

INCHIESTA REGIONALE
SULLA RICOSTRUZIONE

L E N T I
M E L I S
D A N E R I
G R I F F I N I
E D A L L O
T O R R E S
V A C C A R O
M I C H E L U C C I
M A R C O N I
C A N I N O
C A R O N I A
R A T T U

CONTIENE IL NUOVO PIANO
REGOLATORE DELLA
CITTÀ DI MILANO

DICEMBRE 1948

40-1-2

EDILIZIA MODERNA

DUILIO TORRES

I danni causati alle opere pubbliche e private del Veneto, oggi valutati, sommano approssimativamente a più di 300 miliardi!

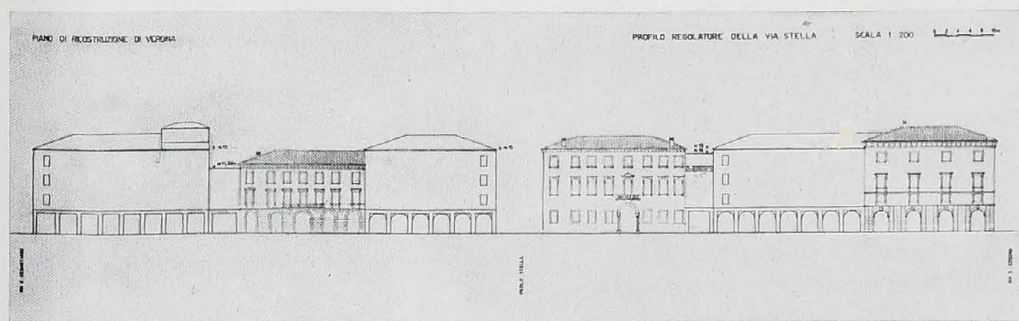
Prendendo gli elementi da uno studio compiuto nel Novembre del 1945 dal Centro Economico per la Ricostruzione, si rileva che nella Provincia di Venezia i danni complessivi sommarono a circa venti miliardi. Furono più o meno completamente distrutte 8.468 case private con un totale di 64.191 vani, e la valutazione di questo danno particolare, in quell'epoca, era di L. 5.600.000.000! Non è il caso di moltiplicare maccheronicamente il danno in parola per il numero delle Province del Veneto; con larga approssimazione, comunque, nelle Province che gravitano sul Provveditorato alle Opere Pubbliche, si poté calcolare il danno, per l'edilizia privata, da 65 a 70 miliardi.

Per quanto si riferisce ai Piani di Ricostruzione, 34 Comuni, fra grandi e piccoli, sono stati ammessi a presentare il progetto, per il capoluogo o per alcune frazioni. Fra questi Comuni, certuni hanno presentato proposte quanto mai importanti e difficili a risolvere. Citiamo Verona e Treviso, per le maggiori distruzioni d'importanza e d'arte, e poi Udine e Vicenza. Tuttavia non soltanto per le città ha grande valore lo studio dei Piani di Ricostruzione, ma altresì per certi paesi e borgate che rappresentavano organici e tipici raggruppamenti, razionalmente congegnati; dico «razionalmente» perchè questo termine che l'architettura di oggi si è ap-

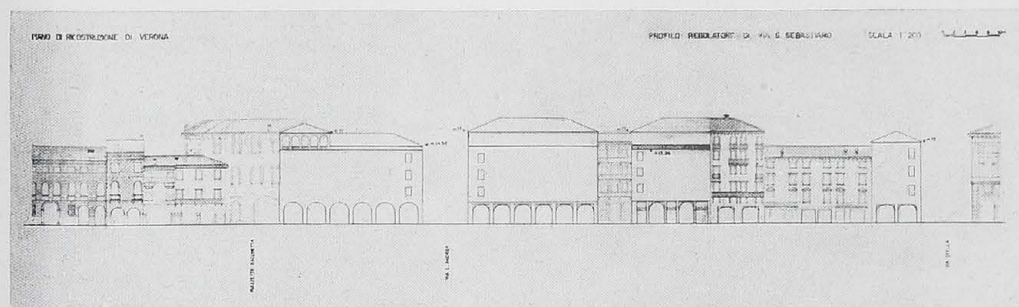
propriato, è invece applicabile ad ogni opera compiuta in ogni tempo con equilibrato attento criterio, e corrispondente sensibilità. Un complesso imponente, una ridda si potrebbe dire, di difficoltà, urgevano e urgono ancora e devono essere superate in un intrico di fretta e di perplessità, con la disoccupazione che preme da ogni lato, mentre ogni azione si dibatte con la difficoltà di dividere le preferenze fra i lavori pubblici in genere e l'edilizia propriamente detta. Per il lato tecnico ed artistico, le rivelazioni più interessanti avvengono durante i sopralluoghi, e ciò conferma il fatto, che alla maggioranza degli studiosi sfugge, che cioè un qualsiasi Piano Regolatore si manifesta all'indagine nella sua complessiva organicità (più a meno riuscita) percorrendone attentamente le vie e le piazze.

La terza dimensione, accortamente applicata in un Piano, dà per risultato la più soddisfacente sensazione di trovarsi nell'ambiente che accoglie l'individuo e lo protegge, quasi, nelle manifestazioni della sua vita. E poichè il cittadino non esamina la planimetria della città nella quale vive, ma l'orientamento alle azioni gli vien dato da ciò che vede, e ripetendo abitualmente le stesse azioni se ne immedesima e inconsciamente controlla la giustezza degli indirizzi che derivano dal tracciato, così, l'attenzione che, dopo l'esame teorico dei disegni, viene sviluppata sul posto, assume sempre valore preponderante e si potrebbe dire definitivo nei confronti del giudizio sul Piano Regolatore. Nelle nostre città e borgate

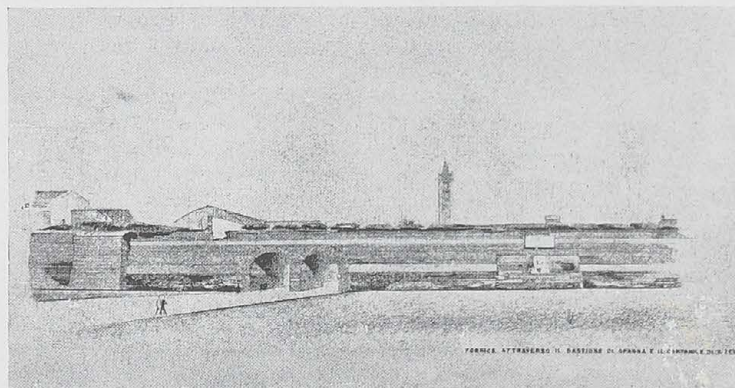
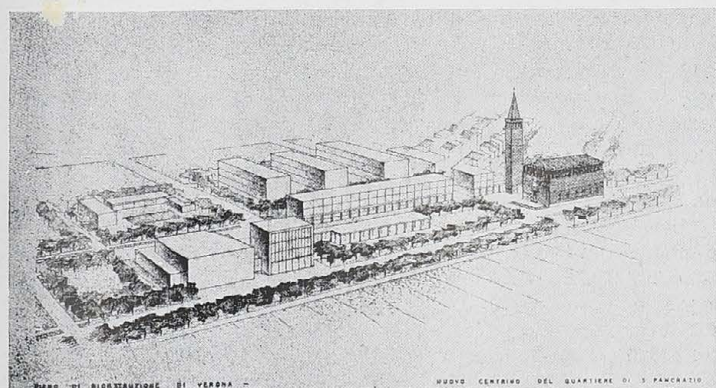


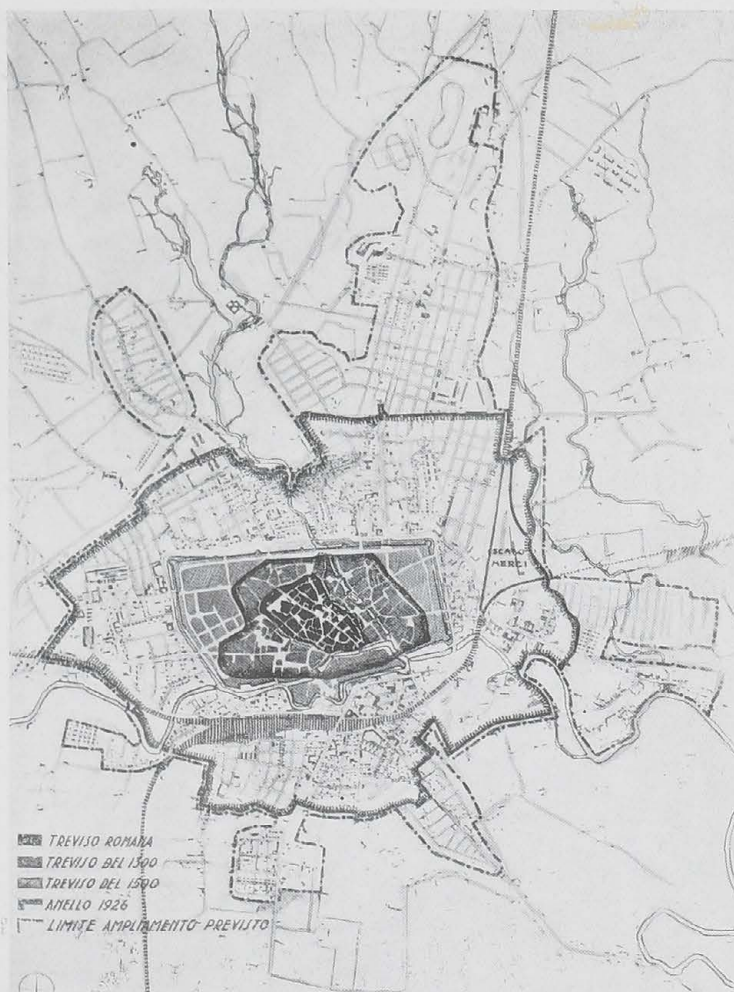


Nella pagina, di fronte. Verona. Piano generale delle reti viarie e sviluppo dei quartieri periferici (Prof. Arch. Plinio Marconi). Nel Piano Regolatore, saggiamente studiato per inserirvi il Piano di Ricostruzione, si nota lo sforzo per conseguire una regolazione armonica. Il nucleo antico di origine romana è il più ordinato e suggestivo. L'espandersi della città immediatamente oltre le mura non indirizza alla soluzione ideale, che sarebbe quella di creare satelliti a distanza dal nucleo antico medioevale e rinascimentale, che ha espressione organica e meriterebbe di essere tenuto isolato.



In questa pagina, in alto. Verona. Piano di ricostruzione. Studio per la ricostruzione di uno dei lati di Via Stella, dove molte case furono distrutte e nuovi volumi debbono inserirsi armonicamente fra gli edifici rimasti in piedi. In mezzo, a sinistra. Verona. Piano di espansione. Ricostruendo il quartiere di S. Pancrazio, si è pensato ad un insieme armonico, moderno e ben riuscito. A destra. Dovendo la città svilupparsi oltre le mura, fu opportunamente pensato di forarle, senza interromperne la struttura. In basso. Verona. Piano regolatore e di ricostruzione nell'interno della cinta murata. L'insieme di questo piano è più armonico di quello complessivo, il che conferma l'opportunità di distanziare gli sviluppi nuovi dalle formazioni antiche.





percorrendo le vie e le piazze danneggiate dalla guerra, ci incontriamo continuamente in valori spaziali, di volume e di plastica edilizia, che ci rendono proprio perplessi e meditativi sul scegliere le soluzioni di riforma e di nuova edilizia proposte, e questa perplessità vuol dire coscienza.

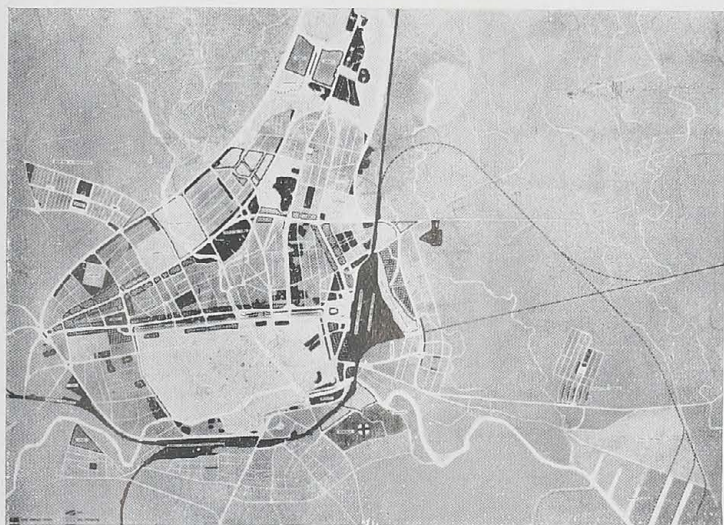
VERONA.

Non è forse la città più martoriata del Veneto, ma è la più importante fra le più danneggiate.

Prima della guerra, il Comune contava oltre 150.000 abitanti, e nell'agglomerato interno della città oltre 100.000. Successivamente al 1942, l'incremento della popolazione assumeva un ritmo veloce, tanto che alla fine del 1945, nel Comune, si contavano oltre 180.000 abitanti, e ciò si è verificato malgrado le azioni di guerra che vi infierirono, e poi, nei due primi anni dopo la conflagrazione, è ancora aumentato di circa diecimila anime. Quaranta bombardamenti ha subito la città! alcuni intensissimi, e alla fine i dieci ponti sull'Adige compresi quelli storici furono fatti saltare dai Tedeschi. All'edilizia residenziale, oltre che agli impianti pubblici e industriali, furono arrecati danni ben gravi! Su un totale di 156.000 vani esistenti prima della guerra, ne furono distrutti completamente 11.627; 8.347 parzialmente, e 70.000 leggermente. Cosa si è fatto per la ricostruzione? Molto! Già alla fine del 1945, si calcolava che il 33% dei lavori di riparazione degli edifici fosse stato compiuto, con l'aggiunta del 10% dei lavori di totale ricostruzione, ed ora si calcola che le riparazioni siano quasi finite ed è soddisfacente il ritmo continuato delle ricostruzioni totali.

Verona! Questa è la più bella città del Veneto, è proprio la più bella, intendendo per bellezza di una città, la sua posizione nel paesaggio, la distribuzione urbana dell'edilizia, e la grazia delle costruzioni. A Venezia vi è l'incanto dell'arte nell'incanto della specialissima natura; a Verona vi è l'incanto dell'arte nella dolce poesia dei colli adorni di ulivi, di vigneti, di cipressi, di oleandri... Ti avvicini alla città, e ne vedi l'insieme bellissimo che si incunea nell'Adige, e nell'ampia cerchia le mura merlate e le torri che si inerpicano sui





Nella pagina di fronte, in alto. Treviso. Piano Regolatore con inserito il Piano di Ricostruzione (Progetto del Comune, Consulente Arch. Alpago-Novello). La stazione ferroviaria, malgrado la distruzione totale, è lasciata al suo posto originale, nonostante che la città vada sviluppandosi dalla parte opposta col grave inconveniente dell'attraversamento dell'abitato entro le mura. *In basso.* Treviso. Parte dell'abitato entro le mura. Le costruzioni campate in nero sono quelle rimaste. Le altre, creando vuoti paurosi, furono distrutte.

In questa pagina, in alto a sinistra. Treviso. Piano Regolatore e di ricostruzione elaborato da un gruppo di professionisti di Treviso (Bernardi, Balliano, Piovesan, Perona, Negretto, Guaraldo, Tranquilli, Consulente: Duilio Torres), in opposizione a quello del Comune. La stazione ferroviaria si immagina spostata dove ora esiste lo scalo merci, cioè a cavaliere fra la parte antica e quella di sviluppo della città; in corrispondenza di un asse di rotazione costituito da un triplice viale alberato. Al capo opposto di questo asse si riuniscono le varie rotabili provenienti dalla parte Ovest della regione. *In alto, a destra.* Treviso. Piano Regolatore e di Ricostruzione elaborato dal «Gruppo Professionisti» della città. Parte entro le mura. La non-necessità di attraversare la città provenendo dalla stazione per recarsi dalla parte della espansione, permette il contenimento delle riforme interne al minimo indispensabile, non modificando il carattere della città. *In basso.* Treviso. Parte interna della città murata. Le nuove sistemazioni edilizie immaginate nel Piano di ricostruzione. La linea a tratto e punto segna il contorno entro il quale il Piano è stato approvato con alcune modifiche. Fuori di detto contorno (dove è una larga via interna che interesserebbe la demolizione di importanti nuclei edili efficienti e dove, al di fuori delle mura verso la stazione, è tracciata una grande piazza quadrangolare), il Piano non è stato approvato e dovrà essere modificato.



colli alberati, puliti e scabri, color rosa e ferrigno; ti inoltri nella Città e incontri, percorrendo vie e viuzze medioevali quanto mai varie, piazze stupende, incontri chiese e palazzi e gioielli di case che mai più la mano dell'uomo potrà erigere. E' in questa Città dove l'uomo, come a Venezia, può essere grato a Dio di poter vivere, è in questa atmosfera di misteriosa e dolce bellezza che si è dovuto studiare il Piano di ricostruzione! Ancora prima delle distruzioni di guerra, l'uomo stesso aveva distrutto costruendo cose brutte, non poche, e le pochissime di buone non aveva saggiamente distribuite. Oggi, il nuovo Piano ha anche ricordato questo mal fatto, e in parte ne pone rimedio. Il Piano è redatto con giudizioso accorgimento; un po' azzardoso in qualche parte, in qualche altra prevede sistemazione di spazi e di edilizia che potranno diventare tristi riflessi della faciloneria del tempo, ma il complesso è opera degna di attenzione.

Tre scogli, principalmente, da superare: l'imbocco di una bella via che dovrà fatalmente allargarsi perchè vi è già eretto un ponte sul suo asse. Il frazionamento di un grande vuoto che rappresenterebbe uno sbadiglio di retorica. La sistemazione di una grande piazza dietro antiche altissime mura, che potrà diventare il centro in un centro, e dispiace così possa avverarsi perchè vi andrebbe certo preferita edilizia minore... Ma vi è scarsità di denaro, mi susurra un folletto, e speriamo che la retorica della funzione non si trasformi anche questa volta in pietra...

Ma perchè per Verona, come per Venezia, e come per tutte le grandi e piccole meravigliose città nostre, non si fanno piani a ventagli per concentrare in satelliti la produzione d'oggi (e ci viva in essi chi vuole) e non si conserva pura la bellezza di origine nei nuclei antichi, che è ormai così rara?

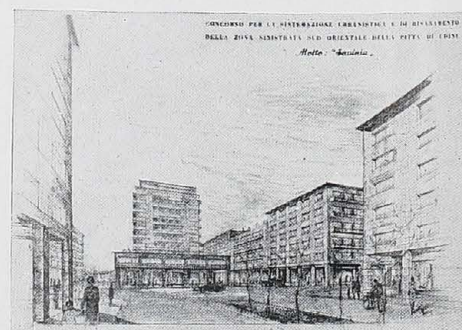
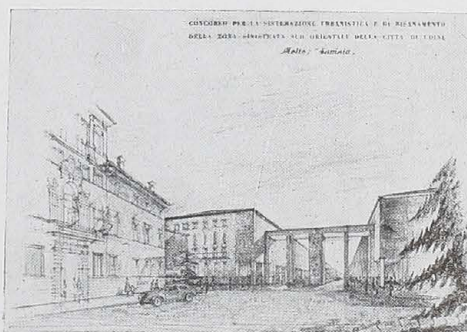
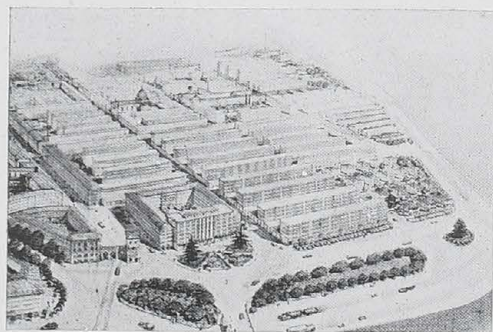
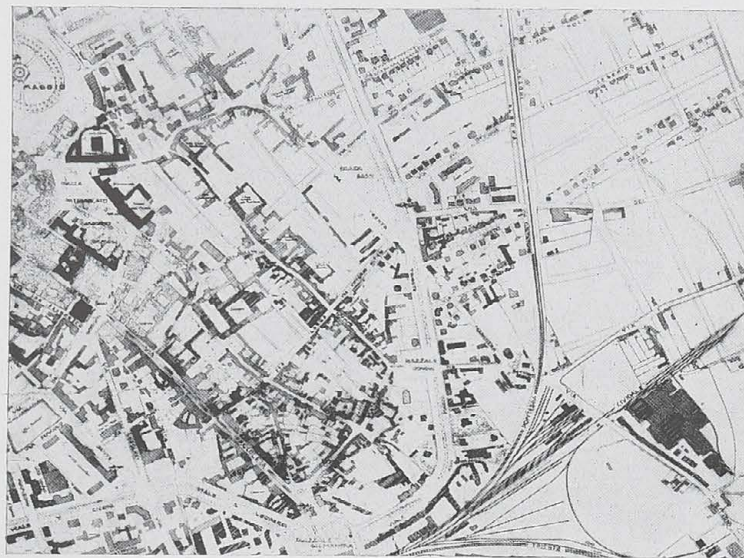
TREVISIO.

E' stata la città più martoriata. E' una piccola città che,

anche a voler colpire proprio e soltanto dall'alto la stazione ferroviaria (come è stato detto, ma come non fu perchè i due grossi bombardamenti furono fatti a croce), la si doveva fatalmente colpire tutta. Tutto il Comune contava 41.000 abitanti. Il nucleo della città entro le mura contava 18.000 abitanti (200 a 265 abitanti per ettaro) e su 4.600 fabbricati, 708 rimasero completamente distrutti, 1.112 gravemente danneggiati, 1.963 lievemente danneggiati, e soltanto 817 rimasero illesi. In tutto 23.360 vani da ricostruire e riattare. La cubatura dei fabbricati da rifare: mc. 2.320.000. Complesso importante, per così piccola città!

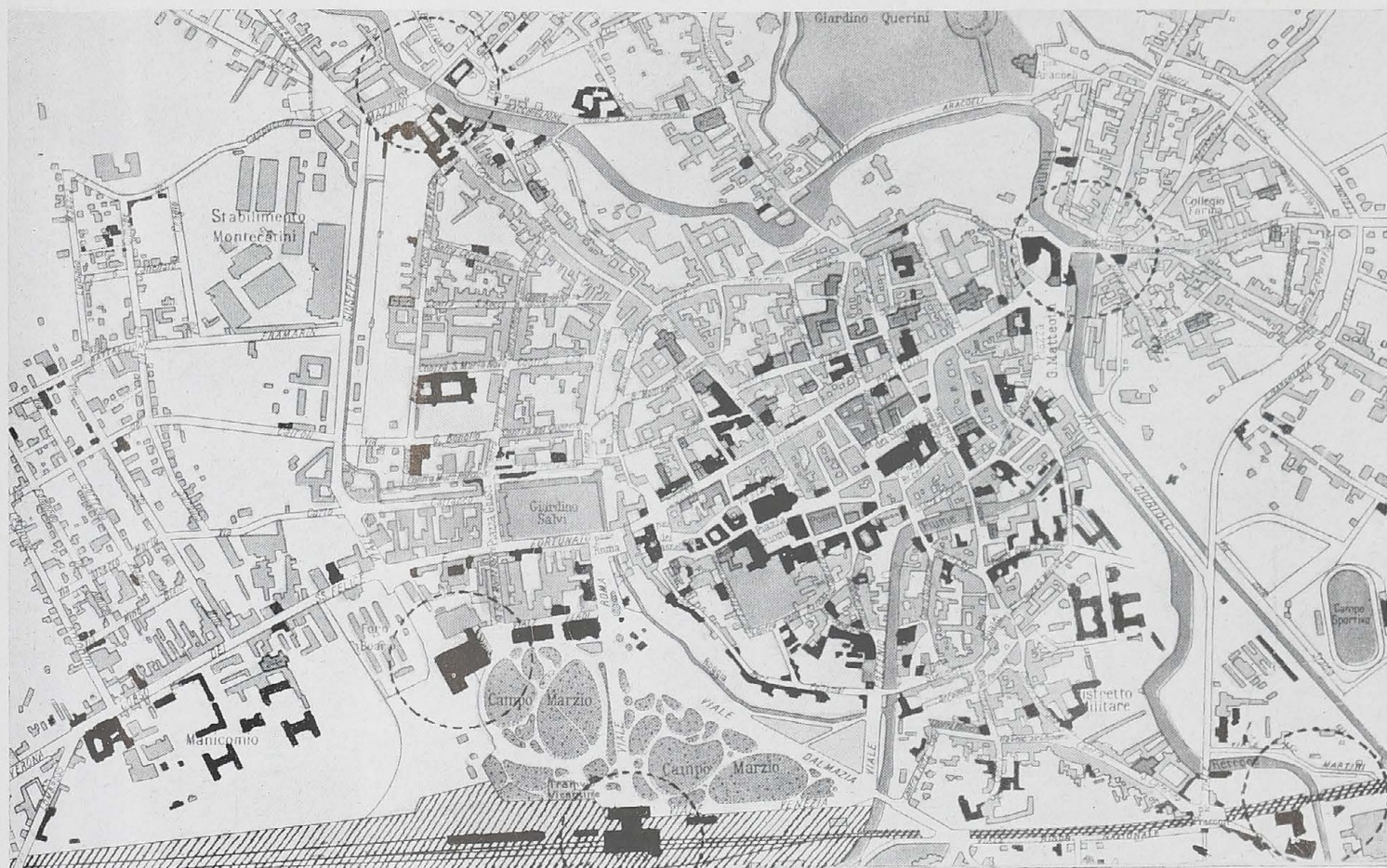
Cosa si è fatto? Parecchio, e le iniziative si manifestarono sotto molteplici aspetti. Ma il Piano Regolatore fu tracciato con tendenze esagerate, e la viabilità nuova attraverso la città avrebbe dovuto assumere, secondo il Piano, un grado d'importanza che non è stato condiviso perchè avrebbe sacrificato troppi valori edilizi in atto, ed avrebbe creato una troppo intensiva corrente trasversale senza efficacemente adoperare le vie predisposte alla circonvallazione, cioè fuori mura. Perciò, per ora, è stata data approvazione a soltanto una parte (sia pure notevole) del Piano.

Ciò era fatale, perchè, se si fosse adottato il criterio, che evidentemente si è presentato al momento della fine delle ostilità, di spostare la Stazione Ferroviaria completamente distrutta, fra il vecchio ed il nuovo nucleo della città, non vi sarebbe stata, come si è inopportunamente mantenuta invece, la necessità di attraversare il nucleo vecchio per andare nel nuovo, e le vie di circonvallazione avrebbero servito al loro vero scopo e non a quello frammisto cui sono ora e saranno sempre più soggette. Anche la parte fino ad oggi non ancora approvata sarà mantenuta, pertanto, per le sue vie nuove o modificate, nella presumibile giusta misura; altro di meglio non si potrà fare. Ma il lato bizzarramente interessante, diciamo, che si propone all'esame è poi quello di ampliare la parte edificata, fra il nucleo antico

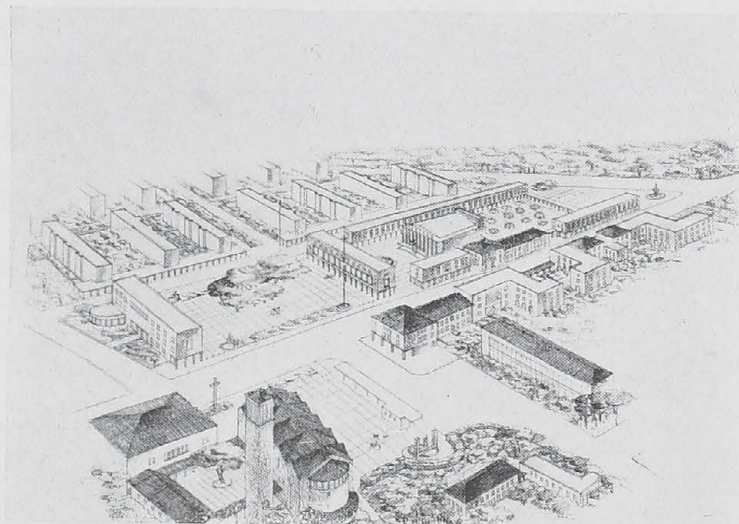
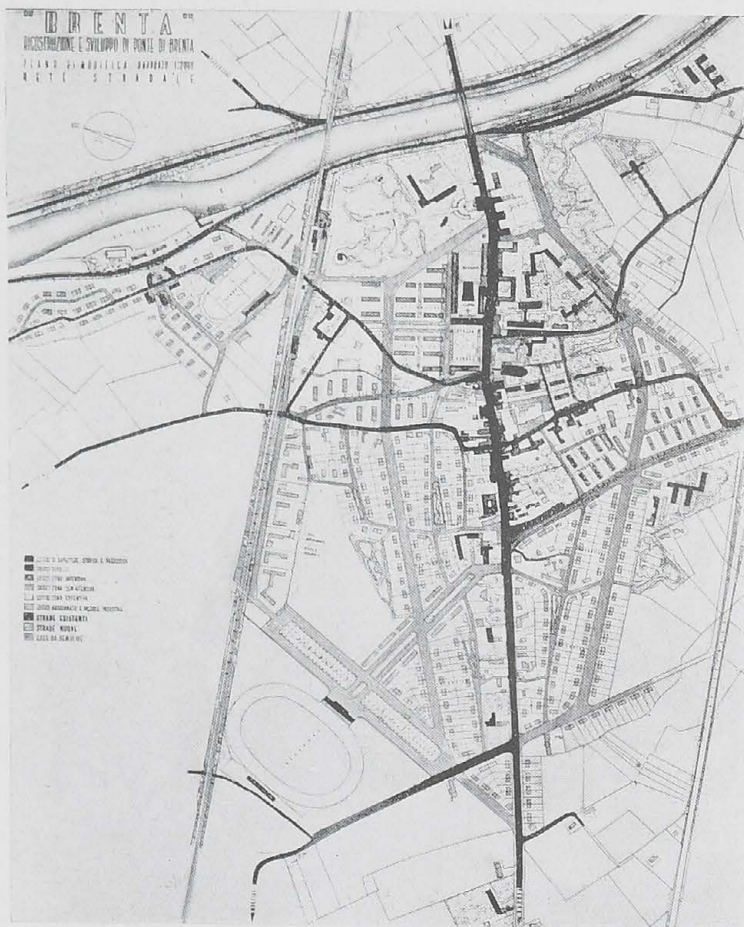


In alto, a sinistra. Udine (zona sud orientale). Stato della città con l'indicazione delle demolizioni avvenute. Da notare il disordine edilizio della zona battuta che deve essere riformata, l'imbastitura del tracciato a grandi maglie verso Est. A destra. Piano di ricostruzione quasi totale della zona battuta. Appoggiando il tracciato della Via Aquileia, rimasta quasi intatta, le maglie dell'insieme generano vie indipendenti dalle preesistenti che collegano le parti vive del centro cittadino alla stazione. La soluzione è la risultante della fusione dei concetti dei due progetti migliori (quello dell'Arch. Miani e quello degli Arch. Ferrini - Morassutti - Toso) prescelti al riuscito Concorso bandito dal Comune, che ora si accingerà allo studio di dettaglio in base ai suggerimenti ufficiali.

In basso, a sinistra. Udine. Veduta d'insieme del progetto Arch. Miani. In mezzo. Veduta dell'imbocco della nuova via maggiore da Piazza Patriarcato (Prog. Arch. Ferrini - Morassutti - Toso). A destra. Veduta di due vie maggiori verso il largo antistante al cavalcavia ferroviario (Prog. Arch. Ferrini - Morassutti - Toso).



In alto. Vicenza. Piano delle distruzioni. La stazione ferroviaria è lontana dal nucleo cittadino, mentre anche quella della tranvia elettrica per Valdagno Recoaro è scostata di lato. Non dovrebbero perciò essere giustificati i bombardamenti subiti dalla città, eccetto che per la distruzione del Ponte degli Angeli (in prossimità del Teatro Olimpico) che unisce la strada per Padova con quella per Verona. *In basso.* Vicenza. Piano di ricostruzione (Ing. F. Chemello). Il piano è basato sui concetti esposti nel progetto «Pallade» premiato nel Concorso Nazionale del 1940. Risultano incluse ed ammesse nel Piano le nuove congiungenti viarie, essendo indispensabile deviare i traffici di transito della città che ha vie strette e carattere monumentale. Il decumano va per tanto a sdoppiarsi ai bordi sinistro e destro del nucleo monumentale, e vengono create due circonvallazioni.



e la Stazione, facendo sorgere un'edilizia volumetricamente più importante di quella di quella del nucleo originale. In questa proposta è naturalmente evidente la priorità di un contingente risultato economico ma si creerebbe di contro una così violenta degradazione dei valori originali della piccola città che, nel suo insieme, malgrado la tortura, ha mantenuto il suo carattere e il suo fascino, tanto da dover ben sperare che tale progetto, come immaginato, mai si realizzi.

Quando si sono piantate le ferrovie, il tracciato di queste è stato saggiamente tenuto piuttosto distante dai nuclei edilizi delle città. Si è pensato, allora, di rispettare così maggiormente gli organici agglomerati originali o di creare nuove aree edilizie?

La seconda di queste ragioni, forse, ha dominato, ma consideriamone gli esempi a seconda dei risultati delle diverse applicazioni nella nostra regione: la Stazione si è attaccata alla città: a Padova, a Udine; vi sono rimasti dei giardini intercalati, invece: a Vicenza, a Verona, a Rovereto, a Trento, a Rovigo, a Ferrara, a Vittorio Veneto, a Belluno, ecc., e mi sembra che non sia neppure il caso di far risaltare i migliori risultati di queste ultime soluzioni, essendo evidenti.

UDINE.

Prima della guerra, alla fine del 1939, la popolazione residente era di 65.000 persone circa; l'incremento medio annuale, dal 1930 al 1939, fu di 549 persone, e al presente la stessa si più ritenere piuttosto diminuita.

Nel Comune furono distrutte 350 case; 470 ne furono gravemente colpite e 750 rese inabitabili; nel complesso sono rimaste senza tetto circa 15.000 persone. Gli obiettivi principali dei bombardamenti furono, come dappertutto, gli impianti ferroviari e i ponti. Ed è in conseguenza di queste mire, essendo il nucleo centrale della città unito alla Stazione Ferroviaria con quartieri abitati, che le distruzioni si concentrarono, si può dire, nella zona radiale fra il centro e la indicata Stazione. Quasi tutto è stato distrutto, ma essendovi in quella stessa zona anche spazi liberi, il Piano di ricostruzione ebbe agio di poter essere studiato organicamente per la parte residenziale, con libertà.

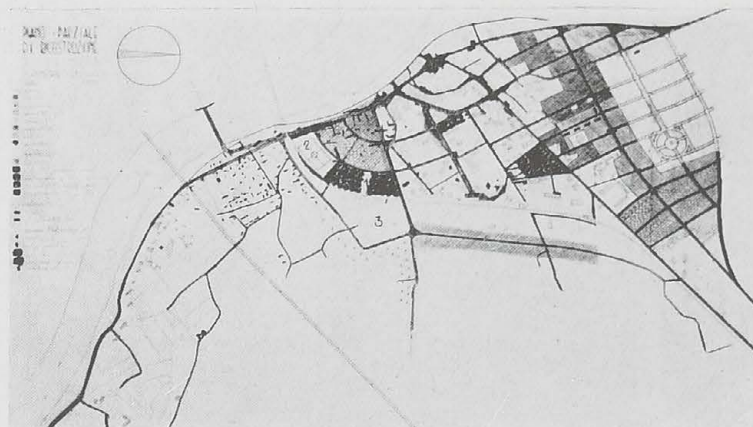
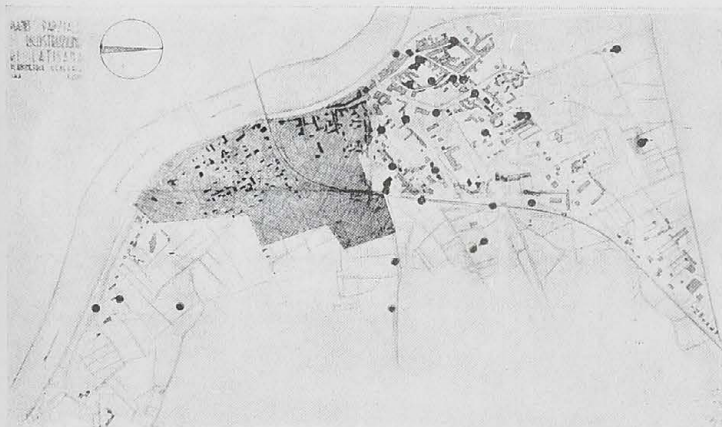
Per Udine, si è presentato poi uno dei casi rari per il Veneto: di dover cioè innestare il Piano di Ricostruzione nel Piano Regolatore in vigore. Si fa questa precisazione perché, se pure i più importanti Piani di Ricostruzione furono saggiamente studiati concependosi innestati ad un Piano organico generale, quasi per nessun centro il Piano stesso era già rappresentato da una preesistente elaborazione ufficialmente approvata. Problema da risolvere perciò e, sotto un certo aspetto, problema anche più difficile.

VICENZA.

Ecco un'altra città di eccezione, dove in piccolo spazio è concentrata una grande quantità di monumenti, e i bombardamenti vi infierirono per distruggere dei ponti interni che collegavano indirettamente le vie della regione. Guerra tremenda, che nulla risparmiava. Fu miracolo, per esempio, se vicino ad uno di questi ponti si sia salvato il Teatro Olimpico del Palladio! Poggiata a Nord del « monte Berico » dove è eretta la basilica omonima, e attraversata in curva dal « Medoacus minor », questo gioiello di città, austera e quasi triste al centro; deliziosa di languida bellezza al suo contorno, ebbe distruzioni diffuse in tutto l'abitato, e il Piano di ricostruzione si è appoggiato ai risultati del Concorso per il Piano Regolatore generale espletato poco prima della guerra, e principalmente alle soluzioni del progetto « Pallade », aggiornate dalle condizioni nuove derivate dalle distruzioni.

PONTE DI BRENTA.

Nelle vicinanze di Padova (dove le distruzioni sono state importanti ma si circoscrissero alla zona dell'Arcella, che è una zona sulla destra della Ferrovia, ed al contorno della Stazione) a 5 Km. di distanza, sorge Ponte di Brenta, che aderisce ai Ponti sul fiume e fu distrutta quasi completamente. Prima della guerra, la popolazione era di 5.000 persone circa e il piccolo centro, vicino al gran fiume all'incrocio di tre vie (fluviale, ferroviaria, automobilistica), che già possiede un ippodromo che potrebbe ben essere più modernamente attrezzato, ha molte qualità per potersi ingrandire.



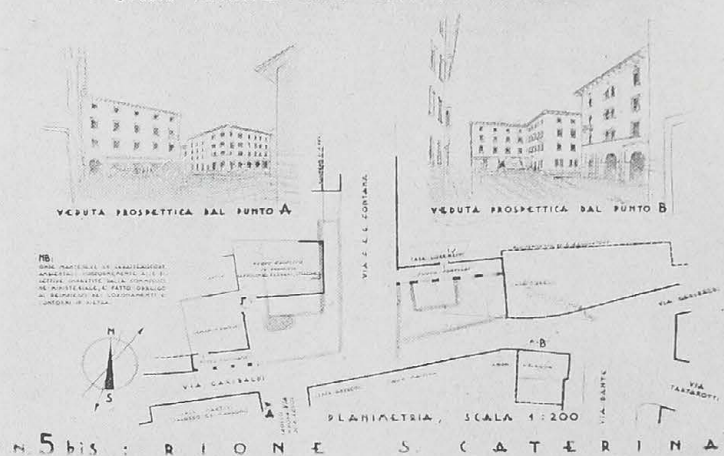
Nella pagina di fronte, in alto. Ponte di Brenta (Padova). Stato ante dell'orditura stradale e sviluppo organizzativo viario ed edilizio accortamente progettato con la creazione del complesso organico «a fuso», il che permette le deviazioni in circosollazione del traffico di transito. Il rispetto del vecchio piccolo centro e il maggiore sviluppo delle costruzioni a carattere estensivo denotano una progettazione eccessiva e non egualmente ben orientata delle case alte e distanziate. L'ippodromo esistente è bene valorizzato. *In mezzo.* Ponte di Brenta (Padova). La nuova edilizia, mantenuta in schemi sobrii, si innesta bene all'antica, completando il centro distrutto col carattere proprio della cittadina veneta tradizionale. *In basso.* Ponte di Brenta (Padova). Una delle nuove vie leggermente in curva con zona a fascia centrale arborata e case semplici, staccate, felicemente concepite (Progetto Arch. Giuseppe Tombola).

In questa pagina, in alto a sinistra. Latisana (sul Tagliamento). Zona di completa distruzione della cittadina, a causa della sua vicinanza ai due ponti attraversanti in quel punto il fiume. Altre bombe danneggiavano notevolmente il resto dell'abitato. *A destra.* Non potendosi spostare i ponti e il tracciato della ferrovia, si è spostato parte del paese, in posizione più favorevole ed a quota più alta. Le aree in vicinanza dei ponti sono adibite a zona sportiva, mercati aperti, giardini pubblici. Il piano, con nuove vie leggermente snodate, è organicamente concepito. Altre due zone verdi, di cui una più grande a giardino pubblico, sono inserite nel centro dell'abitato (Progetto Arch. Zanini).

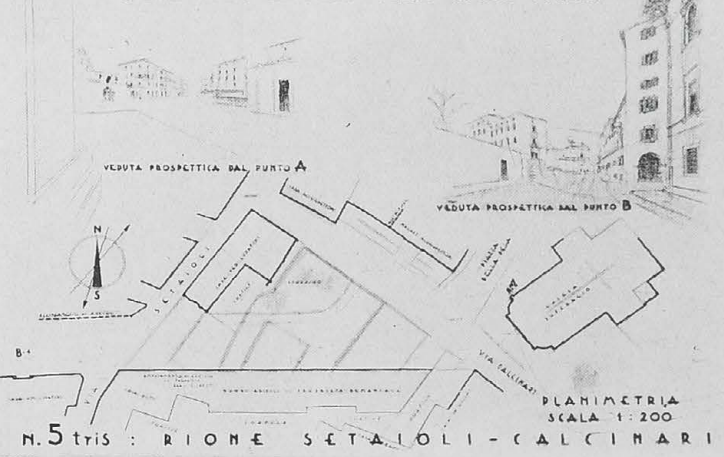
In questa pagina, in basso a sinistra. Rovereto. E' qui evidente la difficoltà che deve superare un autocarro con rimorchio per scantonare una via centrale a passaggio obbligato. La casa d'angolo, bruciata, verrà infatti demolita per creare un largo. *A destra, in alto.* Rovereto. Dimostrazione planimetrica della modifica stradale da attuarsi per correggere l'inconveniente illustrato nella fotografia a sinistra. Le case di nuova costruzione manterranno il carattere tradizionale. *A destra, in basso.* Rovereto. Le distruzioni permettono una importante rettifica stradale, con veduta della Chiesa del Suffragio (Progetto Arch. Kdiniger, Kandelperger, Veronese).

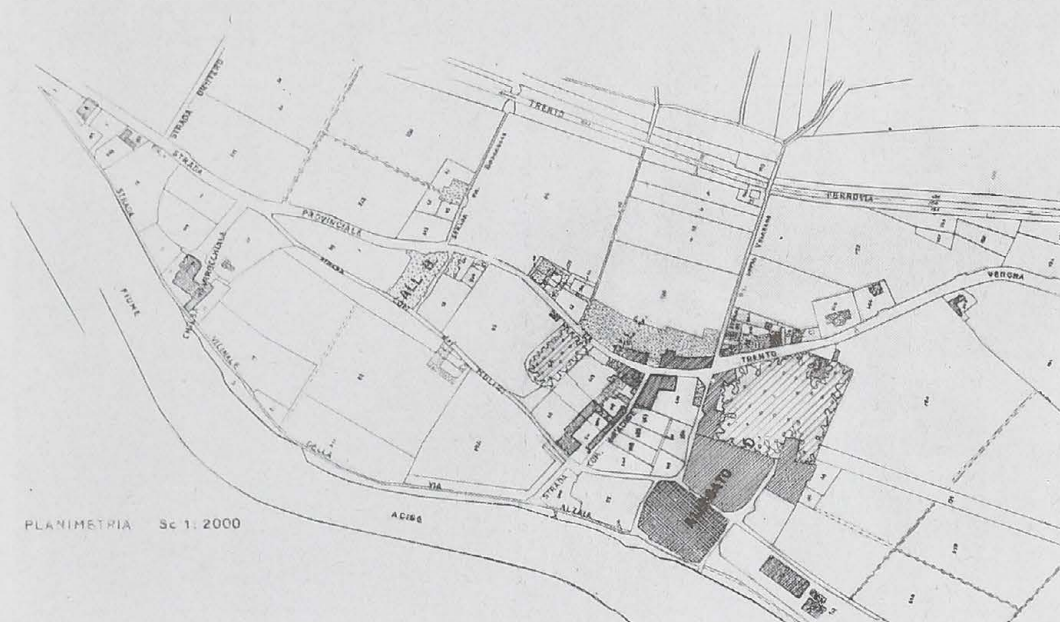


COMUNE DI ROVERETO, PIANO DI RICOSTRUZIONE STUDIO ARCHITETTONICO DEI NUOVI PROSPETTI

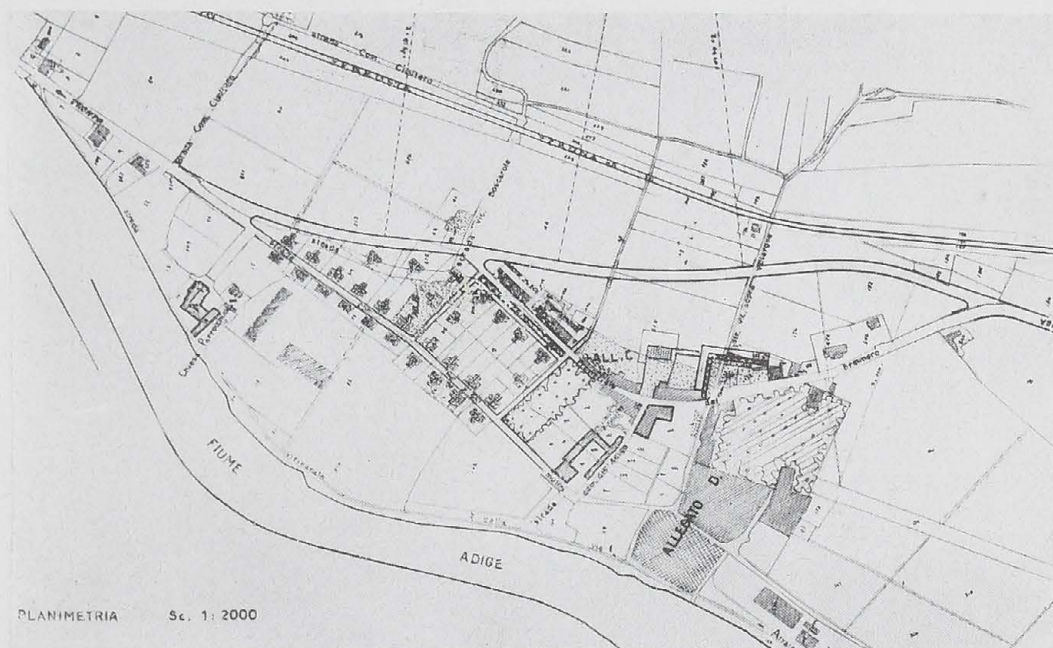


COMUNE DI ROVERETO, PIANO DI RICOSTRUZIONE STUDIO ARCHITETTONICO DELLA NUOVA STRADA

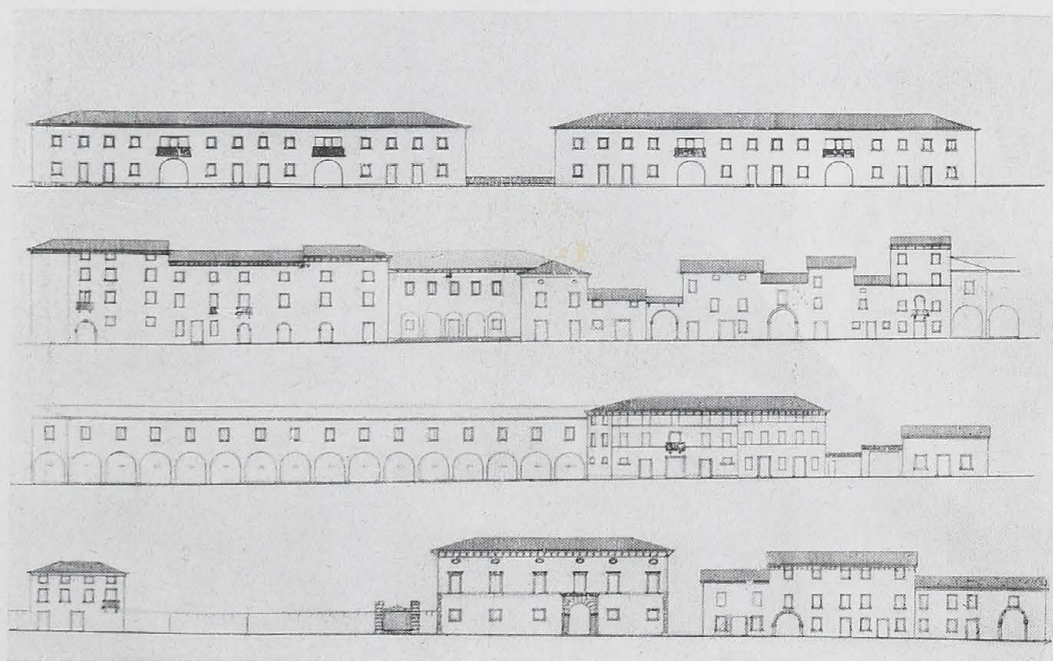




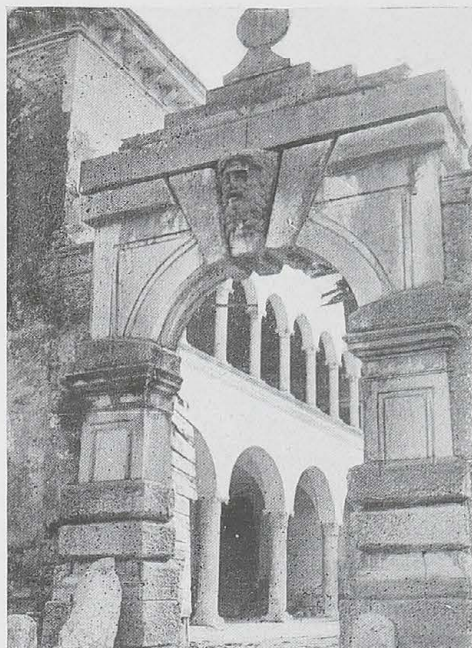
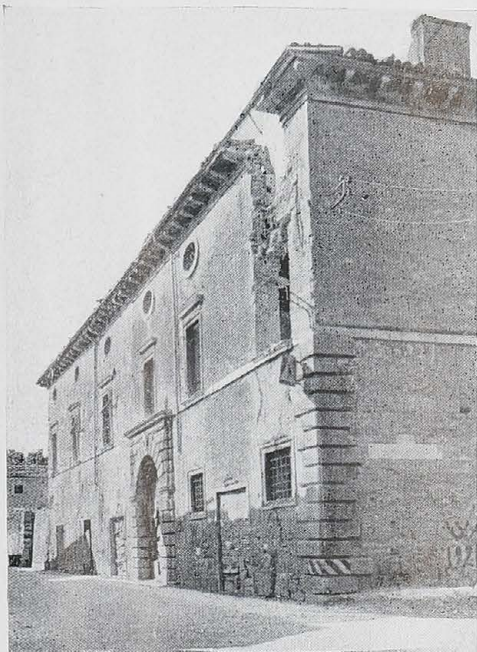
Volargne (Verona). Planimetria del piccolo centro subito dopo la semidistruzione.



Volargne (Verona). Planimetria del Piano di Ricostruzione (Arch. Libero Cecchini). Da notare la deviazione della strada statale per il traffico di transito, essendo in parte assai ristretta la via interna. Da notare inoltre il ricavo della piazzetta di fronte al Palazzo Banterle e al suo Parco, la ricostruzione della via interna, il proseguimento di questa con le casette a schiera, le nuove casette isolate, singole e doppie, in serie, dietro la fascia di verde e lungo la via secondaria verso l'Adige. Fra le due vie trovatisi il giardino pubblico.



Volargne (Verona). Piano di Ricostruzione (Arch. Libero Cecchini). Prospetti allineati per la ricostruzione della via interna e della piazzetta. Da notare il gustoso alternarsi delle ampiezze e delle altezze delle case. Da notare, le case a schiera con innestati grandi fornicci di portali ispirati agli altri della vecchia via ricostituita, il basso fabbricato ritmico a portici che circonda la nuova piazzetta, il Palazzo Banterle e le case maggiori in alternato inquadramento con le altre minori.



In alto, a sinistra. Volargne (Verona). Il Palazzo Banterle, ancora miracolosamente in piedi. A destra. Volargne (Verona). La grande Villa del Bene, restaurata col grande portale di accesso al cortile verso l'Adige.

In basso, a sinistra. Volargne (Verona). Ecco quanto è rimasto della parte di Volargne verso la stazione. A destra. Volargne (Verona). La via interna, semidistrutta, che verrà prossimamente ricostruita.

Proporzionando la capienza di questo satellite alla città di Padova che si avvicina ad una popolazione di 150.000 anime, il Piano di ricostruzione innestato ad uno studio di Piano Regolatore, immagina il possibile sviluppo per circa 15.000 abitanti.

Il fatto della distruzione quasi completa del paese ha permesso uno studio sufficientemente libero del problema, e perciò, mantenuta la dorsale principale tradizionale, dove ancora sussiste qualche nucleo edilizio antico di notevole valore, la viabilità nuova che aiuta a rispettare la vecchia arteria, e la nuova edilizia, possono comporsi modernamente con armonici concetti.

LATISANA.

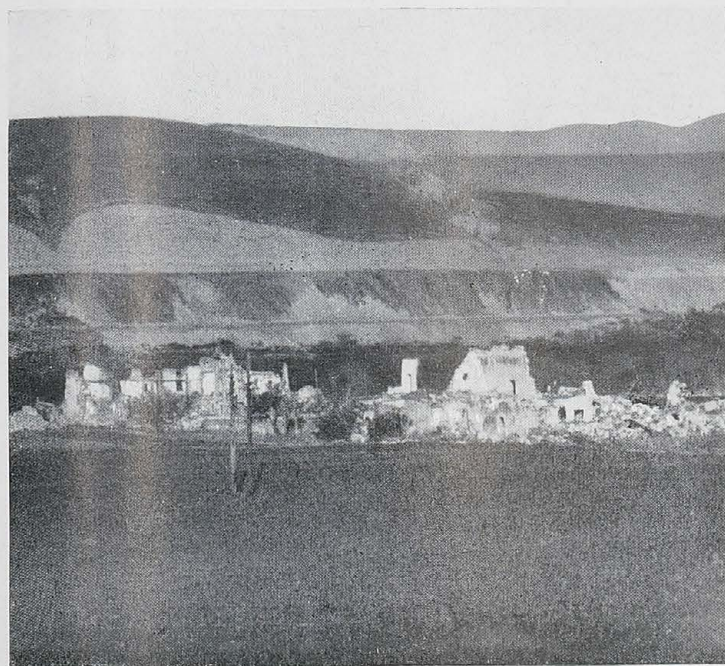
E' collocata lungo la sponda sinistra del Tagliamento e, poichè aveva due Ponti (ferroviario e stradale) che attraversavano in sua vicinanza il fiume, fu gravemente colpita e completamente distrutta nelle Borgate di Sottopovo e Sabbionera. In questo piccolo centro, circa 200 fabbricati scomparvero, oltre un centinaio fu danneggiato gravemente e tutti gli altri rimasero lesionati. Qui, il problema si impostava su questi concetti: o spostare i ponti, o spostare parte del paese, perchè in un eventuale ripetersi di assalti

aerei, proporzionatamente a quanto l'esperienza ha questa volta dettato, non si dovessero ripetere i danni. Lo spostamento del ponte ferroviario non risultò praticamente possibile; quello della strada nazionale invece era già caldeggiato sin da prima della guerra, perciò la risoluzione del Piano si è basata sullo spostamento parziale del paese da ricostruire. I grafici illustrano il progetto.

ROVERETO.

Le demolizioni, a Rovereto, furono notevoli. Concentrate nella zona della Stazione dove, attorno, preesistevano ed esistono ampi giardini, il danno fu perciò proporzionatamente relativo; al centro della città, invece, le distruzioni furono compatte, e si aggravarono in qualche zona anche per effetto degli incendi.

Il Piano di Ricostruzione si è mantenuto nei limiti della ricostruzione vera e propria, e l'innesto ad un Piano Regolatore non è stato completamente effettuato nel concetto coordinatore, perchè lo studio è ancora in corso. I progetti per i vari quartieri danneggiati furono elaborati attentamente, e molto discussi, perchè a Rovereto la parte tradizionale, di netto carattere, è già fasciata da un freddo tracciato a grandi maglie in parte attuato parecchi anni fa.





In alto, Volargne (Verona). Una parte delle casette isolate già costruite, vista dal lato dei rustici.

In basso, a sinistra, Volargne (Verona). Facciata della Chiesa di Gaion (frazione di Volargne) su progetto dell'Arch. Libero Cecchini. A destra, Volargne (Verona). Pianta della Chiesa di Gaion (frazione di Volargne).

Nello studio per i vari quartieri, invece, è da considerare particolarmente quanto è illustrato nelle didascalie dei grafici.

VOLARGNE (Dolce di Verona).

Era un'antica minuscola creazione Romana, ed è famoso il cippo stradale che stava posto a confine di Regione. Alcune magnifiche creazioni edilizie del 1600 adornano il paese. Volargne fu quasi completamente distrutta dallo scoppio di un treno di munizioni posto a riparo nelle sue vicinanze. La popolazione era di 1.050 abitanti. Furono distrutti 513 vani di abitazione, gravemente danneggiati 244, e leggermente 172. Più di metà della popolazione (580 persone) rimaste senza tetto.

La bellezza del paese, e quanto è rimasto lo dimostra, dava accorata difficoltà a risolvere il problema della ricostruzione, ma il Piano, con diligente cura e attenzione, fu bene elaborato ed è anche da portare ad esempio per simili casi, laddove, nei piccoli nuclei urbani, la vita moderna deve affiancarsi alla formazione antica.

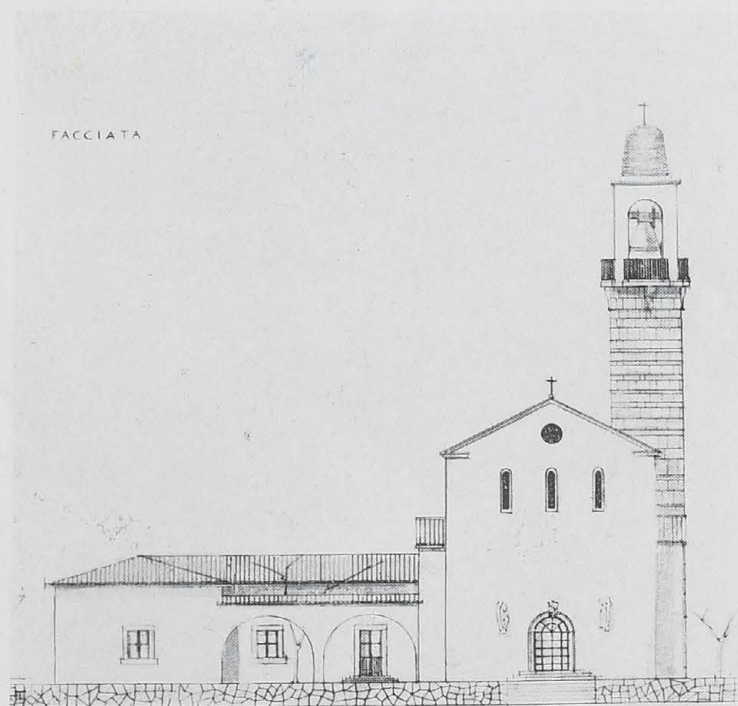
Volargne (e il vicino Beseno che non si illustra), come le grandi formazioni urbane della nostra storia, dimostra che nel periodo medioevale e rinascimentale, vi fu tale dovizia di produzione sensibile nell'arte plastica del fabbricare, che

anche le più atroci distruzioni non la poterono distruggere tutta. Se malauguratamente simili crimini si dovessero ripetere, quando si crederà che in Italia tutto sia finito, riappariranno ancora e sempre le tracce della superiore nostra civiltà che per due volte ha dominato il mondo. Per questa intima convinzione, e per l'ambizione di poter contribuire anche minimamente alla resistenza nel tempo dei nostri antichi valori che, bene intesi, non possono non essere germinativi di nuova armonica linfa, per questo elogiame il lavoro preparatorio per la ricostruzione di Volargne.

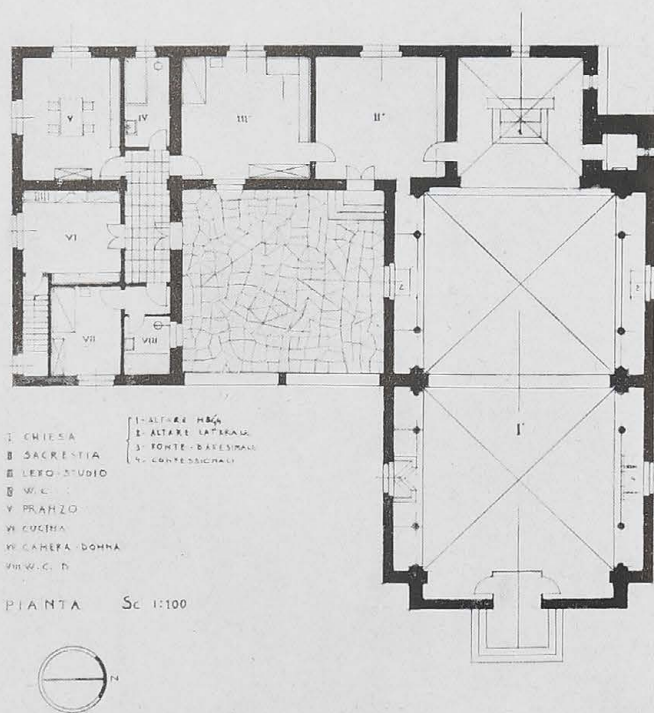
CAVIOLA.

E' nell'Agordino, nel Comune di Falcade, un bel paese posto a mille metri su pendici apriche e con lo sfondo delle Dolomiti. Fu arso dai Tedeschi quasi interamente, per scacciarvi i partigiani colà rifugiatisi.

Nella ricostruzione l'iniziativa privata dei valligiani è stata encomiabile; non si sono attese formalità ritardatrici, e la guida di un Comitato regionale che provvede ad incrementare le ricostruzioni in tutta la Provincia di Belluno, ne ha facilitato il compito. La scelta di un buon tecnico, coordinatore di tutto il lavoro che si doveva compiere nel paese, progettando con discreta variazione le non poche case semplici

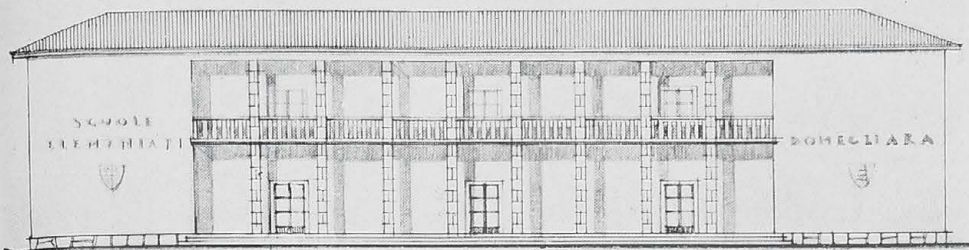


PROGETTO DELLA NUOVA CHIESA PARROCCHIALE DI GAION



PROGETTO DELLA NUOVA CHIESA PARROCCHIALE DI GAION

In alto, Volargne (Verona). Scuola della vicina Domegliara (S. Ambrogio). Prospetto.



In basso, Volargne (Verona). Scuola della vicina Domegliara (S. Ambrogio). Pianta del piano terreno e del primo piano.

con caratteristiche proprie di quella zona montana, ha fatto il resto. La Commissione di controllo ha suggerito soltanto di spostare la erezione di qualche casa per non ostacolare libere visioni paesistiche, e qualche dettaglio semplificativo a certe fisionomie edilizie; nient'altro.

Se il paese di Volargne fu molto bene considerato nella sua ricostruzione innestata all'antico, questo, tutto nuovo, è anche ben riuscito. E lo citiamo ad esempio!

BRIBANO (Belluno).

La Borgata, sorta in antico nel punto obbligato di transito del Cordevole, fiancheggiava la strada romana collegante i Municipi di Belluno e di Feltre. La guerra ha molto danneggiato l'abitato di Bribano, e ciò non poteva non avvenire, trovandosi all'incrocio di strade importanti, non solo, ma anche all'origine di una ferrovia che serve tutta una lunga vallata. Bribano è un piccolo centro, il più piccolo che citiamo, e perciò lo citiamo per ultimo, ma è meritevole di citazione perchè il suo Piano per la Ricostruzione è stato pensato con giusto, proporzionato e sano criterio.

MESTRE (Venezia).

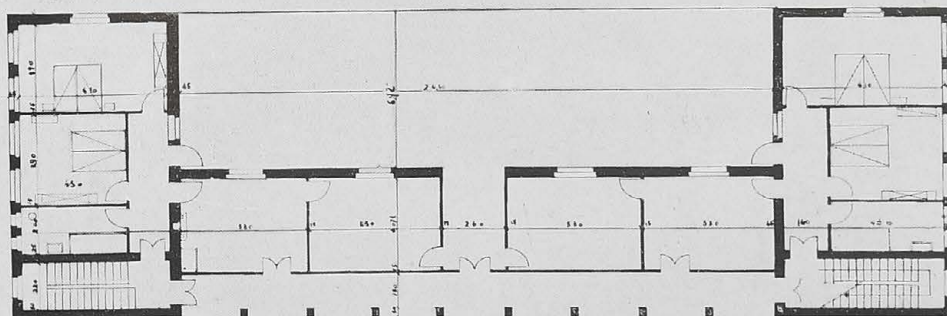
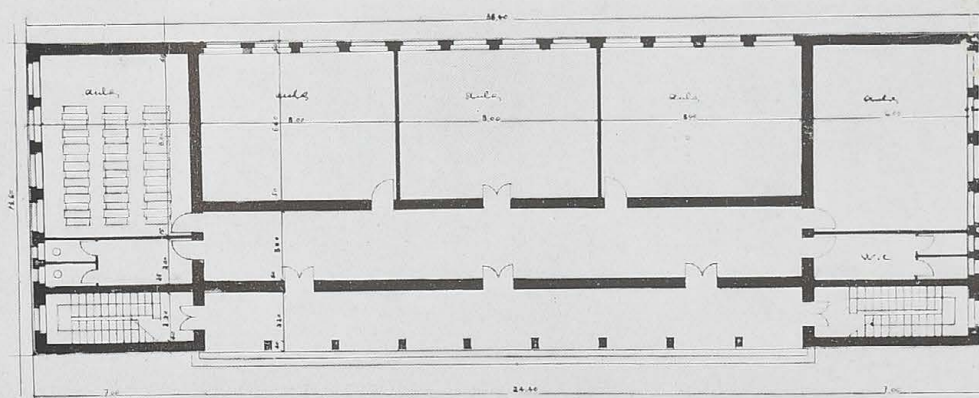
Facciamo seguire lo studio di consulenza fatto di incarico

del Comune per il piano di ricostruzione della parte in terraferma di Venezia (Mestre) Piano dal quale è escluso tutto il ventilato nuovo nucleo che, al bordo lagunare prospettante l'antica città insulare, dovrebbe servire ad ampliare notevolmente, su Piano Regolatore nuovo, le possibilità ricettive del complesso comunale. Ed anche questo, infine, è qui illustrato.

SITUAZIONI CONTINGENTI CHE INSEGNANO COME POTER FAR MEGLIO.

Da questi esami che rappresentano gli studi migliori possiamo trarre queste conclusioni: che nel complesso, con l'apporto di un'attenta collaborazione concettiva, si rende possibile inquadrare sempre il problema in giusti termini. Ciò che maggiormente si presenta necessario è il discernimento iniziale dei rapporti fra il complesso edilizio preesistente, ancora in essere, e la parte che si deve ricostruire.

Ricostruire delle importanti nuove zone dove poco o quasi nulla è rimasto di antico, sembrerebbe cosa facilmente risolvibile, ma la valutazione di quel qualche cosa, nel fatto ambientale od artistico, diventa invece qualche volta un pro-





blema proprio scabroso, perchè l'isolamento della cosa vecchia e bella in un mare di cose nuove antitetiche, può determinare l'impreziosire della cosa stessa ma anche l'annullamento del suo valore, a seconda della soluzione che si adotta. Ecco che viene a manifestarsi perciò spontaneo il sentimento protettivo dei valori, sia pure diversi, del passato, giustamente meditato, e perciò la tendenza a raccogliermi, con vari sistemi, così che sembrano raggruppati, e per contro il desiderio che deriva dallo stimolo della vita nuova, di svincolare l'altra porzione dell'agglomerato quando è maggiore, per creare insieme più adatti alla esistenza che oggi si vuol vivere.

La nuova casa ha assunto oggi preponderanza nella soluzione del problema, anche urbanistico; difatti non è più assolutamente preponderante, si può dire, il tracciato del Piano, ma questo è connesso come non fu mai, alla costruzione della casa, nel senso che, se nel passato prepoteva l'estetica, oggi invece ha prepotere la funzione e l'igiene. Nel passato, con maggiore o minore licenza, il motivo variabile è solo ammesso per incidenza, quasi come una particolare concessione che si vuol fare al sentimento, non avendo esso sentimento più diritti a pretendere... ma così vediamo però arrivare al controllo soluzioni e progetti che vorrebbero essere coraggiosi e sono invece cachetici, perchè la seria preparazione quasi sempre manca, lo studio non è meditato, ed è sempre affrettato.

E' proprio qui che cade l'asino, perchè tutto può essere fatto, in tema di urbanistica e di edilizia, ma deve esser fatto bene, e perchè sia fatto bene bisogna che il tema sia studiato ancora dal principio con prove e riprove, bisogna che il problema si immedesimi nel progettista e il progettista nel tema, bisogna che si meditare e l'ardire prendano il giusto posto, quando è certo che il posto preso sia meritato.

LE NUOVE COSTRUZIONI NORMALI.

Le nuove costruzioni d'oggi, di tipo normale, vengono erette in appoggio al concetto tradizionale e in contrasto anche assoluto. Nel primo caso, se in esse è mantenuto quel senso equilibrato degli spazi, e dei pieni e dei vuoti, che per tanto tempo si imposero, senza cadere nella sciocca ricerca decorativa che non può essere rivissuta, in ogni ambiente saranno sempre a posto, e, maggiormente a posto risulteranno dove delicato si presenterà il compito di accostare il vecchio e il nuovo. Nel caso opposto quando le costruzioni del tipo normale si appoggeranno decisamente ai pensieri

nuovi, alle nuove tendenze di preminenza dell'igiene, intesa come reagente alle fatiche quotidiane del sistema nervoso dell'individuo, allora si presenterà evidente la necessità che il Piano Regolatore che le deve accogliere sia per esse particolarmente elaborato.

Non dimentichiamo che nelle diverse classi sociali, diverse sono le azioni della vita e diverse sono le necessità igieniche del corpo, perciò ambienti e case diverse vanno opportunamente attribuiti. Ed oltre alla questione del Piano Regolatore, viene a presentarsi quella del clima della zona dove si dovrà costruire, perchè non bisogna mai dimenticare che dal freddo e dal caldo non ci si difende mai tanto bene se non con dei muri grossi e dei piccoli fori, perciò quando si vogliono imitare architetture con ampie aperture che arieggiano a quelle generalizzate nei paesi nordici dove manca la luce che è ragione prima di vita, bisogna anche essere preparati a dover consumare d'inverno tanto maggior combustibile, anche se sarà costoso, ed a subire di estate un maggior caldo, dal quale più difficilmente ancora sarà possibile difendersi.

Parliamo sempre, naturalmente, di costruzioni di tipo normale, perchè se verso la licenza del far bello e nuovo e costoso ci si orienterà decisamente, sarà stolto non creare dell'edilizia ariosa e spaziosa inserendola nei giardini, come ancora più improprio sarebbe non adattarla per costruzioni speciali da erigersi per la collettività.

LE NUOVE COSTRUZIONI SPECIALI.

Intendo riferirmi alle costruzioni prefabbricate e semiprefabbricate delle quali oggi tanto si parla, e basteranno poche frasi a dire dell'argomento. La costruzione prefabbricata totale che per essere economica e rapida va immaginata a grandi elementi montabili, abbisogna di una attrezzatura industriale così importante che anche in America si limita lo impiego al materiale legno, e più raramente, per costruzioni maggiori, al ferro. La casa semi-prefabbricata è più adatta invece alle nostre possibilità, e qui vi sono quasi infiniti sistemi di costruzione rapida ed economica di muri, di solai, di serramenti ecc., che non è il caso di soffermarsi a descriverli. Ogni costruttore sceglie i tipi più adatti e più facilmente trovabili nella propria zona di lavoro, ed è fatto.

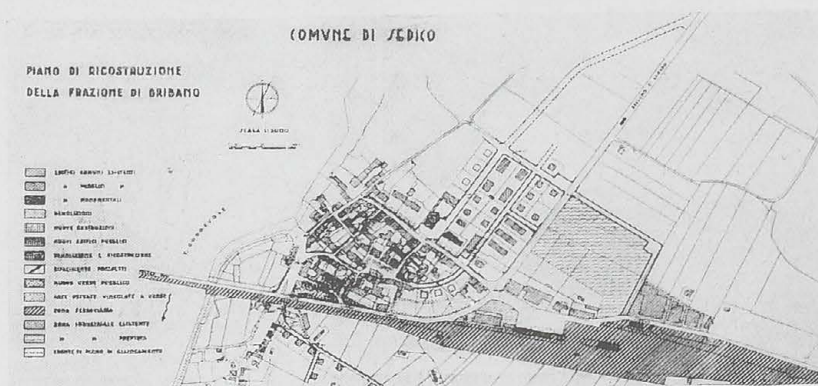
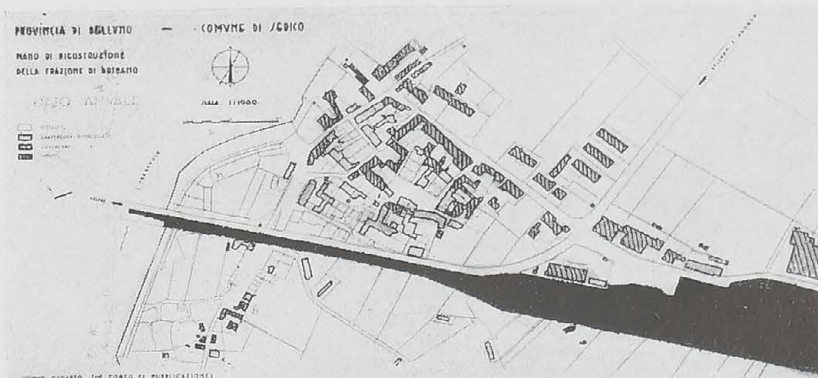
IL CONCETTO PAESISTICO E MONUMENTALE.

Non se ne parlerebbe, quasi, se non si fosse in Italia; qui, invece, ha importanza notevolissima. Per i piccoli centri che sono disseminati nella penisola e specialmente nelle zone di collina e di montagna, il rispetto del paese assume valore di problema urbanistico in primo piano. Le variazioni notevolissime che possono derivare agli aggruppamenti hanno preoccupato e preoccupano i progettisti e i consulenti; specialmente quelli che si interessano delle zone montane, appassionati dell'ambiente, contribuiscono efficacemente a un buon risultato. Ma poichè questi paesi che furono arsi quasi tutti dalla furia teutonica, si cancellarono dalla superficie, il problema, per essi, anche più difficilmente si è presentato, non più derivando la bellezza dalla distribuzione spontanea sviluppatasi nel tempo, ma da impostazione prestabilita, e perciò, generando aspetti più facilmente monotoni che vari, il controllo delle disposizioni del Piano doveva essere sempre attento.

Per il fatto monumentale il problema è più complesso perchè investe tutte le formazioni urbane di qualsiasi tipo ed importanza, innestandosi, non di rado, anche il fatto paesistico. La valutazione monumentalistica di un aggregato urbano è quasi sempre discussa; cosa si vuol accertare per «monumento»? Il prodotto classico di una determinata epoca? il prodotto aulico di tutte le epoche? Le manifestazioni di carattere che molte volte rappresentano il volto vero delle città, prevalendo nel loro complesso sui singoli fatti monumentali? E' monumento il bel paesaggio che si inserisce nell'abitato? E' monumento tutto il complesso urbano di una città d'arte? Con questo prisma di considerazioni, l'intervento degli esperti del monumentalismo (Sovrainfendenti) nelle commissioni che esaminano e decidono sui Piani Regolatori, è quanto mai difficile, anche perchè l'architetto che esamina i Piani vede gli sviluppi che saranno probabilmente per determinarsi, e inquadra i problemi, nell'ampio complesso armonico del Piano, mentre l'esperto, diremo, «specia-

Nella pagina di fronte. I paesi arsi dai tedeschi nella provincia di Belluno.

In questa pagina, in alto. Sedico (Belluno). Planimetria del paese dopo i bombardamenti e planimetria del Piano di Ricostruzione (Prog. Arch. Mario Sanzovo). Il piccolo centro ricostruito nella sua orditura originaria con la rettifica di qualche strada, si svilupperà sul fianco della statale per Agordo, in senso lineare e terminale a fuso.



In basso, a sinistra. Sedico, frazione Bribano (Belluno). L'antica chiesetta di S. Nicolò è rimasta in piedi e fu subito restaurata con le case vicine. A destra. Sedico (Belluno). Nuove case artigiane.

lista», limita e circonda, quasi sempre di troppo, l'esame. Perché il contrasto in una discussione del genere dovrebbe dare per risultato una giusta media valutazione, ma l'esperienza dimostra invece che il fatto urbanistico va studiato a sé, con rispetto, sempre, al presupposto monumentale di un determinato edificio o gruppo di edifici, ma con ideazione appoggiata prima di tutto all'insieme del problema, piuttosto che al dettaglio. Poi, sempre in merito al fatto monumentale, percorrendo i paesi devastati e scorrendo quasi dappertutto residui gustosi, e anche preziosi, di quell'edilizia che nel passato nasceva tanto facile dalle mani dei nostri artigiani, ormai dimenticati, viene spontaneo di voler difendere quelle rare cose, perché molte volte anche un muro, un semplice muro rimasto in piedi, con qualche apertura, può dare lo spunto ad un sobrio gradevole completamento. Romanticismo vietato? No, rispetto di chi sa quanto sia difficile far bene, per le cose che non potranno mai più esser fatte tanto bene, e pongono sempre, comunque, il problema storico dal quale tutto ha origine, e, come si è già detto innanzi, il rispetto per le manifestazioni ancora resistenti della nostra passata civiltà che sapeva sempre dominare, anche indipendentemente dal progresso.

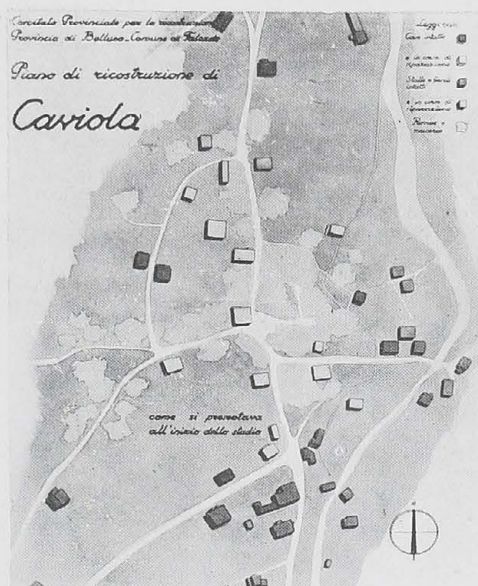
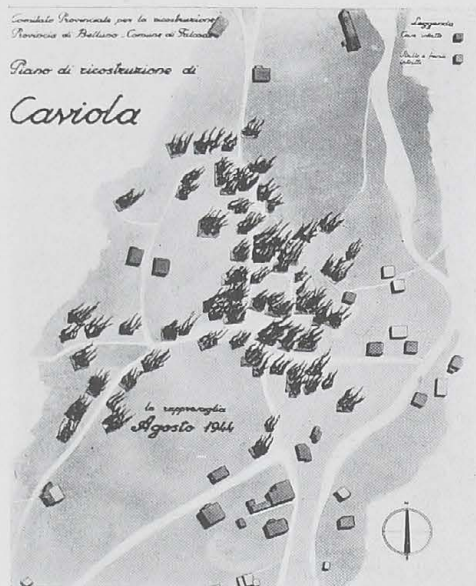
Nell'esame eseguito per le case normali ed anche per quelle speciali, si sono bene avviate le considerazioni proprie

di questi due elementi, oggi dominanti nei problemi dell'edilizia, ma una considerazione in più bisogna porre, e questa si imposta sul concetto filosofico sociale, ed educativo.

IL FATTO TECNICO ED IGIENICO CONTEMPORANEO.

Noi tecnici possiamo studiare le migliori soluzioni di produzione dell'edilizia d'oggi, ma se questi sforzi non vengono compresi, non vi sarà mai incremento vivo e naturale dello sviluppo, e i problemi, che specialmente l'adozione dei nuovi materiali pone, non continueranno a svilupparsi e a migliorare nelle soluzioni. Se per le diverse vite delle diverse classi di individui possono definirsi le zone edilizie e i tipi di case più adatte, per coloro che, giovani, si innestano nella vita d'oggi, bisogna chiedere che l'istruzione e l'educazione loro, accompagnino gli sforzi del tecnico, il quale si sentirà sorretto a perseverare nelle sue ricerche tanto più attentamente quanto più saprà di essere stato ben compreso. La casa nuova ha particolari esigenze di interpretazione. Alcuni problemi tecnici e scientifici mancano ancora di razionale soluzione; per esempio, proprio quelli predominanti della sonorità e della coibenza (che poi sono un tutt'uno) non sono ancora bene risolti nell'innesto all'estetica architettonica che si è rapidamente generalizzata, ma se il pubblico istruttivamente ed intelligentemente contribuisse ad aver meno fretta nel trasformare lo studio del tecnico in realizzazione, se il

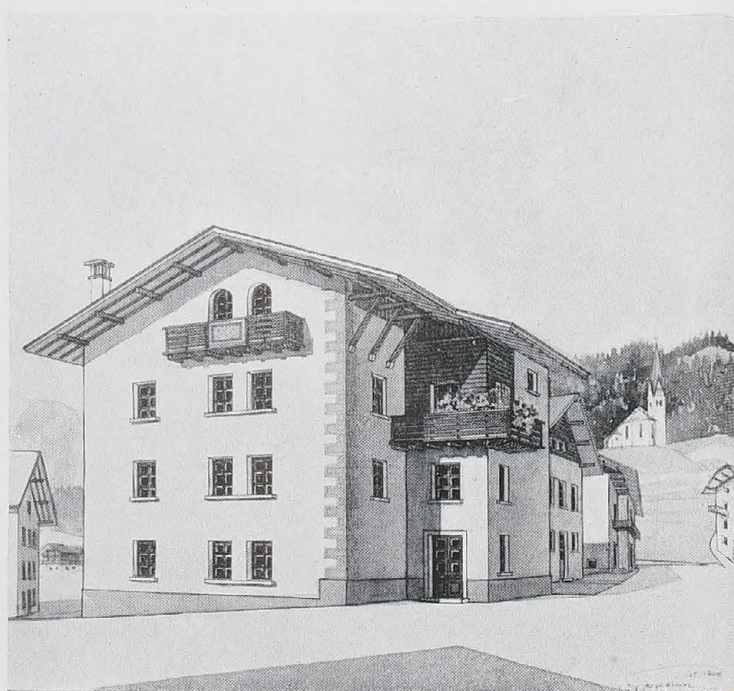
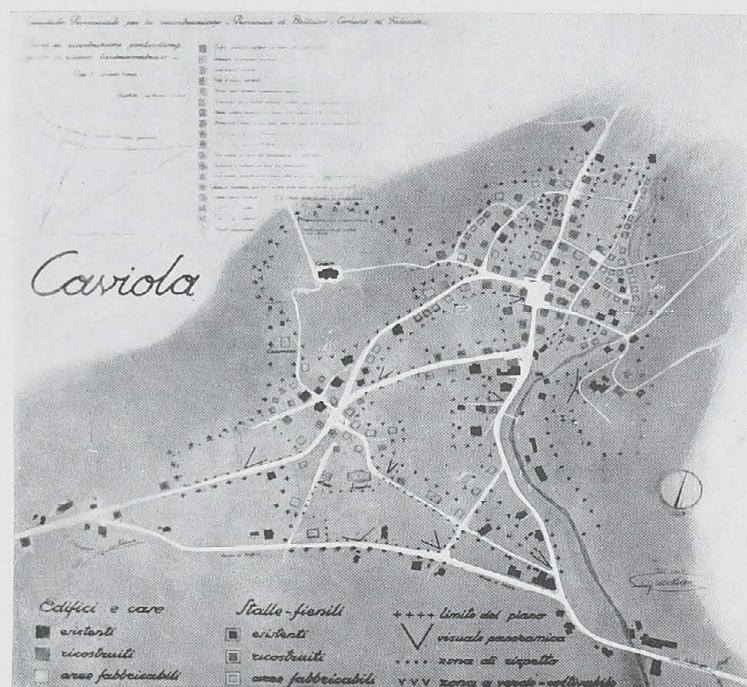




In alto, a sinistra. Caviola (Belluno). Planimetria della rappresaglia tedesca. A destra. Planimetria dopo l'incendio.

In mezzo, a sinistra. Caviola (Belluno). Planimetria generale della ricostruzione (Prog. Arch. Joannes Gurekian). La planimetria comprende la zona vecchia e quella nuova che si estende verso Agordo e verso Falcade. Furono separati i « tabià » (fienili e stalle) dalle case, migliorando la sicurezza e l'igiene. Le case sono isolate, coi porcili staccati. Nuove piantagioni di pini al contorno. Migliorata la viabilità generale. A destra. Il paese, quasi totalmente ricostruito, si inserisce con ottimo effetto nel paesaggio.

In basso, a sinistra e a destra. Caviola (Belluno). Un tipo delle nuove case e della nuova « canonica » (Prog. Arch. Joannes Gurekian).



pubblico comprendesse che la scelta del tecnico di fiducia ha somma importanza sul risultato finale dell'opera, che molti di coloro che si pretendono tecnici sono invece degli affaristi e vanno messi da parte, che il consiglio del buon tecnico va seguito senza caparbieta; se il pubblico, il committente, la persona che deve abitare la casa, adoperassero la loro sensibilità e parte anche piccola del loro tempo ad istruirsi sul problema, non vedremmo certo erigersi costruzioni e quartieri di così tristi espressioni come negli ultimi anni qui da noi si sono realizzate, perchè mai vi fu momento tanto difficile per creare costruzioni di qualche bellezza, nel mare che sempre più si gonfia di soluzioni comuni.

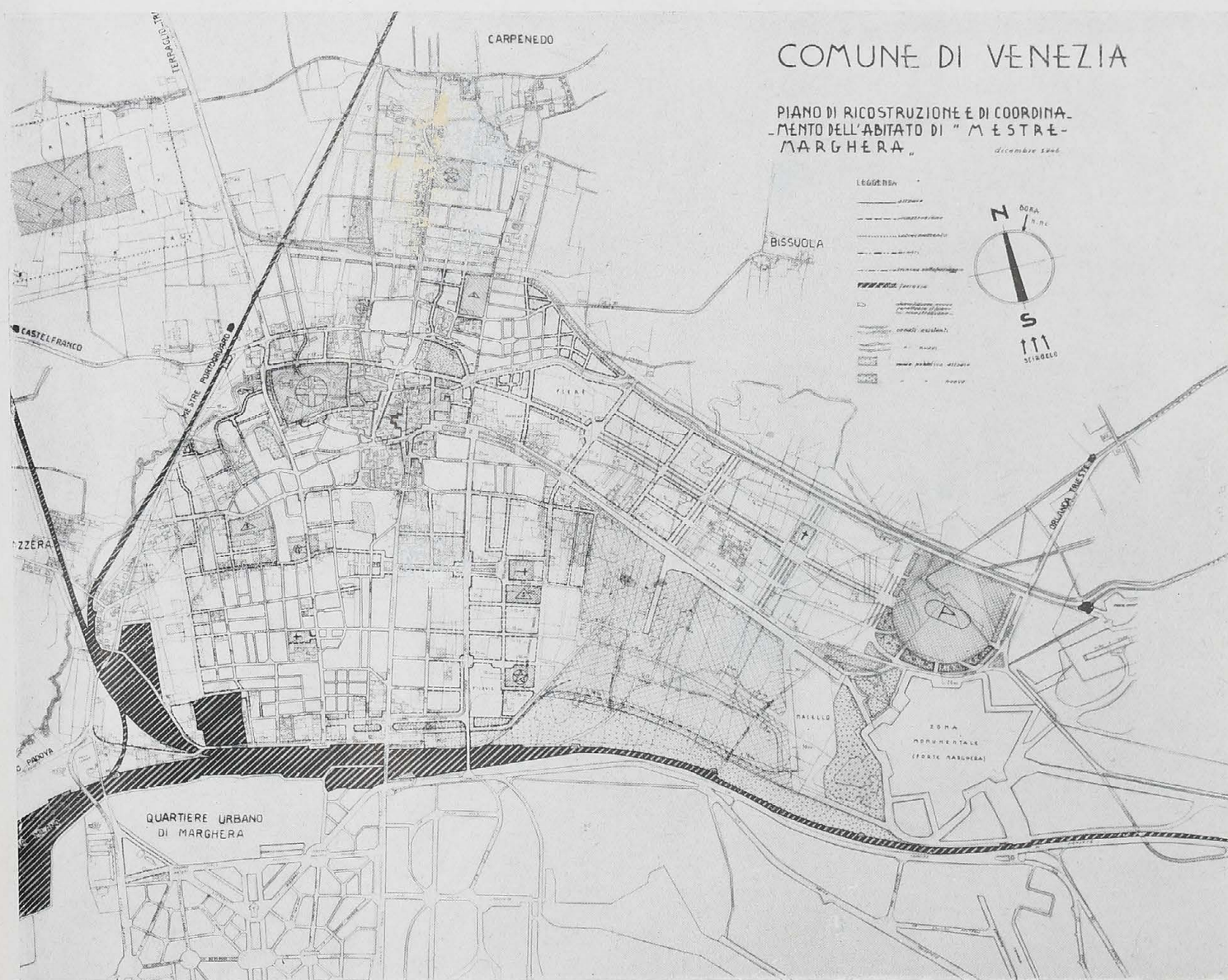
IL FATTO ECONOMICO.

E' questo il fatto ultimo da analizzare ed è preponderante problema su tutti. La nostra economia nazionale è povera, estremamente povera, siamo in tanti a dover vivere in questa nostra bella Nazione, tanto che per ognuno di noi è ben piccola la parte che ci spetta. Perciò assistiamo a persistenti squilibri, spostamenti di valori, concentramenti e disfacimenti che non permettono di trovare l'armonia funzionale. Vi saranno crolli di valori fittizi, modificazioni profonde ed oscil-

lanti dello stato attuale. L'euforia inflazionistica ha fatto dirigere l'azione edilizia speculativa verso le costruzioni ricche, ma già una contrazione vivace si annuncia; le grandi città sono diventate pile cariche di tensione, l'edilizia del tipo medio non ha sviluppo, e lo Stato non può sovvenzionare con larghezza pari ai bisogni, le case per le classi meno provviste di mezzi, e la ricerca extra-economica dei sistemi produttivi per l'edilizia minore dà il suo risultato gramo.

Quale sarà il patrimonio edilizio che il momento attuale tramanderà? Non bisogna perdere di vista questo interrogativo, bisogna puntare, io dico, a far sempre bene, la contingenza passerà, bisogna che le case che oggi dobbiamo fare siano prodotti sani della specialità, bisogna che poca sia la produzione di contingenza, bisogna invece che la cosiddetta casa popolare sia costruita per tutte le classi del popolo, per chi lavora *in qualunque modo*; i ricchi pensano per sé, per tutti gli altri bisogna pensare alla casa degna della vita per la quale l'educazione esige un tenore di rispetto ai superiori valori dello spirito, e ai reciproci doveri della collettività. Soltanto così il patrimonio edilizio della Nazione assumerà un valore economico positivo, per oggi, e per domani.

D. T.



Mestre (Venezia). Piano di ricostruzione (Prog. Arch. Duilio Torres e Ing. Pietro Fontanin). Il piano è complesso. Il vecchio paese di Mestre, ampliatosi a dismisura in poco tempo, senza piano regolatore, ha tremendamente compromessa la possibilità di sistemarlo razionalmente. Da notare l'attenta separazione dei traffici, il contenimento dello sviluppo intensivo, la creazione di nuove zone con accorta distribuzione edilizia. Un complesso di provvedimenti l'uno all'altro legati, crea la possibilità di dare sviluppo organico alla cittadina in distacco, per la nuova parte a carattere estensivo, dalla zona di nuovo sviluppo al bordo lagunare, ancora da crearsi, e favorirà il formarsi di una nuova edilizia.