

*Minerals*

7

P I A N O       D I       R I C O =

S T R U Z I O N E   D E L L ' A =

B I T A T O       D E L       C A =

P O L U O G O       D E L       C O =

M U N E       D I       C O D R O I P O

oooooooooooooooooooooooooooo

R E L A Z I O N E =====  
=====

## PIANO DI RICOSTRUZIONE DI CODROIPO

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

#### PREMESSA

Codroipo, grosso centro abitato sviluppatosi all'incrocio di due fra le principali arterie stradali del Friuli: la Statale Venezia - Udine e la S. Daniele - Latisana, venne, fino al periodo prebellico, man mano assumendo considerevole importanza in special modo per le sue attività agricole commerciali ed industriali; inoltre i mercati bovini equini e merciari devono annoverarsi tra i migliori della provincia. Ne é conferma del progressivo e prospero sviluppo l'incremento demografico verificatosi nel ventennio 1920-1940, (abit. 2402 nel 1920 ed abit. 3563 nel 1940) per il solo Capoluogo nonché il sorgere di nuove installazioni industriali quali, l'Essicatoio Tabacchi, il Pastificio Quadrivium, l'Essicatoio Cooperativo Bozzoli, il Mobilificio Dorotea, il Lanificio Cesselli, la Segheria Lenarduzzi, lo Stabilimento proiettili Mangiarotti, il Calzificio e Maglificio Zoratto, ed altre minori attività commerciali ed artigiane.

Proporzionalmente ed adeguatamente ebbe a svilupparsi anche l'abitato cittadino con prevalenza di costruzioni civili od a villino ed ubicate lungo il viale Vittoria, il viale Duodo, la via Matteotti, la via Trieste, la via Gorizia ecc.

#### I DANNI

La guerra ebbe nel Capoluogo il suo più disastroso effetto con lo scoppio di un treno carico di materiale esplosivo avvenuto allo scalo merci della stazione ferroviaria il 12 ottobre 1944, che con le precedenti e successive incursioni aeree protrattesi fino alla fine del



conflitto, estesero i danni a tale entità da considerare la cittadina fra quelle maggiormente colpite della regione.

Il disastroso bilancio può riassumersi nei seguenti dati: degli 88.000 mq. circa di superficie coperta da fabbricati, si ebbero costruzioni distrutte per circa 11.000 mq. irreparabilmente danneggiate per circa 7.200 mq. e gravemente danneggiate per circa 23.000 mq.. Le rimanenti costruzioni ebbero tutte a subire danni più o meno gravi, in genere proporzionali alla distanza dallo scalo merci cui ebbe origine il maggior effetto distruttivo, o dagli epicentri dei bombardamenti.

Fin dai primi mesi del dopoguerra, intensa si esplicò l'opera di ricostruzione e riatto degli edifici sinistrati. L'iniziativa anzitutto dei privati cittadini spinti dalla necessità di ritornare alle proprie case e riprendere le ordinarie occupazioni, pur con sacrifici talora sproporzionati alle loro possibilità finanziarie e con il concorso dello Stato nelle varie forme di finanziamento, contribuirono ad attenuare la disastrosa situazione.

Gli industriali gradualmente, con lodevole tenacia, intrapresero la loro opera di ricostruzione e ripristino dei fabbricati e macchinari, si da consentire e riportare al normale funzionamento le loro industrie; tra esse principalmente la Filanda Pan, l'Essicatoio Bozzoli Pan, il Pastificio Quadrivium (interamente ricostruito), il Lanificio Cesselli, il Calzificio e Lanificio Zoratto, l'Essicatoio Tabacchi, la Segheria Lenarduzzi ecc.

Per quanto si riferisce agli edifici pubblici, con l'intervento dell'Ufficio del Genio Civile di Udine e del Comune di Codroipo, è stato attuato il riatto degli Edifici Scolastici, della Chiesa Parrocchiale, del Magazzino Comunale e qualche altro di minore importanza. E' ora in corso di ricostruzione la Casa Comunale dell'Assistenza.



## LO STATO ATTUALE

Lo stato attuale del Capoluogo in seguito alle provvidenze dianzi esposte può essere riassunta nel modo seguente:

Edifici distrutti (superf. coperta) mq. 7200 circa  
" gravem. danneggi. ( " " ) " 3300 "

Il numero degli alloggi tutt'ora inabitabili rispetto all'ante-guerra si possono valutare in circa 150, tra questi sono compresi i fabbricati che con i lavori di riatto vennero ad essere diminuiti nella loro cubatura e di conseguenza nella capacità abitativa.

Benché l'Amministrazione Comunale si sia intensamente interessata pressì i Superiori Uffici allo scopo di ottenere quei provvedimenti atti ad assicurare ricovero ai senza tetto, fino ad oggi è stato possibile realizzare le sole costruzioni per 16 alloggi statali e 16 alloggi popolari e l'installazione di 8 baracche "Dono Svizzero". Queste costruzioni hanno consentito la sistemazione di 56 famiglie recentemente alloggiate.

Da accertamenti effettuati risulta che ancora circa un centinaio di famiglie attende adeguata sistemazione in case sane e decorose, tra esse molte invocano il rientro nel Capoluogo dalle vicine frazioni o centri limitrofi onde eliminare il disagio che particolarmente nella cattiva stagione debbono sopportare per portarsi alle loro quotidiane occupazioni, altre ancora vivono disagiatamente e provvisoriamente in baracche adattate già d'uso militare.

Inoltre si rende necessario provvedere alla sistemazione di famiglie che attualmente abitano costruzioni vetuste e malsane a cui i danni hanno resa ancor più precaria l'abitabilità.

Tra gli edifici pubblici cui solo parzialmente è stato provveduto alla riparazione o ricostruzione, trovasi, la Stazione Ferroviaria, il Municipio, il Macello Comu-



nale, le Prigioni Mandamentali, il Cimitero, le caserme per le Forze Armate, la Palestta, il Sanatorio, la Casa di ricovero, ecc.

Come si rileva dall'allegata planimetria dello stato attuale, la zona maggiormente colpita tra la ferrovia a nord ed il centro cittadino a sud, in essa avevano sede parte delle industrie che andarono completamente distrutte: il Pastificio Quadrivium, il Mobilificio Dorotea, la Segheria lenarduzzi, il Molino Quadrivium, ed altre attività commerciali inserite nei gruppi abitati. Altre zone con edifici prevalentemente d'abitazione distrutti o gravemente danneggiati risultano, in Piazza Garibaldi, lungo la via Piave, nelle vie I e II Canale e quà e là in centro ed alla periferia.

#### LA RICOSTRUZIONE.

Dalle mutate condizioni dell'agglomerato edilizio cittadino verificatesi dall'immediato dopoguerra ad oggi, per effetto della parziale ricostruzione e riatto di edifici sinistrati, ne consegue una limitazione nelle soluzioni realizzabili per il riassetto razionale dell'abitato ed adeguarlo alle prevedibili future esigenze.

Pur tuttavia, in ottemperanza alle norme del D.L.L. I-marzo 1945 n°154, contenendo le soluzioni entro limiti giustificabili e conciliabili con le complesse esigenze dei privati cittadini e dei pubblici servizi é stato elaborato il piano di ricostruzione che essenzialmente prevede:

- 1°) Lo sgombero delle rovine dei fabbricati sinistrati nelle aree utilizzabili per l'apertura di nuove vie pubbliche o spazi pubblici, concretandone la realizzazione con le opere necessarie a dare il definitivo assetto.
- 2°) La designazione delle aree destinate alla ricostruzione degli edifici che per effetto dell'attuazione



del piano la loro ricostruzione é esclusa dall'area occupata prima del sinistro.

- 3) La designazione delle aree destinate alle nuove costruzioni popolari ed abitazioni per impiegati allo scopo di sopperire alle esigenze in precedenza citate.
- 4) L'alleggerimento della traversa cittadina (Strada Statale n°13) dall'intenso traffico di transito con una variante stradale periferica.

Dovrà infine essere svolta opera di persuasione presso i proprietari privati che non hanno ancora provveduto, perché sollecitino i lavori di riatto delle abitazioni d'affitto sinistrate, fruendo delle varie forme di contributo dello Stato tutt'ora in vigore.

L'attuazione del piano consentirà così la definitiva sistemazione dei senza tetto in alloggi così ripartiti:

Alloggi a carattere popolare	n° 32
" per impiegati	" 12
" privati da ricostr. su nuove aree	" 22
" preesistenti da riattare	" 50 circa
Totale n° 116 "	

Le nuove costruzioni ad uso pubblico, pur rivestendo carattere urbanistico, sono inserite nel piano di ricostruzione quali elementi integrativi ed indispensabili al definitivo assetto della cittadina.

Da molti anni é vivamente sentita la necessità di adatti locali per i gabinetti e bagni pubblici; sono previsti nell'area libera a sud-est della via Balilla e con la zona circostante convenientemente sistemata a verde. L'Amministrazione Comunale ha da tempo fatto predisporre un progetto rispondente allo scopo.

Anche la Caserma per i Carabinieri ora precariamente sistemata in inadatto e decentrato alloggio privato é prevista ubicata in via Balilla e collegata con le Carceri



Manadamentali.

Il nuovo Edificio Municipale previsto sulla piazzetta dei Grani, da edificarsi in luogo delle vetuste ed irreparabilmente danneggiate casette di proprietà Comunale, si prospetta ora quanto mai favorevole, sia per risanare la zona, a cui la nuova costruzione darebbe decorosa inquadratura architettonica, quanto per risolvere l'annoso problema della sistemazione degli Uffici Municipali in appropriata e decorosa sede ed inserendovi anche le intervenute nuove esigenze create dalla realizzazione del piano e di cui sarà accennato più innanzi.

La zona prevista per la costruzione degli alloggi popolari è ubicata tra la ferrovia a nord, la via Matteotti ad est ed il viale Vittoria ad ovest, è salubre e tranquilla, prossima al centro cittadino, alle scuole Elementari, alla Stazione ferroviaria ed alle industrie.

Su progetto elaborato a cura del Comune di Codroipo sono già stati allestiti e recentemente alloggiati 16 famiglie, esso è stato studiato in modo rispondente alle esigenze economiche, igieniche e strutturali ed in aderenza alle abitudini e consuetudini locali. Gli alloggi sono singoli ed indipendenti, disposti a schiera; ogni alloggio ha un giardinetto sul prospetto principale ed un piccolo orto nella parte posteriore; all'interno dispone, al piano terreno dei locali ad uso collettivo (soggiorno - pranzo, cucina, ripostiglio-dispensa, lavanderia-legnaia), ed al primo piano di tre camere da letto per 5-7 persone, bagno-gabinetto e scala singola interna di disimpegno.

Sul lato sud della via 4 novembre è prevista la costruzione di 3 fabbricati d'alloggio per gli impiegati con complessivi 12 alloggi. Anche questo progetto fatto allestire a cura dell'Amministrazione Comunale è rispondente allo scopo. Qui pure gli alloggi sono indipendenti

#### GLI ALLOGGI POPOLARI

#### GLI ALLOGGI PER IMPIEGATI



# LA RIEDIFICAZIONE DELLE ABITAZIONI PRIVATE

e disposti a schiera. Ogni alloggio comprende al piano terreno l'ingresso, il salottino, il soggiorno-pranzo, la cucina, il locale lavanderia-legnaia e ripostiglio. Al primo piano 2 camere a due letti ed una ad un letto il gabinetto ed il bagno indipendenti. dispone come per gli alloggi popolari di un giardinetto sul prospetto e dell'orto nell'area posteriore all'edificio

La riedificazione dei fabbricati che per le esigenze dell'attuazione del piano verrà eseguita su area diversa da quella cui trovavasi gli edifici prima del sinistro, presenta invece aspetti più complessi. Trattasi in generi di fabbricati privati che oltre ad essere utilizzati ad alloggio dei proprietari od inquilini, abinavano l'esercizio di attività commerciali che decentrate verrebbero a ridurre o perdere i loro redditi con conseguente danno per i singoli interessati e per l'economia cittadina.

Appare perciò evidente la necessità di salvaguardare queste attività che dovranno se del caso migliorare le loro condizioni di prestigio e di lavoro. Ricollegandosi perciò alla proposta soluzione della costruzione dell'Edificio Municipale, esse potranno con opportuna combinazione essere trasferite al piano terreno del fabbricato restando riservato agli Uffici e servizi Municipali i piani superiori del fabbricato.

La riedificazione delle abitazioni sarebbe invece prevista nell'area disponibile ad est dell'agglomerato cittadino compresa tra il viale Duodo a sud e la via Zorutti ad ovest. La zona presenta ottime condizioni di terreno d'esposizione e di lotizzazione, ed è ben collegata con tutti i servizi cittadini.

I lotti edificabili, previsti per abitazioni singole, sono 22 e la loro superficie media è di 750-780 mq. E' prevista anche la costruzione delle nuove strade della larghezza di m.8 per il collegamento alle preesistenti.



A chiarimento dei dati precedentemente citati circa la situazione degli alloggi in relazione alla ricostruzione dell'agglomerato cittadino si riporta quanto segue. Lo stato attuale dell'abitato assomma a circa 150 gli alloggi esclusi dall'abitabilità, mentre il riatto può prevedersi ora per soli 50 alloggi circa. Le ragioni di tale discordanza devono ricercarsi essenzialmente:

- 1°) nella esclusione dalla fabbricabilità sull'area originaria vincolata dalle soluzioni del piano.
- 2°) nella diminuita capacità abitativa, rispetto alla preesistente, di costruzioni già riattate.
- 3°) nella diversa destinazione data, con il riatto, a molti locali già d'abitazione.
- 4°) nella necessità di risanare e diradare alcuni gruppi abitati vetusti a cui i danni hanno peggiorato senza rimedio le condizioni d'abitabilità.
- 5°) nella rinuncia, da parte di proprietari di case d'affitto fortemente sinistrate, all'esecuzione dei lavori di riatto per l'ingente spesa richiesta in relazione al limitato reddito esigibile con le vigenti disposizioni e le locali condizioni del mercato in materia di locazioni.

#### LA SISTEMAZIONE DELL'AGGLOMERATO CITTADINO

Le soluzioni che lo stato attuale dell'agglomerato cittadino consente di adottare sono soprattutto volte ad assicurare un più ampio respiro all'andare della vita cittadina.

E' prevista l'apertura di una via attraverso l'abitato sinistrato compreso tra la piazza Garibaldi ed il mercato boario. Questa nuova strada cittadina consente l'alleggerimento del transito lungo la strettoia di via Piave ed il diretto collegamento del mercato merciario che si svolge lungo la piazza Garibaldi con il mercato del bestiame. La nuova strada avrà la larghezza di m.8 compresi i marciapiedi ed il suo asse longitudinale in allinea-



mento con l'asse della Statale n° 13 ne assicura il naturale svolgimento. Questa nuova strada consentirà di adottare con la citata via Piave il senso unico al traffico. L'apertura di altra arteria stradale è prevista più a nord tra la via Cesare Battisti ed il foro boario. L'area interessante la nuova strada è ora occupata da rovine di vetuste ed addensate casette. Anche questa via, oltre al radicale risanamento dell'isolato, facilita specialmente nei giorni di mercato il transito tra il foro boario ed il centro cittadino e la vicina zona industriale-artigiana. Altre minori sistemazioni previste sono:

- a) La rettifica ed allargamento del primo tratto del viale della Stazione.
- b) L'allargamento e rettifica della via Carducci con l'eventuale opera di copertura del canale Roggia.
- c) L'allargamento dell'imbocco di via Matteotti.
- d) La demolizione delle casette irreparabilmente danneggiate comprese nella zona tra la Chiesa Parrocchiale e la piazza Garibaldi con utilizzazione dell'area a spazio pubblico.
- e) La rettifica dell'allineamento stradale sud di via 4 novembre.
- f) L'arretramento del corpo avanzato della Casa Comunale dell'assistenza con sistemazione a più ampio raggio della curva della strada statale 13.
- g) La creazione di piccoli spazi verdi pubblici quà a là nell'abitato e nella piazzetta dei Grani.

Nelle addensate abitazioni del 1° e 2° Canale è previsto il diradamento dell'abitato ed il vincolo alla non fabbricabilità sulle aree già occupate da costruzioni distrutte. Ad eliminazione dell'imbottigliamento delle due vie verrà eseguita una nuova arteria stradale verso la via Mazzini e la via Manzoni. Sul lato sud invece piccole sistemazioni a verde e l'apertura di collegamento con via Verdi.



Le industrie sinistrate conserveranno la loro ubicazione sulle aree preesistenti, in previsione però di ulteriore sviluppo anche nel campo artigiano, potranno essere vincolati alcuni appezzamenti ad ovest della zona preesistente, facilitando così l'installazione di nuovi impianti che favoriranno la ripresa ed il progressivo miglioramento dell'economia cittadina.

Alle limitate possibilità offerte dalla sistemazione cittadina al convogliamento del traffico di transito, s'impone lo studio di soluzione radicale e definitiva. Come già in altri centri della provincia attraversati da strade di grande importanza è stato provveduto all'attuazione di opportune varianti esterne all'abitato che facilitano il traffico eliminando i molteplici inconvenienti generati dalle insufficienti e pericolose arterie interne cittadine, anche qui si prospetterebbe analoga realizzazione.

Naturalmente la soluzione proposta è di larga massima e dovrà nel caso essere oggetto di studio condotto in aderenza alle direttive dei competenti Uffici.

La deviazione stradale ha inizio con larga curva al km. 104,860 della S.S. n° 13, a circa 360 m. supera con cavalcavia gli impianti ferroviari e successivamente la strada comunale Codroipo-Biauzzo per riportarsi alla normale quota, rispetto al piano di campagna, a circa 820 m., lascia indi l'abitato a nord e con ampie curve e rettifili raggiunge nuovamente la Statale al km. 107,120, con uno sviluppo complessivo di ml. 2490. L'attuale percorso, attraverso l'abitato, dai due estremi è di ml. 2260.

Le pendenze, per il tratto partentesi da ovest fino al cavalcavia ferroviario, (previsto quest'ultimo di luce m. 5,50 dal piano delle rotaie alla chiave) è del 2,40% il successivo tratto ad est del cavalcavia è dell'1,85% prosegue poi con andamento pressoché pianeggiante fino

## IL TRAFFICO DI TRANSITO



al ricongiungimento con la Statale.  
L'esecuzione dell'opera, oltre ai movimenti di terra che si aggireranno sui 45.000 mc, richiede la costruzione di 3 cavalcavia; il primo per la strada campestre fiancheggiante il lato ovest della ferrovia che avrà m.4 di luce, il cavalcavia degli impianti ferroviari di m.12 di luce e della strada comunale Codroipo-Biauzzo di m. 10 di luce. I tre cavalcavia potranno essere eseguiti a travata in calcestruzzo cementizio armato. Opera d'arte minore sarà il ponticello di 4 m. di luce sul canale Roggia.

L'attuazione del piano di ricostruzione é prevista in 5 anni e con l'approvazione da parte delle Superiori Autorità la sua graduale realizzazione é in rapporto al piano di finanziamento che verrà a tal fine predisposto. La partecipazione dello Stato, di Enti Pubblici, di Istituti di Credito, dei Privati ecc. e la salda volontà della popolazione di cooperare alla ricostruzione ed al miglioramento della cittadina, saranno sicuri elementi di riuscita.

Codroipo, li 18 marzo 1948

DOTT. ARCH. GIUSEPPE TOMASINI  
CODROIPO



L'ATTUAZIONE  
DEL PIANO