

OSSERVAZIONI per il NUOVO PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO DI SOMMACAMPAGNA

Riguardo al complesso Villa Ca' Zenobia e in particolare rispetto ai gradi di protezione Isolato D unità 11, 14, 17 e alla possibilità di usi legati alla produzione agricola di alcuni spazi (ad esempio cantina per vinificazione).



COMPLESSO

Gli edifici in questione fanno parte del centro storico di Sommacampagna, all'inizio di via Pigno nei pressi della Chiesa di Sant'Andrea, organizzati intorno alla Villa Ca' Zenobia.

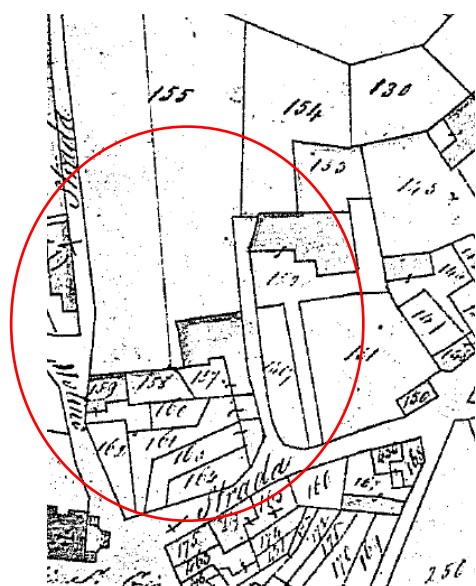
La conformazione risulta da una serie di interventi stratificati nel tempo, con particolare rilevanza degli interventi effettuati negli anni '30 da Ferdinando Forlati, che portarono alla riconfigurazione del corpo centrale della proprietà, alla creazione del parco, alla sistemazione della vigna e del brolo, e all'integrazione dei vari corpi di fabbrica sia residenziali che ad uso originariamente agricolo in un disegno complessivo.

Il piano particolareggiato del 1992 ha ritenuto però che una parte di tali edifici- il 'pollaio', la stalla con fienile, l'ex 'stalla dell'asino' integrata nella casa colonica e parte dell'appartamento al piano terra, il pollaio e la conigliera, non fossero congrui, e li ha quindi categorizzati come grado di protezione 9 – demolizione senza ricostruzione.

Ci sembra che tale valutazione possa essere rivista. Da un lato ci sembra possibile riconoscere una qualità formale d'insieme ed anche una vocazione funzionale rilevante. Gli edifici lungo il lato est della vigna costituiscono un bordo lineare articolato ma non casuale, richiamando la tipologia della barchessa. Inoltre, l'uso agricolo del retro della villa, caratteristico delle ville venete, presuppone la presenza di spazi di supporto, che invece il piano particolareggiato sembra voler cancellare.

Chiediamo quindi con la presente al Comune di poterci confrontare – secondo quanto indicato dal documento programmatico – sulla possibilità di riqualificare anche in futuro gli spazi accessori del complesso, tenendo conto fra l'altro della possibilità di recuperare l'uso agricolo di alcuni spazi (ad esempio con la ripresa della vinificazione in villa, per la quale abbiamo fatto già una richiesta di valutazione al Comune) e/ o anche altri tipi di riqualificazione funzionale dei vari annessi.

Segnaliamo inoltre la necessità di verificare il **confine del vincolo monumentale** sulla villa e sul giardino, che segue ancora il mappale del 1950- e che non ha recepito quindi le trasformazioni degli anni '30, con il risultato che la terrazza risulta metà vincolata e metà no. Tale **incongruenza** è stata segnalata alla Soprintendenza, la quale non ha per il momento fatto seguito nonostante avesse indicato di voler chiarire la situazione.



Catasto Austriaco circa 1845



Catasto d'impianto 1903



Catasto 1950(?): Non risultano le trasformazioni di villa Ca' Zenobia avvenute negli anni 30

Immagine 1: Confronto Catasti Storici

Allegghiamo a seguito alcuni accenni alla evoluzione della Villa.

GLI ANNI TRENTA

Le trasformazioni di quest'epoca, portate avanti dal proprietario e architetto Ferdinando Forlati, riguardano non solo la Villa Ca' Zenobia, dove vengono riscoperti gli affreschi del Farinati, ma anche le pertinenze e gli spazi aperti. Queste trasformazioni, comunque precedenti al secondo conflitto mondiale, comportano non solo la sistemazione del giardino del fronte, ma anche la riorganizzazione del giardino e del brolo sul retro.



Circa 1918
Fronte Villa Ca' Zenobia



1920-1930? Modifiche
del tetto. Si notino gli
schizzi sulla foto.



1932-33 Costruzione
della torretta e
demolizione del corpo di
fabbrica basso. Rimane
in piedi un muro.



193? Completamento della
terrazza e del nuovo muro di
cinta, che allarga il sedime del
giardino incorporando la strada
del catasto austriaco.

Immagine 3: le trasformazioni della Villa Ca' Zenobia nei primi decenni del XX secolo.

Viene piantato nel 1936, in occasione della nascita del figlio Zeno, un viale di 40 cipressi, e vengono costruiti alcuni **edifici per uso agricolo (stalle, fienili, la tinazzara)**. Questi comprendono una serie di piccoli pollai, un fienile con un primo piano calpestabile, una stalla detta 'dell'asino', un 'letamaio' ed un piccolo pollaio a sé stante.



Immagine 4 : La vigne di Ca' Zenobia e alcuni volumi ad uso agricolo costruiti in quest'epoca al lato ovest delle casa colonica

Le planimetrie di tali volumi, che essendo immobili agricoli strumentali non erano sottoposti ad obbligo di essere allibrati catastalmente, vengono documentate in maniera precisa solo molto più tardi, in occasione dei rilievi fatti a seguito della morte dell'architetto Forlati nel 1974 e del passaggio della proprietà al figlio Zeno Forlati, padre e marito delle attuali proprietarie, e solo in maniera molto parziale nella richiesta di licenza edilizia fatta nel 1962 per la ristrutturazione della casa colonica e sua trasformazione in casa per appartamenti.

GLI ANNI '60

Ai lavori degli anni '30 fanno seguito negli anni '60 le riconfigurazioni dei due edifici secondari (la casa di via Cesare Battisti 4-6 nel 1958, e la casa colonica di via Pigno 5 -7), riqualificati come edifici residenziali.

Nel 1958 viene presentato il progetto di nuova costruzione di via Cesare Battisti e nel 1962 viene presentata dall'architetto Ferdinando Forlati una richiesta di licenza edilizia per un progetto di 'riforma della casa colonica' in appartamenti, che potranno far fronte alla richiesta d'alloggi di quel momento. Nell'accompagnatoria, l'architetto indica anche di aver voluto mantenere nel progetto l'aspetto monumentale dell'edificio, e anche che, pur non essendoci alcun tipo di vincolo, si è provato a rispettare il regolamento edilizio. Inoltre, si fa riferimento alla necessità urgente di intervenire per problemi di fatiscenza e pericolo di crollo del tetto. Nel progetto viene trasformata in stanza la 'stalla dell'asino', integrandola nell'appartamento al piano terra. Tale volume al momento risulta qualificato con il grado di protezione 9, quindi demolizione senza ricostruzione.

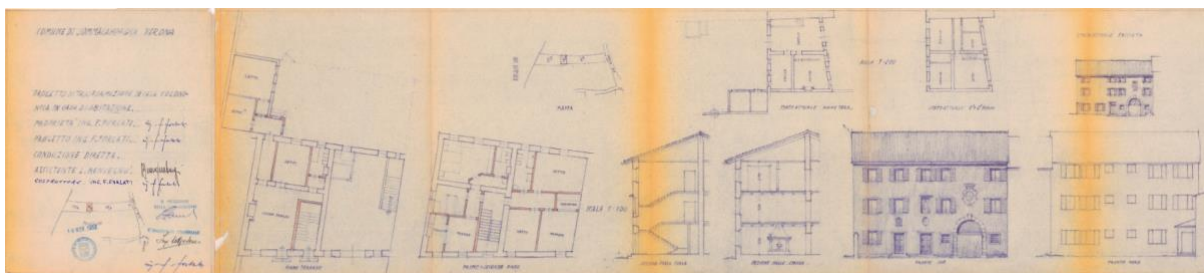


Immagine 6: Tavola che accompagna la richiesta di licenza edilizia, 1962

BIBLIOGRAFIA

Catasto Austriaco (1845)

Catasto d'insieme (1903). Consultabile Online

Catasto circa 1950. Archivio Comune Sommacampagna

Archivio Fotografico Ca' Zenobia

Comune di Sommacampagna (1954): Regolamento Edilizio Comunale

Comune di Sommacampagna (1963): Relazioni del Capo dell'Ufficio tecnico Comunale e dell'Ufficiale Sanitario per il rilascio del 'CERTIFICATO DI ABITABILITÀ'. Archivio Edilizia Privata Comune di Sommacampagna

Ferdinando Forlati (1962). Licenza Edilizia per riforma casa colonica 22/10/1962. Archivio Edilizia Privata Comune di Sommacampagna

OSSERVAZIONI SULLA SITUAZIONE DI VIA PIGNO e PROPOSTA DI POSSIBILI MISURE PER LA MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ VEICOLARE

Via Pigno è una delle vie principali del centro storico di Sommacampagna, ciononostante risulta estremamente pericoloso muoversi a piedi lungo questa via, vista la velocità del traffico (50 km/h) e la conformazione dei marciapiedi, caratterizzati da una larghezza ridotta e da vari punti in cui le rampe inserite riducono ancora di più la larghezza utile degli stessi, che risulta di fatto in numerosi punti **ben al di sotto*** del minimo di 90 cm consentito in deroga per i marciapiedi dei centri storici rispetto al minimo di 150 cm che invece viene richiesto normalmente.

In conseguenza alla configurazione dei marciapiede, risulta non possibile usare gli stessi ad esempio con un passeggino, a meno di non mettere in conto pericolosi equilibrismi, ed ancora più rischioso usarli con un passeggino e un bambino a piedi. Mancano inoltre alcune rampe per garantire gli attraversamenti con carrozzine e passeggini.

Vista la pericolosità della situazione, e l'impossibilità di allargare i marciapiedi, si propone di considerare le seguenti misure in grado di portare un miglioramento della situazione

- Riduzione della velocità veicolare della strada in questione da 50 km/h a 30 km/h, creazione di una zona 30km/h anche per il resto del centro di Sommacampagna
- Mantenere/ completare l'eliminazione della linea di mezz'ora in combinazione con l'indicazione di una corsia ciclabile con striscia discontinua (quindi utilizzabile in caso di bisogno anche dalle auto)
- Integrare con campagna informativa e grafiche adeguate sull'asfalto

Vista l'intenzione del Comune di migliorare la qualità degli spazi pubblici del centro storico e la pericolosità della situazione, ci sembra fondamentale affrontare anche questa situazione, vista anche la possibilità di misure non costose

*fino a 50 cm- vedasi foto a seguito

Documentazione fotografica:



Foto 1: In corrispondenza di via Pigno 9 – scalino riduce la larghezza utile da 90 cm a 70cm



Foto 2: In corrispondenza di via Pigno 5-7 – la rampa per il passaggio carraio e i bidoni per il ritiro rifiuti riducono ulteriormente la larghezza utile del marciapiede

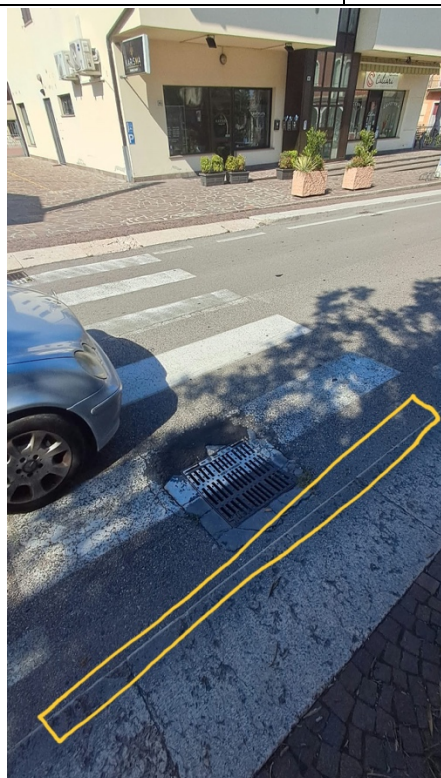


Foto 3 e 4 – mancanza di raccordi del marciapiedi



Foto 5 6 6: 50 cm effettivi !

Annotazioni sulla proposta di eliminare la linea di mezzzeria.

Da una veloce ricerca Online vengongo segnalati i seguenti possibili esempi di riferimento in Italia (ricerca da verificare)

L'**eliminazione della linea di mezzzeria** è una tecnica di moderazione del traffico basata sul principio delle "strade che si spiegano da sole" (*Self-Explaining Roads*), utilizzata per **ridurre la velocità delle auto** inducendo una maggiore cautela visiva negli automobilisti. In **Italia**, questo approccio si è diffuso notevolmente a partire dal 2020 grazie all'introduzione delle "corsie ciclabili" laterali (o *bike lanes*) previste dal Decreto Semplificazioni (DL 76/2020).

- **Bologna (Città 30):** Nell'ambito della transizione a città a misura di pedone, molte strade urbane secondarie e di quartiere sono state ridisegnate eliminando la mezzzeria per fare spazio alle linee laterali ciclabili. Questo ha generato un restringimento visivo che costringe le auto a moderare la velocità sotto i **30 km/h**
- **Trentino-Alto Adige:** La [Provincia Autonoma di Trento](#) ha implementato questo schema su diverse strade di collegamento secondarie. La *bike lane* laterale funge da "promemoria visivo": togliendo la mezzzeria protettiva per l'auto, l'automobilista percepisce la strada come più stretta ed è costretto a rallentare nei punti di incrocio.
- **Milano:** Nei quartieri interessati dagli interventi di urbanismo tattico e nelle "Zone 30" (come Rovereto o Dergano), la rimozione della segnaletica di divisione tradizionale ha ridefinito lo spazio, rallentando il flusso veicolare a favore di una convivenza sicura con biciclette e pedoni.

- **Torino:** In diversi controviali e vie urbane (un esempio è il ridisegno di tratti legati alla ciclabilità come in [Via Tirreno](#)), la rimodulazione dello spazio senza mezzzeria classica serve a calibrare le velocità in contesti ad alta densità scolastica o residenziale.