



MUNICIPIO DI VICENZA



PROGETTO DI

Piano Regolatore Generale del Comune di Vicenza

RELAZIONE

DOTT. PROF. ARCH. PLINIO MARCONI

VISTO: Come da Decreto del
Presidente della Repubblica
in data odierna.

Roma, li 19.11.1958

IL MINISTRO PER IL B. A.

Tipografia rag. G. Sperotto
Vicenza



MUNICIPIO DI VICENZA



PROGETTO DI

**Piano Regolatore Generale
del Comune di Vicenza**

RELAZIONE

DOTT. PROF. ARCH. PLINIO MARCONI



PARTE I

*ILLUSTRAZIONE GENERALE ED ANALITICA
DELLO STATO ATTUALE*



1) AMBIENTE FISICO - Cenni sulla geografia, geologia, topografia, climatologia del sito.

Vicenza è situata allo sbocco del largo corridoio riempito dalle alluvioni che tra i Monti Berici ed i Lessini, costituisce la via naturale di comunicazione dalla Lombardia al Veneto Orientale.

La catena dei Lessini nella sua regione settentrionale culminante nelle cime del Baffelan e Cengio Alto e quindi, oltre il Piano delle Fugazze, nel Massiccio del Pasubio, è costituita da calcari del Trias. Nella sua regione media essa è invece formata da terreni Terziari di periodo antico, intercalati sempre più frequentemente nella regione meridionale da rocce eruttive basaltiche. Appunto di basalti e tufi basaltici, con l'acrocoro superiore in marne di Chiavon, gruppo Castelgomberto, è costituito il leggero rilievo di Monte Crocetta (quota 120) sito in territorio comunale a Nord-Ovest della Città.

Degli stessi terreni è formata, nella parte pertinente al territorio comunale a Sud della Città, la catena dei Berici, con quote massime tra i 150 e i 200 metri.

Le regioni di pianura sono costituite prevalentemente, ad Occidente del corso del Bacchiglione, da alluvione antica (diluvium) e ad Oriente di esso da alluvioni recenti minute. L'allegata carta geologica (Tav. 1) rende conto di tale costituzione del suolo.

Importanza fondamentale hanno rivestito, nella formazione storica della Città, dal punto di vista topografico e dal punto di vista dei suoi sviluppi commerciali, i corsi dei fiumi, che numerosi e suscettibili di irruenti piene, mal contenute dai bassi livelli della valle, solcano il territorio comunale. Essi valgono anche a mantenere alta la falda freatica la quale in parecchie zone ha quote inferiori di appena un metro al piano di campagna, recando difficoltà alle fondazioni.

Per tale ragione e soprattutto per le frequenti esondazioni dei corsi d'acqua, vaste regioni anche nell'immediata vicinanza del nucleo interno della Città, sono finora rimaste esenti da fabbricazione. Nella tav. 2 sono state indicate le zone più fre-

quentemente soggette ad alluvione: indicazione riuscita assai utile per la dislocazione dei quartieri di espansione della Città.

I principali corsi d'acqua solcanti il territorio comunale, sono i seguenti:

a) *Bacchiglione*, formato dalla confluenza di vari torrenti, specialmente l'Astico, il Leogra e il Retrone, scendenti dalle propaggini dei Lessini; è navigabile da Vicenza attraverso Padova fino alla laguna e costituì nei secoli passati una strada di notevole traffico, mentre l'Astico ed il Leogra segnavano passaggi abbastanza buoni verso la media Valle dell'Adige (Rovereto) e verso la Valsugana (Caldonazzo e Trento). Precisamente dove terminava, risalendo dal mare, la navigabilità del Bacchiglione, presso le pendici settentrionali dei Berici, nella zona delimitata dal fiume e dal suo affluente Retrone, sorse il primo insediamento umano da cui si sviluppò, nel corso dei secoli, la Città.

Il Bacchiglione, secondo quanto risulta dalla tavola annessa, allaga frequentemente vaste plaghe, in minor misura a Nord, in maggior misura ad Est, nello stesso interno della Città ed in misura notevolissima a Sud: grave inconveniente che studi antichi e recenti si sono proposti e si propongono di togliere di mezzo, ma ancora non sono sboccati a soluzioni definitive.

b) *Retrone* - Scende dai Lessini a Nord Ovest di Vicenza: oltrepassa la statale e la ferrovia per Verona, si insinua, con tortuoso corso, nella valle alle pendici dei Berici, risale quindi a Nord Est, tangendo la stessa ferrovia, punta quindi a Nord attraversando la regione meridionale della Città e ridiscende a Sud sboccando nel Bacchiglione a valle del Cotonificio Rossi.

Anche il Retrone, coi suoi piccoli affluenti scendenti dai Berici, dà luogo a notevoli esondazioni. Da tempo sono in corso studi per risolvere la viziosa conformazione del corso di questo fiume, con tesi anche radicali fino al punto da proporre una galleria sotto i Berici per farlo sboccare nel Bacchiglione molto a valle della Città. E' stata invece attuata da poco una sistemazione assai meno radicale consistente nel miglioramento delle arginature, dalla zona di S. Agostino alla confluenza.

c) *Astichello* - Confluisce al Bacchiglione nel corpo della Città subito ad Ovest del Giardino Querini. Anch'esso esonda spesso a Nord ed all'interno della Città, sicchè lungo il suo corso, una vasta plaga è rimasta esente da fabbricazione.

d) *Dioma* - Affluisce al Retrone e dà pure luogo a frequenti alluvioni lungo il suo corso e specialmente in prossimità della sua confluenza.

e) Vari torrentelli (rogge) quali il Tribolo, Caveggiara, Seriola, del Maglio ecc., tutti affluenti dei corsi d'acqua principali sopra elencati, che solcano per ogni dove il territorio comunale, e mentre recano ad esso fertilità e gaiezza, contribuiscono agli inconvenienti dianzi messi in rilievo.



La forma e la fisionomia urbanistica della Città sono inoltre in funzione della sua situazione topografica, specialmente in rapporto all'orografia ed alle principali arterie di traffico e ferroviarie che ad essa afferiscono e da essa si dipartono. Il monte Berico, che si eleva immediatamente a Sud del primitivo insediamento, ha infatti impedito nel corso dello sviluppo storico l'espansione edilizia da questo lato, salvo per quartieri di ville e villini; lasciando invece aperte le altre direzioni di espansione, disposte a ventaglio, specialmente in corrispondenza colle radiali: quella di Ovest, lungo la via di Verona, ed in minor misura di Sud-Ovest lungo la via di S. Agostino; quella di Est lungo la statale per Padova, ed in minor misura di Sud-Est in corrispondenza alla strada per Noventa - Montagnana; specialmente le direzioni del Nord, ai lati delle tre arterie per Schio - Roveretto, per Bassano-Trento e per Treviso-Udine.

Il territorio comunale ha una superficie di 8046 ha., l'aggregato urbano principale coi quartieri periferici quali definiti nel recente censimento del 1951 (ivi comprese le zone collinari sino alla Basilica di Monte Berico, le zone industriali, il cimitero, vastissime plaghe esenti da edilizia inserite attorno alla Città) misura 1138 ettari, dei quali 126 soltanto sono pertinenti al nucleo storico compreso entro la cinta Scaligera.

La ripartizione dell'intero territorio comunale e dell'aggregato urbano principale nei diversi settori di censimento coll'indicazioni delle superfici relative, è indicata nelle tavole 3 e 4 che forniscono anche i dati statistici relativi alla demografia, come si dirà in appresso.

Il clima del Comune di Vicenza è piuttosto mite: si sono compiute varie indagini, riportate nelle tabelle *a*, *b*, *c*, che riferiscono i risultati di rilevamenti compiuti dall'osservatorio meteorologico di Vicenza (Ufficio idrografico del Magistrato delle acque).

La tabella *a* riporta un'indagine sulle precipitazioni atmosferiche da cui risultano le medie mensili dei millimetri di pioggia caduta e dei giorni di pioggia, estese al periodo 1948-52.

Risulta che il mese meno piovoso è il gennaio con 10,7 millimetri e 8,8 giorni di pioggia; il più piovoso è il novembre con 164,7 millimetri e 8,4 giorni. In ordine decrescente seguono, dopo il novembre, l'aprile con 136,6 mm. e 10,2 giorni; l'ottobre, il dicembre, il maggio: negli altri mesi le medie sono poco diverse tra loro, compreso il luglio e l'agosto. La media totale annuale è di 1052,7 millimetri, con 94 giorni.

La tabella *b* riporta un diagramma del variare della temperatura nel corso dell'anno: i valori rappresentano quelli medi mensili delle tre temperature, massime, medie e minime, ottenuti facendo la media dei rilevamenti 1948-52. Dalla media minima di gradi 3,2 nel gennaio si sale alla media massima di

23,9 nel luglio. Anche in questo settore, dunque, clima piuttosto benigno.

La tabella c riporta il diagramma di frequenza media dei venti per gli anni 1948-52. I valori iscritti nell'abaco, indicano il numero delle volte in cui si è rilevato spirante un vento da una data provenienza; quelli applicati al diagramma sono i medi estesi a tutto il quinquennio. Risulta che i venti di gran lunga prevalenti sono quelli che spirano dal quadrante di Nord-Ovest; seguono quelli dal quadrante Sud-Ovest; i meno frequenti sono quelli dai quadranti Nord-Est e Sud-Est.

Si vedrà come questa indagine sia stata utile soprattutto per riconoscere la difettosa ubicazione di notevole parte degli impianti industriali della Città e per ubicare più razionalmente le zone industriali di progetto.

2) ORIGINI E SVILUPPO DELL'ABITATO - Brevi notizie sulla storia della morfologia urbanistica di Vicenza.

Si è visto dianzi come l'ubicazione dei primi insediamenti umani nel luogo ove poi sorse Vicenza, sono da mettere in relazione da un lato coll'estremo punto di navigabilità, verso Nord, del Bacchiglione in corrispondenza alla confluenza col Retrone (la quale, prima che esso fosse canalizzato, nell'ultimo tronco, a fianco del Bacchiglione, onde diminuire il danno delle piene, si operava più a Nord, così da dar luogo ad una sacca interposta tra il corso dei due fiumi e la collina, prestantesi anche ad agevole difesa); dall'altro coll'incrociarsi in quel luogo di transiti obbligati, quali quelli delle Valli Alpine; delle provenienze, ad Ovest, dal Veneto Occidentale e dalla Lombardia, e, ad Est e Sud-Est, dal Veneto Orientale e dalla Laguna di Venezia.

Circa gli sviluppi successivi, prima dell'età romana, si riportano qui — e si citeranno ripetutamente nel corso del cenno storico che segue — le schematiche notizie offerte nella prefazione, a firma G. Mantese, della pregevole ed esauriente Nuova Guida di Vicenza di F. Barbieri, R. Cevese, L. Magagnato (edita dalla S.A.T. - Vicenza 1953): « I primi abitatori che lasciarono sicure tracce nel territorio Vicentino, furono gli Euganei; framminist, forse, a piccoli gruppi di Italici, di cui si è fatta un po' di luce colla scoperta delle palafitte di Fimon e della Necropoli di Angarano. Gli Euganei vennero sopraffatti, verso la fine dell'VIII o principio del VII secolo, dai Veneti, un popolo di origine Illirica, con centro più importante ad Ateste (Este). Sembra che gli Euganei si ritirassero allora verso i monti, dando origine alle 34 « Civitates » delle « Euganeae gentes » di cui parla Catone citato da Plinio. Con ogni probabilità Vicenza fu fondata dai Veneti ».



Sembra che Vicenza sia stata successivamente occupata dagli Etruschi e poi dai Galli, prima di cadere sotto il dominio dei Romani.

Di Vicenza romana (Vicetia) si hanno notizie certe dopo il 177 a. C. Fu municipio dopo la guerra sociale; era governata dai Quatuorviri ed i suoi cittadini vennero iscritti alla tribù « Mene- nia ». Lo sviluppo di Vicenza fu notevole durante l'Impero.

Benchè non sia a Vicenza chiaramente leggibile, come a Verona, la « castrametatio » della città Romana, tuttavia gli archeologi hanno creduto di poterne identificare la sede in uno pseudorettangolo tra Porta Castello, S. Corona, S. Lorenzo e l'inizio di Via Carpagnon; solcato da Ovest ad Est, dal tracciato della Via Postumia (attuale Corso Palladio), che ne costituiva il Decumano maggiore, mentre il Cardo massimo lo incrociava probabilmente all'altezza della Basilica Palladiana. Il Decumano maggiore, dopo il ponte degli Angeli, che esisteva anche in quell'epoca, si scindeva in due tracciati, di cui uno era quello della Postumia, e l'altro puntava a Padova: da Porta Castello si dipartiva il tronco Ovest della Postumia, con tracciato diverso dall'attuale via di Verona.

Il Cardo massimo attraversava a Sud il Retrone e si scindeva in due strade, una per Lonigo lungo il fiume, l'altra per Costozza-Montagnana: a Nord esso doveva far capo ad una strada diretta alle valli settentrionali. Interessanti documenti della vita romana di Vicenza sono il Teatro di Berga, l'acquedotto proveniente dalla valle dell'Orolo, i resti di due ponti e di pavimentazioni stradali, vari pavimenti musivi comprovanti l'esistenza di ricchi palazzi, ecc.

La tavola 5 che indica le successive fasi dello sviluppo storico, delinea la presunta forma della città Romana e le sue più rilevanti strutture del Periodo.

Vicenza divenne cristiana nei primissimi secoli, come è provato dai monumenti paleocristiani di S. Felice e dal fatto che alla fine del IV secolo fu eretta in diocesi alle dipendenze del Vescovo di Milano: successivamente, nel V secolo la Città fu sot- to messa al Metropolita di Aquileia.

Trovandosi sul tracciato della Postumia, tra Aquileia e la Lombardia, Vicenza soffrì saccheggi e distruzioni durante le invasioni barbariche, specialmente quella di Attila (452); risorse sotto Teodorico; tornò a soffrire carestie e pestilenze dovute alla conquista Bizantina, fino alla metà del VI secolo; restò separata dalla Città di Roma fino alla fine del VII secolo. Sotto il dominio dei Longobardi venne scelta a sede di uno dei 36 ducati. Carlo Magno, superata l'ultima resistenza longobarda (776), insediò anche a Vicenza un conte Franco.

Nel secolo VIII colla progressiva fusione dei Latini coi Longobardi si ebbe un grande risveglio della vita civile e religiosa della Città, di cui rimane traccia nella costruzione dei due mo-

nasteri di S. Felice e S. Pietro: risveglio accentuatosi nel secolo IX durante il quale Vicenza ospitò una scuola fondata da Lotario I cui accedevano i giovani di vaste contrade circonvicine.

Nell'889 l'orda devastatrice degli Ungari seminò distruzioni e morti e fra l'altro rase a terra il monastero di S. Felice. Altri saccheggi di barbari si verificarono nella prima metà del secolo X; onde si pensò ad opere di fortificazione che si attuarono dapprima colla costruzione di torri (di S. Felice, del Duomo, Coxina al Ponte degli Angeli ecc.), poi, probabilmente tra la fine del secolo X e la prima metà del secolo XI, coll'erezione di una cinta fortificata il cui perimetro corrispondente alle attuali vie Canove, S. Biagio, Motton S. Lorenzo, Pallamaio, Piazzola S. Giuseppe, Barche, Isola, risulta indicato nello schema di sviluppo storico: (tav. 5).

Le mura, i cui resti ed alcune delle cui porte sono tuttora visibili, erano assai alte e circondate da una profonda fossa.

Segue un periodo di lotte intestine, specialmente tra le famiglie dei due conti Vicentini Adalberto ed Uberto; per mettere fine alle quali, l'Imperatore Ottone III investì della giurisdizione della Città il vescovo Girolamo. Ma il governo tirannico dei vescovi suoi successori, provocò l'insurrezione del popolo, che infine li cacciò. Vicenza pervenne così all'autonomia comunale cogli stessi caratteri degli altri Comuni Italiani. Il Comune nei suoi primi tempi appare ancora dominato dall'aristocrazia feudale; ma successivamente alla carica di Primo Console accedettero anche membri della borghesia ed infine del popolo.

Coll'affermarsi del potere comunale ripresero le lotte civili, soprattutto nei confronti della Chiesa; si apersero conflitti colle città vicine, specialmente Padova; ma quando un interesse comune, inteso alla difesa dell'idea di patria, allora insorgente, riunì le vittà Venete e Lombarde contro il Barbarossa, si dimenticò ogni rancore e Vicenza fece parte della « Lega Veronese » (1164) contro il nemico esterno, fino alla vittoria di Legnano.

La pace di Costanza (1183) riconobbe anche al Comune di Vicenza la libertà: venne instaurato il governo popolare con un Podestà, un Consiglio Maggiore di 400 membri ed uno Minore di 40. Ma tosto si iniziarono le lotte tra il partito Guelfo ed il Ghibellino, fintantochè il Ghibellino Alberico da Romano, fratello di Ezzelino, cacciati i Guelfi si insediò da dittatore al comando della Città.

Il tiranno Ezzelino considerando la lega, nel frattempo conclusa tra Vicenza, Brescia, Mantova, Verona, Treviso e Ferrara, lesiva alla sua potenza, coll'aiuto dello scomunicato imperatore Federico II pose Vicenza a ferro e fuoco nel 1236 e fino al 1260 la dominò insieme agli Imperiali.

Morto Ezzelino la Città riordinò i suoi statuti, concluse un'altra lega con Padova, Verona e Treviso; ma ben presto si rinnovarono i conflitti ed in definitiva la Città dovette porsi

al servizio di Padova. Si liberò nel 1311 per poi cadere in mano agli Scaligeri di Verona (fino al 1387) e quindi ai Visconti.

Gli Scaligeri fornirono la Città, che frattanto era notevolmente esorbitata dalla cinta del 1100, di un'altra cinta murata, lambita all'esterno o dal corso dei fiumi o da un vallo pieno d'acqua. Anche questo perimetro è inserito nella tavola dello sviluppo storico (tav. 5).

Liberatasi a forza da tale servitù, Vicenza si diede spontaneamente, nel 1404, a Venezia e da allora la sua storia si confuse con quella della Dominante; si ebbero quattro secoli consecutivi di pace, di ricchezza, di vita illuminata dalle opere dell'intelligenza e dell'arte, solo interrotti da un non lungo periodo seguito alla lega di Cambrai, quando Vicenza fu occupata, colla collaborazione del Vicentino Trissino, da Massimiliano d'Austria e fu saccheggiata prima dai Tedeschi e poi dai Francesi.

I riflessi della Rivoluzione Francese si fecero sentire anche a Vicenza che fu occupata nel 1796 da Napoleone; indi fu sottoposta al dominio Austriaco colle altre città venete, nel trattato di Campoformio.

Nel 1806 fece parte del Regno d'Italia e ritornò agli Austriaci dopo la caduta del Bonaparte.

Ma il Risorgimento batteva alle porte: Vicenza rivendicava la sua libertà combattendo nella battaglia pur sfortunata che assunse il suo nome e meritando la medaglia d'oro.

L'unità d'Italia doveva peraltro ancora tardare. L'ora della liberazione di Vicenza dal servaggio straniero e dell'unione all'Italia battè il 18 novembre 1866.

Nella ripetutamente citata tavola 5 sono indicate, con particolari tratteggi e perimetri, oltre ai comprensori inclusi nella Città dal 1100 al 1300, le espansioni successivamente aggiuntesi agli aggregati edilizi precedenti, e specialmente quelle verificatesi al termine delle seguenti epoche: 1600, 1700 e 1800, e finalmente la conformazione attuale della Città (1955).

Si riconosce agevolmente che, per effetto di tali successivi incrementi disposti a raggiera lungo le radiali, esclusa la direzione Sud, impedita dalle colline, il nucleo storico di più vitale importanza, dal punto di vista urbanistico ed architettonico, è stato involupato quasi dovunque da formazioni recenti colle dannose conseguenze che saranno messe in luce nella seconda parte della relazione.

3) MORFOLOGIA URBANISTICA e consistenza edilizia del territorio comunale e della Città di Vicenza - Valori architettonici - Metodi di rappresentazione plano-altimetrica.

Si è già detto che incerte e scarse tracce sono rimaste, salvochè per la presenza del Decumano Maggiore (Corso Palladio)



della fisionomia urbanistica di quella che doveva essere la città Romana. La legge della persistenza del piano ha qui avuto la sua eccezione; gli edifici ed i tracciati medioevali e poi rinascimentali si sono sovrapposti al tessuto urbanistico romano, del quale sono rimasti in essere solo brevi tronchi e certe attitudini alla rettilineità ed ortogonalità dei tracciati che invece cedono nel settore interposto nel corso del Retrone, di origine medioevale, ad andamenti assai più tortuosi e radiocentrici. Ne risulta un insieme di alto livello artistico, costituito da ambienti di una plasticità e di un ininterrotto valore pittorico, oltrechè architettonico, veramente unico, il quale va integralmente conservato.

Le zone comprese tra la cinta del 1100 e quella Scaligera non presentano caratteri omogenei: predominano i tracciati a raggiera nel settore Sud-Ovest e Sud-Est, di notevole valore urbanistico; pressochè tra loro ortogonali, salvochè lungo il bellissimo Corso Fogazzaro nel settore Ovest, di formazione più recente.

Lungo i tracciati medioevali e posteriori si è inserita l'edilizia dei secoli successivi, con una percentuale eccezionalmente alta di palazzi pregevoli o addirittura di sommi capolavori, specialmente del Palladio, dello Scamozzi e delle loro scuole, che fanno di Vicenza, com'è ben noto, una delle città più dense di interesse architettonico.

Era importante puntualizzare esattamente tale situazione nella topografia in scala 1:2000 del nucleo interno; e vi si è provveduto con un'indagine compiuta personalmente dall'autore del Piano, prendendo come punto di partenza gli elenchi degli edifici dichiarati di interesse storico ed artistico, vincolati dalla Soprintendenza, ma ampliando notevolmente il numero di quelli da ritenere degni di rispetto, per tener conto del valore urbanistico rappresentato da tante case e casette che, se pur prive di notevole pregio artistico individuale, ne rivestono invece uno grandissimo nel costituire bellissimi ambienti, specialmente quando essi fan da cornice ai principali monumenti. Si sono così adottate diverse campiture per designare nella topografia al 2000, tratta con gran diligenza dalle mappe catastali, tre categorie di valori negli edifici ritenuti di interesse artistico; di cui la prima comprende i principali capolavori, la seconda e la terza i monumenti di media e di minore importanza. Il resto dell'edilizia residenziale è stato pure diviso in tre categorie in base alla consistenza strutturale ed al valore economico degli edifici in ciascuna compresi: fabbricati fatiscenti; in discrete condizioni; in condizioni ottime.

Gli edifici pubblici o di uso speciale sono stati contrassegnati accentuando con segno grosso il loro perimetro e coll'apposizione di speciali segni simbolici. In tal modo la minuziosa analisi edilizia compiuta, risulta espressa graficamente con chiarezza.



Per quanto concerne la restante parte del territorio comunale, non preesisteva una topografia attendibile. Vi si sarebbe potuto provvedere con rilievi aerofotogrammetrici; ma, a parte il notevole costo, il quale supera addirittura quello dell'elaborazione dell'intero Piano, la mancanza in tali rilievi delle partizioni mappali e (qualunque sia il grado di precisione raggiunto) la loro sensibile difformità dalle mappe, sono motivi tali da far preferire altro metodo di disegno per la predisposizione dell'elaborato base in scala 1:5000 del territorio. Non si è creduto poi di adottare la scala 1:10000, data la non notevole grandezza del Comune ed anche perchè la presenza di molte frazioni periferiche abbisognevole di sistemazione urbanistica, avrebbero richiesto la predisposizione di parecchi stralci in scala maggiore.

Il procedimento adottato è stato dunque il seguente: si sono ridotte fotograficamente le mappe catastali in scala 1:2000 di tutto il territorio comunale, nella scala 1:5000; si è ingrandita fotograficamente la carta all'1:25000 dell'Istituto Geografico Militare pure nella scala 1:5000; sovrapponendo le due topografie così ottenute, pressochè coincidenti, e rilucidandole, si è ottenuto un elaborato assai attendibile. Per quanto concerne la configurazione altimetrica del terreno, ci si è valse parzialmente di rilievi piano altometrici preesistenti per le zone di maggior interesse; e per il resto ci si è valse delle curve di livello e delle quote della carta all'1:25000 ingrandita, all'1:5000 come sopra detto.

Le mappe catastali non erano aggiornate, specialmente per quanto concerne l'edilizia sorta nel dopoguerra. Fare rilevamenti diretti sarebbe stato troppo lungo, costoso ed impreciso. Si è allora ordinato a ditta specializzata un fotomosaico aereo in scala 1:5000 dell'intero territorio comunale, (che costa un decimo del relativo rilievo aerofotogrammetrico) coll'ausilio del quale mercè opportune interpolazioni grafiche, si è potuto aggiornare fino ad oggi, per quanto concerne i tracciati stradali e l'edilizia, l'elaborato predisposto come dianzi detto.

Le indicazioni grafiche adottate nella planimetria all'1:5000, sono meno minuziose di quelle adottate nel 2000, ma offrono una rappresentazione veramente esauriente di ogni elemento topografico ed edilizio.

4) INDAGINE DEMOGRAFICA - Incremento della popolazione e distribuzione di essa nel territorio Comunale.

Vicenza contava circa 30.000 abitanti verso la fine del 1500; poi la popolazione diminuì e riprese a crescere verso la metà dell'Ottocento.

Nel 1871, primo censimento del governo italiano, la popolazione residente non era stata censita e la presente era di 37.686 abitanti in tutto il Comune. Nel 1881 la popolazione residente era di 39.431 abitanti, dei quali 27.694 in città e sobborghi; nel 1901 essa era di 43.703 abitanti; nel 1911 di 53.107; nel 1921, dopo le sensibili perdite dovute alla prima Guerra Mondiale, di 59.611.

Nel 1931, furono censiti 65.177 abitanti presenti, di cui 46.780 nel nucleo urbano: i residenti erano 64.806.

Nel 1955 (30 novembre) i presenti erano 87.871 ed i residenti 84.658.

I risultati dell'indagine demografica, sono stati raccolti in tre tabelle. Le tabelle *d* ed *e* offrono i dati relativi all'incremento naturale (differenza tra nati e morti) nel periodo 1930-1954, riferiti alla popolazione presente e residente: la media di esso, nel periodo successivo alla guerra (1946-54) è di circa 520 nuovi abitanti all'anno per la popolazione presente e di 430 per la residente.

La tabella *f* offre i dati relativi all'incremento artificiale (differenza tra immigrati ed emigrati) nello stesso periodo per la popolazione residente; la media di esso negli anni (1946-54) è di circa 440 nuovi abitanti all'anno.

La tabella *g* presenta un diagramma della variazione totale della popolazione residente fino ad oggi, diagramma estrapolato per 35 anni in base a caute ipotesi di un certo potenziamento dell'attività industriale. Risulta che nel 1990 Vicenza potrebbe ospitare almeno 127.000 abitanti cioè, almeno 40.000 o 45.000 più degli attuali.

Si vedrà tra poco come si siano dedotti da tali indagini, razionali criteri per il proporzionamento del Piano Regolatore.

La distribuzione della popolazione nell'ambito del territorio comunale e nell'aggregato urbano è stata puntualizzata nelle tavole 3, 4 e 4 bis prendendo per base i settori topografici individuati per operare il censimento del 1951 ed i quantitativi di popolazione in ciascuno di essi censiti.

La tavola 3 in scala 1:10000 offre la situazione di tutto il Comune: dei singoli settori sono indicati la superficie, gli abitanti ed il perimetro degli aggregati edilizi principali in ciascuno compresi (frazioni). Il complesso dei 14 settori di censimento individuati nel nucleo interno della Città, limitato a Nord e ad Est dal Bacchiglione, ad Ovest dalla cinta Scaligera; a Sud di detta cinta dal Campo Marzo e dalla Ferrovia, ha una superficie di 126,5 ettari ed ospita 20.179 abitanti con una densità territoriale media di 167 abitanti per ettaro, assai modesta.

I settori di censimento dal 15° al 40° costituiscono i quartieri esterni della Città ed i sobborghi facenti parte di essa senza soluzioni di continuo. La loro superficie, che comprende vastissime aree esenti da edificazione e tutte le zone speciali, ferroviarie,

industriali, annonarie, cimiteriali ecc., è di ha. 1011,31 con 42.965 abitanti e densità territoriale di 42,5 abitanti per ettaro. Nel suo insieme quindi, l'aggregato urbano principale misura, secondo il censimento del 1951, 1138 ettari con 63.144 abitanti ed una densità territoriale media di 55 abitanti per ettaro.

Poichè la superficie totale del Comune è di 8046 ha. con una popolazione residente di circa 85.000 abitanti, i 20 settori di censimento esterni all'aggregato urbano principale misurano complessivamente 6898 Ha. con circa 22.000 abitanti ed una densità territoriale di 3,2 abitanti per ettaro.

Nella tav. 3 ciascun settore di censimento è denunciato colle cifre di superficie ed abitanti e con altri dati cui si farà cenno trattando delle condizioni igieniche della popolazione.

Nelle tavole 4 e 4 bis in scala 1:5000 è offerto un dettaglio della dislocazione della popolazione nell'aggregato urbano principale, che denuncia per ciascuno dei 40 settori del nucleo interno e dei quartieri esterni, la rispettiva superficie, quantità di abitanti, e densità territoriale.

5) CONDIZIONI IGIENICHE della popolazione.

L'esame delle due tavole dianzi citate, riesce utile anche al fine dei giudizi che si possono formare sulle condizioni igieniche della popolazione; la quale, come è noto, è anzitutto in diretto rapporto col suo addensamento.

Dalla tav. 4 si ricava che le densità territoriali maggiori, di 405 e 404 abitanti per ettaro, si producono in corrispondenza ai settori di censimento N. 2 e N. 9, il primo circoscritto dalle vie: Corso Palladio, Cavour, Pigafetta, Pescaria, fiume Retrone, Grazie, Pasini, Cesare Battisti; il secondo, oltre il medesimo tratto del Retrone, dalle vie: Ponte S. Michele, Pozzetto, Piazzola Gualdi, Porton del Luzzo, Ponte Furo.

E' in realtà questa la zona di Vicenza in cui sono più deficienti gli spazi aperti, sia stradali, sia interni ai lotti e si vedrà successivamente come, pur ponendo l'intangibilità dell'ambiente urbanistico, sia stato proposto qualche ritocco tenendo presenti anche alcune esigenze del traffico. Tuttavia, densità territoriali dell'ordine di 400 abitanti per ettaro, non sono eccessive e denotano che, pur essendo assai strette le strade in questi comprensori, nell'interno degli isolati permangono tuttora, salvo casi eccezionali, discreti e talvolta piuttosto ampi polmoni di verde. All'infuori delle punte di questi due settori, le condizioni di addensamento nell'aggregato urbano sono assai più tenui: variano tra i 200 ed i 250 abitanti per ettaro nei settori 1, 3, 5, 8, 12, 18; tra i 150 ed i 200 nei settori 7, 13, 14, 27, e raggiungono valori assai minori nei restanti 28 settori. Cifre modeste, le quali consentono di affermare che Vicenza è città in buone condi-

zioni igieniche, per quanto riguarda la densità: eventuali opere di bonifica dovrebbero riferirsi, con estrema cautela pei valori urbanistici, soprattutto alle condizioni di fatiscenza di parecchi vecchi edifici del nucleo storico.

Nei 20 settori estranei all'aggregato urbano, le densità territoriali sono minime, come si rileva dalla tav. 3. Codesta tavola puntualizza anche un'altra condizione di importanza essenziale ai fini dell'igiene fisica e morale, cioè la densità di abitazione (numero dei vani in confronto al numero degli abitanti).

Si constata che nel gruppo dei 14 settori del nucleo storico, sono stati censiti 18.247 vani per 20.179 abitanti con una media di 1,1 abitanti per vano: benchè in tale regione numerosi vani, occupati da uffici od altro, non siano abitati, le condizioni di adensamento sono dunque piuttosto favorevoli.

Negli altri 25 settori dell'aggregato principale, sono stati censiti 34.512 vani per 42.965 abitanti, con una media di 1,25 abitanti per vano, pure soddisfacente, posto che in questa regione i locali adibiti ad ufficio divisi dall'abitazione, sono assai meno numerosi.

Meno felice è la situazione sotto questo rapporto, di alcuni settori del territorio esterno, nei quali si raggiungono punte di 1,96 abitanti per vano a Bertesina, 1,69 a Maddalene, 1,62 a S. Agostino; mentre la media generale è di circa un abitante e mezzo per vano; media non allarmante, che consiglia peraltro a promuovere provvedimenti tali da incoraggiare la costruzione di nuovi edifici nelle regioni esterne all'aggregato urbano principale.

A comprovare le sufficientemente buone condizioni igieniche del territorio comunale, sono stati localizzati i casi di tubercolosi (n. 354) e tifo (n. 45), accertati dai competenti uffici nel quinquennio 1950-54, in una planimetria in scala 1/5000; dalle quali localizzazioni non si rileva nessun preoccupante accentramento dell'una o dell'altra di tali malattie, in punti speciali della Città (tav. 6).

Soltanto per la tubercolosi si rende sensibile un maggior numero di casi in due o tre punti (ad esempio: tra Via Liroy ed il Retrone, ed a Via delle Barche), dove l'edilizia è assai fatiscente: ma probabilmente ciò è dovuto più alla miseria degli abitanti che allo stato delle abitazioni.

A parte la considerazione di queste due malattie, che sogliono essere in particolare rapporto colle negative condizioni urbanistiche ed edilizie, la tubercolosi soprattutto in funzione del deficiente soleggiamento ed il tifo in funzione di inquinazione delle acque potabili; il tasso di mortalità relativamente bassa (vedi tabella e), che denuncia una media di 835 morti all'anno nell'intervallo 1946-54, con una percentuale del 10 per mille, del tutto normale, conferma le soddisfacenti condizioni igieniche del Comune.



6) INDAGINE SULLE CONDIZIONI ECONOMICHE nel Comune e sulle attività dei cittadini.

La vita economica del Comune di Vicenza, si basa su due fondamentali fonti di produzione e di lavoro: l'agricoltura e la industria: entrambe le quali sono sviluppate, in grado anche maggiore in altri comuni della provincia; sicchè il capoluogo di essa se ne avvantaggia di riflesso, per notevole volume dei commerci e dei traffici.

In realtà la provincia di Vicenza è una delle più produttive del Veneto e dell'Italia tutta, tanto nell'agricoltura, che è la base della vita economica complessiva, quanto nell'industria.

I prodotti prevalenti sono forniti dai cereali largamente coltivati nelle regioni di collina e di pianura (frumento e mais) e dall'uva prodotta in colture promiscue e specializzate. Seguono le colture industriali della barbabietola da zucchero e del tabacco; importanza quasi esclusivamente locale hanno le colture ortofrutticole.

L'allevamento del bestiame è notevole, ma inferiore alle possibilità del territorio; piuttosto importante si mantiene, nonostante i nuovi ritrovati nel campo tessile, la produzione dei bossoli, che alimentano tutt'ora, ma assai più prima della seconda Guerra Mondiale, gran numero di filande.

Le industrie più sviluppate nella provincia, tali da conferirle un carattere particolare fra tutte le altre provincie del Veneto, appartengono ai più diversi rami: estrattive (cave di marmo nel bacino del Chiampo, di caolino a Tretto, di pietra nel Berico; produzione di acque minerali a Recoaro e altrove; ecc.); meccaniche (stabilimenti per la costruzione di motori, pompe ed elettropompe, di impianti di irrigazione a pioggia ed altri macchinari ad Arzignano, alle Alte in comune di Montecchio, in Vicenza città, ecc.; stabilimenti per articoli di ferro smaltato e zincati a Bassano, ecc.); tessili (grandiosi stabilimenti per produzione di filati e tessuti di lana a Valdagno, a Schio, a Vicenza città ecc.; filande di seta; filatura e tessitura del cotone, ecc.); impianti per la produzione dell'energia elettrica nelle valli, ecc.

E' naturale che Vicenza si sia attrezzata fin qui e debba esserlo ancor più nel futuro, al fine di costituire il ganglio commerciale e direttivo di tali notevolissime attività: in rapporto alle quali, nella tav. 7 e nelle tabelle: *h*, *i* ed *l* si è puntualizzata la situazione particolare del Comune.

La tavola 7 e la tabella *h* forniscono dati circostanziali sull'agricoltura. Dei quarantatre compartimenti agricoli, in cui è suddiviso il territorio comunale, vengono offerte, con dia-

grammi cartesiani ed indicazioni numeriche, le dimensioni delle superfici in ciascuno d'essi dedicati ai vari tipi di colture: seminativi, prati, pascoli e boschi; colture legnose specializzate; terreni improduttivi.

In un diagramma polare, sintesi di tutti, si denunciano i totali per l'intero Comune e cioè: *6012 ettari* di seminativi, pari al 74,71% della superficie comunale; *1030 ettari* di prati e pascoli, pari al 12,81% di tale superficie; *147 ettari* di boschi, pari all'1,83%; *36 ettari* di colture legnose specializzate, pari al 0,44%; *821 ettari* di terreni improduttivi, ivi compresa la Città e gli altri aggregati edilizi, pari al 10,2%.

La superficie agraria e forestale è dunque in tutto 7225 ettari, che sommata a quella improduttiva equivale alla totalità del territorio comunale di 8046 ettari.

La tavola 7 fornisce anche la ripartizione delle colture per ciascun compartimento agrario ed il numero delle aziende agricole suddivise in base alla loro dimensione.

Si rileva che 1565 piccole aziende di dimensione inferiore a mezzo ettaro, occupano una superficie di soli 174 ettari; che, successivamente 539 aziende di dimensione variabile da mezzo a 2 ettari, occupano una superficie di 581 ettari; 351 aziende da 2 a 5 ettari sommano complessivamente 1165 ettari; 199 aziende da 5 a 10 ettari sommano 1512 ettari; e che infine soltanto 160 grandi aziende di più che 10 ettari occupano una superficie maggiore, (cioè 3957 ettari), di tutte le precedenti messe insieme.

Convivono insomma nell'ambito del comune le due forme opposte di attività agricola: quella individuale del piccolo podere condotto artigianalmente e quella della grossa azienda industrializzata: tale versatile comportamento sembra corrispondere alla molteplicità delle istanze di lavoro agricolo, inerenti alla nostra attuale economia liberale; non si saprebbe davvero scorgere in ciò un difetto, anzi il contrario.

Nella tabella *h* si offrono i dati relativi al bestiame presente nel territorio comunale negli anni 1950, 1952 e 1954, suddiviso in 5 categorie: bovini, ovini, caprini, suini ed equini: complessivamente si constata un aumento da 7831 a 8837 nel primo biennio ed una flessione da 8837 a 8362 nel secondo.

La tabella *i* fornisce, con dati e diagrammi cartesiani, utili notizie sull'attività industriale nel comune, secondo il rilevamento compiuto nel 1951, il più recente in nostro possesso. Le ditte industriali piccole e grandi, sono suddivise a seconda della categoria di lavoro svolto (metallurgiche, meccaniche, edili, poligrafiche, ecc.) e per ciascun gruppo si denunciano il numero degli addetti, il numero degli stabilimenti, l'energia impiegata. I totali sono i seguenti: ditte 1427; addetti 13.664; stabilimenti utenti energia elettrica, 602; HP 23.196.

L'industria vicentina è dunque assai rilevante ed in conti-



nuo progresso, tale da esigere ormai un ordinamento organico ed un'attrezzatura di zona più efficienti.

La tabella 1 fornisce con dati numerici e diagrammi, la statistica delle attività commerciali vicentine (rilevamento del 1954) indicando per ciascuna branca (commercio all'ingrosso; al minuto, servizi pubblici ecc.) il numero delle ditte (1764 in tutto), e degli addetti (5586 in tutto).

Nella topografia all'1:2000 sono esattamente indicati gli edifici commerciali di maggior importanza (ad es. le Banche); nella tavola 8 si è indicata specificamente l'ubicazione dei negozi ed altri pubblici esercizi. Risulta chiaro da essa, ciò che del resto è evidente di primo acchito a chi entra in città, che cioè l'attività commerciale è concentrata con assoluta prevalenza lungo il corso Palladio, e parzialmente lungo le vie adiacenti: che codesto attuale centro degli affari, il quale nelle condizioni attuali costituisce anche l'unica via di attraversamento da Est ad Ovest (se si eccettui il traffico pesante) è estremamente congestionata e che per i prossimi certi sviluppi delle attività commerciali vicentine è assolutamente necessario individuare altra sede.

Dalla tabella 1 risulta anche il numero delle ditte (72) e degli addetti (2289) relativi ai servizi di comunicazione e trasporto.

Nel complesso gli addetti alle attività industriali e commerciali vicentine sommano a $13.664 + 5856 + 2289 = 21.809$; tenendo presente che nel computo non sono compresi gli addetti alle professioni ed alle arti liberali e pur ammettendo che più componenti di una stessa famiglia siano occupati nell'una o nell'altra azienda, è da ritenere alta la percentuale delle persone occupate in confronto al totale di circa 65.000 persone oggi viventi nell'aggregato urbano di Vicenza: condizione questa che induce alle migliori speranze per lo sviluppo ulteriore delle attività della popolazione e conseguentemente dello sviluppo urbanistico della Città.

7) INDAGINI SUL TRAFFICO e sulle comunicazioni.

a) Ferrovie dello Stato e traffico ferroviario.

Fanno capo alla stazione di Vicenza importantissime linee, specialmente la Torino-Milano-Venezia-Trieste, arteria di fondamentale importanza anche per i traffici internazionali avviati dalla Francia, Svizzera e Germania ai Paesi balcanici ed all'oriente; poi le linee provenienti dal Veneto Settentrionale ed Orientale, la Treviso-Vicenza e la Schio-Vicenza. Gli impianti di stazione, il parco merci, l'edificio viaggiatori, il piazzale ad esso antistante, integralmente ripristinati e ricostruiti dopo le di-

struzioni belliche, sono pienamente rispondenti alle esigenze attuali ed a quelle del futuro, tanto per quel che concerne le esigenze tecniche del movimento interno, quanto per quel che riguarda il notevole numero di viaggiatori in arrivo ed in partenza.

Estremamente negativa è invece la condizione di tali impianti in confronto alla struttura urbanistica della città, soprattutto in rapporto alle interferenze tra i tracciati ferroviari e quelli stradali. La stazione infatti col vastissimo parco vagoni blocca completamente lo sviluppo dell'abitato a Sud, il che può in fin dei conti essere stato utile per aver impedito l'accrescimento radiocentrico a macchia d'olio, verificatosi fin qui, in assenza di piani regolatori e di efficienti mezzi di tutela, in ogni altra direzione. Tale condizione ha anche salvato le colline di monte Berico dagli attacchi dell'edilizia, che ciononostante si sono purtroppo prodotti su larga scala nelle pendici settentrionali. Non vi ha dubbio peraltro che da tale condizione si sono avuti anche degli effetti assai nocivi, ad esempio l'intralcio offerto allo sviluppo della zona industriale a Sud-Ovest, direzione assai adatta a tale scopo, verso la quale si erano installate già da molti anni le officine ferroviarie ed il grosso stabilimento tessile Rossi. Lo sbarramento ferroviario ha collaborato a far sì che molte ditte abbiano ubicato i loro impianti a Nord della ferrovia e della statale per Verona, col grave inconveniente del frammentamento di essi coll'edilizia residenziale e col risultato che alcune grosse industrie hanno ottenuto raccordi ferroviari da questo lato, i quali attraversano a livello una strada interregionale, anzi internazionale di tale importanza, in cui il traffico è ormai giunto ad un insopportabile grado di congestione. Le linee per Treviso e per Schio sbarrano lo sviluppo della città verso oriente ed anche da questo lato pressochè tutte le strade, compresa la Postumia, le attraversano a livello.

Esistono attualmente a Vicenza soltanto quattro cavalcavia, di cui due, assai vicini tra loro (Viale X Giugno e Piazzale Fraccon), pel collegamento della Città colla regione collinare e colle provenienze da Sud a Sud-Est, e coll'attuale arteria di scorrimento meridionale; uno per l'attraversamento alla sua radice, in regione ormai interna della Città, della Vicenza-Treviso ed il quarto a Viale della Pace, in corrispondenza alla statale per Padova. Esiste inoltre attualmente, una passerella pedonale in corrispondenza alla via di S. Agostino laddove, specialmente in rapporto alla zona industriale, si impone ormai un allacciamento ben più efficace alla città. Si cennerà in seguito all'imprescindibile necessità di disporre altri soprapassaggi (i sottopassaggi sono impediti dalla quota della falda freatica, secondo quanto è stato detto poc'anzi).



b) *Traffico stradale, viabilità principale e secondario*

Quanto si è detto nel paragrafo precedente mette in luce alcuni soltanto dei gravi inconvenienti relativi alla viabilità principale, soprattutto per quanto concerne il traffico in transito.

La situazione è stata puntualizzata nelle tavole 9 e 10, delle quali la prima ha carattere qualitativo, presenta cioè lo schema dei tracciati stradali che si offrono oggi alle diverse specie di traffico: traffico di transito pesante e lento, traffico di transito leggero e veloce; principale traffico locale (di congiunzione tra i quartieri e di afferenza al centro). La tavola 10 puntualizza invece la situazione dal punto di vista quantitativo, indica cioè i rilevamenti del traffico fatti dall'A.N.A.S. nel 1950, in corrispondenza ai punti di penetrazione in Città dalle diverse radiali ed offre anche un'indagine sugli incidenti stradali che ebbero luogo nell'aggregato urbano nel quinquennio 1950-1954; incidenti i quali sono in evidente rapporto colle maggiori densità di traffico ed anche in rapporto alle insufficienze di sezione ed alle condizioni difettose delle strade.

La statistica dell'A.N.A.S. denuncia in corrispondenza alle radiali in punti prossimi alla Città, le medie del numero di passaggi giornalieri nei due sensi e nelle ore diurne, dedotte da rilevamenti effettuati a varie riprese nel 1950. Tali dati sono stati nella tav. 10 riassunti in diagrammi cartesiani che forniscono i dati numerici e denunciano con evidenza anche visiva, le intensità dei traffici dei diversi mezzi di trasporto: autocarri ed autobus; automobili; motocicli e motocarri; cicli.

Risulta che il traffico più intenso si sviluppa nel tronco Ovest della statale n. 11 (Verona). Seguono il tronco Est di detta statale (Padova); la statale n. 46 (Trento); e la 55 (Treviso). Le radiali provinciali e comunali hanno carichi minori.

Ora, quali sedi sono attualmente a disposizione di tali traffici, che per la parte maggiore transitano attraverso la Città e non si arrestano in essa? Risulta evidente dallo schema riportato nella tav. 9 che la situazione più viziosa è quella che riguarda il traffico assai più intenso degli altri, che interessa i due tronchi della statale n. 11 (da Verona a Padova attraverso Vicenza). Per gli autotreni ed autocarri è impedito l'attraversamento della Città: essi percorrono oggi il viale Verona congestionatissimo e già divenuto strada residenziale, che alimenta contemporaneamente le strade pure residenziali sfocianti in essa da Nord, fino alla via Ferreto de Ferreti; in corrispondenza alla quale un passaggio a livello sulla Vicenza-Milano, provoca delle lunghe soste, sicchè talvolta decine e decine di automezzi attendono in file lunghissime lungo il tronco terminale di tale strada e lungo lo stesso Viale Verona: oltre il passaggio a livello gli automezzi diretti a Padova raggiungono il viale Fusinato attraverso strettoie e svolte fino al Piazzale X Giugno, ove incrociano due importanti strade di penetrazione in

Città; quindi, dopo aver percorso viale Risorgimento, giungono al Piazzale Fraccon; dal quale, con tortuoso tragitto implicante tre svolte ad angolo retto ed una ad angolo acuto, per i viali Margherita e Trissino, giungono al cavalcavia della Stanga, ove l'incrocio con corso Padova è tristemente famoso per i continui incidenti: infine, pel lungo viale della Pace, pervengono al cavalcavia della ferrovia per Padova ed alla fine dell'abitato. E' evidente la necessità di provvedere ad una sostanziale modificazione di questo importantissimo attraversamento, benchè sia da prevedere che l'attuazione del tronco dell'autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova già progettato e prossimo all'attuazione, varrà di per sè ad alleggerirlo notevolmente.

Non meno difettosi sono i tracciati della altre arterie di penetrazione e dei tronchi di circonvallazione che li riuniscono. Così la statale 53 (Postumia) proveniente da Treviso, attraversa a livello la ferrovia di Schio e per viale Trieste giunge fino alla circonvallazione della cinta del '300, prima di trovare la possibilità di un contatto colle altre radiali: lo stesso dicasi per la statale 46 (di Trento), per la provinciale Marosticana, e per ogni altra strada provinciale o comunale afferente in città.

Le provenienze da Nord-Est e Nord dirette a Verona, sono insomma del tutto prive di una tangenziale di scorrimento per il traffico pesante, essendo divenuta l'attuale circonvallazione, si può dire, un'arteria centrale; ed i tronchi di diverse strade, pei quali viene oggi avviato tal tipo di traffico essendo quanto mai tra loro disarticolati.

Queste radiali, penetrando fino al centro, puntano per diritto al corso Palladio che, colla sua sezione in qualche punto di soli 5 metri, costituisce oggi, la principale se non l'unica arteria di attraversamento Est-Ovest della città e fornisce il principale contatto fra le radiali stesse. Se si aggiunga tale fatto a quello che il corso Palladio medesimo costituisce il centro degli affari cittadino, ove si affollano quasi tutti i pubblici uffici, le sedi delle Banche, i principali negozi, ecc.; è facile rendersi conto di quanto sia grave nelle stagioni di punta (specialmente di estate, quando ingigantisce il transito turistico diretto dai Paesi del Nord verso Venezia) e nei momenti di punta della giornata, la condizione del traffico in questa storica strada.

Si impongono dunque provvedimenti radicali. A riprova di quanto sopra detto, l'indagine sulla localizzazione dei più gravi incidenti stradali con morti o feriti, verificatisi nel quinquennio 1950-54, nell'ambito del territorio comunale, illustrata nella tav. 10 (dei quali 17 con esito letale e 362 con esito non letale) dimostra per l'appunto che la stagrande maggioranza di essi si è prodotta lungo il viale Verona, corso San Felice, corso Padova, Viale della Pace, con maggior prevalenza lungo corso Palladio ed in corrispondenza dell'incrocio delle strade di penetrazione coll'unica ed ormai pressochè centrale circonvallazione della



cinta del trecento. Verranno tra poco tratte le deduzioni da tale odierna situazione.

Circa le ferrovie e tranvie provinciali, si forniscono le seguenti indicazioni: la tranvia da Vicenza per Valdagno, Arzignano e Recoaro aveva fino a poco fa la stazione di testa presso Viale Verdi: la linea si inseriva nella statale N. 11 per Verona (Padana Superiore), nel corpo stesso della Città, con gravissimo disturbo. Essendo stata la stazione distrutta da bombardamento, essa è stata negli anni scorsi ricostruita presso la stazione delle FF.SS. ed il binario condotto tangentemente al parco ferroviario fino all'attuale sbocco su viale Verona qualche centinaio di metri ad Est di Viale Crispi.

Non vi ha dubbio che il danno recato dall'insediamento del binario ferroviario nella sede della statale N. 11 fino al bivio di Montecchio, è notevole; ma il decongestionamento della statale per effetto dell'attuazione dell'autostrada potrà considerevolmente diminuirlo: è in ogni modo questo un problema che insieme a quello del tracciato della tranvia lungo la valle dell'Agno, esorbita dal piano comunale di Vicenza, per investire un eventuale futuro piano intercomunale di tutti i comuni interessati od addirittura il piano Regionale Veneto.

Ancor più grave inconveniente è recato dal binario della tranvia per Bassano, che, dipartendosi dalla medesima stazione recentemente costruita, per viale Milano, dopo aver attraversato corso S. Felice, imbocca viale Mazzini (cioè la circonvallazione delle mura del trecento) e per viale Bartolomeo D'Alviano e viale Grappa, cioè in piena città, perviene infine alla provinciale Marosticana. E' già in atto peraltro, per parte della provincia, il provvedimento dello spostamento di codesta tranvia a lato della linea della ferrovia dello Stato Vicenza-Schio. E' del pari in costruzione una deviazione della tranvia per Noventa Montagnana prima a monte e poi, solo parzialmente, a valle della provinciale della Riviera, così da tagliare dai settori più stretti e congestionati di questa importante arteria, in tutto il territorio comunale, il dannosissimo ingombro dei binari.

8) INDAGINE SULL'UBICAZIONE E SULLA CONSISTENZA delle attrezzature sociali e tecnologiche del Comune.

a) *Attrezzature scolastiche e culturali.*

Grande importanza riveste il problema dell'insegnamento primario. Onde poter provvedere in sede di piano generale all'integrazione delle deficienze attuali ed al fabbisogno necessario per l'aumento della popolazione, era necessario compiere un'indagine sulla situazione di fatto, la quale è stata puntua-

lizzata nella tav. 11. Questa indica i 23 circoli didattici ond'è diviso il territorio comunale ed i comprensori delle loro zone di influenza: l'ubicazione delle scuole elementari già costruite od in via di attuazione; ed il numero degli alunni che le hanno frequentate nell'anno scolastico 1954-55.

Risulta che gli alunni delle elementari in tutto il territorio comunale sono 7047, pari a circa l'8,3% della popolazione totale, percentuale forse un po' superiore al normale: che le scuole a completamento dei programmi in atto, saranno 24 con un totale di 210 classi. Si avranno dunque circa 33 alunni per aula, cifra rispondente ai criteri moderni. Nel piano sarà sufficiente costruire nuove scuole ed attrezzature nuove anche e soprattutto per sopperire alle esigenze dell'incremento futuro della popolazione e per sostituire alcuni edifici scolastici esistenti, che si trovano in cattive condizioni od hanno dimensioni minime in confronto alle necessità di domani.

Gli asili infantili sono attualmente abbastanza numerosi e sopperiscono alle esigenze di oggi: basterà provvedere nel piano, al fabbisogno delle future espansioni, con qualche integrazione.

La dotazione delle scuole medie, colle recenti costruzioni e ricostruzioni, appare sufficiente alle richieste attuali e dell'immediato futuro: ne esiste una a Contrà Riale, un'altra assai vasta a Contrà della Piarda: si vedrà che altra area è stata lasciata disponibile nel piano.

Dal complesso scolastico sito lungo via Montagna è stato estromesso due anni or sono, l'Istituto Tecnico, che è stato alloggiato in un capace edificio in viale Gabriele D'Annunzio; sicchè in tale complesso sono rimasti solo i due licei, classico e scientifico, con una dotazione di aule largamente sufficienti per un lungo periodo di tempo. Anche per le scuole professionali si è provveduto specialmente negli ultimi anni, con notevole larghezza: l'Istituto di Avviamento Commerciale è presso Piazza S. Lorenzo; la scuola di Avviamento Industriale è in contrà S. Caterina: e quello professionale femminile in via SS. Apostoli. Per l'Istituto Tecnico Industriale è stato costruito testè un capace edificio in via Legione Gallieno. Dato il riordino avvenuto dopo la guerra, la dotazione delle scuole Professionali sembra insomma capace di sopperire al fabbisogno di molti anni.

Per gli edifici del culto, chiese ed annessi, la situazione in Città è ottima, dato il gran numero di chiese storiche ovunque disseminate; meno favorevole la situazione in campagna. Si è provveduto a compier un'indagine presso le autorità religiose, che ha consentito di individuare la dislocazione preferibile e le dimensioni delle future chiese, anche in rapporto agli sviluppi edilizi previsti, elementi di cui si è tenuto stretto conto nella redazione del piano.

Pel seminario, dianzi insufficiente, è in atto un esteso ingrandimento in aree adiacenti, di proprietà della Curia.

b) *Zone industriali e impianti annonari.*

Uno dei principali problemi posti dal piano, già menzionato, è quello della distribuzione delle industrie: ve ne sono a Vicenza parecchie di grande importanza: il lanificio Rossi, l'unico ben ubicato presso la via S. Agostino, in adiacenza al grosso complesso delle Officine ferroviarie, entrambi razionalmente raccordati al vicino parco merci della stazione; il cotonificio Rossi sito a Est della Città, alla confluenza del Retrone col Bacchiglione presso via della Riviera, strozzata malamente dai suoi padiglioni.

Per la maggior parte le altre industrie, sorte quando le condizioni del traffico cittadino erano meno gravi, sono situate, frammischiate ai quartieri residenziali, ad Ovest della Città e a Nord della statale per Verona; fatto che è stato dianzi deprecato a varie riprese. Fra esse sono di grande importanza, fra molte altre che qui non si citano, le officine Pellizzari; la ferriera Beltrame; lo stabilimento farmaceutico Zambon; varie fornaci di mattoni e manifatture di materiale ceramico (che si valgono di argille tratte da terreni immediatamente circostanti); le ferriere « Valbruna » e l'industria chimica della Montecatini, estremamente graveolente, dislocate lungo viale Mazzini a lato della cinta Scaligera, con notevole disturbo per la Città. Si impongono provvedimenti radicali, sia pure a lunga scadenza, secondo quanto sarà detto in seguito.

Le aziende municipalizzate (acqua, luce e gas) sono dislocate in posizione ormai centralissima; fra contrà Pedemuro ed il Bacchiglione. Specialmente nociva ed occupante inopportuna-mente uno spazio prezioso, è l'officina del gas, per la quale peraltro è in atto il trasferimento in un'area già acquisita tra la roggia Riello, contrà Fusinieri e la ferrovia di Schio.

Gli impianti annonari di Vicenza sono stati da poco riordinati; già di molto ampliati od in via di ampliamento secondo un programma di lungo respiro. Il mercato all'ingrosso ed ortofrut-ticolo ed i magazzini generali, si sono trasferiti e si stanno tra-sferendo in una capacissima area tra i viali delle Fornaci e del Mercato nuovo. Sarebbe stato forse preferibile che essi fossero stati ubicati a Sud della ferrovia di Verona, con che si sarebbe potuto anche ottenere un razionale raccordo colla stazione: ma il provvedimento era già in atto ed il terreno acquistato quando si cominciò a redigere il Piano.

L'acquedotto cittadino si alimenta dalle sorgenti e dai pozzi del Moracchino, lungo la valle del torrente Orolo, che assicurano un abbondante approvvigionamento idrico anche pel futuro.

Il mercato del bestiame è stato recentemente trasferito presso viale Bassano: il macello è ancora inserito in un vecchio ed



inadatto edificio, in posizione troppo centrale, a viale Grazioli, ma è già previsto il trasferimento presso il nuovo mercato del Bestiame a Borgo Casale.

Data la posizione relativamente centrale del Mercato Generale, non si prospetta la necessità di sue succursali in zona centrale. Difettano invece i piccoli mercati di quartiere.

c) *Edifici giudiziari - Edifici sanitari.*

Le carceri giudiziarie sono attualmente installate in un fatiscente fabbricato, sito in situazione centralissima, presso le officine del Gas, tra via Pedemuro ed il Bacchiglione; edificio costituente un riattamento di pregevole edificio storico (chiosstro della ex-Chiesa di S. Biagio). Già da tempo era previsto lo spostamento delle Carceri in nuova area. Si vedrà come il piano generale provveda in proposito. Pel nuovo Palazzo di Giustizia, già prima della redazione del piano, era prevista la costruzione di un nuovo edificio in contrà S. Corona: il piano ha preso atto di tale già avvenuta decisione; il relativo progetto, risultato da pubblico concorso, è attualmente in fase di approvazione.

L'attrezzatura sanitaria di Vicenza comprende attualmente le seguenti installazioni. L'ospedale civile è sito in contrà S. Bortolo; fu già ampliato e ammodernato recentemente data la sua primitiva insufficienza ed inefficienza; è altresì in atto un notevolissimo ampliamento in area adiacente, di proprietà dell'istituzione medesima; il quale potrà sopperire alle esigenze di Vicenza per molti anni.

L'ospedale psichiatrico, occupa con molti padiglioni, una vastissima area a Sud di corso S. Felice: per esso la Provincia ha già deciso il trasferimento su vastissimo terreno da essa acquistato lungo la strada comunale di Bertesina. Un policonsultorio è ubicato in contrà Mure Corpus Domini. Parecchie sono in città le Pie istituzioni dedite all'ospitalità delle persone anziane. Il problema dei Gerontocomi non è stato quindi posto dal Piano.

d) *Cimiteri.*

Il Cimitero cittadino, presso viale Trieste, pregevole architettura del Malacarne, fu di recente ampliato di un vasto settore: un altro settore altrettanto vasto è stato progettato lo scorso anno e basterà per un altro lungo periodo di tempo. Esistono poi a Vicenza un cimitero israelitico e molti piccoli cimiteri di frazione, indicati dagli elaborati dello stato attuale.

e) *Zone militari.*

Varie caserme sono in città, in parte alloggiate in vecchi edifici riattati, ma sempre in zone piuttosto lontane dal centro; in parte costituite di complessi edilizi recenti, dei quali uno, assai grande, è sito al Nord, tra le vie Lamarmora, Castelfidardo, San Martino e Grappa; ed un altro, di gran lunga il più vasto, la

Caserma Ederle, a Nord del viale della Pace presso il Cavalca-2 via per Padova.

Quest'ultimo, assegnato alle truppe della S.E.T.A.F., è stato, agli inizi del 1956, ampliato di una vastissima superficie (circa 40 Ha.), per ospitare impianti militari, alloggi, istituzioni varie della S.E.T.A.F. stessa; tale ampliamento è stato anzi causa di lunghissime trattative tra le autorità militari ed il Comune, giacchè il terreno scelto dapprima, interessava importanti tracciati già fissati nel Piano; ma in definitiva si arrivò ad un accordo in proposito. Nel complesso gli impianti militari rimasti in città, non danno luogo ad inconvenienti.

L'aeroporto militare sito a Nord della città e ad essa congiunto dalla via Arturo Ferrarin, presenta il grave inconveniente dell'eccessiva vicinanza dell'abitato. Si pensa che, nel quadro della strategia attuale, un'impianto del genere dovrebbe essere assai più discosto. Certamente le sue dimensioni sono diventate insufficienti alla sua funzione nel quadro degli immensi sviluppi dell'arma aerea, in confronto al periodo (guerra 1915-18) in cui fu dimensionato ed ubicato quell'impianto. Si vedrà in seguito la proposta fatta in sede di piano regolatore a questo riguardo.

f) *Uffici pubblici - Musei - Biblioteche - Teatri - Fiera Campionaria - Alberghi.*

Gli uffici pubblici più importanti sono in genere sufficienti e bene ubicati: il Municipio occupa il Palazzo Trissino in corso Palladio e la Loggia del Capitano; la Prefettura colla Provincia il Palazzo Nievo e Piazza delle Biade (ma attualmente la Provincia intende costruirsi una sede propria).

La Camera di Commercio ha degna sede in corso Fogazzaro e l'Intendenza di Finanza a corso Palladio. Il Consorzio Agrario Provinciale è allogato nel Palazzo Porto-Breganze, la T.E.L.V.E. nel Palazzo Porto. Il Vescovado è nel proprio Palazzo Vescovile a Piazza Duomo; il Monte di Pietà è a Piazza dei Signori.

Le Banche posseggono palazzi storici (la Banca d'Italia Palazzo Repete, la Banca Popolare Palazzo Thiene; la Cassa di Risparmio Palazzo Trissino; la Banca Cattolica Palazzo Montanari ecc.); o degne sedi in edifici nuovi, ricostruiti in pieno centro dopo la guerra. Le Poste e Telegrafi occupano un proprio palazzo di recente costruzione presso piazza Duomo.

Nessuna nuova proposta da fare sulla sistemazione di tali sedi; è solo da propugnare il decentramento di taluni degli uffici che collaborano al congestionamento del centro e la costruzione di nuovi altri eventuali fabbricati d'uso pubblico che l'accrescimento della città rendesse necessari, nel nuovo centro degli affari che, come si vedrà, il piano propone.

Il Museo Civico è a Palazzo Chiericati, in Piazza Matteot-



ti: la Biblioteca Comunale ha una sede, non troppo capace invero, in pregevole edificio a contrà Riale.

Prima della guerra Vicenza possedeva tre teatri: il celebre Olimpico suscettibile di ospitare solo spettacoli di eccezione con pubblico numericamente limitato; il piccolo teatro Eretenio ed il teatro Verdi entrambi distrutti da bombardamento. Almeno quest'ultimo, l'unico che si prestava a spettacoli d'opera con molto pubblico, dovrebbe essere ricostruito subito.

La Fiera Campionaria di Vicenza, il cui Ente ha sede in un edificio occupante il settore Nord del Giardino Salvi, si svolge attualmente nel Giardino medesimo; ma, per assoluta deficienza di spazio, gli Stands debbono dilatarsi in padiglioni provvisori che si erigono nelle strade ed aree libere circconvicine, ed anche in Campo Marzo, ove poi si dispongono gli impianti dei giochi che accompagnano sempre tali manifestazioni. Ciò reca grave danno al traffico ed al decoro stesso della Città. La Fiera di Vicenza che si basa sull'esibizione di industria specializzata e dell'artigianato di alta selezione, nei suoi vari rami particolarmente fiorenti nel Vicentino, secondo ogni probabilità avrà un sensibile incremento nel futuro ed è assolutamente necessario che il Piano Regolatore provveda adeguatamente.

L'attrezzatura alberghiera di Vicenza è migliorata assai da quando, or sono due anni, è stato costruito un Jolly di notevoli dimensioni che si è aggiunto ai vecchi alberghi Roma, Vicenza, Due Mori, ex-Cavalletto, ecc. Attualmente le ferrovie vicentine stanno costruendo un albergo facente corpo colla nuova stazione dei pulmann. Vicenza è ancora deficitaria di posti-letto nelle stagioni e nei giorni di punta: viceversa la dotazione è di gran lunga esuberante nella stagione morta; condizione quest'ultima che è temporaneamente alleviata dalla presenza delle truppe americane della S.E.T.A.F. Solo l'iniziativa privata potrà provvedere in questa materia, che non sembra suscettibile di pianificazione.

g) *Impianti sportivi - Verde pubblico e privato.*

Per gli impianti sportivi di scala cittadina, l'Amministrazione Civica ha disposto e sta ancora disponendo attrezzature che sono da ritenere sufficienti per lungo periodo di tempo. Lo Stadio comunale di Vicenza, allogato lungo la via dello Stadio a Sud-Est della Città, non ha un'ampiezza eccessiva e forse non ha un'attrezzatura all'altezza di una città che si avvia ai centomila abitanti. Esistono peraltro nelle immediate vicinanze comprensori liberi di sufficiente ampiezza per allogarvi eventuali impianti sussidiari e per parcheggi. In ogni modo, dato che il Comune ha recentemente predisposto altra zona sportiva di notevole capacità a Nord-Est della Città, tra Viale Dal Verme, Viale Arturo Ferrarin e Via G. Prati, ove il C.O.N.I. ed altri Enti



hanno già realizzato vari impianti, non sembra che si possa ancora porre il problema della sostituzione dell'attuale Stadio.

Alla zona sportiva di Vicenza può essere assimilato un impianto di bagni fluviali, recentemente attrezzato dal Comune, nei pressi della nuova zona sportiva, sul Bacchiglione. Mancano sufficienti impianti sportivi di quartiere, ed a ciò dovrà provvedere il Piano Regolatore.

La dotazione di giardini pubblici è scarsa in Città e si limita al giardino Salvi a Campo Marzo ed a pochi altri relitti di giardini ed alcuni viali alberati. In tutto circa 141.000 mq. pari a mq. 2,2 per abitante.

Le zone sportive attuali sommano complessivamente a mq. 97.000 pari a mq. 1,5 per abitante. Sicchè la dotazione di verde nell'ambito della città è di circa 238.000 metri quadrati, pari a mq. 3,7 per ciascuno dei 65.000 cittadini viventi nell'aggregato urbano principale.

Si tenga presente che un minimo teorico di dotazione di verde dovrebbe essere di mq. 6 per abitante, così suddiviso: parchi e giardini mq. 2; campi da gioco mq. 4 per abitante.

Sicchè la situazione di Vicenza è largamente deficitaria, pur tenendo presente il fatto che è aperta al pubblico anche la Villa Guiccioli assai lontana peraltro sul monte Berico, della superficie di circa mq. 68.000; ma comprendendo anche questa, la dotazione per abitante non supererebbe mq. 4,7 per abitante. Tanto più quindi, nel quadro degli sviluppi urbanistici futuri, il Piano Regolatore dovrà provvedere ad aumentare considerevolmente gli spazi verdi nella città.

h) Trasporti pubblici foranei e cittadini.

Le numerose linee automobilistiche che collegano Vicenza a città anche lontane della valle Padana ed ai centri della provincia, quando non sostino in spazi pubblici saltuari ed alla stazione, fanno capo alla S.I.T.A. in Viale Verdi.

La sede della società è assolutamente inadatta ed il posteggio dei grossi automezzi ingombra il viale con notevole disturbo del traffico. E' peraltro già in attuazione il progetto del trasferimento della stazione autolinee in area prossima alla Stazione delle ferrovie provinciali in Campo Marzo con capace attrezzatura, tanto per quanto riguarda l'edificio di servizio quanto per quel che concerne gli spazi di stazionamento muniti di capaci pensiline.

Pei trasporti, nell'ambito della città, sono attualmente in gestione sei linee di filobus ed autobus che assolvono al loro compito in modo soddisfacente, sia pur col notevole attrito e disturbo dovuto al passaggio di alcune di esse per Corso Palladio ed altre nei tortuosi itinerari del vecchio centro.

9) ATTUALE SITUAZIONE DELLA CITTA' PER QUANTO RIGUARDA LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E LA REGOLAMENTAZIONE EDILIZIA.

Non v'ha dubbio che le principali disfunzioni della Città, a cui si è accennato dianzi, sono dovute soprattutto alla mancanza di un efficiente Piano Regolatore. L'assenza di programmi circa le destinazioni di zona e le dislocazioni degli impianti e servizi pubblici e d'uso pubblico ha prodotto infatti il frammischiamento delle industrie colle abitazioni, la mancanza di omogeneità nell'edilizia, la sua polverizzazione lungo le radiali e la formazione, a cavallo delle radiali stesse, di quartieri privi fra loro di collegamento e di servizi sociali (o con servizi non urbanisticamente organizzati): l'assenza di centri degli affari periferici che valgano a decongestionare il nucleo storico ha prodotto il superaffollamento di esso.

La deficienza di precisi programmi circa l'attrezzatura stradale ha prodotto la mancanza di arterie tangenziali o di circonvallazione esterna; di validi arroccamenti interni fra le diverse regioni della città e fra i singoli quartieri e quindi la congestione delle strade interne, ecc.

Tale caotico ed abulico accrescimento della Città si è prodotto soprattutto nel periodo fra le due guerre e nel recente dopoguerra.

Nel 1938 era stato indetto un concorso per Piano Regolatore Generale della Città, che peraltro non ebbe esito risolutivo: del resto, in causa della successiva promulgazione della legge urbanistica del 1942, esso avrebbe dovuto essere ugualmente rifatto subito dopo. Poi venne la guerra che produsse anche a Vicenza immani ferite, documentate nel Piano di Ricostruzione redatto nel 1947 e approvato con decreto n. 2942 del 31/3/1949.

Trattavasi peraltro di un piano piuttosto sommario, limitato ad alcune regioni dell'aggregato urbano. Attualmente la disciplina edilizia di Vicenza dipende da questo strumento di valore limitatissimo e dal vigente Regolamento Edilizio adottato nel 1935 ed omologato dal Ministero dei LL.PP. nel 1936.

Non soltanto si ebbero notevoli danni all'edilizia comune, ma anche i monumenti storico-artistici subirono dolorose mutilazioni. Gravemente colpite furono molte chiese, e specialmente il Duomo, S. Gaetano, S. Corona, SS. Felice e Fortunato, S. Filippo Neri, S. Maria della Scala. Ebbe il tetto incendiato la Basilica Palladiana. Danni più o meno gravi subirono i seguenti Palazzi: Da Schio (Ca' d'Oro), Valmarana, Godi, Thiene, Caldognò, la Villa Valmarana, ecc. Tali danni furono sollecitamente riparati; qualche perdita fu irrimediabile.

Nel dopo guerra si costruì molto, del tutto sporadicamente od in base a progetti di lottizzazione approvati di volta in volta.

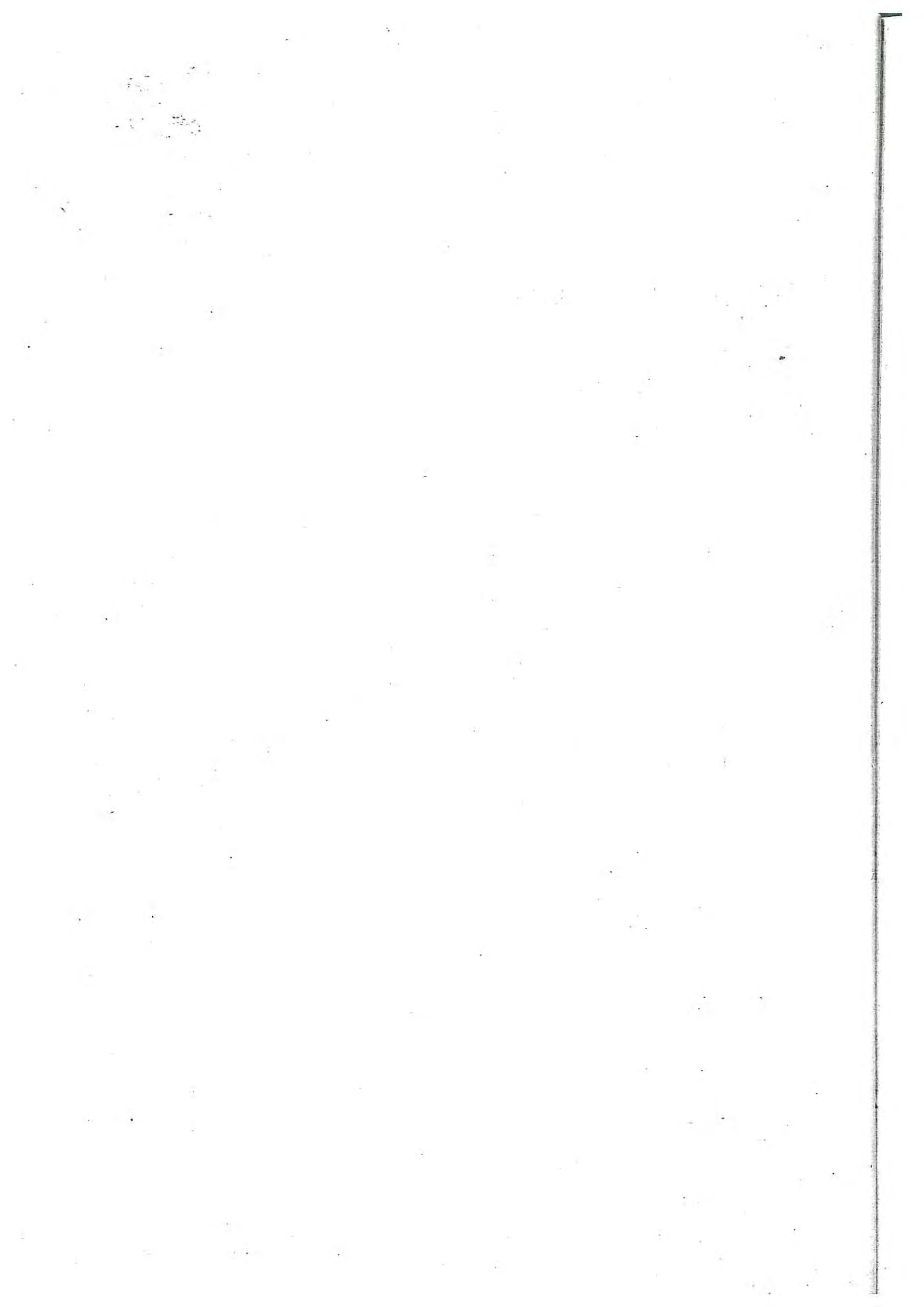
Sotto questo rapporto il Comune di Vicenza aveva parecchi impegni coi privati, i quali sono stati mantenuti, quando possibile nel nuovo Piano Regolatore, sovente con varianti concordate direttamente coi privati stessi.

Il Piano Regolatore che attualmente si presenta all'approvazione delle Superiori Autorità è redatto dal sottoscritto prof. arch. Plinio Marconi, ordinario di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Roma, in seguito ad incarico affidatogli dal Consiglio Comunale di Vicenza.

Il giorno 16 gennaio di quest'anno, 1956, ebbe luogo a Roma, presso il Ministero dei LL.PP. - Direzione Generale dell'Urbanistica - una conferenza dei servizi; che trovò consezienti, salvo osservazioni di scarso rilievo, tutti gli esponenti delle Amministrazioni interessate al Piano, a quella conferenza coinvitate dal Ministero, secondo risulta dalla relazione stesa dallo stesso Ministero.

Di tali osservazioni si è tenuto stretto conto nella redazione definitiva del Piano.







PARTE II

*INDICAZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI
ED ESIGENZE CONSEQUENZIALI
ALL' ANALISI DELLO STATO DI FATTO;
DETERMINAZIONE DEI FABBISOGNI
E SOLUZIONE DEI PROBLEMI
RIFERITI AD UN PERIODO TRENTENNALE*



Nella prima parte della relazione, trattando dei vari aspetti della consistenza attuale del Comune di Vicenza, si sono messe in rilievo alcune condizioni positive o negative, cennando implicitamente ai problemi da esse posti ed ai requisiti da offrire al Piano in loro funzione.

1) DEDUZIONI DALL'ANALISI DELL'AMBIENTE FISICO.

Così, parlando della morfologia del territorio dal punto di vista geografico, geologico ed idrografico, si è messo in luce che Vicenza deve ad essa alcuni importanti aspetti della sua struttura destinati ad influire sul piano: ad esempio, lo sviluppo della Città in direzione prevalente verso Nord, Ovest, Est e parzialmente Sud-Ovest, dato che l'espansione verso Sud e Sud-Est trova impedimento nella catena dei Berici ed in altri ostacoli naturali o artificiali. Tali prevalenti direzioni il piano dovrà opportunamente assecondare, anche per opporsi ad un accrescimento concentrico, a macchia d'olio. La falda freatica assai alta, funzione anche del gran numero di corsi d'acqua solcanti il territorio, fa sì che risultino impediti i sottopassaggi di strade e ferrovie, con evidenti riflessi sui tracciati stradali del piano: le frequenti esondazioni dei corsi d'acqua medesimi fan sì che vasti comprensori siano finora rimasti esenti da fabbricazione e debbano rimaner tali anche nel futuro.

L'indagine circa la prevalente direzione dei venti dominanti (Nord-Ovest) offre l'indicazione che la nuova zona industriale della Città debba essere prevista verso Sud onde non lasciare la Città medesima sottovento; condizione questa determinante nella scelta, a tale scopo, di un comprensorio sito a Mezzogiorno della ferrovia Vicenza-Verona.

2) DEDUZIONI DALL'ESAME DELLO SVILUPPO STORICO E DELLA MORFOLOGIA URBANISTICA ED EDILIZIA DELLA CITTA'.

L'indagine compiuta sullo sviluppo storico di Vicenza, puntualizzata nella Tav. 5, ha consentito di individuare le direzioni

delle espansioni spontaneamente prodottesi nel corso dei tempi e specialmente di quelle più recenti, le quali vanno assecondate onde facilitare la realizzazione del Piano, quando peraltro esse non producano situazioni negative, le quali effettivamente si sono verificate per effetto dei più recenti sviluppi, stimolati dall'esigenza di disporre le nuove residenze più vicine possibili al centro degli affari ed alle strade di traffico. Ne è derivato, similmente a quanto accade in qualunque altra città di pianura, un accrescimento concentrico attorno al nucleo antico e lungo le radiali, producendosi con ciò una grave congestione dei traffici nell'uno e nelle altre, la cui riduzione il Piano deve proporsi di attuare come obiettivo fondamentale. Fortunatamente, verso Sud ed in parte verso Est tale sviluppo a macchia d'olio è stato attuito, se non impedito, come già detto, dalla presenza della collina e dallo sbarramento delle linee ferroviarie Verona-Vicenza e Vicenza Schio. Verso tali direzioni è necessario che il Piano inibisca anche nel futuro sensibili accrescimenti, con mezzi a cui si accennerà successivamente, onde evitare l'accerchiamento totale del nucleo storico, il che aggraverebbe ulteriormente le deprecate condizioni di congestione di esso.

I più recenti sviluppi edilizi periferici sono caratterizzati da estremo disordine e sporadicità, rendendo evidente che Vicenza non ha avuto finora un piano regolatore: il piano di ricostruzione, trattato molto sommariamente e per zone limitate, non ha offerto all'edilizia post-bellica la necessaria disciplina. Si nota con dispiacere che la fabbricazione più recente è disposta frammentariamente ed abulicamente lungo le radiali, rendendo ora assai difficile ridurre i quartieri ad una certa organicità. Il disordine edilizio e la polverizzazione della fabbricazione recano un danno notevole al Comune anche in sede economica perchè, mentre la densità residenziale di queste zone così rarefatte è minima, tuttavia il Comune è costretto a portarvi i servizi (fognatura, acqua, gas, ecc.). I quartieri autoformati ai lati delle radiali sono privi assai spesso di collegamenti trasversali, onde si rende necessario, per il mutuo contatto, la percorrenza di tortuosi tragitti: è indispensabile che il Piano colleghi tali quartieri a mezzo di opportune congiungenti trasversali. Il disordine edilizio non riguarda soltanto la dislocazione degli edifici, ma anche la loro eterogeneità qualitativa: in mancanza di un valido criterio di azionamento, le zone residenziali sono frammischiate ad altre di natura diversa, quali ad es. industrie graveolenti, come quelle chimiche, ovvero rumorose, come le ferriere, le quali recano grave disturbo alle case vicine. Anche nell'ambito più ristretto dell'edilizia residenziale notiamo la stessa difformità: le case alte si alternano a quelle basse, i casoni alle ville o addirittura ai capannoni e ai magazzini. Con convenienti norme urbanistiche, coll'assegnazione di tipi edilizi omogenei a ciascun comprensorio, il Piano dovrà dunque cercare di riordi-



nare questi quartieri. Inoltre, sempre in mancanza di un piano regolatore e di un valido regolamento edilizio la Città non ha attualmente una forma chiaramente individuabile e sfuma inorganicamente verso la campagna: la forma della Città futura dovrà essere invece chiaramente definita dal Piano, col vincolo di verde rurale da apporre ai comprensori periferici di cui è esclusa l'urbanizzazione, secondo i criteri e coi mezzi consentiti dalla legge del 1942.

Si è parlato diffusamente, nella prima parte della relazione, delle minuziose indagini messe in atto per puntualizzare circostanziatamente la consistenza attuale del territorio comunale di Vicenza dal punto di vista topografico plano-altometrico e dal punto di vista edilizio. Su una copia delle tavole in scala 1:5000 riguardanti il territorio dell'intero Comune (Tav. 13, 14, 15) sono state inoltre indicate con particolari notazioni i comprensori di terreno attualmente dedicati ad uso speciale (specialmente le zone industriali); le zone soggette a tutela monumentale o paesistica; le zone a verde pubblico od a parco privato; le aree pertinenti ai diversi pubblici demani e specialmente a quelli statali (impianti ferroviari, zone militari, aeroportuali ecc.), provinciali e comunali, ecc.; cosicchè risulti esaurientemente analizzato il territorio in relazione alle pertinenze ed ai vincoli. Dalla tavola in scala 1:2000 del nucleo storico risulta anzitutto chiaramente sottolineato il gran numero di edifici monumentali e di ambienti urbanistici di grande ed insostituibile valore artistico e storico esistenti in Vicenza: ne scaturisce la conferma che nessuno sventramento od anche sensibile ritocco può essere apportato alla parte interna del nucleo medesimo, senza recare irreparabile danno. E' allora necessario che il Piano agisca con provvedimenti periferici tali da non provocare ulteriori incrementi del traffico nell'aggregato urbano. Tali provvedimenti, secondo i ben noti criteri informanti l'urbanistica moderna, consistono anzitutto nel disporre le zone di espansione in modo tale che per il loro reciproco contatto non si renda necessario l'attraversamento del nucleo, evitando cioè lo sviluppo a macchia d'olio e favorendo quello limitato ad alcune direzioni non diametralmente opposte fra loro: nel predisporre acconce strade tangenziali per il traffico di transito e per quello di collegamento tra i quartieri: nel rendere autosufficienti, nei servizi di prima necessità, i quartieri medesimi, così da togliere ai loro abitanti i motivi di frequente accesso alla Città interna; nel dilatare od addirittura spostare il centro degli affari verso il nuovo baricentro di figura della Città conseguente alle predisposte espansioni, cosicchè le attrezzature tecniche ed i servizi commerciali, sociali, culturali ed economici di cui si prevede l'incremento in funzione dell'accrescimento della Città non debbano aver luogo nel vecchio centro ma in altro settore vicino, peraltro ben collegato. Soltanto così il nucleo storico potrebbe rimanere esente da tagli o ritoc-

chi, che senza dubbio si renderebbero invece necessari qualora il baricentro rimanesse fisso, come accade appunto negli sviluppi urbani a macchia d'olio, ed in esso nel futuro dovesse continuare ad essere ospitato un unico centro degli affari.

3) DEDUZIONI DALL'INDAGINE DEMOGRAFICA E DA QUELLA DELLE CONDIZIONI IGIENICHE.

L'indagine demografica, puntualizzata nelle tabelle *d, e, f, g* e nelle tavole 3, 4 e 4-bis ha consentito di individuare un ritmo di incremento demografico tale da far ritenere che nell'intervallo di un trentennio da oggi la popolazione vicentina potrà essere di 127.000 abitanti e cioè almeno 40 o 50 mila più degli attuali. Benchè la legge conferisca al Piano regolatore generale validità a tempo indeterminato, è chiaro che in sede tecnica un limite di tempo è necessario porre per individuare programmi concretamente definibili. Essendosi assunto un trentennio, com'è ormai diffusa abitudine per non eccedere nelle previsioni, ed essendosi quindi ipotizzato l'incremento demografico anzi citato, si vedrà nella terza parte della relazione come, in base a tale dato, si sia metricamente proporzionato il Piano, provvedendo zone residenziali per un fabbisogno almeno doppio di quello necessario in base alla suddetta ipotesi, onde tener conto in linea prudenziale dei numerosi e gravi elementi d'incertezza insiti in estrapolazioni del genere: l'aleatorietà della capacità residenziale attribuita ai tipi edilizi adottati nel Piano; quella relativa alla problematica saturazione edilizia delle zone residenziali predisposte; quella relativa alla eventuale evasione dalla Città verso i territori finitimi del Comune di forti quantitativi di cittadini; quella relativa alle incognite della futura congiuntura economica, ecc.

Le minime densità residenziali, dell'ordine di cinquanta abitanti per ettaro, riconosciute nei quartieri periferici, confermano la necessità della loro riorganizzazione e saturazione, mentre quelle pure piuttosto modeste, (non eccedenti, e solo in due settori, 400 ab/ha, con media di 167 ab/ha) di tutto il nucleo, consente di giudicare buona la situazione di esso e quindi non abbisognevole, neanche sotto il profilo igienico, salvo in pochi casi ben localizzati e di minima estensione, di sfoltimenti o radicale riordino; mentre del resto a tali operazioni si opporrebbero, secondo quanto sopra cennato, inoppugnabili ragioni di rispetto ambientale.

4) DEDUZIONI DALL'INDAGINE ECONOMICA.

Nelle Tavole 7 ed 8 e nelle Tabelle *h, i, l*, si è puntualizzata la situazione del Comune di Vicenza in rapporto alle tre branche



principali della vita produttiva del territorio, l'agricoltura, il commercio e l'industria. A proposito dell'agricoltura si è constatata l'armonica convivenza delle due diverse forme di produttività, quella individuale dei piccoli poderi condotti artigianalmente e quella delle grosse aziende industrializzate, di estensione superiore ai 10 *ha*, le quali, per sé sole, occupano maggior superficie di tutte le altre, piccole e medie, messe insieme. Si è definita buona tale situazione, in quanto consente vasto campo di iniziative ai coltivatori diretti ed ai grandi proprietari di aziende; e lavoro a numerosa schiera di braccianti. I miglioramenti eventuali da introdurre in tale campo non sono oggetto di risoluzioni nell'ambito di un Piano regolatore generale comunale redatto secondo la legge del '42, ma di iniziative da assumere per parte degli organismi responsabili in materia. In sede di attrezzature edilizie e stradali si deduce la necessità di attribuire giusta importanza allo sviluppo delle numerose frazioni disseminate nel territorio comunale, di dotarle dei necessari servizi economici, sociali, culturali, quali mercati, scuole, chiese ed altro, migliorando inoltre le comunicazioni tra tali centri e il capoluogo; propositi che infatti sono stati realizzati nel Piano. Si trae anche la conseguenza che, onde preservare all'uso agricolo la maggior parte del territorio, sia utile, anche agli effetti della migliore struttura dei centri satelliti, di concentrarli in complessi edilizi organici e piuttosto ristretti anzichè consentire la loro frammentarietà e polverizzazione; obiettivo raggiunto nel Piano mercè l'apposizione del vincolo di verde rurale a tutti i territori estranei a tali centri, oltrechè all'aggregato urbano principale.

Fornendo circostanziate notizie statistiche sulle attività industriali, nella prima parte della relazione, constatando il già notevole sviluppo qualitativo e quantitativo delle iniziative e delle aziende, con un ritmo che promette di essere mantenuto ed anzi di aumentare anche nel futuro, si sono messi in evidenza due necessità principali: 1) fornire alle industrie di prossima e futura installazione una sede organica su territorio sufficientemente vasto, con ubicazione favorevole in rapporto ai venti dominanti ed a diretto contatto con gli impianti ferroviari, così da poter essere munita di binari di raccordo; ed a contatto altresì con la rete stradale esterna (autostrada e arterie principali di scorrimento) così da non rendere necessario, per il loro accesso, l'attraversamento dei quartieri cittadini. Si è già detto che il territorio maggiormente rispondente a tali requisiti è stato individuato nell'ansa del Retrone a Sud della statale n. 11, esteso da Est ad Ovest tra la via di S. Agostino e i limiti del Comune e da Nord a Sud tra la ferrovia e la sede della prevista autostrada, mantenendosi peraltro a discreta distanza da questa e tanto più dalla chiesa di S. Agostino.

2) Smobilitare in prosieguo di tempo le industrie, di cui alcune di notevole mole ed abbastanza nocive, come la Monteca-

tini e le Ferriere, attualmente allagate caoticamente in mezzo all'edilizia residenziale, specialmente nella zona sita a Nord della statale di Verona ed a Ovest della cinta scaligera: industrie delle quali alcune sono munite di binari di raccordo al Parco ferroviario attraversanti la statale per Verona: situazione questa ormai assurda. Purtroppo dopo la guerra varie di queste industrie, semidistrutte dai bombardamenti, sono state assai inopportuno ricostruite in sito e l'ammortamento dei capitali impiegati potrà operarsi solo a lunga scadenza: assai più facile si presenterà invece la smobilitazione delle numerose fornaci di laterizi ivi esistenti, tanto più che l'argilla reperita in sito sta esaurendosi. Vedremo come il Piano individua per tali necessità provvedimenti e vincoli opportuni.

Le indagini compiute circa le attività commerciali vicentine hanno consentito di mettere in luce le loro condizioni di notevole floridezza. Nella tavola 8 sono state localizzate le sedi di tali attività: si vede chiaramente come i negozi, secondo quanto sempre accade, si allineano proprio lungo le strade di maggior traffico; il che se da un lato consente loro una gestione più prospera, dall'altro aumenta penosamente la congestione di tali strade e specialmente di Corso Palladio. Poichè il traffico automobilistico è in pauroso aumento, è da prevedere che a breve scadenza la situazione, già grave nei momenti di punta giornalieri e stagionali, peggiorerà ancora. Corso Palladio, la cui sezione si restringe in un tratto fino a circa 5 metri, è congestionato non soltanto in rapporto ai traffici di attraversamento per il fatto che, essendo l'unica strada diretta da Est ad Ovest, è quella che percorrono quasi tutti i mezzi di trasporto pubblico e privato nell'ambito della Città ed anche i mezzi in transito da Levante a Ponente, ad esclusione degli autotreni ed autocarri; lo è non soltanto per l'insediamento ai suoi due lati di buona parte dei negozi cittadini tra i più frequentati; ma lo è soprattutto per il fatto che nel centro storico di Vicenza e particolarmente nel comprensorio circostante il Corso Palladio sono raggruppati i più importanti Istituti sociali e di utilità pubblica, dal Municipio alle banche, a gran parte delle sedi commerciali e degli studi, in spazi che sono relativi alle dimensioni di una città di men che 30.000 abitanti, qual'era secoli or sono, e priva di mezzi di trasporto che non fossero le cavalcature e qualche carrozza. Ora la popolazione è più che raddoppiata, la città è ingrandita enormemente, la vita sociale ha assunto un ritmo assai intenso, il quale certamente aumenterà in futuro, in rapporto al rapido aumento della popolazione cittadina.

Man mano anche gli Istituti di utilità pubblica, le sedi commerciali, le banche, i negozi dovranno conseguenzialmente aumentare, qualunque sforzo si faccia per rendere autosufficienti i quartieri periferici. E' assurdo allora pensare che il centro degli affari della Città di domani debba continuare a coincidere con



quello d'oggi: perchè lo fosse, bisognerebbe distruggerlo e riedificarlo. Mentre dunque in ordine alla viabilità il piano individua provvedimenti in sede periferica ed in sede centrale, tali da decongestionare il Corso Palladio, e specialmente con la proposta di una parallela subito a Nord di esso; in ordine alle dimensioni dello spazio si profila la necessità pregiudiziale di dilatare il centro degli affari, di trovargli una succursale in luogo non troppo distante, suscettibile di albergare, in posizione relativamente comoda in rapporto alla forma ed alle dimensioni della Città futura, in corrispondenza cioè al suo nuovo baricentro di figura, che risulta spostato a Nord in confronto all'attuale, tutte le attrezzature economiche e sociali che a tale Città saranno necessarie *in più* di quelle attuali. Non si tratta quindi di impoverire l'odierno centro di ciò che esso oggi contiene, ma di non aumentare ulteriormente il suo carico, già eccessivo: vedremo come il Piano adibisca a tale scopo un'area priva di interesse storico ed ambientale, oggi occupata da impianti che per altra ragione vanno spostati (officine del gas, carceri, ecc) ed altri terreni subito a Nord del Bacchiglione, ancora esenti da edilizia.

5) DEDUZIONI DALLE INDAGINI SUL TRAFFICO E SULLE COMUNICAZIONI.

Circa gli impianti ferroviari, nella prima parte della relazione si sono messe in luce le condizioni della loro ubicazione e della loro struttura in confronto a quelle della Città, che essi recingono verso Sud e verso Est, avendo fortemente collaborato, come cennato dianzi, alla limitazione di sviluppo della Città stessa verso queste direzioni; contingenza alla quale si è già attribuito anche un valore positivo nell'evitare un integrale sviluppo a macchia d'olio dell'abitato; condizione codesta che il Piano si propone di mantenere in essere onde evitare la necessità di manomissioni nel delicatissimo tessuto urbanistico ed edilizio del nucleo storico. I fattori negativi consistono soprattutto negli attraversamenti a livello attualmente producentisi in corrispondenza a strade nazionali dell'importanza della Padana superiore e della Postumia. Il Piano ovvia a tale inconveniente con la predisposizione, oltre ai quattro cavalcavia ferroviari attualmente esistenti, di altri cinque, dei quali particolarmente urgenti sono quelli sulla linea Verona-Vicenza e Vicenza-Schio.

Nella prima parte della relazione si sono individuate, con indagini qualitative e quantitative, le condizioni del traffico. La mancanza di precedenti piani regolatori ha fatto sì che i problemi relativi tanto al traffico in transito quanto a quello di collegamento tra i quartieri siano stati risolti rudimentalmente e solo in qualche limitato settore. L'uno e l'altro allo stato attuale dei fatti penetrano in gran parte dalle radiali direttamen-

te al centro del nucleo storico. Esistono due circonvallazioni per le quali vengono avviati oggi i mezzi pesanti; una a Nord, circueante la cinta murata, estremamente tortuosa e scarsamente appetibile; l'altra a Sud, sbarrata da un passaggio a livello sito nel corpo stesso della Città in corrispondenza a Via De Ferreti. All'indispensabile miglioramneto di tale fondamentale arteria il Piano provvede, come si vedrà, con l'inserzione, nella sua porzione verso Est, di un tronco che la rende meno tortuosa, nel settore centrale con miglioramenti locali e con l'ausilio di una succursale; e nel settore Ovest con un radicale dirottamento e la costruzione di un cavalcavia sulla ferrovia per Verona e sulla Padana superiore. L'attuale circonvallazione a Nord, divenuta ormai un'arteria centrale della Città, viene sostituita integralmente da un'arteria di scorrimento esterno, che rilega, attraverso un cavalcavia sulla linea di Schio, le provenienze di Treviso e successivamente le radiali da Bassano, da Pieve, da Thiene alla Padana superiore, all'estremo limile Ovest del territorio comunale, e, col sussidio di due cavalcavia sulla Padana superiore medesima e sulla ferrovia, alla prevista zona industriale e più a Sud all'imbocco dell'autostrada. E' da tener presente che l'autostrada Brescia-Verona-Padova, il cui tracciato, fornito dall'Ente addetto, è stato testualmente riportato negli elaborati del Piano, ivi compresa la posizione e la struttura delle due stazioni d'imbocco dall'una e dall'altra parte del Berico, varrà senza dubbio ad alleggerire sensibilmente la statale n. 11, ma non varrà mai a depauperarne notevolmente il carico, in continuo aumento, tanto più che Viale Verona verrà ulteriormente e assai sensibilmente gravato di traffico locale per effetto della fabbricazione in pieno sviluppo nel settore Ovest della Città; sicchè Corso S. Felice oltre Piazzale Roma continuerà a premere su Corso Palladio, se non si provveda diversamente. Nello stesso modo all'estremità del Corso continueranno ad affluire, nonostante le strade di scorrimento e di collegamento laterale che il Piano prevede, gli ingenti traffici provenienti dai quartieri Ovest, pure in notevole sviluppo. E' dunque necessario provvedere ad un decongestionamento locale, realizzato dal Piano col tracciamento della anzi citata parallela subito a Nord di Corso Palladio.

Per quanto concerne il traffico interno al nucleo storico si è già detto che il Piano, puntando sull'efficacia dei provvedimenti assunti in sede periferica, esclude incrementi sensibili di esso e si limita quindi, in sede edilizia, a tenuissimi ritocchi locali che saranno descritti partitamente in seguito. Ma c'è un gravissimo problema che incide notevolmente sulle difficoltà già menzionate concernenti la congestione del Corso Palladio. I mezzi pubblici (filobus, autobus) e privati provenienti dalla stazione e diretti alle regioni nor-orientali della Città percorrono oggi Viale Roma fino al piazzale omonimo e, trovato sbarrato dalla recinzione del Giardino Salvi, debbono piegare inevitabil-



mente per Porta Castello e imboccare Corso Palladio, aggiungendosi così questo ingente e ingombrante traffico a quello già tanto forte di attraversamento cittadino. Poichè si è cennate alla predisposizione della parallela a Nord di Corso Palladio, ecco allora prodursi la necessità di fare imboccare al traffico proveniente dalla Stazione la parallela stessa; il che non può realizzarsi razionalmente se non con l'attraversamento del Giardino Salvi verso Contrà Cantarane, col doppio risultato di ottenere anche il collegamento diretto della Stazione con la nuova zona degli affari, secondo quanto si dirà meglio in seguito.

6) DEDUZIONI DALLE INDAGINI SULLE ATTREZZATURE SOCIALI E TECNOLOGICHE DEL COMUNE.

Nella prima parte della relazione si sono fornite circostanziate notizie sull'ubicazione e sulla consistenza delle attrezzature sociali e tecnologiche del Comune, alle quali sono stati dedicati i seguenti capitoli: attrezzature scolastiche e culturali; zone industriali ed impianti annonari; edifici giudiziari ed edifici sanitari; cimiteri; zone militari; uffici pubblici, musei, biblioteche, teatri, fiera campionaria, alberghi; impianti sportivi e verde pubblico privato; trasporti pubblici foranei e cittadini. Di ciascuna di tali attrezzature sono state segnalate le deficienze e cennati i fabbisogni futuri, i quali sono stati puntualizzati negli elaborati del Piano. Poichè l'argomento non implica l'applicazione di criteri generali, è superfluo trattenersi in questa seconda parte della relazione sull'argomento, rimandando la descrizione dei singoli provvedimenti individuati alla terza parte.



PARTE III

ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO DI PIANO REGOLATORE GENERALE



1) ALCUNE PROPOSTE RIGUARDANTI IL PIANO REGIONALE.

Poichè la redazione del Piano generale del Comune di Vicenza precede lo studio di un Piano Regionale che ne rileghi ed articoli la struttura con quella dei territori finitimi, nella Tavola 12 sono stati sinteticamente individuati alcuni provvedimenti a largo raggio che, pur servendo in gran parte interessi eccedenti i limiti territoriali del Comune, avrebbero tuttavia favorevoli riflessi nell'ambito di tali limiti. Si sono così anzitutto indicate le zone il cui potenziamento implica provvedimenti specifici e specialmente le zone industriali, quelle a carattere turistico e quelle vincolate e da vincolare per ragioni paesistiche. Per quanto riguarda le zone industriali, si sono indicate quelle oggi esistenti a Vicenza e regioni vicine (Schio, Valdagno, Le Alte, ecc) e quelle di progetto, tanto in provincia di Vicenza quanto altrove e specialmente quella preconizzata tra Vicenza e Le Alte, tale da costituire tutto un seguito d'impianti linearmente disposti a lato della costruenda autostrada, della Padana superiore e della ferrovia.

Per quel che concerne le zone turistiche e sportive da attrezzare o da potenziare ulteriormente ed i centri edilizi relativi, si sono individuati tre comprensori principali: quello dei colli Berici, investente l'intera superficie di queste ridenti alture, sedi di bellissime ville e luogo di villeggiatura e di passeggiate della popolazione vicentina, vincolate nella regione Nord per ragioni paesistiche; quella dell'altipiano di Asiago, frequentatissima specialmente per gli sports invernali, con centri di Asiago e di Gallio; e quello dell'alta Valle dell'Agno col Piano delle Fugazze ed i ben noti centri di cura e villeggiatura di Recoaro, Staro e Campogrosso, con la regione storica del Pasubio, ecc.

In tema di nuove attrezzature stradali, lo schema indica anzitutto le autostrade. Quella Brescia-Padova è riportata nel tracciato già studiato, con l'indicazione delle principali arterie di scorrimento circostanti la città inserite nel piano regolatore generale; e gli attacchi alle due stazioni d'imbocco previste nell'uno e nell'altro versante del Berico, attraversato in galleria. I tracciati delle altre ventilate autostrade sono riportati a puro

titolo indicativo: così quello della strada del Sole, che dal Brennero, lungo la Val d'Adige, per Verona e Bologna, punta a Roma; quello della Padova-Bologna; quello della Vicenza-Treviso staccantesi dalla Brescia-Padova all'imbocco est di Vicenza. E' segnato anche il tracciato della costruenda ed in parte costruita Via Romea.

In tema di viabilità minore la Tav. 12 riporta varie nuove arterie previste nella Valle Padana e per quanto concerne le ragioni prossime a Vicenza i seguenti principali tracciati interessanti la città: *a*) un collegamento diretto da Rovigo a Vicenza, con allargamento e potenziamento di strade esistenti da Tre Ponti a Noventa e con successiva utilizzazione dell'attuale Noventa-Vicenza (Via della Riviera) ovvero della prevista strada sommitale dei Berici che dovrebbe attraversare tutta la catena da Nord a Sud, utilizzando l'attuale, con percorso bellissimo dal punto di vista paesistico; *b*) l'allargamento della Vicenza-Thiene-Ars'ero e la sua prosecuzione per la Valle dell'Astico fino a Lavarone; *c*) un attraversamento da Castel Franco a Cornuda ed un altro da Bassano per S. Zenone e Crespano fino a Pederobba; *d*) un collegamento più diretto da Bassano ad Asiago, con distacco da esso di un'arteria pedemontana imboccante la Valle dell'Astico.

Tutti questi tracciati si valgono parzialmente di strade esistenti opportunamente allargate.

Con funzione turistica e di collegamento trasversale delle valli vicentine con le veronesi è prevista una strada la quale, partendo da Schio, migliorando tronchi attuali, conduce a Valdagno e di qui, pel centro di villeggiatura di Castelvecchio, scende in Val di Chiampo, proseguendo quindi, per Campo Fontana e Selva di Progno fino a Velo Veronese, collegandosi ivi con un sistema di strade previste da tempo pel potenziamento delle colline veronesi.

Sensibili miglioramenti di arterie attuali e loro collegamento con tronchi nuovi sono poi previsti nelle alte valli vicentine; interessante un itinerario dal Passo Pertica al Passo Xomo attraverso il Pasubio.

Per quanto attiene alle idrovie lo schema riporta i tracciati dei previsti canali da Chioggia ad Adria; del Canal Bianco fino a Mantova, ed al Mincio, con successiva prosecuzione per Cremona e Locarno e con lo stacco di due bracci a costituire porti fluviali al servizio delle zone industriali di Verona e Legnago. Nello schema non sono riportati tracciati ventilati, ma ancora troppo incerti, come quello della direttissima Venezia-Monaco di Baviera e degli oleodotti da Livorno o da Mestre fino in Germania: è cennata invece la proposta della deviazione dalla Padana superiore (Statale n. 11) e dalla Provinciale dalla Valle dell'Agno della ferrovia per Valdagno-Recoaro, i cui binari offrono gravissimi inconvenienti a tali congestionatissime arterie e del

trasferimento, almeno per lunghi tratti, in sede propria della tramvia medesima.



2) IMPOSTAZIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE PER QUANTO CONCERNE L'AZZONAMENTO QUALITATIVO E QUANTITATIVO E LA CONFORMAZIONE DELL'AGGREGATO URBANO PRINCIPALE.

La soluzione teorica ideale per i futuri sviluppi di una città storica dell'importanza e della delicatezza di Vicenza sarebbe quella di lasciare isolato il nucleo antico onde non creare in esso ulteriori interessi tali da minacciarne l'integrità e di adottare, quale norma, per l'espansione una struttura a centri satelliti autosufficienti, staccati dall'aggregato urbano principale e così ubicati da non richiedere, per reciproco contatto, l'attraversamento di esso.

E' chiaro peraltro che tale schema teorico non avrebbe alcuna probabilità di essere realizzato perchè implicherebbe inevitabilmente la necessità del possesso di vastissimi demani periferici da parte del Comune e la disponibilità di grandi mezzi finanziari per il rapido collegamento di tali centri satelliti. Ripiegando quindi in una posizione più realistica, si è cercato almeno di sfuggire ad una strutturazione concentrica, minimizzando od impedendo l'utilizzazione edilizia di qualche settore esterno e precisamente di quelli a Sud e Sud-Est, che, secondo quanto replicatamente cennato, da tale utilizzazione sono fino ad oggi rimasti pressochè esenti per gli ostacoli naturali ed artificiali offerti dal sito.

Sono state invece potenziate le prevalenti attuali direttrici di accrescimento verso Nord-Ovest, Nord, Nord-Est, Est e parzialmente Sud-Est, dato che quest'ultima direttrice doveva essere forzatamente tenuta presente data la inevitabile localizzazione in essa della nuova zona industriale.

Essendo d'altra parte tali settori di espansione già pregiudicati, specialmente lungo le radiali, da quartieri spesso sporadici di cui si impone il riordino ed una nuova strutturazione, la massa urbana è venuta ad assumere nel disegno all'incirca la forma di un semianello avente per fulcro il nucleo storico. Tale massa è stata peraltro frazionata con zone verdi radiali, approfittando anche dei corsi d'acqua (Bacchiglione, Astichello) soggetti ad esondazioni interessanti vaste superfici.

Alcuni modesti nuclei satelliti sono stati inoltre previsti in regione prossima all'abitato, uno verso Est, uno maggiore verso Nord oltre la strada di scorrimento, due più piccoli a Sud-Est ed uno notevole verso Est, sotto Monte Crocetta; l'area del quale ultimo è stata acquistata dal Comune che l'ha già ceduta in parte alla gestione Ina-Casa per la creazione di un suo quartiere ed

in parte al Comitato per la produttività nell'edilizia, che ne sta predisponendo un altro.

Il dimensionamento dell'espansione è stato ottenuto, per quanto concerne le zone residenziali, in base all'applicazione dei diversi tipi edilizi, elencati ed analizzati nella Tav. n. 24, recante le norme urbanistico-edilizie. Dalle caratteristiche metriche di ciascun tipo e dalle conseguenti densità residenziali (vedi Tav. 25) si è ricavato un quadro qualitativo e quantitativo delle zone residenziali di progetto (Tav. 26) per una capacità complessiva equivalente a circa il doppio dell'aumento di popolazione ipotizzabile fra un trentennio, secondo quanto replicatamente cennato in precedenza (cioè circa 80 o 90 mila persone anziché 40 o 45 mila). In tal modo, tenendo inoltre presente la popolazione sparsa nel territorio comunale, è da ritenere essersi disegnato un piano largamente capace in confronto ai fabbisogni prevedibili, ma non eccessivo e megalomane. Nelle zone residenziali si sono comprese anche quelle delle frazioni, alle quali, come dianzi detto, si è offerto conveniente sviluppo e organico riordino.

Appunto in funzione dello spostamento verso Nord del baricentro di figura dell'aggregato urbano principale in rapporto alle prescelte zone di espansione, si è attribuita analoga direzione alla dilatazione dell'attuale centro degli affari, necessaria dato il notevole accrescimento della Città, secondo quanto ripetutamente notato.

Il nuovo organismo urbano e quelli delle frazioni risultano dalle tre tavole in scala 1:5000 (n. 16, 17, 18) che raffigurano il Piano Regolatore Generale di tutto il Comune, essendosi esclusa la rappresentazione di esso in scala 1:10.000, la quale avrebbe richiesto *a latere* troppi particolari in scala maggiore, data la diffusione in tutto il territorio degli interventi di pianificazione.

La città storica è stata trattata in dettaglio nel rapporto 1:2000 (Tav. 19).

3) LA NUOVA VIABILITA'.

La soluzione dei problemi relativi alla viabilità principale, insieme a quelli della conformazione della massa urbana, fornisce al piano la sua fisionomia fondamentale ed imposta la sua struttura.

Si distinguono qui i provvedimenti individuati per sopperire alle esigenze del traffico esterno e di quello interno e si accenna ai problemi di interferenza fra le arterie stradali e gli impianti ferroviari.

a) Viabilità principale periferica.

Risponderebbe ai canoni dell'urbanistica più aggiornata poter fornire al traffico in transito un tracciato fisso nel tempo,



non soggetto, cioè, come accade per le arterie di scorrimento di circonvallazione, ad eventuali successivi spostamenti in funzione del trabordare dell'edilizia oltre il loro limite; strade in ogni caso soggette all'attraversamento a livello per parte delle radiali. Bisognerebbe poter risolvere il problema con uno o più assi attrezzati, esenti da attraversamenti a livello, o per essere posta la loro sede a quota diversa da quella delle radiali o per esser tracciati a ridosso di ostacoli quali ferrovie, fiumi o simili. Si avrebbe così il vantaggio di realizzare il così detto piano aperto, tale cioè che la città possa indefinitamente protendere le sue propaggini verso la campagna senza trovare l'ostacolo di interposte strade tangenziali.

E' chiaro peraltro che solo in condizioni particolari plano-altometriche la struttura di tali assi attrezzati riesce di costo limitato. A Vicenza si è tentato invano di risolvere il problema entro limiti economici ammissibili, anche per l'impossibilità già cennata di usare sottopassaggi o tracciati in trincea.

D'altra parte di strade di scorrimento marginali si sarebbe sempre prodotta la necessità per la raccolta e l'avvio in tutte le altre direzioni, fuor dei limiti dell'abitato, delle numerose radiali afferenti a Vicenza. E' da sottolineare peraltro che, pur avendo adottata la soluzione delle due strade di scorrimento a Nord e a Sud si è cercato di limitare al massimo gli attraversamenti a livello, essendo questi, nell'arteria Sud, inibiti per lunghi tratti dalla collina ed essendosi condotta la strada di scorrimento a Nord, per lungo tratto in tangenza alla zona di rispetto dell'Aeroporto. Si vedrà in sede di piani particolareggiati se e quali degli incroci delle strade di scorrimento si possano attrezzare, compatibilmente coll'esigenza di costruire prima i sei cavalcavia ed i numerosi nuovi ponti previsti dal Piano.

Parlando dello schema di Piano Regionale si è già detto che l'autostrada Brescia-Padova, il cui progetto è già redatto ed il cui tracciato è inserito testualmente nella Tav. 18, alleggerirà di molto il carico della statale n. 11 nei suoi due tronchi da Verona e da Padova, sicchè, nonostante l'incessante aumento del traffico, le due previste arterie di scorrimento potranno essere per lungo periodo di tempo sufficienti ad avviare le provenienze da Verona da un lato verso Padova, verso Montagnana e verso S. Agostino e dalla Stazione Ovest dell'autostrada; e dall'altra parte verso le valli de Nord e la Postumia. I tracciati di tali arterie si possono descrivere più particolareggiatamente come segue. Quella a Sud utilizza Viale della Pace tra i due cavalcavia della Statale n. 11, pervenendo a Via Bassano: prosegue fino all'incrocio con Via dello Stadio, donde con un nuovo tronco implicante la costruzione di due ponti sul Bacchiglione ed il Retrone si allaccia al Piazzale Fraccon: raggiunge quindi, attraverso Viale del Risorgimento allargato e col sussidio di una succursale dall'altra parte della trincea ferroviaria, Piazzale X Giugno e poi,

mercè Via Fusinato, pure ampliata dall'una o dall'altra parte, il ponte sul Retrone dopo l'incrocio con la strada di Gogna. Da questo punto anzichè seguire il percorso attuale lungo Via Maganza ed il passaggio a livello di Via De' Ferreti, la strada diretta ad Est del quartiere dei ferrovieri, attraversa la zona industriale in modo da servirla efficacemente ed infine, mentre da un lato si rilega all'ingresso Ovest dell'autostrada, dall'altro, su cavalcavia, supera la ferrovia, raggiungendo la Statale per Verona ed a mezzo di altro cavalcavia su questa, l'imbocco dell'arteria di scorrimento Nord.

E' da notare che di proposito non si è voluto adottare, per il settore di ponente della strada di scorrimento Sud, tra Piazzale Fraccon e la parte terminale del Viale della Pace, un tracciato più diretto, a Sud della ferrovia Vicenza-Padova; giacchè, a prescindere dal grave costo di quest'opera, essa avrebbe portato con sè un notevolissimo incentivo alle espansioni residenziali verso Sud-Est, ritenuto pericoloso, come dianzi ripetutamente chiarito.

L'arteria di scorrimento a Nord si allaccia al cavalcavia sulla statale per Verona, volge a Nord-Ovest, incrociando la Via di Trento e, superando subito dopo il Bacchiglione con un nuovo ponte in località Albere, tange la fascia di rispetto dell'Aeroporto profonda 300 mt. Volge quindi nettamente ad Est, incrociando la provinciale per Bassano, per avviarsi al cavalcavia sulla linea di Schio fino a riprendere il tracciato della Postumia. E' previsto poi un collegamento diretto da Padova, staccantesi subito dopo il cavalcavia, da un lato verso Treviso, dall'altro verso la strada di scorrimento a Nord, costituendosi così un completo anello stradale attorno alla Città, a disimpegno di tutte le radiali ricadenti oggi sul Corso Palladio.

b) *Problemi di interferenza tra le strade e le installazioni ferroviarie e ferrotramviarie.*

Il sistema stradale sopradescritto implica la costruzione di tre nuovi cavalcavia, uno sulla ferrovia di Verona, uno su quella di Schio e un'altro su quella di Treviso, e del già ricordato cavalcavia stradale sul tronco Veronese della statale 11, mentre un quarto cavalcavia ferroviario è proposto per la penetrazione in Città della strada di scorrimento ad Est, destinato anche a mettere a contatto con la Città stessa i vasti inserimenti edilizi verificatesi recentemente nel settore orientale; ed un quinto è previsto onde mettere a contatto la via di S. Agostino e l'ingresso Ovest della autostrada con la città interna, mentre la stazione Est dell'autostrada medesima è collegata col tronco padovano della Statale 11, con le provenienze da Treviso, con la regione orientale della città, a mezzo di un'altra arteria.

Nessun'altra interferenza, oltre tali cavalcavia si produce, per effetto del Piano, con l'Amministrazione ferroviaria, la quale, nella conferenza dei servizi, ha approvato queste strutture



previo il suggerimento di lieve ritocco, posto in atto nell'elaborato definitivo del piano.

Per quanto concerne le tramvie provinciali il piano si limita a prevedere la soppressione della linea per Bassano, nel suo anacronistico tracciato attraverso la città, adottando la soluzione già in atto per parte di quell'Amministrazione, consistente nell'identificazione del tracciato della tramvia con quello della linea ferroviaria per Schio.

Per la tramvia di Montagnana il Piano adotta e riporta il nuovo tracciato in costruzione ai piedi dei Berici ed il trasferimento in sede propria pure in atto di gran parte della linea dianzi insediata a lato della Via della Riviera.

Il piano mette poi in programma la graduale soppressione dei raccordi ferroviari attraverso la statale Verona-Vicenza, man mano si potessero trasferire nella nuova zona industriale gli stabilimenti siti a Nord della statale.

c) Viabilità principale nei quartieri circostanti il nucleo storico.

Per quanto concerne la regione dell'aggregato urbano configurata nel piano esterna al nucleo storico, si è già messa in luce la necessità di stabilire dei collegamenti trasversali, da Est a Ovest, attualmente quasi inesistenti.

A tal'uopo è stata tracciata una principale strada mediana, la quale si diparte dalla statale per Verona poco ad Est del ponte sul Dioma, rilegandosi quivi anche all'arteria di scorrimento Nord: si biparte successivamente in due tronchi, di cui quello settentrionale, che utilizza anche la via Battaglione Val Leogra, si presta a sostituire l'arteria di scorrimento, finchè essa non sia fatta: attraversa quindi, riunificata, il Bacchiglione e si immette nella via S. Martino e quindi a mezzo di nuovo tronco, a Via Fratelli Bandiera. Volgendo quindi a Sud-Est la strada si rilega da un lato a Corso Padova per diritto con via Bassano e dall'altro piega ad Est ed a mezzo del precitato cavalcavia sulla linea di Treviso, si immette nella strada di scorrimento ad Est. Nel suo insieme la descritta strada costituisce quindi una vera spina dorsale del tessuto viario cittadino, quasi al limite tra la regione urbanizzata ed i settori di espansione. La realizzazione di essa, specialmente nel tronco occidentale, è urgente per rilegare alla città il quartiere militare della S.E.T.A.F., già in costruzione, ed il nuovo Ospedale Psichiatrico.

Nella direzione da Nord a Sud si possono sottolineare le seguenti altre importanti arterie. Nel settore a levante, oltre la linea ferroviaria, una strada si diparte dal Viale della Pace, poco oltre il quartiere INA-Casa recentemente costruito; punta verso l'incrocio tra la Circonvallazione Est e la Via di Bertesina, servendo anche un nucleo satellite previsto in quel Comprensorio al di là della ferrovia stessa e si allaccia alla strada di scorrimento Nord. A Ponente del nucleo storico, è da sottolinea-

re un altro importante collegamento fra Corso S. Felice, all'altezza di Via Gabriele d'Annunzio, fino all'arteria di scorrimento Nord, che utilizza la attuale Via delle Fornaci. Tale tracciato continua verso Sud rilegando i quartieri Nord-orientali della Città col cavalcavia di S. Agostino e con l'accesso all'autostrada.

Il complesso di principali arterie sopracennato, in unione alle altre strade esistenti vale a costituire l'ossatura principale del tessuto urbano nei quartieri esterni al nucleo. Delle strade d'importanza soltanto locale si tratterà successivamente. E' opportuno cennare al fatto che ovunque possibile si è cercato di orientare le strade dipartentisi dalla statale di Verona obliquamente verso Nord-Est, così da distogliere più spontaneamente possibile una parte del traffico da Corso S. Felice ed avviarlo verso le esistenti e predisposte espansioni settentrionali della Città.

d) *Provvedimenti in ordine alla viabilità principale incidenti nel nucleo storico.*

Si sono dianzi illustrate circostanzialmente le ragioni del più importante provvedimento locale predisposto, in tema di viabilità principale, nell'ambito del nucleo storico per alleviarlo della grave congestione che lo minaccia; il quale consiste nella creazione di una parallela a Corso Palladio a Nord, con inserzione in essa del traffico proveniente dalla Stazione mercè l'attraversamento tangenziale del Giardino Salvi. Di tale intervento si tratta qui di seguito, mentre degli altri di assai minore importanza ed interessanti l'edilizia e la viabilità, si parlerà in separata sede.

La parallela si diparte, con direzione Nord-Est, da una nuova Piazza aperta all'altezza di Via Torino sul lato settentrionale di Corso S. Felice, al luogo di attuali capannoni: prosegue fino a Via Bonollo ampliata, consentendo anche la liberazione e l'avvaloramento della Rocchetta ed arriva successivamente a Via Montagna e a Piazza S. Lorenzo. Di qui, con tracciato ricavato attraverso la zona del Cornoleo, fatiscente e priva di pregio artistico ed in più, distrutta dalla guerra (tracciato considerato anche dal Piano di Ricostruzione), perviene a Via Pedemuro ed a Via S. Biagio, ove all'incontro con Contrà Porti viene ricavato un largo con cauti sacrifici di una parte degli edifici esistenti che attualmente strozzano questo importante ganglio della viabilità cittadina.

Successivamente, anzichè avvalerci dell'attuale Contrà Vittorio Veneto, (che ha l'aspetto di una strada periferica, attornata com'è di villini e giardini, talchè specialmente chi perviene dalla parte di Padova non avrebbe l'impressione che essa conduca al centro della Città) utilizza, colla demolizione di alcune baracche lungo la stradella Pusterla e col sacrificio di una sola casa, Via Canove allargata, imboccando infine il Ponte degli Angeli recentemente ricostruito con sezione assai larga.



L'avvio dell'ingente traffico di autobus e mezzi privati provenienti dalla Stazione a tale parallela al Corso e l'allacciamento alla stazione medesima della nuova zona degli affari si attua, previo spostamento dell'attuale arco di ingresso, coll'attraversamento tangenziale del Giardino Salvi, mercè una strada avente sezione maggiore di quella che fin d'ora già lo attraversa, e, previo l'abbattimento della Casa del Mutilato, così inopportuna in epoca recente addossata alla loggetta del Palladio, la quale in tal modo potrà essere liberata e avvalorata. Questo attraversamento implica il sacrificio di un solo albero d'alto fusto, a cui si dovrà contrapporre la piantagione di molti altri alberi ed una nuova sistemazione di questo giardino, che potrà essere anche in una fase successiva liberato dagli Stands della Fiera, quando questa potrà avere una nuova e più vasta sede secondo quanto il piano considera. Questo spazio verde, di poco più di un ettaro, trascurato per molto tempo e frequentato solo da poche persone, non può avere più il valore di Parco Pubblico per una Città che supererà quanto prima i centomila abitanti: vedremo che il Piano provvede diversamente a tale necessità. D'altra parte esso rimarrebbe sostanzialmente integro: l'attraversamento della nuova strada gli recherà vita e servirà a far conoscere al forestiero le bellissime logge del Palladio e del Longhena, che oggi risultano scarsamente visibili. Si ritiene che la soluzione proposta, che risponde ad un'esigenza di assoluta necessità per la salvezza del nucleo storico di Vicenza, non sia sostituibile da altra. C'è infatti chi propone che l'allacciamento della stazione alla futura parallela al Corso si attui attraverso Via Battaglione Monte Berico e Piazzale Giusti: ma sembra evidente che, salvo non si provveda allo sbarramento di Via Roma, tale soluzione non sarebbe affatto efficiente perchè chi dalla stazione vuole andare in città, cioè verso Nord-Est, non si avvia verso Nord-Ovest: in ogni modo l'allacciamento alla parallela si dovrebbe in tal caso produrre ad angolo retto in corrispondenza a Contrà del Quartiere, che è il punto più stretto e meno invitante di essa; una simile soluzione non sarebbe dunque valida allo scopo che si propone di raggiungere.

4) LA SISTEMAZIONE DEI QUARTIERI.

Essi sono stati strutturati con indicazioni più particolareggiate di viabilità e di azionamento nei settori più vicini al nucleo storico, già compromessi da edilizia esistente, assai meno particolareggiati in periferia. Nei nuclei satelliti predisposti in località ancor prive di interessi residenziali, i comprensori relativi sono stati lasciati addirittura esenti da ogni indicazione di dettaglio e la corrispondente norma urbanistico-edilizia si limita ad assegnare loro una densità residenziale territoriale media di

150 abitanti per ettaro: l'intero loro organismo urbanistico deve essere perciò configurato con un piano particolareggiato la cui esecuzione potrà riuscire tanto più efficace quanto più si riuscirà a porre in atto idonei strumenti; e cioè il possesso delle aree relative per parte del Comune (che le potrà ottenere usando i mezzi consentiti dalla legge urbanistica (Art. 18 e 38) e l'affidamento della realizzazione ad Architetti o ad Enti capaci di assicurare una composizione omogenea. Gli altri quartieri che si allacciano l'un l'altro talvolta senza soluzioni di continuo, almenochè non siano separati da ostacoli concreti (fiumi, ferrovia, grandi strade) si impostano sulla maglia stradale principale indicata con notazioni particolari nella tavola n. 20 intendendosi che tale maglia è da ritenere parte integrante del Piano Regolatore Generale e che per conseguenza i relativi tracciati non potranno essere mutati nei successivi piani particolareggiati. Le strade invece che in detta tavola risultano esenti da notazioni particolari hanno solo valore indicativo e potranno essere spostate, sostituite od annullate nei piani particolareggiati. La tavola 21 indica la gamma delle sezioni stradali da adottare: esse hanno, in sede di Piano Regolatore Generale, un valore puramente programmatico; l'adozione di ciascuna nelle singole strade potrà operarsi solo in sede di Piano Particolareggiato.

Ciascun quartiere risulta nelle tavole in scala 1:5000 puntualizzato mercè le zone di servizi sociali, in ciascuno d'essi organicamente predisposti anche dal punto di vista compositivo, quando almeno tali servizi non risultino realizzati in località vicine. La distanza reciproca di tali centri dei quartieri ed in genere degli edifici di servizio inseriti nel tessuto urbanistico del Piano è quella che discende dalle norme canoniche, cosicchè essi risultino necessari e sufficienti in rapporto alla funzione esplicata ed alla popolazione servita. Di tali servizi si tratterà più dettagliatamente in separata sede.

Fra i quartieri disegnati nel Piano si presentano naturalmente dotati di maggiore autonomia plastica, nel tessuto stradale e nella struttura dei centri di servizio, quelli maggiormente esenti da vincoli di edilizia preesistenze: sono da segnalare per tale carattere specialmente il quartiere a Est di Viale Francesco Crispi, quelli siti tra la vecchia sede (che il Piano trasferisce) della Postumia prima dell'attraversamento della linea ferroviaria per Treviso-Schio e la linea medesima; quello costituente il completamento dell'attuale quartiere dei ferrovieri lungo la via per S. Agostino.

Nella sistemazione dei quartieri gravemente compromessi da edilizia esistente, si è cercato naturalmente di non demolire, se non in caso di assoluta necessità, fabbricato alcuno. Il sacrificio più sensibile si è dovuto realizzare in Borgo Berga, dove la strada della Riviera, la cui importanza viene sempre più aumentando, sbocca a Piazzale Fraccon con minima sezione tra il coto-



nificio Rossi da poco ricostruito ed una fila di case che i bombardamenti avevano pure distrutto e che fortunatamente sono state anch'esse ricostruite sul filo precedente.

In un primo tempo si era seguito il proposito da tempo affacciato di rilegare la Via della Riviera alla Città attraverso la galleria lunga circa 350 metri scavata durante la guerra a collegamento di Via Dante colla valletta del Silenzio, rinunciando all'allargamento di Borgo Berga: ma successivamente, in considerazione dell'eccessiva lunghezza di tale galleria e della sua angustia, tale da richiedere almeno un suo costosissimo raddoppio, ed in considerazione altresì che tale tracciato avrebbe recato grave nocumento alla regione paesistica monumentale della valletta medesima, della Rotonda e della Villa Valmarana, si rinunciò al proposito proponendo appunto l'allargamento di Borgo Berga, sia pure, s'intende, rimandando il provvedimento ad epoca futura da realizzare con apposito Piano Particolareggiato.

Nel tracciamento dei quartieri si è tenuto anche stretto conto di molte lottizzazioni concordate con particolari convenzioni o licenze antecedentemente alla stesura del Piano, fra il Comune ed i proprietari interessati. Tali lottizzazioni sono state mantenute in essere adattando ad esse la conformazione di alcuni settori del Piano; modificandone altre d'accordo cogli aventi diritto. Le lottizzazioni medesime sono state contrassegnate nella planimetria 1:5000 con barratura nera orizzontale.

5) LE FRAZIONI.

Si è già ampiamente riferito circa il criterio che ha consigliato ad attribuire conveniente ampliamento e riordino alle molte frazioni disseminate nel territorio comunale. Le ampiezze dei singoli sviluppi sono state desunte dall'esame condotto anche in sito delle attuali tendenze all'incremento demografico ed edilizio nelle frazioni medesime. Sono risultate più attive sotto questo rapporto le seguenti: Campedello, Tormeno, Bertesina, Bertesinella, Anconetta, Polegge, Maddalene. Le singole sistemazioni consistono nel tracciamento di modeste reti stradali utilizzando anche i tracciati esistenti; nell'applicazione dei lotti di tipi edilizi estensivi (case a uno o due piani, casette per artigiani e simili) e nella formazione di centri sociali dotati di tutti i servizi mancanti, secondo quanto si dirà in appresso.

6) LE ZONE SPECIALI - LE ATTREZZATURE SOCIALI E TECNOLOGICHE - GLI EDIFICI PUBBLICI.

Oltre le zone residenziali costituenti la massa principale dell'abitato le norme urbanistico edilizie (Tav. 24) considerano le

zone speciali comprendenti anche le attrezzature sociali e tecnologiche del Comune; le quali, con designazioni particolari riportate nella planimetria, indicano l'uso dei terreni nei singoli scopi.

Circa le zone ferroviarie, che, salvo i nuovi previsti cavalcavia, non vengono toccate dal piano, si è già detto quanto necessario.

Circa le zone industriali, si è dianzi giustificata ampiamente l'ubicazione del capacissimo comprensorio dedicato, a Sud della ferrovia di Verona, allo sviluppo degli impianti futuri: favorevole in rapporto alla direzione dei venti dominanti, per la possibilità di facili raccordi al parco ferroviario, all'Autostrada ed alla strada di scorrimento a Sud. Notisi che in sito, oltre alle estesissime officine ferroviarie, esiste anche la più grande industria di Vicenza, il lanificio Rossi, già muniti di raccordi. E' sufficiente allungare i binari esistenti oltre il previsto cavalcavia della strada di scorrimento e ripiegarli poi a Sud, per innestarvi i binari di servizio di tutta la zona.

Circa le zone industriali esistenti, frammischiate un po' dappertutto all'edilizia residenziale, si è già detto che il piano intende promuovere la loro graduale rimozione. Dato l'ancor remoto ammortamento dei capitali recentemente impiegati per la ricostruzione di tali impianti, si è già detto che il Piano non reca immediatamente la proposta della diversa utilizzazione delle loro aree colla conseguente destinazione ad edilizia residenziale, ma una notazione speciale che vuol significare essere tali zone soggette ad un nuovo azionamento in sede di futuro piano particolareggiato. Per le nuove zone industriali, le norme urbanistiche (Tav. 24) indicano gli indici di copertura, i distacchi e tutti gli altri vincoli utili per ottenere sistemazioni razionali dei singoli lotti, compreso il divieto di adibire i suoli per abitazioni, salvo quelle per il personale di custodia; norma quest'ultima che vale anche per tutte le altre zone d'uso speciale.

Oltre la zona industriale propriamente detta, dedicata alle installazioni produttive di maggior mole, il piano considera anche delle zone artigianali, ove è consentito ubicare botteghe e fabbriche artigiane, oltre a piccole industrie non graveolenti o rumorose. Questo tipo di zona appare disseminato in vari punti del territorio comunale e per esso vengono dettate norme speciali (Tav. 24). Ciò non toglie naturalmente che aziende del genere, quando non dannose, possano aver luogo anche nelle case d'abitazione normali, seppur colle dovute cautele.

Per quanto concerne le zone annonarie, sulle tavole in scala 1:5000 e 1:2000 sono notate le ubicazioni di quelle esistenti e di quelle di progetto. Per il mercato ortofrutticolo e per i magazzini generali, installazioni già in parte realizzate, sono state segnate le superfici a ciò da tempo destinate lungo Via delle Fornaci in località relativamente centrale. Il Macello, che attualmente è



installato in fabbricati fatiscenti presso Piazza Matteotti è già stato deciso sia trasferito vicino al Campo Boario recentemente costruito in Via Bassano. Gli impianti del gas e del metano, siti oggi tra il Bacchiglione e Via Mura dei Carmini stanno per essere trasferiti in suolo già acquistato presso Via Fusinieri, a lato della ferrovia di Schio.

Le opinioni della cittadinanza e delle autorità a proposito della Sede della Fiera di Vicenza, oggi allogata a stento in alcuni padiglioni costruiti nel Giardino Salvi, su così piccola superficie che, nei periodi di apertura, i boxes di esposizione e di vendita non possono essere contenuti nell'ambito del Giardino ed esorbitano in padiglioni lungo le strade od il Campo Marzio, non sono concordi.

Alcuni sono del parere che essa non potrà avere futuri notevoli sviluppi; altri invece che, specialmente potendola meglio qualificare, potrà assurgere a maggiore importanza. In questa seconda ipotesi, nel Piano è stata vincolata, per trasferimento della sua sede, una zona a Nord-Ovest della Città, dotata di ottimi collegamenti col centro e colle strade di scorrimento, vicina alla zona sportiva ed al bagno pubblico del Bacchiglione.

Circa i mercati al minuto il Piano ha provveduto largamente, dotando delle installazioni relative, indicate con speciali notazioni, i centri sociali dei singoli quartieri e delle frazioni.

Notevole importanza rivestono le zone ospedaliere. Pel trasferimento dell'Ospedale Psichiatrico, oggi mal ubicato tra Corso S. Felice e Via Genova, la provincia ha già acquistato un vasto comprensorio lungo la strada di Bertesina. L'Ospedale Civile è insufficiente, ma le autorità preposte ritengono che esso possa essere ampliato quanto basta in sito, possedendo quell'amministrazione intorno agli attuali caseggiati, una vasta area libera. Il problema dei gerontocomi non è stato posto, come anzi detto, esistendo in città parecchie Pie Istituzioni dedite all'ospitalità delle persone anziane.

Le zone militari sono più che sufficienti alle loro funzioni per quanto concerne le esigenze del nostro esercito, e non presentano problemi. La vasta caserma Ederle, sita lungo Viale della Pace, è stata ceduta alle truppe della S.E.T.A.F., e per l'ampliamento dei suoi impianti è stato recentemente acquisito, dopo lunghi dibattiti col Comune, intesi a conciliare la forma dell'area alle esigenze del Piano Regolatore (delle quali è rimasta traccia anche nei verbali della conferenza dei servizi) un vastissimo terreno (circa 50 Ha.) su cui si stanno costruendo numerosi edifici. Onde rilegare tale comprensorio colla Città si è dianzi affermata l'urgenza di costruire al più presto la strada mediana di arroccamento Est-Ovest, ad almeno il suo tronco Est, compreso il cavalcavia.

L'aeroporto militare è stato mantenuto in essere: si è già notato peraltro nella prima parte della relazione che esso è pic-

colossimo in rapporto alle attuali esigenze dell'aeronautica militare e d'altronde esso è troppo vicino alla città. Si pensa che l'Amministrazione Comunale debba compiere i passi necessari per farlo trasferire ad uso civile, portando l'aeroporto militare altrove. Frattanto però una fascia perimetrale di 300 m. è stata dal Piano vincolata, giuste le vigenti disposizioni in materia; ed anzi proprio a ridosso di essa è stata tracciata, come detto dianzi, l'arteria di scorrimento Nord onde impedire che al di là di essa possa sorgere costruzione alcuna.

Le carceri, pessimamente oggi alloggiate in un fatiscente edificio, secondo quanto richiamato nella prima parte della relazione, debbono essere trasferite, anche perchè nella loro area, come in quelle attigue delle officine del gas, il Piano prevede la costruzione del nuovo centro degli affari, succursale dell'attuale. Anni or sono era stata scelta ed acquistata dal Comune un'area a lato della strada di S. Agostino, la quale è stata peraltro ora adibita a zona industriale (parte di quella vastissima predisposta) che il Comune sta attrezzando e cedendo a privati desiderosi di assumere ivi le prime concrete iniziative.

Il Piano destina invece per le carceri un terreno sito in posizione più salubre, di superficie sufficiente, secondo le indicazioni già offerte dal Ministero di Grazia e Giustizia, sito ad oriente della Città tra Via Imperiali e la linea ferroviaria di Schio.

Per quanto concerne gli edifici pubblici e di uso pubblico non compresi nelle zone speciali sopra descritte ed indicati nelle planimetrie in scala 1:5000 ed 1:2000 coi simboli riportati nella Tav. 24, si fa qui stretto richiamo a quanto già detto nel paragrafo 8 della prima parte della relazione, in cui è stata analizzata la loro consistenza attuale ed è stato dichiarato il futuro fabbisogno.

Per quanto riguarda le attrezzature scolastiche e culturali, è da notare quanto segue. Circa le scuole elementari, risulta da quanto è detto nella voce *a*) di detto paragrafo che, tenendo conto delle scuole esistenti e di quelle in programma, con suoli approvvigionati riportati nelle planimetrie, è pressochè coperto il fabbisogno per la popolazione attuale: è dunque sufficiente nel Piano prevedere nuove scuole pel fabbisogno della popolazione futura o per sostituire edifici scolastici inadatti o fatiscenti.

Fatto un attendibile computo della popolazione scolastica in ciascun quartiere, il Piano provvede a questi nuovi edifici collocandoli a distanza tale tra loro che il percorso da compiere per raggiungerli non superi generalmente il mezzo chilometro. Anche le frazioni risultano nel Piano dotate dei necessari edifici scolastici.

Secondo quanto è stato detto nel citato paragrafo, anche nel campo delle Scuole Medie e Professionali l'amministrazione comunale ha lavorato alacremente in questi ultimi anni ed il fab-

bisogno è ricoperto per lungo periodo di tempo: nelle planimetrie sono localizzati i suddetti edifici, esistenti od in programma.

L'ubicazione dei nuovi edifici del Culto, chiese ed annessi necessari oltre agli esistenti nei quartieri e nelle frazioni, è stata concordata colle autorità religiose della città.

Per l'erigendo palazzo di Giustizia, il Piano prende atto della ubicazione in Contrà Santa Corona, scelta dall'amministrazione in periodo precedente alla redazione del Piano medesimo; nonchè della forma dell'edificio, il cui progetto è stato redatto in seguito a pubblico concorso.

Anche del cimitero, dopo il già previsto ampliamento, non ancora attuato, ma segnato nel Piano, si è riconosciuta la sufficienza per lungo periodo di tempo.

Gli edifici pubblici e di utilità pubblica, molti ricostruiti o restaurati in seguito ai danni bellici, sono stati riconosciuti idonei ad espletare il loro compito in rapporto alla popolazione attuale. Il centro della Città è però ormai saturo e si è già detto che quelli che si renderanno necessari nel quadro dei successivi sviluppi urbani dovrebbero trovar luogo nella nuova predisposta zona degli affari. Il piano vincola per altro un'area già prestabilita presso Ponte delle Barchè per la costruzione del nuovo palazzo della Provincia (decisione questa antecedente alla stesura del Piano).

Dopo la distruzione bellica dei Teatri Verdi ed Eretenio, Vicenza non possiede più una sala di spettacolo degna di tal nome, poichè il magnifico gioiello dell'Olimpico si presta solo a rappresentazioni particolari. La costruzione di un nuovo Teatro è dunque di primaria importanza: esso dovrebbe preventivarsi ormai per una città di almeno 120 o 130 mila abitanti con servizio anche dell'intera provincia ed a conti fatti l'area necessaria per la sola costruzione non potrebbe essere inferiore ad un rettangolo di m. 40x70. Essa dovrebbe poi avere a lato superfici sufficienti per un parcheggio di 400 macchine vale a dire circa 1 Ha. Esclusa per conseguenza la possibilità che tale teatro possa ubicarsi sull'area del vecchio Eretenio (la quale se mai si presterebbe in prosieguo di tempo a ricostruire quel teatrino con carattere del tutto speciale) scartata per la stessa ragione ed anche per ragioni ambientali data l'estrema delicatezza dell'ambiente di Piazza Matteotti, la possibilità di usufruire all'uopo delle aree del vecchio Macello e circonvicine, non rimaneva che ripiegare sul criterio di utilizzare l'area a lato del Viale Verdi dove sorgeva appunto il Teatro distrutto: tale soluzione è indicata nelle planimetrie. Essa presenta il vantaggio che il suolo è già di proprietà comunale, che lo spazio per i parcheggi è illimitato, che il nuovo edificio da progettarsi potrà concepirsi liberamente data la mancanza di valori ambientali in sito e potrà anzi consentire un radicale riordino urbanistico di tutta la zona, oggi assai misera sotto questo rapporto; zona la quale costituisce invece il biglietto da visita della Vicenza moderna per chi arriva dalla stazione.



7) SISTEMAZIONE DEL NUCLEO STORICO.

Si è dianzi diffusamente trattato dell'unica opera rilevante considerata dal Piano in tale nucleo, condotta nella regione di esso a Nord di Contrà Pedemuro, quasi priva di interesse ambientale, mentre tutto il resto del nucleo, colla propaggine di Corso Fogazzaro è gelosamente caratteristico e da considerarsi intoccabile o quasi.

Perifericamente a esso nucleo il Piano prevede la continuazione di alcuni viali lungo il Bacchiglione o l'apertura di altri per facilitare la circolazione periferica. All'interno del nucleo sono chiaramente raffigurati nella tavola in scala 1:2000 gli interventi ritenuti necessari, intesi a consentire qualche indispensabile passaggio o spazio per parcheggi; ovvero per qualche cauta bonifica; ovvero ancora per conseguire la liberazione o l'avvaloramento di alcuni edifici storici. Si citano qui di seguito i principali, di cui alcuni riguardano la viabilità. Una strada di sei metri, già prevista dal piano di ricostruzione, mette a contatto Campo Marzio con Contrà Fascina; essa serve a facilitare la penetrazione leggera, in ausilio al passaggio pedonale già eseguito a lato dell'albergo Jolly. Un'altra strada, che sarebbe il proseguimento in sezione molto ridotta del Viale Eretenio, arriva lungo il Retrone fino alla piazzetta S. Paolo, escludendosi che essa possa poi continuare fino al ponte delle Barchè ed al Bacchiglione pel guasto che si procurerebbe ad uno dei settori più pittoreschi di Vicenza, tanto nel caso che la si volesse ricavare demolendo gli edifici lungo le sponde, quanto se si volesse attuarla con riduzione di sezione dell'alveo; il che del resto sarebbe impossibile anche per ragioni idrauliche. D'altra parte il Piano prevede, continuità con Piazzetta S. Paolo, Contrà Piancoli e Vicolo cieco Retrone — zone attualmente in uno stato disastroso di fatiscienza, un passaggio con la formazione di un giardinetto sul Retrone — e poi uno sbocco diretto, previe modeste demolizioni, in direzione del Bacchiglione.

E' da notare un piccolo allargamento in contrà porta Lupia; ed il passaggio attraverso un giardino verso Stradella S. Apostoli, così da poter mettere a più facile contatto le provenienze dal centro con Viale X Giugno, le quali oggi si valgono esclusivamente della angusta Porta Lupia.

Riguardo a nuovi tracciati stradali nel nucleo centrale, non c'è null'altro da sottolineare. A Vicenza le strade sono strette, ma costituiscono un tutto organico il quale deve essere considerato sufficiente, quando non sia maggiorato il carico attuale, all'adempimento della loro funzione, di portata strettamente locale.



A parte codesta sufficienza funzionale, si è già espresso il categorico giudizio che esse debbano essere considerate inalterabili per il loro valore urbanistico ed architettonico.

Le condizioni igieniche del nucleo storico di Vicenza sono sufficientemente buone; non ci sono densità residenziali territoriali eccessive; la media generale è inferiore a 250 abitanti per Ha, con due limitate punte di 400 ab. Ha. Eventualmente con qualche cauta opera, da puntualizzare a mezzo di piani particolareggiati, soprattutto di ripulitura interna dei cortili, la densità potrebbe essere ancora un poco diminuita, in modo da rendere ovunque le condizioni di vita agevoli e sane: come del resto sono pure adesso, perchè non ci sono nè concentrazioni di malattie, nè denunce di luoghi infetti, come accade in altre città.

In corrispondenza dell'incrocio di Contrà Canove con Contrà Canove Vecchie, dov'è l'ingresso laterale del teatro Olimpico, si propone la formazione di uno slargo, colla demolizione di un fabbricato assolutamente privo di valore. Questo ingresso è attualmente in condizioni di estremo disagio; lo slargo sarà utile anche per il previsto sfocio in esso di uno degli accessi al costruendo Palazzo di Giustizia.

Alcuni ritocchi introdotti nel nucleo centrale hanno attinenza soprattutto coll'avvaloramento di edifici monumentali. Sul retro della Chiesa di S. Lorenzo è stata proposta la demolizione di alcuni vecchi fabbricati senza alcun valore addossati alla bellissima abside, che merita di essere liberata, colla formazione di una piccola zona verde di rispetto e di un parcheggio. La chiesetta di S. Chiara, vero gioiello, attualmente nascosto da una informe massa di casette addossatesi in epoca successiva, si può facilmente isolare colla circostante formazione, pur molto delicata, di un adatto ambiente, costituito in parte da edifici antichi. Con altro piccolo ritocco in Contrà della Fossetta, si realizza concomitantemente un utile attraversamento tra contrà dei Barci, Contrà S. Chiara e Stradella della Fossetta. Altra opera di liberazione è quella della chiesetta, non più officiata di S. Silvestro al termine della via omonima. La bellissima basilica dei SS. Felice e Fortunato è oggi quasi invisibile, essendo la visuale sbarrata da case di pochissimo valore a lato di Corso S. Felice. Il piano propone la formazione di un piccolo giardino con passaggio dietro l'abside pel contatto con Via Genova, la cui sezione sarà allargata come anzidetto, per rendere più agevole il contatto fra il nuovo cavalcavia di S. Agostino e la città interna.

Si richiama qui, a proposito di avvaloramento di edifici storici, l'anzicitata liberazione della Rocchetta.

Altri piccoli ritocchi apportati al tessuto interno sono invece in funzione di piccole miglierie del traffico. Tra questi sono da notare alcune demolizioni di edifici senza alcun pregio artistico e di scarso valore economico agli sbocchi delle due radiali

di Corso Padova e Via S. Lucia nella circonvallazione interna, onde rendere meno pericolosi questi due incroci, che danno luogo a frequenti incidenti: altra piccola demolizione, con sottopassaggio di un edificio, è operata all'incrocio fra via Cantarane e Corso Fogazzaro per una diretta e assai invitante penetrazione dalla stazione al nuovo centro degli affari. Di una piccola casa si propone l'abbattimento in Contrà Tre Scalini per facilitare il traffico verso Contrà Proti.

In seguito all'opinione espressa, in maggioranza, dal consiglio Comunale all'atto dell'adozione del Piano, è stata inserita negli elaborati la proposta, già da tempo ventilata, di un sottopassaggio per consentire l'attraversamento delle Pescherie Vecchie a Piazza delle Erbe; proposta alla quale il progettista è personalmente contrario. In ogni caso è condizione assoluta che il sottopassaggio possa operarsi senza abbattere i sovrastanti edifici, il che è assai difficile.

Da notare la proposta della ricostruzione, estesa a uno o anche due elementi edilizi, in piazza Garibaldi, dove, in seguito alla demolizione effettuata per costruire l'Edificio Postale, è rimasta in essere una parte cieca ove oggi si applicano per nasconderla, enormi ed indecorosi tabelloni pubblicitari. Il progetto di questa nuova piccola testata deve essere affidato ad un architetto molto capace, per non far peggio.

Alcuni piccoli ritocchi sono in funzione della necessità inesorabile di ottenere qualche parcheggio nel centro della città, e sono due: uno in Contrà S. Giacomo, demolendo qualcuna delle baracche costruite nell'interno della Piazzetta e dando accesso allo spazio che in tal modo si ricava, da un lato con il portico esistente verso Corso Palladio, dall'altro con un'apertura da Contrà Riale, apertura che esiste già, ma è sbarrata da un muro; l'altro in corrispondenza all'isolato che sta fra la Contrà Fracche del Gambero e Contrà Due Rode dov'è l'albergo « Ai due Mori »: si tratterebbe di togliere alcune striscie di edifici di 3 o 4 piani senza alcun valore artistico, occlusi fra gli strettissimi vicoli, in condizioni di soleggiamento assolutamente pessima ed in pessimo stato edilizio (è questa la parte più densa, dal punto di vista edilizio, di tutta Vicenza), creando in tal modo una piazzetta che, trovandosi a contatto con la Piazza dei Signori attraverso la stradella dei Nodari e con Corso Palladio attraverso il sottopassaggio di Contrà Due Rode, costituirebbe un discreto parcheggio in sussidio a quello che la Piazza dei Signori ospita sul lato opposto. Si potrebbe in tal modo impedire la sosta delle macchine in Piazza delle Erbe, veramente deplorable.

Altri parcheggi al di fuori di quelli già citati sono disposti un po' dappertutto, soprattutto nella città esterna e nei quartieri, come risulta evidente nelle planimetrie al 1:5000 e al 1:2000. In tema di ricostruzione edilizia nel nucleo centrale è da sottolineare la necessità di demolire e ricostruire integralmente il com-

prensorio ora occupato da magazzini, disordinatissime industrie e abitazioni sito tra Viale Milano, Corso S. Felice e Via Battaglione Monte Berico. Di tale zona, insieme a quella che dovrà ospitare il futuro teatro ed insieme ai giardini di Campo Marzio si dovrebbe fare un piano particolareggiato affidato a valenti architetti, così da fornire la Città, al suo ingresso, di una pagina edilizia degna di rappresentarla. Circa il nuovo proposto centro degli affari è da sottolineare che esso dovrebbe comprendere, se possibile, qualche importante edificio pubblico od in mancanza di ciò sedi di banche o di Enti; per il resto dovrebbe essere costituito da edifici di quattro o cinque piani, col pianterreno fornito di portici ed occupato da negozi od uffici, un primo piano occupato da uffici ed i piani superiori adibiti ad abitazione.

Non è fuor di luogo ricordare che, in sede di conferenza dei servizi, la Sovraintendenza ha espresso il suo assenso ai provvedimenti sopra descritti.

8) LE ZONE SPORTIVE - IL VERDE PUBBLICO E PRIVATO - LE ZONE VINCOLATE - LA COLLINA.

Si è detto nella prima parte della Relazione che in virtù delle più recenti realizzazioni gli impianti sportivi a scala cittadina e cioè lo Stadio Comunale, il nuovo complesso sportivo di Viale dal Verme, la zona balneare del Bacchiglione ecc., sono da ritenere di sufficiente capacità e che non sembra sia ancora il momento di porre il problema della sostituzione dello stadio con altro più capace. Il complesso di tali attrezzature dell'estensione di mq. 97.000, offre una dotazione media di mq. 1,5 per abitante. Secondo le norme canoniche si dovrebbero avere 4 mq. per abitante: gli è che a Vicenza e in tutto il comune sono assolutamente deficienti i campi da gioco rionali organizzati come tali. Per questo nel piano sono state disposte parecchie di tali attrezzature, fornendone ogni quartiere di espansione ed ogni frazione esterna.

Del pari si è notata la grande deficienza di giardini pubblici i quali tra Campo Marzio, Giardino Salvi e piccoli altri misurano, in tutto, soltanto 14 mila mq.: solo tenendo presente la Villa Guiccioli, molto lontana peraltro, ci si avvicina ad una media plausibile. Nel quadro dello sviluppo della città sono stati previsti altri 215 mila mq. di giardini pubblici, con che sommando anche i 68 mila mq. di Villa Guiccioli si avrebbe un totale di 424 mila mq. Il verde pubblico aggiunto comprende anzitutto il Giardino Querini di circa 110 mila mq. che dovrebbe diventare il Parco della Città; un discreto comprensorio tra Viale Pasubio ed il Bacchiglione, il quale, interposto tra la nuova sede della Fiera e l'attuale zona sportiva con bagno pubblico, costituirebbe

un tutto organico assai apprezzabile; e vari giardini minori nei quartieri.

I campi sportivi aggiunti dal Piano all'insieme delle zone sportive attuali misurano complessivamente 92000 mq. di superficie, sicchè la dotazione di zone sportive della città futura sarebbe di circa 190.000 mq.

Il verde pubblico e sportivo previsto dal piano è dunque di circa 600.000 mq.: quantità che riferita ad una popolazione di 130.000 ab. corrisponde a circa 4,6 mq. per abitante. E' una media piuttosto modesta in rapporto a quella canonica, ma abbastanza soddisfacente (si tenga presente che in alcune città estere tale media supera talvolta 15 mq. per abitante).

Il Piano ha provveduto a porre il vincolo di rispetto assoluto a tutti i giardini privati vincolati in precedenza dalla Sovrintendenza. Il vincolo di rispetto assoluto o quello di rispetto relativo (il quale implica una pur modesta utilizzazione del terreno, secondo quanto è riportato nella tabella delle norme urbanistico-edilizie) sono apposti quindi anche a vasta porzione di M. Berico, sul versante prospiciente la città, nella Valletta del Silenzio e nella zona monumentale della Rotonda e della Villa Valmarana. Invece in vasti comprensori siti oltre il crinale, defilati cioè alla vista della città (i quali del resto sono anche i più soleggiati) e consentita la costruzione di ville. Per l'accesso al M. Berico è stata tracciata una strada che, con pendenze non superiori al 5%, partendo da Gogna giunge al Viale X Giugno a circa 300 m. a monte della Basilica, con che si costituisce un completo anello, il quale consente ai numerosi ed ingombranti automezzi affluenti al Piazzale della Vittoria in occasione delle sagre e cerimonie un circuito rotatorio che toglie di mezzo i gravi disagi del traffico oggi producentisi in tali occasioni. Questa strada inoltre consente un agevole accesso alla anzi citata zona di ville.

Altri sentieri pedonali il Piano prevede o potenzia nei versanti Nord e Sud-Est di Monte Berico, per consentire belle passeggiate panoramiche. E' chiaro che il dettaglio di tale sistemazione della collina dovrà essere sviluppato in sede di piano particolareggiato.

Anche circa la trattazione offerta dal Piano alle zone paesistiche ed altrimenti vincolate, l'Amministrazione delle BB.AA. non ha fatto obiezioni in sede di conferenza dei servizi.

9) TRASPORTI PUBBLICI FORANEI E CITTADINI.

Per quanto concerne le numerose linee automobilistiche foranee il Piano adotta, secondo quanto cennato nella prima parte della relazione, il progetto in atto del trasferimento della S.I.T.A. da Viale Verdi all'area già scelta presso la stazione delle



ferrovie provinciali in Campo Marzio con ottima attrezzatura, tanto per quel che riguarda l'edificio di servizio quanto per quel che concerne gli spazi di stazionamento, muniti di capaci pensiline. Potrà poi prodursi la necessità di stabilire stazioni sussidiarie anche in altre località cittadine, che è impossibile stabilire a priori. Nella Tav. 22 bis s'è puntualizzato un verosimile programma di itinerari.

Nel quadro dell'attuazione del Piano Regolatore anche le linee di trasporto pubblico urbano (filobus, autobus) dovranno subire profonde modifiche, che è assai aleatorio individuare fin d'ora. Tuttavia nella Tav. 22 si è cercato di tracciare un programma per tale rete di trasporti, in collaborazione colle autorità predisposte a cotesti servizi: individuando nell'ambito delle strade di piano regolatore, una linea di circonvallazione esterna e 10 linee di attraversamento cittadino con itinerari diversi così da irrorare tutto il tessuto urbanistico per ciascuna di esse, localizzando anche le stazioni terminali. Il lato caratteristico di questo programma consiste nell'utilizzazione massiccia, per l'attraversamento Est-Ovest, della parallela Nord a Corso Palladio, riservando a detto Corso solo una linea, passante per la stazione.

10) SVILUPPO DEL PIANO PER TEMPI.

Benchè non sia nè agevole nè, forse, opportuno, stabilire programmi fermi per un lungo periodo di tempo, tuttavia, nella Tav. 23, si sono contrassegnate con notazioni diverse tre successive fasi di sviluppo delle opere pubbliche, particolarmente delle strade, tali da assicurare organicità ed equilibrio ai programmi degli interventi di pianificazione. L'individuazione della prima fase è più attendibile giacchè corrisponde alle opere più urgenti in parte già decise dall'Amministrazione.

11) LE NORME URBANISTICO-EDILIZIE.

Tali norme, le quali dovranno servire di base per il nuovo regolamento edilizio del Comune, sono inserite nella Tav. 24, che fa parte integrante del progetto di Piano Regolatore e le esprime con chiarezza e completezza didascalica ed illustrativa così da rendere superflua una dettagliata loro illustrazione in questa sede.

Basti cennare ai seguenti punti principali.

Le destinazioni di zona di tutto il territorio comunale sono divise in quattro categorie: 1) *Zone rurali e vincolate*; 2) *Zone residenziali di progetto*; 3) *Zone residenziali attuali*; 4) *Zone speciali*. Ciascuna categoria comprende diversi tipi di zone tal-

volta raggruppati in classi. In ogni tipo di zona l'uso del terreno è definito dai seguenti dati: Area totale minima del lotto; area coperta massima degli edifici; percentuale massima dell'area coperta dagli edifici in confronto all'area totale del lotto; numero massimo e minimo dei piani; altezza massima e minima degli edifici; distanza minima dai confini di proprietà; distanza minima dall'asse stradale e dal filo stradale; distacchi minimi tra edifici diversi o fra corpi di fabbrica di uno stesso edificio nel lotto o nell'isolato; lunghezza massima delle fronti e profondità massima dei corpi di fabbrica; superficie coperta massima delle costruzioni accessorie.

La prima categoria delle zone rurali e vincolate fornisce i vincoli che servono a mantenere, del tutto o in parte esenti da costruzioni quei terreni che per ragioni diverse non debbano essere edificati: o per rispetto panoramico, monumentale od arboreo; o per vincoli posti da leggi dello stato (cimiteri, aeroporti, acquedotti ecc.) od anche soltanto per i motivi inerenti alla struttura del piano.

La seconda categoria, delle zone residenziali di progetto considera tre classi: *estensive*, *semintensive*, *intensive*, ciascuna suddivisa in una gamma di tipi edilizi graduati dal più rado al più denso (7 in tutto) così da prestarsi all'uso dei diversi casi. Si è già detto che dagli indici definenti ciascun tipo si sono dedotte, nella Tav. 25, le densità residenziali e territoriali caratteristiche di ciascuno, così da prestarsi a proporzionare razionalmente (Tav. 26) l'estensione delle regioni di espansione del Piano.

La categoria delle zone residenziali attuali comprende gli spazi occupati da edilizia attuale e considera due tipi, rado o denso, in rapporto al carattere sciolto e leggero, ovvero, piuttosto chiuso e pesante dell'edilizia; il primo dei quali si riscontra generalmente alla periferia, il secondo nelle zone centrali degli attuali aggregati urbani. Le norme edilizie da usare in questa categoria sono ovviamente diverse ed assai meno determinate di quelle attribuite alle seconda, dati i vincoli preesistenti che esigono una assai maggior elasticità di applicazione.

La terza categoria, delle zone speciali, comprende tutte le utilizzazioni del terreno diverse da quelle residenziali (ad es. zone industriali, ferroviarie, annonarie, militari, ospedaliere; zone per edifici pubblici e di uso pubblico, ecc.) delle quali si è trattato esaurientemente in precedenza.

Le norme definiscono le caratteristiche di tali installazioni e ciascuna d'esse contrassegna, com'è del resto per tutte le altre zone, con simboli speciali corrispondenti a quelli usati nella planimetria generale.

IL PROGETTISTA

Dott. Prof. Arch. Plinio Marconi

Finito di stampare il 20-2-1957
nella Tipografia Rag. G. Sperotto
in Vicenza