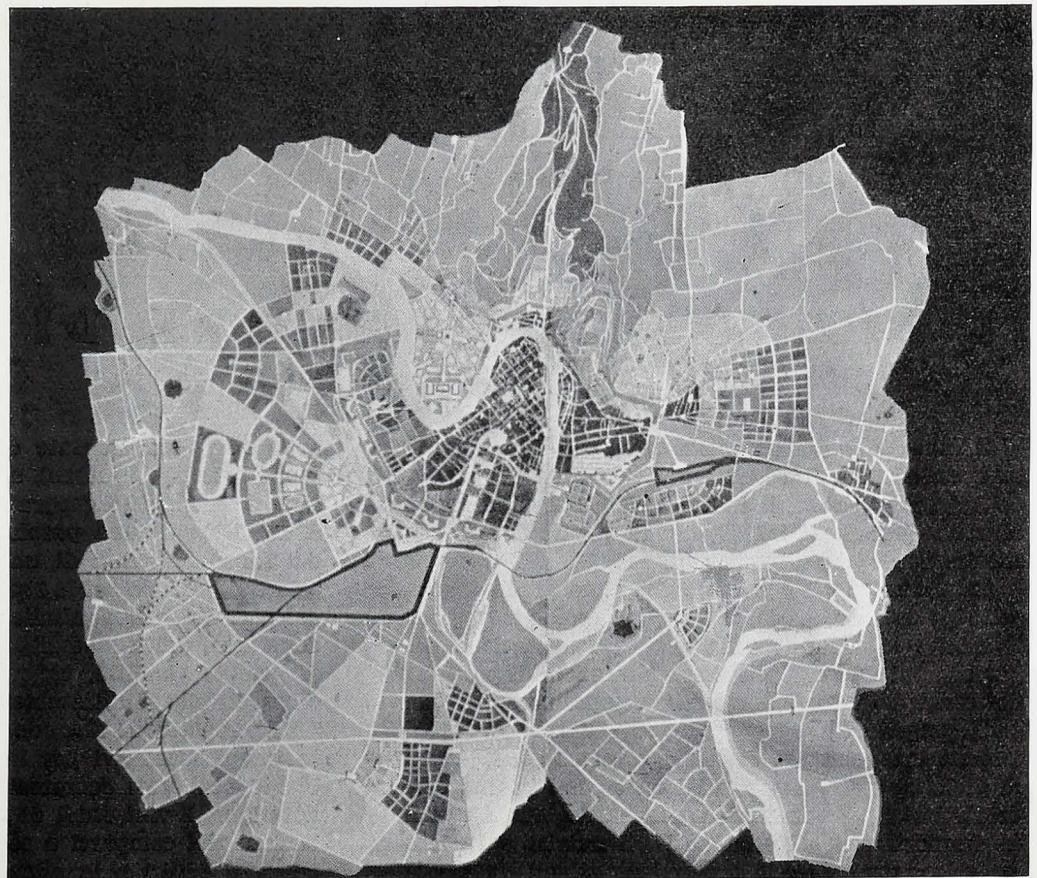
* * *

Lo sviluppo storico della città, bene illustrato dalle fotografie e dalla relazione del gruppo Griffini e dalla tavola riassuntiva del gruppo Alpago, si definisce come una graduale distensione dalla zona collinare del Nord alla zona paludosa del Sud. Il primo nucleo preromano si annidò tra la collina e l'Adige, lungo il corso del fiume, cui tangenzialmente sfiorava la prima arteria di comunicazione.

La città romana, di ancor quasi integra struttura

Progetto Valdonega e San Pancrazio premiato col Primo premio ex-æquo (Arch. E. Griffini, P. Bottoni, E. Faludi, M. Pucci. Ingegneri G. Boccoli, G. Manfredi, T. Serra).

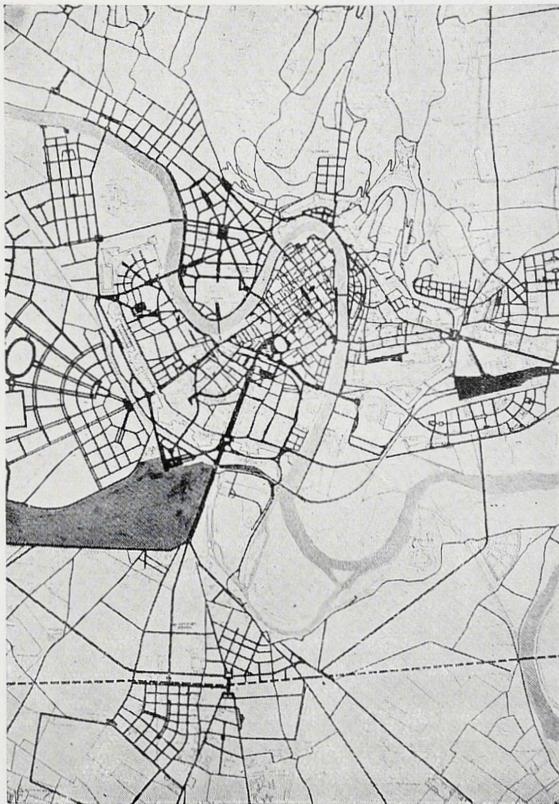
Planimetria generale della città coi quartieri suburbani. I quartieri suburbani si sono naturalmente sviluppati in modo lineare lungo le radiali convergenti alla città. Il piano regolatore inquadra lo sviluppo dei singoli quartieri, che in questi ultimi anni è stato assai superiore a quello della città, migliorandone le comunicazioni col centro, mediante la creazione di nuove arterie parallele alle vie di grande traffico e studiando i collegamenti periferici dei vari quartieri. È visibile il nuovo quartiere sportivo fuori Porta Pallio, e nella zona a Sud, l'autostrada, il campo d'aviazione; la città ospitaliera e il nuovo cimitero.





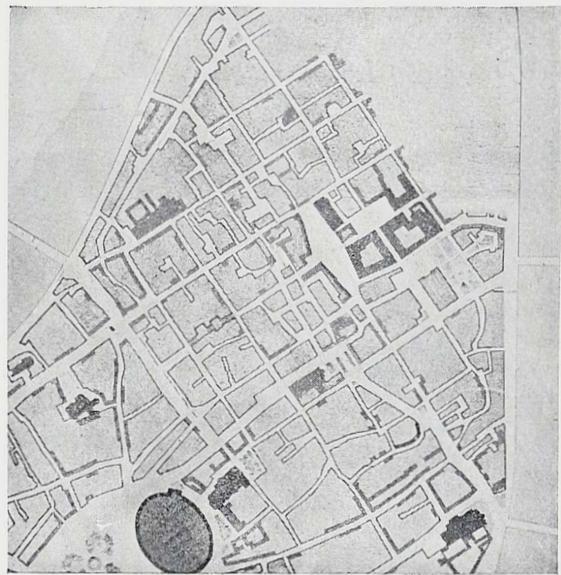
Progetto Valdogna e San Pancrazio.

Confronto fra la rete stradale attuale e la futura. Si notano oltre le principali sistemazioni intese a risolvere i problemi di traffico interno ed esterno alla città, le nuove strade intese a valorizzare le aree più vicine al centro (S. Zeno, Campagnola, S. Bernardino e zone laterali al corso Vittorio Emanuele) e le sistemazioni stradali dei quartieri periferici.



castrense, si collegò con ponti al primo nucleo ed occupò la zona bonificata che l'ansa del fiume racchiude, giovandosi di esso come arteria di trasporto e come mezzo di difesa. La cavèa del Teatro a Nord e l'Arena superba a Sud segnavano i confini della città; i due assi maggiori, il cardo e il decumano massimi raccoglievano il traffico delle due strade: la Gallica e la Claudia Augusta.

Lo sviluppo ulteriore si accompagna con la progressiva bonifica della zona piana, e a questo programma obbedisce il generale fenomeno creativo originato dalle corporazioni religiose del primo medioevo, le quali di tale bonifica fanno uno degli scopi maggiori della loro attività. I nuclei di S. Zeno, di S. Giorgio, di S. Maria in Organo datano la loro origine da questo fervore agricolo, risanatore. Il medioevo popola queste zone periferiche ed evolve il centro romano, riversando in esso



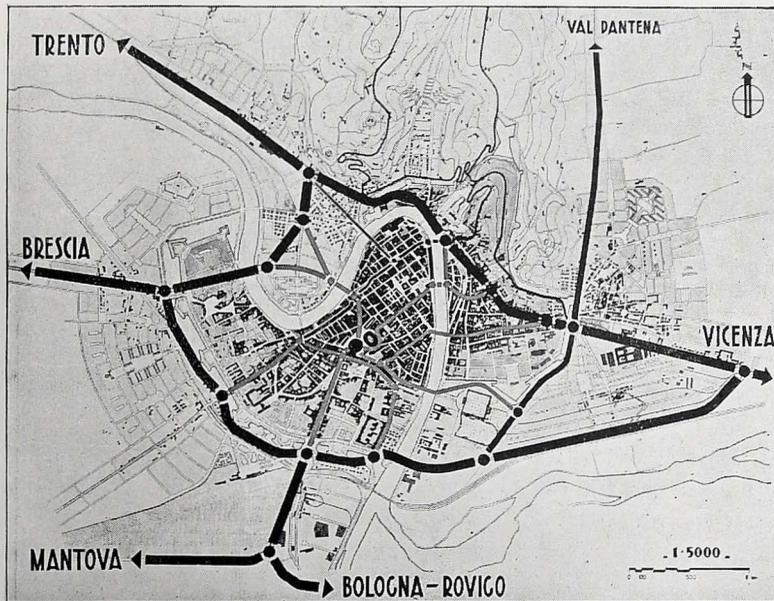
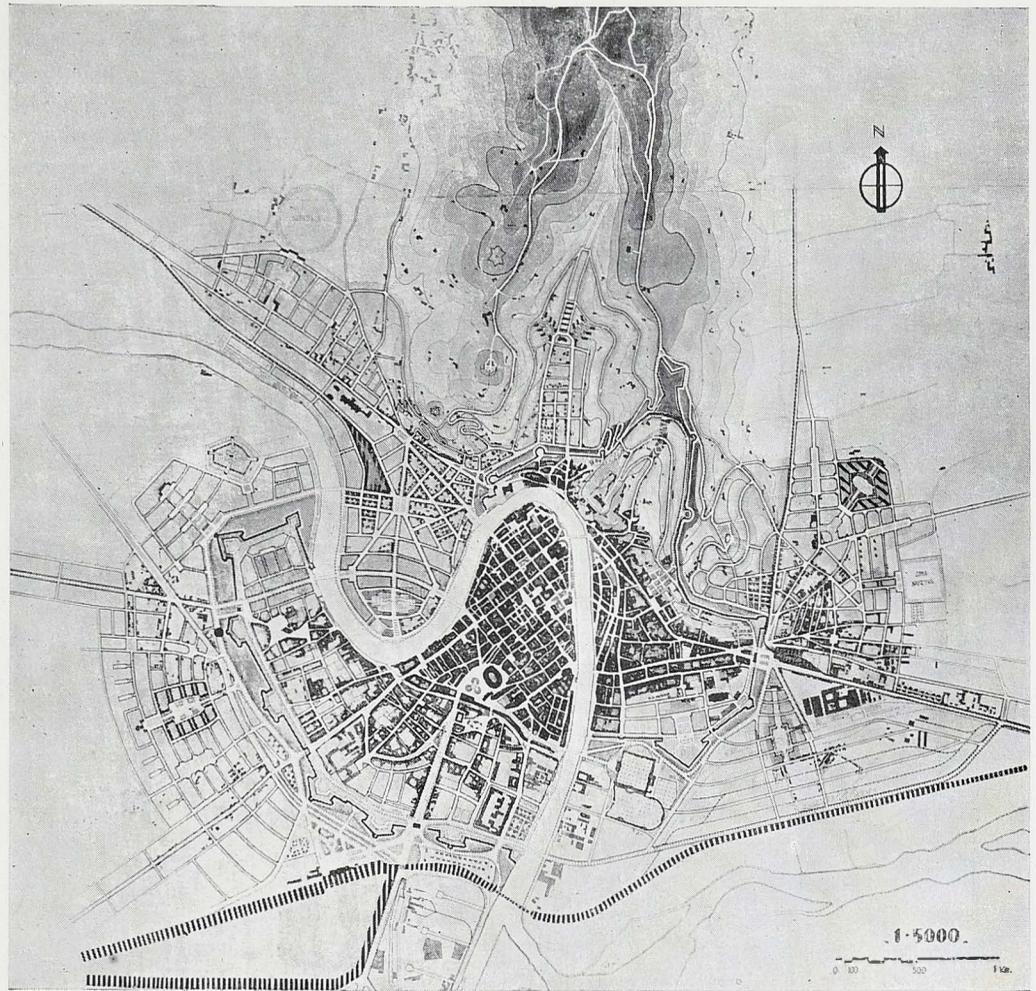
Progetto Valdogna e San Pancrazio

Piano regolatore del centro cittadino. La nuova Trasversale parallela a via Mazzini. La nuova piazza attorno all'abside di S. Maria della Scala, ed il collegamento di questa con ponte Navi per alleggerire la via Cappelle, e col ponte Umberto, attraverso via Stella allargata. Il collegamento della Trasversale col ponte della Vittoria attraverso la via Cantore allargata, lungo la quale saranno messi in luce i ruderi delle antiche mura romane. La rettificazione della via Cadrega per il collegamento ponte Garibaldi-ponte della Vittoria.

il carattere di una nuova edilizia basata su concetti asimmetrici, pittoreschi, limitatamente a singoli blocchi costruttivi, con relativo turbamento del sistema viario castrense.

Questi sono i nuclei primi della città murata, e, per i nostri studi, la analisi topografica deve mirare a distinguere per i vari quartieri le linee e le zone di sutura, la cui importanza è pari alla definizione del carattere, sia questo integro nella sua forma originaria, sia esso conseguenza di più sovrapposizioni successive nel tempo.

Progetto ing. Chiodi e arch. Merlo - Primo premio ex-æquo. Piano generale.



Progetto ing. Chiodi e arch. Merlo.
Schema delle vie principali di comunicazione.

Verona dal medioevo all'ottocento ampliò, rinsaldò e addensò questi centri abitati, e si cinse di mura, man mano più late sino a concretarsi nel completo giro delle mura bastionate cinquecentesche. Entro la cinta furono compresi gli orti e giardini vastissimi, fra cui restarono, fortunato retaggio per la città, amplissimi viali come quello del Pallone, di Porta Nuova, di porta Palio, e larghi piazzali incerti presso l'Arena e presso la basilica di S. Zeno.

Il foro romano conservò la funzione di centro cittadino assumendo senso pittoresco, fatto di colore e di vita, nella indimenticabile piazza delle Erbe, di fama mondiale.

La pianta redatta dagli ingegneri della Serenissima Repubblica nel 1735-1753 e dedicata al condottiero Scipione Maffei è di molto interesse in quanto ci fissa la fisionomia di Verona, quale i due periodi creativi della potenza romana e del medioevo, e il periodo aulico-decorativo del Rinascimento dal Giocondo al Sanmicheli, determinarono dentro la cinta bastionata. In tale pianta si può notare l'esistenza di un'isola atesina, ora scomparsa con l'interramento del rivo interno (interramenti tanto frequenti nelle città venete).

Illustrare quanto abbia lasciato di bello l'edilizia monumentale e l'edilizia minore in Verona, è compito

superiore alla portata di queste note critiche, poiché bisognerebbe diffondersi in troppi particolari, che rendono la città un organismo delicatissimo, di grande raffinatezza ambientale, da risultarne difficile anche la più timida azione di diradamento.

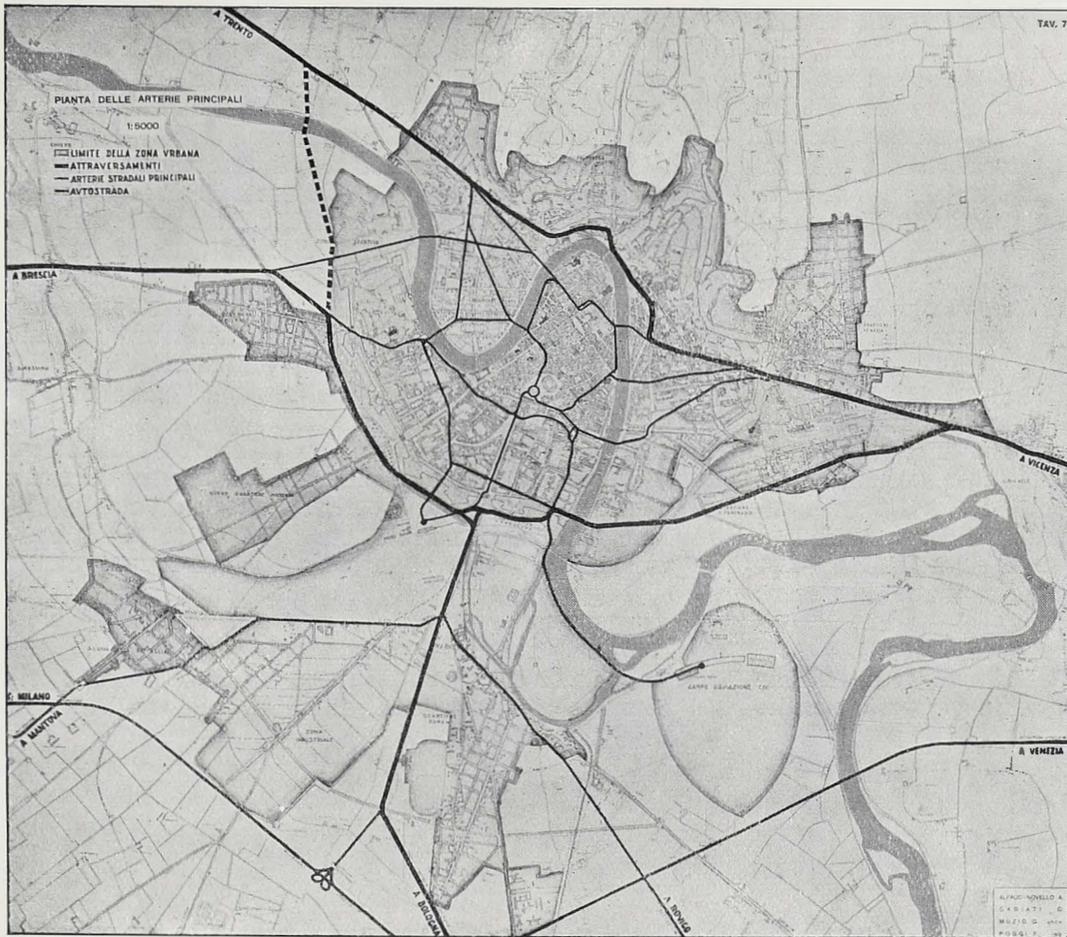
Nella metà del secolo scorso la ferrovia ferdinandea ebbe una stazione principale a porta Vescovo e una secondaria a porta Nuova, cosicché pure perdurando la preconcepita priorità della stazione di porta Vescovo, il traffico saggiò altro sistema radiale di penetrazione, che doveva per minori e più facili percorsi e per minore resistenza d'attrito avere la preferenza assoluta in questi ultimi anni del secolo ventesimo.

L'importanza assunta dall'automobilismo lungo le strade di grande comunicazione, rivalutate per rinascita di traffici, e la tendenza di ricercare abitazioni più sane e più comode alla periferia, furono le cause generatrici dei nuovi quartieri periferici: Venezia, Milano, Trento, Roma, S. Lucia della Battaglia, S. Pancrazio, Ferdinando di Savoia e Valdona.

Il sorgere disordinato di questi quartieri troppo tendenzialmente periferici, la nuova definitiva impostazione del traffico ferroviario irradiante dalla stazione di porta Nuova, il bisogno urgente di ristabilire il sistema cinematico delle grandi arterie con tracciati



Gruppo architetti: Alpago, Cabiati, Muzio e Ing. Poggi. Secondo premio ex-æquo. Piano regolatore generale dei quartieri.



Gruppo arch. Alpago, Cabiani, Muzio e ing. Poggi.
Pianta delle arterie principali.

corrispondenti alle nuove esigenze, la costruzione dei nuovi ponti Catena e della Vittoria, crearono per Verona la necessità imprescindibile di fare un bilancio ponderato tra le sue potenzialità e le sue deficienze onde poterne ricavare un vasto programma di rigenerazione atto ad affrontare serenamente le possibilità del futuro.

* * *

L'esame delle condizioni attuali urbanistiche di Verona è stato condotto esaurientemente dai gruppi vincitori, per quanto le conoscenze statistiche oggi a nostra disposizione non ci permettano di ricavare conseguenze quantitativamente molto esatte. I fenomeni demografici sono più che sufficientemente chiariti per tutte le città italiane, ma non sempre però lo sono i fenomeni della mortalità, della tubercolosi, delle malattie infettive, della densità di popolazione in funzione topografica localizzata. Soprattutto i fenomeni cinematici della viabilità sono incerti e imprecisi in quanto la distinzione tra traffico di transito e traffico di penetrazione interna riesce difficile e poco chiara. D'altra parte i fenomeni di tal genere per essere convenientemente valutati, specie nei concorsi, devono essere di fonte ufficiale e non privata.

Vero è però che da tali incertezze non possono derivare conseguenze gravi per infirmare uno schema generale di piano regolatore. Chè, specie nelle nostre città di provincia, la conoscenza precisa della vitalità cittadina ci permette una analisi qualitativa sicura e una analisi quantitativa con approssimazione di relativa sufficienza allo studio di un piano di massima.

Il sistema cinematico odierno di Verona segue ancora i criteri ottocenteschi di convogliare il traffico ferroviario verso il centro attraverso le strette vie medioevali. Il sistema attuale è un deficiente compromesso tra uno schema radiale originato da porta Vescovo e uno schema radiale originato dalla stazione di porta Nuova: nodo d'ingorgo è la piazza delle Erbe, che ne riesce profondamente turbata. Nodi di decongestionamento minori risultano i tre vertici dello schema triangolare irradiante da porta Vescovo, le strettoie della via pedemontana, la via Leoncino, il corso Borsari e la via Filarmonico sino a S. Zeno. Le correnti di transito sono confusamente mescolate alle correnti interne; si sovraccaricano di traffico strettissime vie, mentre si lasciano inerti larghe arterie di amplissimo sfogo.

L'irrompente sviluppo del traffico e il conseguente movimento degli affari fa correre seri pericoli alla inagibilità del carattere della vecchia città pittoresca.

Ne abbiamo un esempio nello sventramento del Ghetto, non certo meno rovinoso di quanto sia giudicato lo sventramento del quartiere di S. Lucia in Padova.

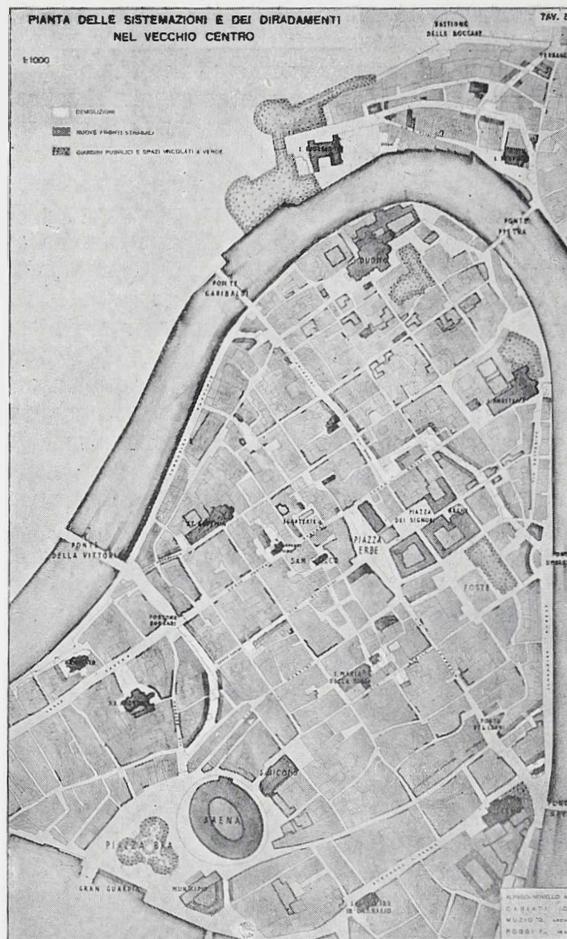
Fortunatamente Verona è una delle città più rade d'Italia con locali 1,003 per abitante e con 85 abitanti per ettaro, e non presenta gravi problemi di risanamento. Richiede invece una delimitazione e una regolazione dei quartieri periferici in funzione dell'aumento della popolazione, che non supererà in trent'anni i 180.000 abitanti. Gli attuali quartieri esterni, pure accennando una spontanea selezione zonizzativa, non sono stati confortati in tale specializzazione per deficienza delle disposizioni legislative, dinanzi a cui si trovano impotenti i regolamenti comunali.

Come sintesi delle investigazioni sullo stato attuale della città, acutamente studiate nella bellissima relazione del gruppo Griffini e in quelle dei gruppi Alpagò e del gruppo torinese, l'esame si ferma sulla identificazione dell'attuale centro cittadino, che si stende da piazza Erbe a piazza Bra lungo la pedonale via Mazzini. L'equilibrio del sistema generale sarà dato dalla valorizzazione maggiore o minore che piazza Erbe e piazza Bra godranno dalle proposte arterie di grande traffico di penetrazione. La difficoltà maggiore del problema sta nel fatto di dover valorizzare piazza Erbe, sia pure in proporzione minore di piazza Bra, quando per assioma si è ammesso di non intaccare minimamente il carattere urbanistico tridimensionale di tutta la cittadella romana. Più facile riesce invece la valorizzazione di piazza Bra, per naturale sfocio di ampie arterie e per il felice avviamento edilizio di questi ultimi anni.

Quali sono le idee dei gruppi vincitori?

Le grandi arterie di transito esterno hanno trovato un'ottima proposta nel progetto del gruppo Chiodi. La Venezia-Trento per porta Vescovo segue la via S. Nazario e via Muro Padri e all'altezza della villa Giusti taglia un breve blocco per usufruire il largo Fra Giovanni messo a disposizione dall'Interrato Acqua Morta; indi infila il Lungadige per passare a nord della caratteristica via S. Alessio, onde conservare integralmente tale zona pittoresca. La Venezia-Milano con lenta, continua curva abbraccia ad anfiteatro tutta la attuale Verona, fungendo da linea di sutura tra la vecchia città e i nuovi quartieri sud-ovest. Per ottenere tale continuità viene spostata opportunamente la linea ferroviaria della stazione di porta Vescovo, che sarà presto abbandonata. La strada di Val Pantena, con una diversione iniziata a monte della città, s'incrocia con le due precedenti in due nodi. La strada Brescia-Verona-Trento, oltre unire per la via più breve i borghi periferici sud-ovest con borgo Trento, attraversa il quartiere dell'Arsenale, ne informa la logicissima struttura, la più organica presentata per tale quartiere. Tutto il transito meridionale viene incanalato nello stradone di Tombetta, innestandosi a porta Nuova alla Venezia-Milano.

Molto si avvicinano e in parte si identificano a queste le idee del gruppo Alpagò. La Venezia-Trento con un taglio di congiungimento tra via S. Nazario e via



Gruppo architetti Alpagò, Cabiati, Muzio e ing. Poggi.

Particolare delle sistemazioni e dei diradamenti del vecchio centro col collegamento del ponte Garibaldi al ponte Umberto attraverso il quartiere a nord di piazza Erbe.

Carducci ancor meglio utilizza il largo Interrato dell'Acqua Morta; la via Brescia-Verona-Trento vuole essere, in un periodo più lontano nel tempo, più decisamente periferica, a costo di richiedere un nuovo ponte sull'Adige. Riuscitissima, perchè concepita sui principi moderni della separazione dei diversi tipi di traffico in sedi separate, è la sistemazione del grande piazzale di porta Vescovo. L'impostazione della stazione delle ferro-tramvie interprovinciali, di cui la quota del ferro è convenientemente abbassata, permette mediante sottopassaggi la migliore soluzione per un nodo di traffico intenso; e riesce ad amalgamare le masse costruttive, gli spazi aperti, le zone verdi e le prospettive della cinta bastionata in un organico insieme paesistico-monumentale.

Il progetto del gruppo Griffini ha penetrato tutte le difficoltà del problema presentando una soluzione simile, ma meno sentita; la via trentina soffre ancora di strettoie; la via Brescia-Verona-Trento ha un carattere non ben preciso, in quanto il suo tracciato parrebbe

favorire più il traffico penetrativo verso ponte Garibaldi che il traffico di transito verso l'esterno.

Il gruppo torinese manca di arditezza nell'impianto generale di tali strade e sembra seguire il concetto della continua strada di circonvallazione, che a nord obbliga il traffico alla pendenza di una via collinare.

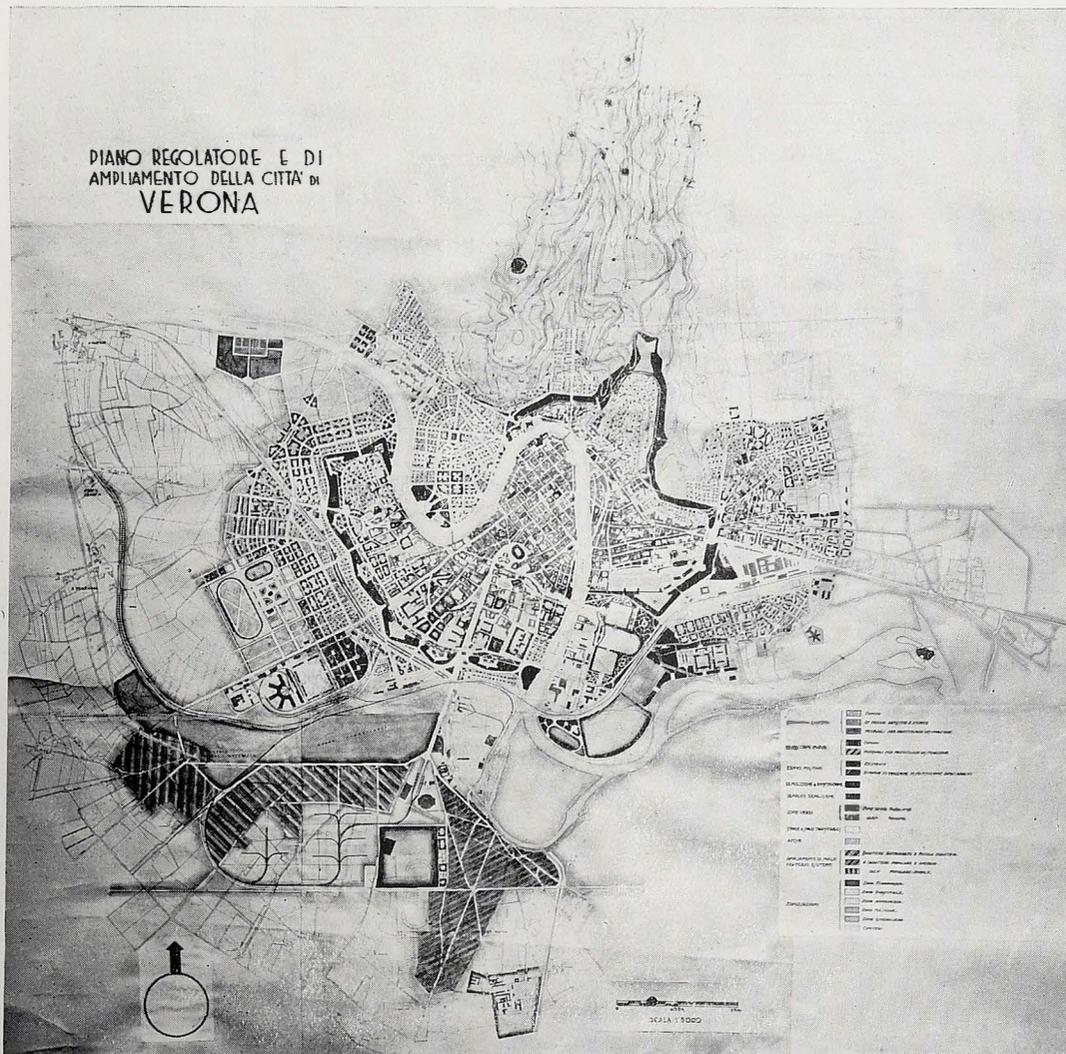
Lo schema delle vie radiali di penetrazione in città ha avuto proposte differenti nei vari progetti. Nei piani dei gruppi Griffini, Chiodi e Alpago la via Cappuccini vecchi, il corso di porta Nuova, il corso di porta Palio e la nuova arteria porta S. Zeno-porta Catena formano un sistema radiale sulla trasversale porta Catena-Regaste S. Zeno-piazza Cittadella-ponte Aleardi. Però la breccia suggerita da alcuni tra piazza Valverde e la stazione FF. SS. pare poco opportuna in quanto viene a svaloriare i corsi amplissimi di porta Nuova e di porta Palio.

Eccelle in tale studio il gruppo Griffini, che propone la sistemazione del piazzale di S. Zeno, limitandone le visuali prospettiche in un vano spaziale più ridotto del-

l'attuale ed appartato dalla contigua via di traffico. Con opportuno criterio anche piazza Cittadella assume una formazione regolare per essere adibita a funzione più nobile di centro degli affari, prossima com'è a piazza Bra e alla zona della Fiera mercantile. L'arteria trasversale, oltre ad usufruire la riviera Regaste S. Zeno, sbocca ad oriente in un nodo di traffico, da cui si dipartono il viale del Pallone e lo stradone S. Fermo, che ne restano notevolmente valorizzati.

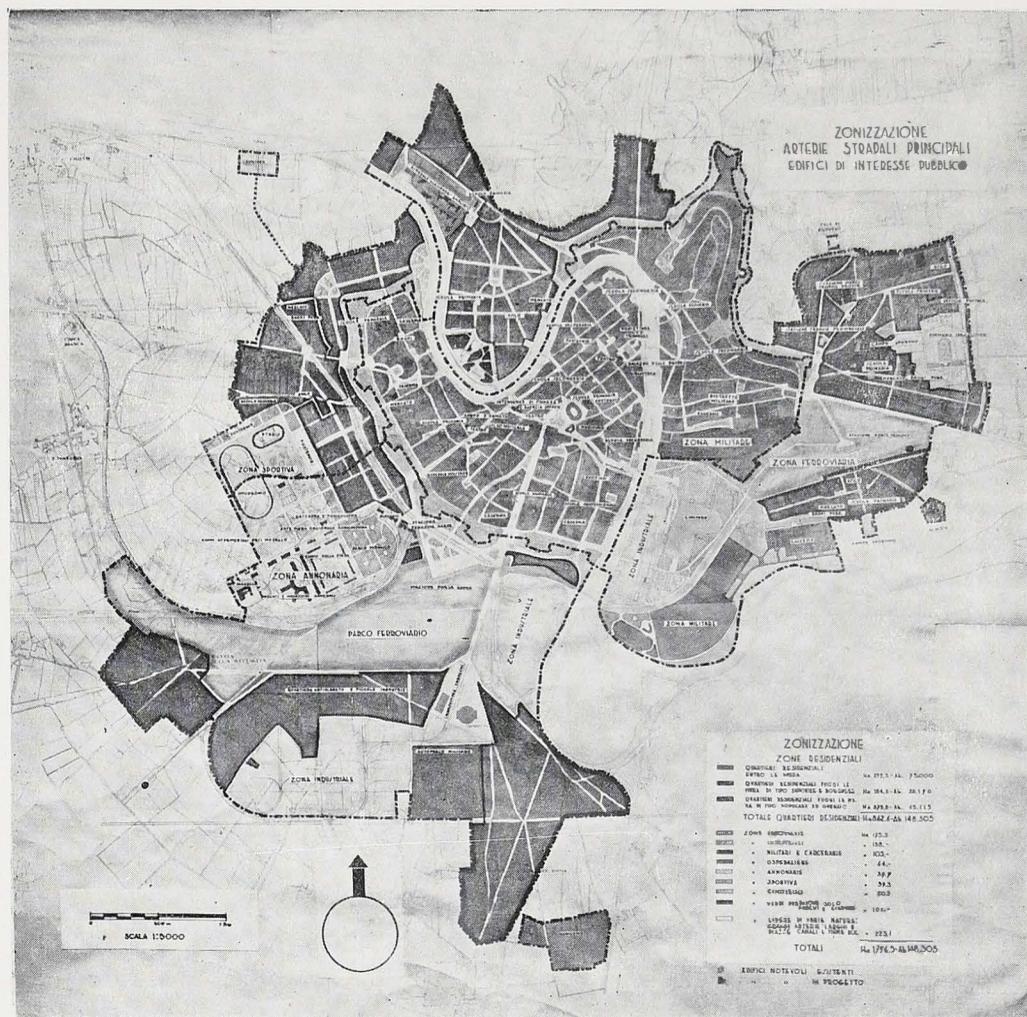
Il gruppo torinese per questa trasversale propone arditamente il transito per via Filarmonico allargata, ciò che può lasciar un po' perplessi, ché tale via, entrata nel vivo del passeggio cittadino, si vedrebbe volentieri liberata dall'ingombro delle carrozze tranviarie.

Per le strade radiali convergenti al ponte della Vittoria il gruppo Chiodi presenta la soluzione più armonica per facilità di flusso; la simile soluzione del gruppo Alpago si fa scrupolo di intaccare l'area occupata dall'Arsenale; in ambedue le proposte è raggiunta l'intenzione di convogliare il traffico delle vie di Milano e di



Progetto del gruppo 4MDB
(architetti Plinio Marconi,
Melis, Midana e ingegneri
Brusa, Dezzutti, Pico
Marconi). Terzo premio.
Piano generale

Gruppo 4 MDB
Piano della zonizzazione.



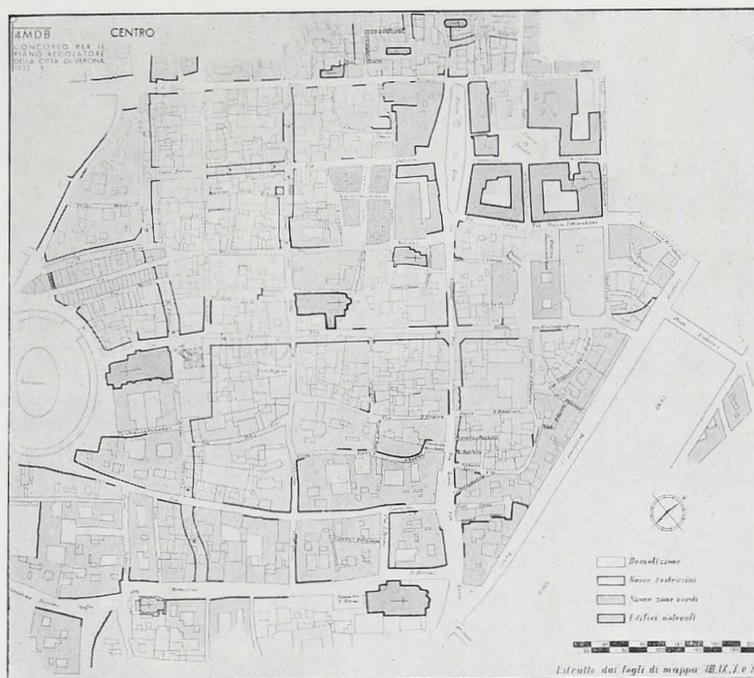
Trento al ponte della Vittoria. Da questo a piazza Bra tutti i progettisti sentono la imperiosa necessità di una nuova arteria diretta, e il gruppo Alpago, che si dimostra più agguerrito degli altri nella conoscenza della zona interna, propone un tracciato curvilineo, che dall'imbocco di porta Borsari ai nuovi fornici di piazza Bra accusa uno spirito acuto nell'adattamento all'edilizia architettonica medioevale.

Per le arterie di penetrazione da porta Vescovo a piazza Bra tutti i progetti vincitori propongono la via XX Settembre-Ponte Navi-Stradone S. Fermo. Il problema si complica quando si pensa al ponte Umberto e al ponte Garibaldi, cioè in altre parole, quando al traffico di penetrazione nel nucleo castrense si associa la preoccupazione di una trasversale attraverso la vecchia città. Il gruppo Chiodi abbandona l'idea della trasversale e suggerisce delle arterie ausiliarie a corso Borsari e a via Mazzini, ricalcando lo schema castrense; ma ciò porta ad allargamenti unilaterali di carattere ottocentesco. Il gruppo Alpago pratica una trasversale seghettata tra ponte Navi e ponte Garibaldi; taglio, che sebbene studiato con grande abilità, e per quanto trovi

grande attrattiva nelle attuali condizioni degli imbocchi, pure presenta gravi inconvenienti. Chè la fabbricazione di tale arteria in mano della iniziativa privata minaccerebbe una ricostruzione rovinosa come quella del Ghetto, e, in secondo luogo, formerebbe un minimo percorso nella direzione Venezia-Trento, incanalandone il traffico di transito.

Il gruppo Griffini presenta un'arteria scalata ponte della Vittoria-via Mazzini-S. Maria della Scala; di qui una biforcazione porta da una parte per via Stella allargata a ponte Umberto, e dall'altra parte per via Cappello a ponte Navi. Altro collegamento l'allacciamento di via S. Fermo a nord della strozzatura di S. Pietro Incarnario; poi dalla verticale di via Stella allargata dall'Arena a ponte Umberto. Ed è certamente questa la migliore e più esauriente idea presentata al concorso per la zona centrale, benchè essa non sia scevra da obiezioni riguardanti il tracciato, che rompe la pedonalità di via Mazzini e turba il carattere di piazza S. Niccolò.

La Commissione di Giuria si è dimostrata favorevole all'idea del gruppo piemontese, ma realizzata con un tracciato portato più a sud. La trasversale ponte



Gruppo 4 MDB

Particolare del piano regolatore per la zona centrale. Si notino le due arterie principali che si incrociano in piazza S. Nicolò: quella ricavata dalla via Cantore, che dal ponte della Vittoria arriva allo stradone S. Fermo, e quella di via Stella allargata, da piazza Bra al ponte Umberto I.

della Vittoria-via Cantore-via Alberto Mario-via Anfiteatro-stradone S. Fermo-ponte Navi fascerrebbe con i Lungadigi tutto il nucleo castrense, esaunderbbe le esigenze di viabilità senza bisogno di alcun taglio chirurgico.

Però resta il fatto che nell'equilibrio del sistema sopra considerato tale arteria porterebbe la valorizzazione massima a piazza Bra, lasciando alquanto lontano il centro di piazza Erbe, destinato quindi a una lenta, ma sicura depressione. E piazza Erbe non potrà subire tale sorte, perché opporrà qualsiasi resistenza per rimanere l'anima del movimento locale. Piazza Erbe bisogna vederla nei mesi invernali quando il movimento forestiero quasi è assente. Il traffico ch'essa attira per il mercato e per la vicinanza di quasi tutti i più importanti edifici pubblici (banche, poste, centro giudiziario, palazzo del Governo, Amministrazione provinciale, Consiglio dell'Economia e chiese importantissime) durante i mesi invernali ha un carattere diverso, ma relativamente superiore a quello di piazza Bra. Quindi a tale importanza deve corrispondere un adeguato schema viario.

Considerato vecchio nucleo la zona contenuta dall'ansa dell'Adige e dalla trasversale meridionale suggerita dalla Commissione di Giuria, piazza Erbe ne rimane il centro funzionale e topografico. L'accesso da ponte Garibaldi per la via omonima e per il lungadige Panvinio adempie già adesso alla funzione penetrativa; il ponte Umberto si trova già ora a contatto con brevi ritocchi al gruppo delle piazze delle Poste, dei Signori e delle Erbe. Restano da determinare le vie penetrative dalla trasversale meridionale tangente all'Arena, per cui gli stessi concorrenti suggeriscono idee ottime. Tali sono: la proposta del gruppo Alpagò e del gruppo tori-

nese di ristabilire il decumano Corte Parina-via Pellicciai, che insieme al corso Borsari offre una doppia penetrazione a favore del traffico del ponte della Vittoria; l'allargamento, o meglio, il diradamento di via Stella, che avvicinerrebbe il traffico di piazza Bra e di ponte Navi a piazza Erbe.

Per il centro antico di Verona il sistema arterioso dovrebbe seguire quindi il processo di ramificazione successiva a similitudine del sistema arterioso del corpo umano, però con direzione opposta. Mentre nel corpo umano il flusso si origina al centro e si espande nelle ramificazioni più minute della periferia, nella città il traffico si alimenta all'esterno del nucleo romano, entro cui penetra perdendosi nelle più minute arterie centrali.

* * *

Una volta impostato lo schema generale, gli altri problemi si sgranano l'un dopo l'altro, basandosi su conoscenze di abitudini locali, su necessità e vincoli di carattere economico, su concetti scientifici nel proporzionare i mezzi di trasporto, i nuclei abitati, nel razionare il verde, gli edifici pubblici, i diradamenti di carattere artistico ed igienico.

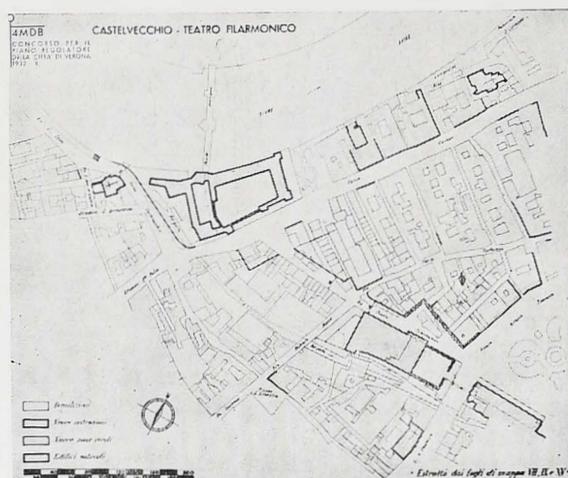
Nel tracciamento dei quartieri suburbani due concezioni in contrasto si sono espresse: quella del gruppo Chiodi, armonica e continua fusione di blocchi costruttivi disposti intorno a ben studiati centri civici, i cui nuclei intensivi preconcepiti per masse sono tenuti in tali entità da rendersene possibile la realizzazione per opera di Enti governativi o parastatali; quella del gruppo Alpagò (più aderente al bando di concorso) che ha conservato la tendenza centrifuga dei singoli quartieri, spostandone gli assi dalle vie di traffico provinciali.

Il verde a Verona non manca per la vicinanza della collina e per la larga disposizione di superfici libere lungo gli spalti delle mura bastionate. Più che di grandi parchi pubblici, concentrati forzatamente in zone periferiche, pare più accettabile l'idea del Chiodi di razionare giardini e campi di gioco nei singoli centri civici dei quartieri periferici, ciò che ne rende agevole il godimento nei riguardi dei percorsi isocroni.

Qualche progetto eccede per troppi trasferimenti zonizzativi, che seguono invero dei criteri giustissimi dal punto di vista teorico, ma lottano contro difficoltà insormontabili opposte dalla gravità degli espropri e dai provvedimenti legislativi. Per tali considerazioni i progetti dei gruppi Chiodi ed Alpago sono i più attenti e i più cauti, facendo notare come la proposta Chiodi di trasferire integralmente la zona industriale presso la stazione di porta Vescovo venga a svalORIZZARE la zona a sud della stazione di porta Nuova, che ha assorbito sinora ingenti capitali per tale funzione zonizzativa.

I diradamenti di carattere artistico ed igienico son stati trattati maestrevolmente dal gruppo Alpago che se ne è servito solo là dove il sistema cinematico proposto richiedeva indiscutibili tagli ed allargamenti. Il gruppo Fagioli ed architetti romani ha presentato al concorso un piano con ottime soluzioni e una ricca serie di sistemazioni locali che saranno veramente preziose in un progetto di secondo grado. Ci spiace di non aver potuto esaminare anche tale progetto, problema per problema, per mancanza di documenti fotografici ed illustrativi.

Verona ha con questo concorso analizzato con grande serietà e con grande utilità i problemi urbanistici per il suo promettente avvenire. È la seconda città delle Venetie, dopo Bolzano, che ha avuto tale iniziativa per merito soprattutto dei valorosi dirigenti sindacali del luogo. Da Bolzano a Verona si è fatto passi da gigante. Il prof. Giovannoni, pioniere dell'urbanismo italiano e



Gruppo 4MDB. Particolare del piano regolatore tra Castelvecchio e piazza Bra. La via Teatro Filarmonico è allargata e si collega, nel primo tratto, con i portici della piazza.

Commissario nella Giuria per il Piano di Verona, ha potuto constatare quanto i primi semi sieno stati generosi di si fecondi frutti.

Padova si aggiunge in terna e vuol sfatare una buona volta la fama acquisita. Vicenza, la città monumentale del Palladio, richiede un indiscutibile concorso nazionale, adeguato alla sua importanza. Venezia in special modo richiede un suo Piano generale che tronchi definitivamente le incertezze, le incomprensioni e le inerzie dannose.

Il buon seme ha trovato qualche buon terreno ed altri ne troverà per la fortuna delle nostre città venete.

NINO GALLIMBERTI