

# ***Urbanistica***

**15  
16**

atti del V Congresso Nazionale di Urbanistica - Parte 1 - Genova 14-17 Ottobre 1954



 *ecno*



un'organizzazione italiana  
che realizza  
attraverso  
una produzione in serie  
di qualità  
modelli creati  
dai più noti  
architetti ed artisti

# **serramenti in ghisa**

brev. ZELITH - licenza di costruzione - Moens (Bruxelles)

**OFFICINE MECCANICHE DI SAVONA  
SERVETTAZ - BASEVI**

**Direzione Genova - Casella Postale 487**

## **Sopra:**

**Esposizione serramenti forniti alle Società:**

**Diletti (Centro Studi, mq. 700)**

**Centro Ricerche Metalurgiche - Torino  
(mq. 600)**

**Immobiliare Rovere (Milano - Grotta-  
ceto in via Rovere - mq. 850)**

## **A destra:**

**Centrale Terni elettrica di Tavazzano  
E. T. E. I. - Montecatini - (mq. 1100)**

## **Sotto:**

**Nuovo fabbricato uffici della Soc.  
Monti & Martini - Milano (mq. 230)**

## **Altra importante fornitura:**

**A. Mondadori - nuovo stabilimento  
tipografico di Verona - (mq. 2400)**

**Più di 700.000 mq. forniti in Belgio,  
Francia, Germania, e Italia**

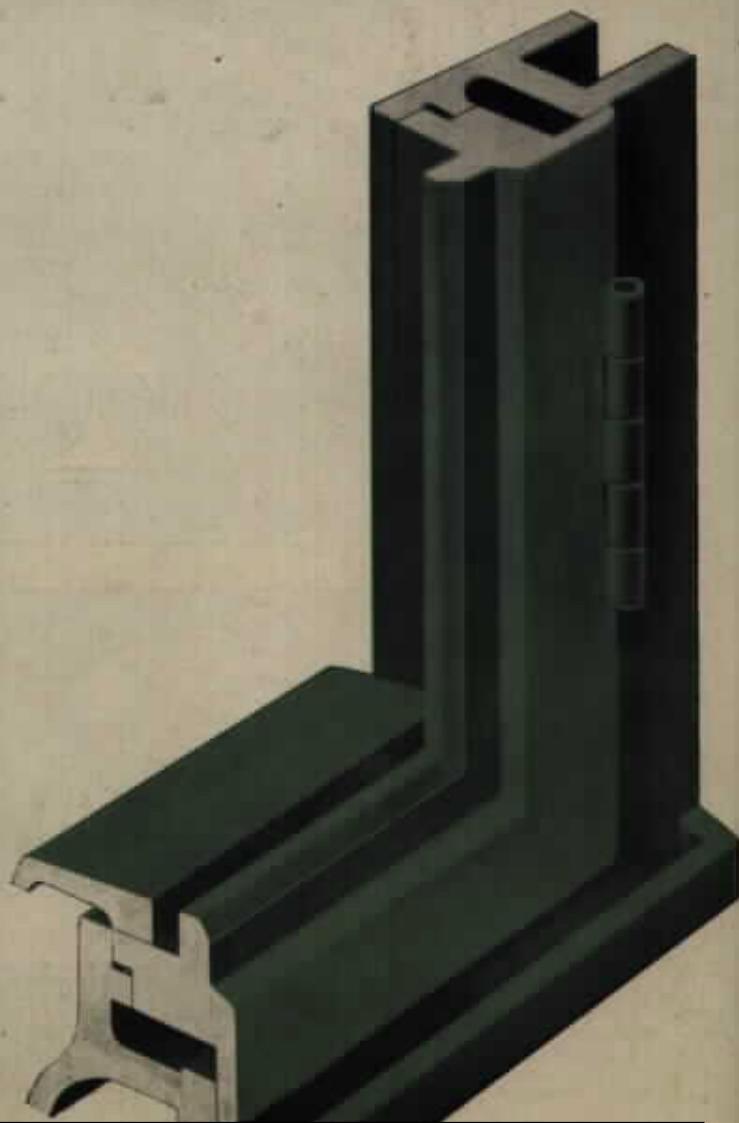


**Ermeticità**

**Rigidità**

**Durata**

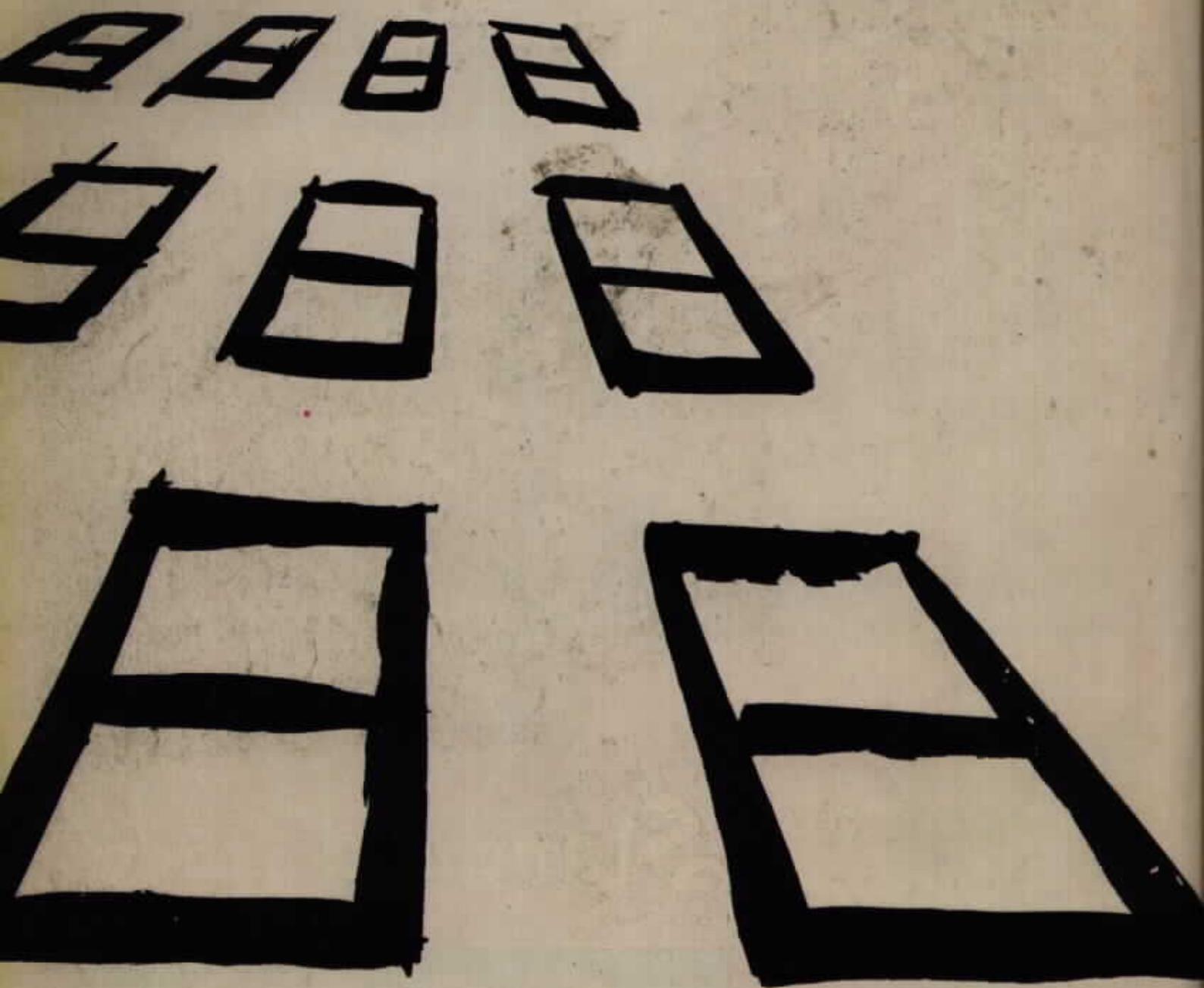
**Nessuna corrosione e ossidazione**



gli apparecchi

# "Standard"





eleganza di linea  
e perfezione tecnica di fabbricazione:  
pregi del nuovo serramento FEAL.  
in lega leggera anodizzata,  
offerto al Progettista  
al costo di un comune infisso in legno

**FEAL** ALLUMINIO

Milano - Via Bernardino Verro 90 - Tel. 592.658 - 588.239



## MODERNI APPARECCHI DI ILLUMINAZIONE

SIEMENS SOCIETÀ PER AZIONI

Via Fabio Filzi 29 - MILANO - Tel. 69.92 (13 linee)

UFFICI

FIRENZE GENOVA PADOVA ROMA TORINO TRIESTE  
Piazza Stazione 1 - Via D'Annunzio 1 - Via Verdi 6 - Piazza Mignanelli 3 - Via Mercantini 3 - Via Tiento 15



Architetti e ingegneri per una più semplicificata e più razionale progettazione, costruttori ed imprenditori per una più economica e semplice installazione, proprietari di case per una minore spesa di manutenzione, una più lunga durata ed un più efficiente servizio preferiscono gli infissi metallici unificati ILVA.

Anche voi, per i vostri problemi relativi ai serramenti metallici interpellate i nostri uffici tecnici precisando:

# ILVA

## ALTI FORNI E ACCIAIERIE D'ITALIA

Sede e Direzione Generale:  
GENOVA - Via Corsica, 4

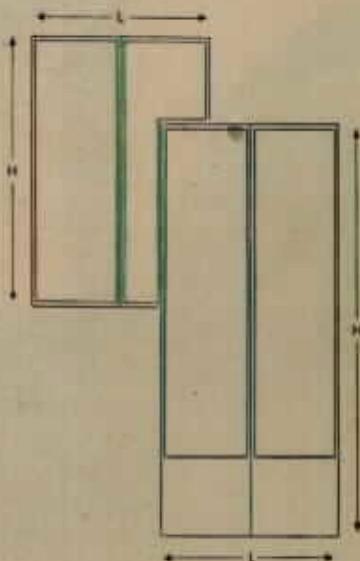
Ufficio Vendite  
Serramenti Metallici

## ILVA

STABILIMENTO DI VADO LIGURE  
VIA TRENTO 1 - VADO LIGURE - TEL. 83.270  
Indirizzo teleg.: ILVA - Vado Ligure



- i valori delle quote *L* ed *H* riferintisi al vano muro grezzo
- il lato di applicazione del vetro (esterno - interno)
- il tipo di fermavetri (profilato leggero - mastice)
- il verso di apertura (esterno - interno)
- la posizione del serramento rispetto al muro (a filo esterno - a filo interno - oppure la distanza dal filo interno)
- l'altezza del parapetto
- la qualità degli accessori



cruciatori di nafta e metano

the  
a  
e  
s  
t  
h  
e  
r  
a  
n

Officine - Fonderie F.II Rielio - Legnago (Verona)

**"AQUILA,"** SOCIETÀ PER AZIONI TECNICO INDUSTRIALE  
Direzione Generale: TRIESTE - Via Dante 5 - Telefono 37641 serie  
Stabilimento : TRIESTE - Aquilinia - Telefono 96121 serie



## AQUILBIT AQUILOX

per trattamenti stradali  
coperture impermeabili  
impermeabilizzazione fondazioni  
locali interrati - piscine - dighe  
terrazzi - lucernari  
grondale - canali di scolo  
rivestimento serbatoi  
pavimentazioni economiche  
mastice parquet  
cartonfeltri bitumati

Concessionaria esclusiva di vendita per l'Italia:



**S. A. P. A. A.**

SOCIETÀ PER AZIONI PETROLI ALTO ADRIATICO

Direzione: MILANO - Piazza S. Babila 1 - Telefono 790941-5

## Xilografia Milanese

di Luigi Rozza

Milano - Via Carlo Botta, 8 - Telefoni 52.193 - 55.36.10

una organizzazione internazionale per l'allestimento  
di fiere e mostre

macchine  
e  
impianti

per costruzioni



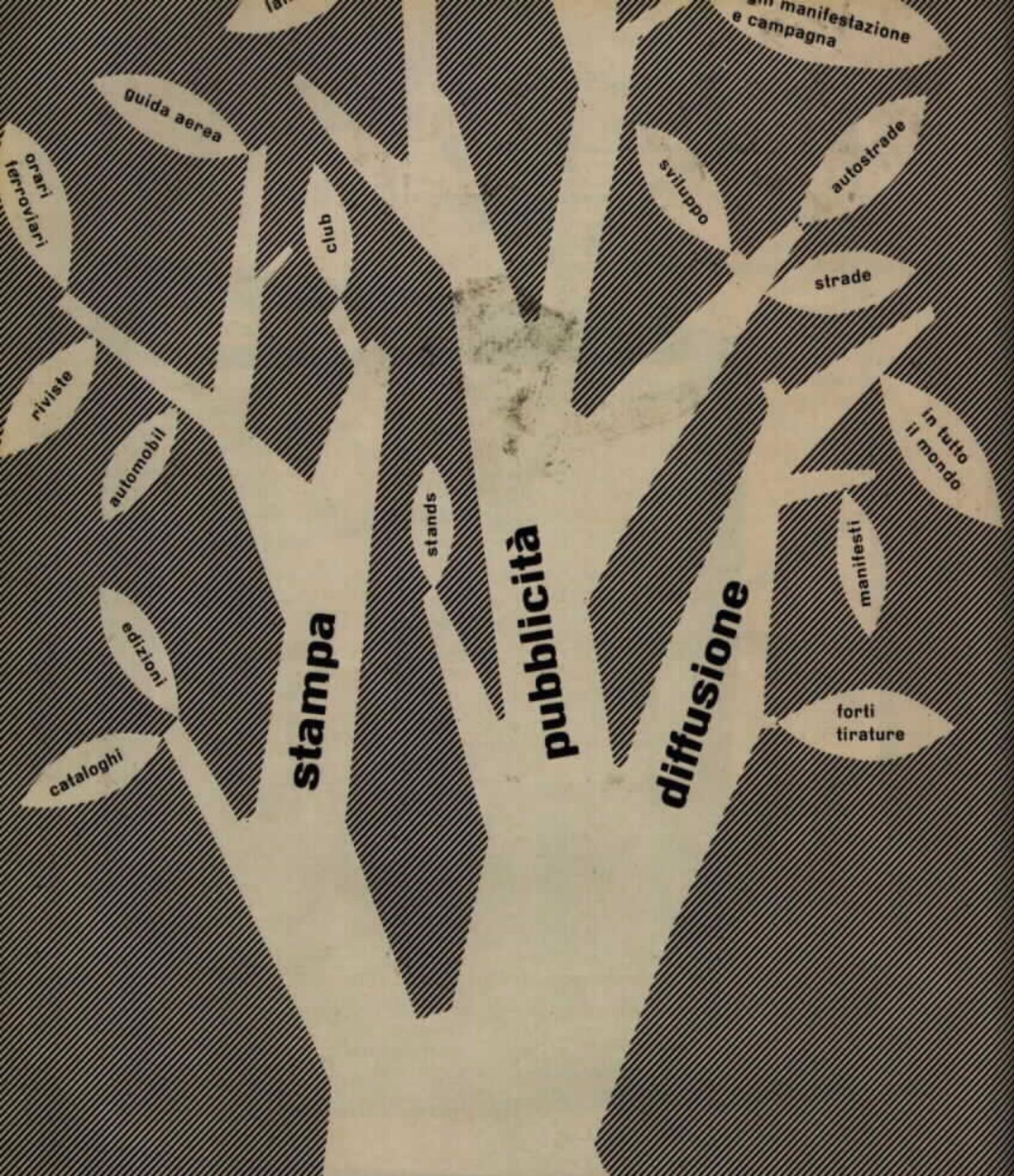
**Loro e Parisini**

s. p. a.

Milano via Mozart 1

telef. 701556 - 57 - 58

Roma via Lega Lombarda 34-36  
Napoli via A. Diaz 8



# Fratelli Pozzo Salvati Gros Monti & C.

Amministrazione  
e Direzione Generale  
Torino, Via S. Teresa 3  
tel. 40.833 - 45.048

Indirizzo telegrafico:  
Pozzo TF 550.225 Torino

Cassella Postale n. 505  
c.c. Postale 2/235

Poligrafiche Riunite S. p. A.  
Torino

Stabilimenti:  
Moncalieri (Borgo Aja)  
tel. 550.225 - 550.297  
Foligno - via del Cassero 11  
tel. 28.37

Concessionari in esclusiva  
della Mostra d'Oltremare e  
del Lavoro Italiano nel Mondo



# De Micheli

Specializzata in modernissimi impianti  
di CONDIZIONAMENTO dell'ARIA

STADIO OLIMPIONICO del  
"CENTOMILA", in ROMA,  
con le cabine dei servizi  
Radio-telefonici e Gior-  
nalistici dotate di impianto  
di Condizionamento

Veduta esterna della  
NUOVA PISCINA OLIMPIO-  
NICA di TRIESTE dotata di  
impianto di Condizionamento,  
depurazione e ri-  
scalidamento acqua di  
mare, igienico sanitari



Ditta GIUSEPPE DE MICHELI & C. S. A.

# GALLIANO

FABBRICA APPARECCHI PER DISEGNO

TORINO - VIA NAPIONE, 8 - TELEFONO 80.943

CARTE SENSIBILI E DA DISEGNO

GTP

TECNIGRAFI BREVETTATI

Società COMMERCIALE fra  
IDRAULICI LATTONIERI DEL PIEMONTE



TORINO - CORSO G. FERRARIS, 18 - VIA OTTAVIO REVEL, 21 - TEL. 42.122

Casa fondata nel 1906

DE FRIES  
TITANO  
MILANO

apparecchi di salvamento



## DE FRIES-TITANO

MILANO - VIALE MONZA 14

**COMPRESSORI** ROTATIVI  
PRESSIONE DA 0,5 A 8 ATM.

**POMPE A VUOTO**  
VUOTO SINO A 0,3 mm. MERCURIO

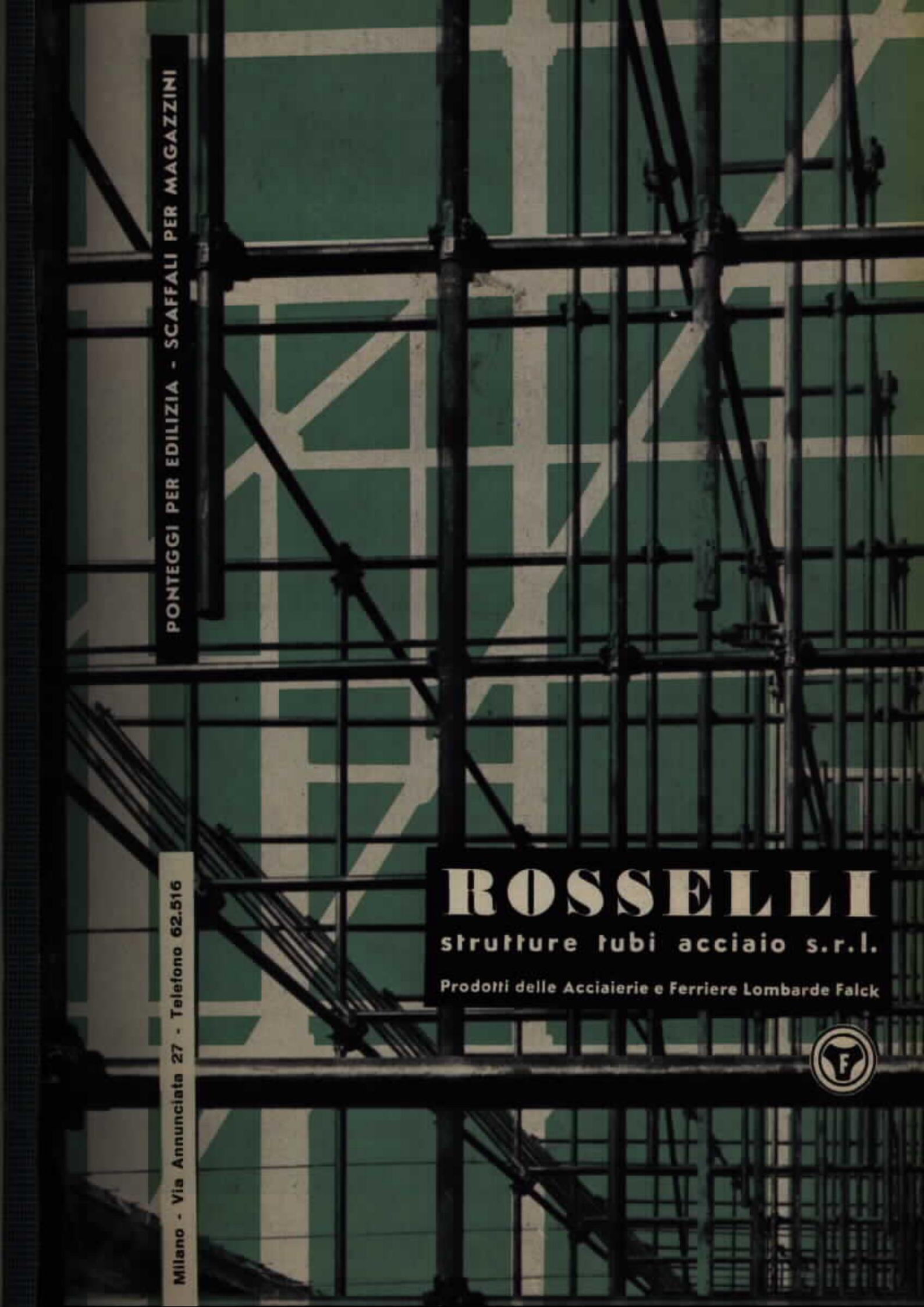
SEMPLICI  
SICURI  
ECONOMICI



SOC. INDUSTRIALE

**MACCHINE PNEUMOFORE**

VIA SAGRA 9 - MICHELE 64 - TEL. 790.108 - 790.828 - TORINO



Milano - Via Annunziata 27 - Telefono 62.516

PONTEGGI PER EDILIZIA - SCAFFALI PER MAGAZZINI

# ROSSELLI

strutture tubi acciaio s.r.l.

Prodotti delle Acciaierie e Ferriere Lombarde Falck





*tende di alluminio "Malugani"*

*tende alla  
Veneziana "Marco Polo.."*

FINESTRE DI FERRO E DI ALLUMINIO

OFFICINE  
MALUGANI  
MILANO 510

CASA FONDATA NEL 1892 - VIALE LUNIGIANA, 10 - TEL. 683.451 (4 linee) - telegr.: Maluganferro - Milano



Albergo Ambasciatori in Roma: salone da pranzo sul terrazzo coperto (prof. arch. Mario Loret)

Le tende "Malugani"  
sono soltanto utili e  
sono belle

un grande velario Malugani a lamelle di colori diversi

*i pavimenti resilienti non provocano e non trasmettono rumore*

*S. & F. Cappellato*



Architetti e costruttori possono trovare  
nei pavimenti resilienti  
il più valido ed economico mezzo  
per risolvere il problema  
dell'isolamento acustico

**nuovo**

# **linoleum e prealino**

sono pavimenti afonici  
sono pavimenti funzionali per la casa moderna

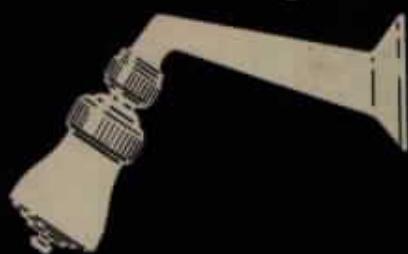
**afonici**



*Società del Linoleum - Milano*

# Molta acqua... morbida come velluto!

è la prerogativa della Doccia



**Pluvia**  
*originale*

(nome e modello depositati ai sensi di legge)

**Pluvia** si pone in opera senza uso  
di chiavi. - Non occorrono guarnizioni.



*Il braccio si avvita al raccordo sporgente  
dalla traccia.*



*Lo snodo orientabile in ogni senso, si avvita  
a mano al braccio di doccia.*



*La campana si avvita alla ghiera dello snodo  
e si blocca a mano nella posizione voluta.*



**Pluvia** è sempre  
nuova e senza limiti di tempo.

*Un filtro raccoglie le impurità e quando  
i sedimenti alterano la perfezione del flusso  
d'acqua, si smontano filtro e anelli e si  
pulisce tutto a nuovo.*

**Pluvia** ha il marchio impresso sugli anelli

Legno + Alluminio  
2 serramenti in uno **Carda**  
FINESTRA



MANIFATTURE GRIESSE / COMO-CAMERLATA

SERRAMENTO A BILICO A DOPPIA SEDIA MUNITO DI VENEZIANA GRIESSEER CON MANOVRA UNICA **Solomatic** (ELIMINA LE CORDE)

# STIGLER-OTIS

## ASCENSORI-MONTACARICHI-SCALE MOBILI

I PIÙ MODERNI I PIÙ PERFETTI

75.000

IMPIANTI COSTRUITI IN ITALIA E FUNZIONANTI IN TUTTO IL MONDO

PROGETTI E PREVENTIVI A RICHIESTA

## SERVIZIO DIRETTO DI MANUTENZIONE

STIGLER-OTIS S.p.A. - Milano - Via Copernico, 34

TEL. N. 680.341 - 342 - 343 - 344

AGENZIE NELLE PIÙ IMPORTANTI CITTÀ D'ITALIA



COMPAGNIE ASSOCIATE NEI PRINCIPALI STATI DEL MONDO

# tecnica ed organizzazione

*rivista bimestrale di economia e tecnica  
dell'industria meccanica*

*edita dall'ufficio stampa della ing. C. Olivetti & C. s.p.a. Ivrea*

### **sommario del n. 19 - gennaio - febbraio 1955**

Anna Maria Restelli	1	Editoriale.
Leone Diena	2	L'azienda e la Società.
Piero Pistoj	12	Programma di addestramento di relazioni umane nell'industria.
Ludovico Boretti	18	Recensione del volume «The 'Community Factor in modern Technology».
	19	Il bilancio dello stato italiano negli esercizi finanziari 1938-39 e 1953-54.
***	20	Cotonificio in Sicilia.
***	24	Un esempio concreto di relazioni pubbliche: il negozio Olivetti a New York.
***	30	Analisi di mercato.
Th. A. Leew	32	Studio dei tempi: Il problema della precisione nello studio dei tempi.
Carl Schims	36	La formatura a freddo degli stampi.
Giuseppe Vietti	47	Rassegna della 4 <sup>a</sup> Esposizione Europea della Macchina Utensile.
***	81	Notizie sui Convegni: «Il cinema e la televisione nell'industria» e «Convegno sulla Tecnica del Condizionamento Ambientale nelle Aziende».
Directore: Francesco Brambilla	82	La programmazione degli esperimenti industriali.
Walter De Floriani		

## Invito a Torino - capitale delle Alpi

Principali manifestazioni torinesi 1955

Rassegna del Gioiello e Oreficeria . . . . .	23 Aprile - 8 Maggio
XXXVII Salone Internazionale dell'Automobile . . . . .	20 Aprile - 1° Maggio
«La Quadriennale» CXII Esposizione Nazionale della Società Promotrice di Belle Arti a Palazzo Chiabrese . . . . .	1° Maggio - 30 Giugno
Esposizione Internazionale dello Sport . . . . .	25 Maggio - 19 Giugno
Campionato Nazionale Italiano Motonautico di tutte le classi sul Po . . . . .	12 Giugno
Carosello Equestre dei Carabinieri . . . . .	26 Giugno
XIX Susa - Moncenisio gara internazionale automobilistica di velocità in salita . . . . .	31 Luglio
Concorso Ippico Internazionale Ufficiali C.H.I.O. a Pinerolo	24-29 Settembre
V Salone Int. della Tecnica	28 Settembre - 9 Ottobre
Mostra Pittori d'oggi - Francia-Italia . . . . .	Settembre
L'Arte in Vetrina . . . . .	Ottobre
Esposizione Ornitologica Int.	Novembre

Stagioni liriche - Spettacoli - Sports - Golf - Ippica - Moda

Gli acquisti più convenienti - I soggiorni più economici - Rapide dirette comunicazioni stradali, ferroviarie ed aeree (Aeroparto Città di Torino) Informazioni e prospetti:

Ente Provinciale per il Turismo - Torino e tutte le Agenzie di Viaggio

# BREVETTI CIALENTE

IMPIANTI TERMICI IDRAULICI CHIMICI ELETTRICI

RISCALDAMENTO  
CONDIZIONAMENTO  
ESSICAZIONE  
CONCENTRAZIONE  
DISTILLAZIONE  
VAPORE - VACUUM - GAS  
POMPE DI CALORE  
FRIGORIFERI  
TRASFORMAZIONI  
A METANO

CALDAIE INDUSTRIALI  
E PER TERMOSIFONI

FORNI GASSOGENI  
SCHERMATURE CALDAIE

sede centrale

**TORINO**

VIA D. BERTOLOTTI, 2 angolo Piazza Solferino  
Telefono 43.926 - 524.973

ROMA - Telefono 841.492

PARIGI - Tel. AVRon 2188

## Inventori italiani premiati

BRUXELLES, 17 Marzo (Associated Press) — Due inventori italiani sono stati premiati al termine della 4<sup>a</sup> Mostra Internazionale delle Invenzioni.

Uno di questi è l'ing. Piero Alajmo, Piazza Duomo 19 - Milano, al quale è stata assegnata la medaglia d'oro per la sua «Terrazza elastica» sulla quale le variazioni atmosferiche non producono danni. Il tempo rigido provoca una contrazione nelle terrazze esposte agli agenti atmosferici ed il caldo produce l'effetto contrario, l'espansione, determinando così delle crepe. La invenzione dell'ing. Alajmo previene questo grave inconveniente.

Alla Mostra l'Italia ha partecipato con 84 invenzioni.

La sezione italiana era sotto la direzione dell'ing. Emilio Vicario, di Santa Maria a Vico (Caserta). I Paesi espositori sono stati otto. La Mostra è stata visitata da 76.400 persone.

La prossima Mostra sarà tenuta nuovamente nella capitale belga nel marzo dell'anno prossimo.



## comunità

RIVISTA BIMESTRALE DEL MOVIMENTO COMUNITÀ

Anno VII - N. 28 - Direz. Uffiz. Amministrat.: Via Manzoni 12 - Milano - Tel 790857

Direzione: Adriano Olivetti

Redazione: Renzo Zorzi

Impaginazione: Egidio Bonfante

### SOMMARIO

#### Politica, Economia, Inchieste

Luigi Caiani	Studenti e Professori nella università italiana	1
*	Le elezioni regionali nella Val d'Aosta	2
Alberto Mortara	Per un Istituto europeo di credito comunale	6
Enzo Forcella	Ritratto politico del 1954	10
Franco Ferrarotti	La T.V.A. vent'anni dopo	14
Aldo Garosci	Bibliografia politica	19
Ugo Varnai	Patriottismo, libertà e delazione in America	24
Carlo Cassola	La cultura in provincia: Parma	28
Giuseppe Cintioli	Pescatori di Messina	32
Aldo Visalberghi	Educazione a Ginevra	36
Sam Carcano	Schede della stampa italiana	41

#### Architettura, Estetica industriale

Eugenio Gentili	Franco Albini	42
Rosario Assunto	Insegnamenti di un congresso	47

#### Letteratura

Franz Kafka	Lettere inedite	50
Giorgio Pullini	L'ultimo Moravia	57
Egidio Fermi	Le conversioni religiose degli intellettuali italiani nel Novecento (I)	60

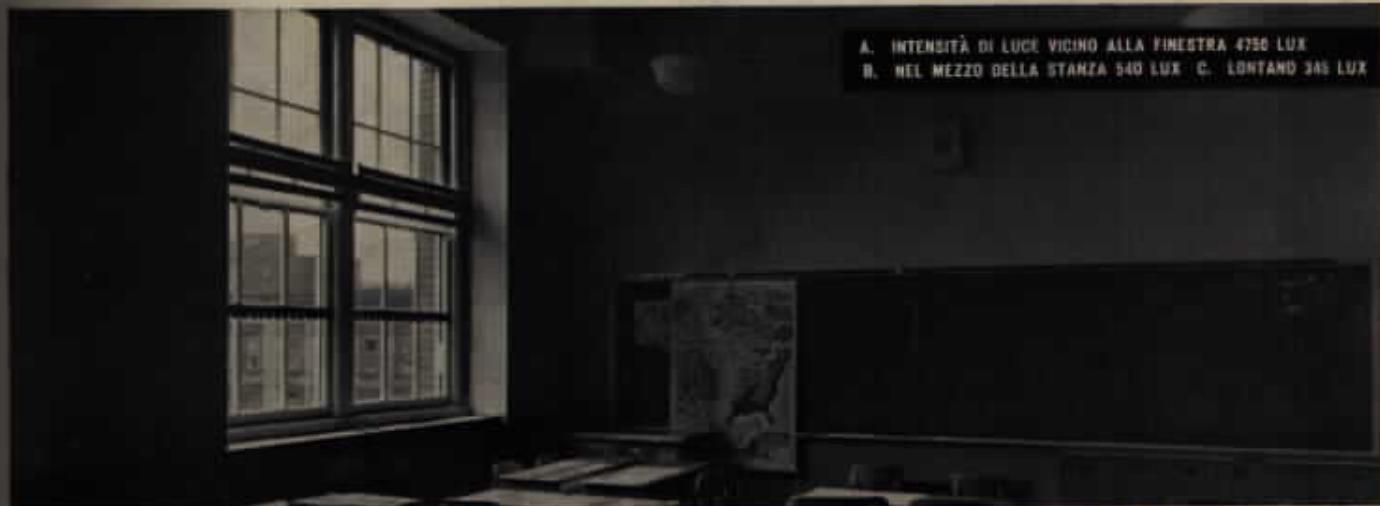
#### Arti figurative, Cinema

Giulio Carlo Argan	Guido Reni	68
Jerome Mellquist	Sette scultori a Yverdon	72
Maurizio Calvesi	Bibliografia d'arte	74
F. Di Giacomo	Libri di cinema	77

# Il 34.4% in più di luce

con le tende veneziane

# Luxaflex



Una finestra nuda spreca luce e lascia buia parte della stanza



Le persiane Luxaflex distribuiscono uniformemente la luce fino in fondo alla camera

Soltanto i nastri e i listelli LUXAFLEX vi offrono questi vantaggi di durata e d'impiego.

Uno studio approfondito della Faber Birren Company\* ha dimostrato che una finestra non schermata dà chiareo abbagliante in una parte della camera, e luce insufficiente nell'altra. Le persiane Luxaflex disperdonno per riflesso l'intensa luce solare, diffondendo un illuminazione uniforme in tutta la stanza. Un rapporto d'illuminazione di 14 a 1 per una stanza con finestra nuda, viene ridotto a 4 a 1.



Si tira!

Uno straccio umido asporta qualsiasi macchia sia dai listelli d'alluminio che dai nastri di plastica polivinile LUXAFLEX. I nastri mantengono sempre la loro freschezza, non si ritirano, non si sfacciano, né si scolorano.



Listelli flessibili

Disponibili ora in 14 bei colori pastello. Piegati a 90 gradi tornano istantaneamente alla posizione primitiva. La vernice non si crosta, non si fessura, non fa rugGINE né scolora.



Guardate il marchio!

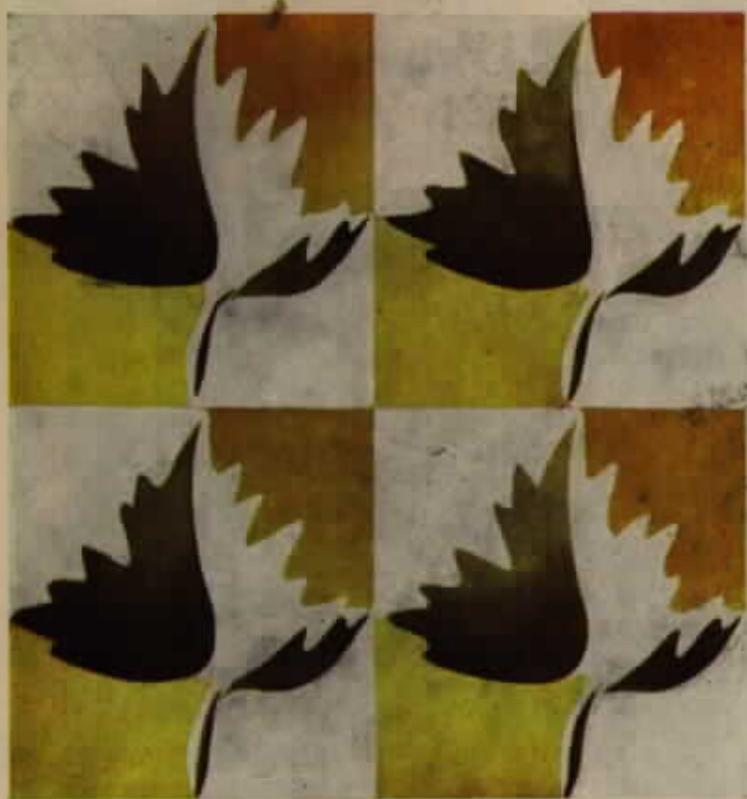
Ansicuratevi che la persiana rechi sul listelli questo marchio "visibile-invisibile". È una garanzia di qualità superiore.

Scrivete per ulteriori informazioni e per nomi e indirizzi dei fabbricanti di tende veneziane che usano listelli e nastri Luxaflex alla

HUNTER DOUGLAS HOLLAND

presso J. Walter Thompson S.r.l., Via Durini 28, Milano

\*Questo studio è stato effettuato su richiesta della Hunter Douglas Corporation, New York, U.S.A.



sopra:  
un modernissimo disegno realizzato a Vietri: n. M/6 Autunno  
a destra:  
un classico disegno vietrese - Orientale B  
misure normali cm. 20x20 su biscotto a mano

**"LE FORNACETTE VIETRESI," s.r.l.**  
Via G. Pacini, 76 - MILANO - Telef. 296.606

le vere, originali mattonelle di Vietri sul Mare lavorate e decorate interamente a mano le potrete trovare da:

**"Le Fornacette Vietresi,"**



**Eternit**

SUPREMAZIA MONDIALE  
NELL'AMIANTO - CEMENTO

*solo la Eternit s.p.a.  
fornisce Tubi di  
amianto - cemento  
collaudati a 50 atm.*

ACQUEDOTTO DEL MONFERRATO: 1000 Km di tubi Eternit in opera

**Eternit** S.p.A. - SEDE in GENOVA  
FILIALI IN TUTTA ITALIA

strutture in legno per arredamenti navali,  
bancari, di teatri, cinema, negozi, alberghi ecc.  
mobili per uffici, abitazioni, alberghi, ecc.  
pavimenti in legno  
persiane avvolgibili  
tende alla veneziana "Kirsch"  
Porte "Modemfold"



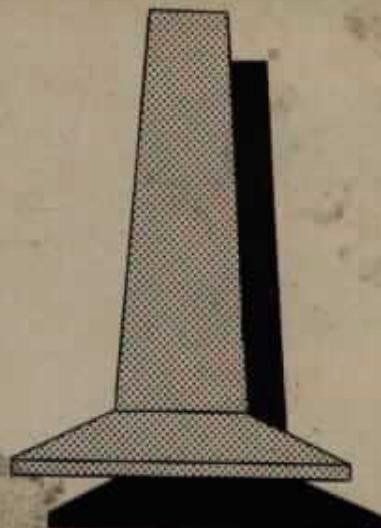
due diversi stili di arredamento si armonizzano con l'estetica della porta "modemfold". la resina vinilica in grana seta che riveste la "modemfold" crea un'atmosfera di signorilità. quando la porta è raccolta si ottiene la fusione dei due vani in un unico grande ambiente

(arch. Rosselli)



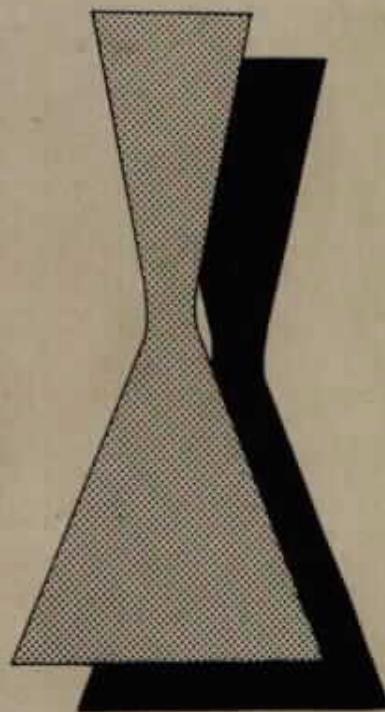
stabilimenti riuniti  
arch. e. monti cantieri milanesi

Milano - via monte di pietà, 1 - telefono 860.941



stilnovo

APPARECCHI PER  
L'ILLUMINAZIONE



Milano - Via Gen. Govone 78

Telefoni 884.690 - 884.023

**VENTILAZIONE**

**RISCALDAMENTO**

**ASPIRAZIONE**

**ESSICCAZIONE**

**REFRIGERAZIONE**

**CONDIZIONAMENTO**

**TERMONOVA**

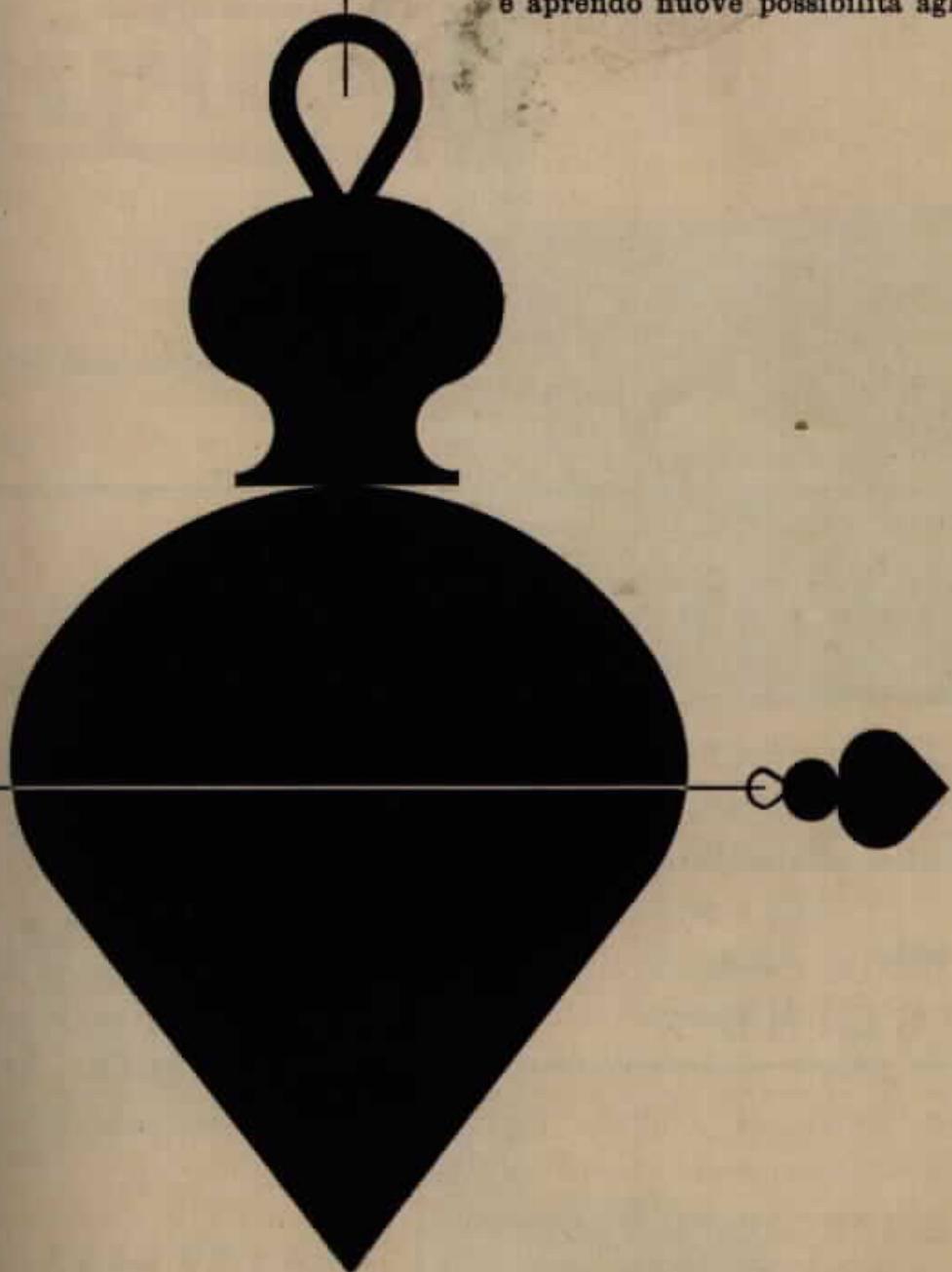
*Ing. G. R. De Cardenas*



## alluminio nell'architettura

l'uso dell'alluminio  
e delle sue leghe nei serramenti  
nelle coperture e nell'arredamento  
si diffonde sempre più  
nella moderna architettura  
permettendo di risolvere  
problemi insolubili con altri materiali  
e aprendo nuove possibilità agli architetti

TRAVAGLIA



**ALLUMINIO S.p.A.**

Milano via della Posta 8/10 telefoni 864 041 864 141

maudataria per le vendite delle

**MONTECATINI** Settore Alluminio  
**SAVA** Alluminio Veneto per Azioni  
**LLL** Lavorazione Leghe Leggere

DOMUS pittura opaca pietrificante ad acqua

VERNICI  
**Paramatti**  
TORINO

pittura opaca indurente ad olio LITOPAC

**ZEROLIT**

TUTTI I TRATTAMENTI  
PER LA PURIFICAZIONE  
DELLE ACQUE

*Impianti per*

**PISCINE**

Addolcimento delle acque per  
circuiti termici e per acquedotti

POTABILIZZATORI A CLORO  
GAS ED IPOCLORITO

**ING. CASTAGNETTI & C. - TORINO**

Uffici: Via Sacchi 28 bis - Tel. 553.629 - Teleg. ZEROLIT



**CERAMICHE  
MARCA CORONA**

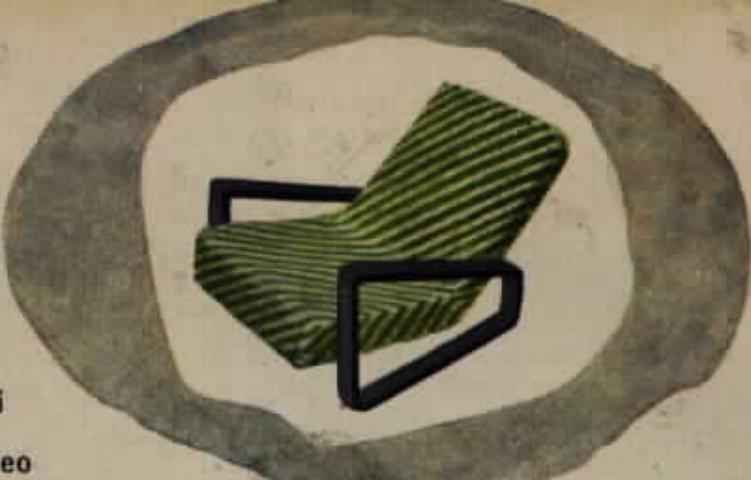
SOCIETÀ PER AZIONI  
FONDATA NEL 1870

**PIASTRELLE SMALTATE  
ORIGINALI DI SASSUOLO**  
PER RIVESTIMENTI IGienICI

Sede e Direzione Generale: **MILANO**  
VIA PRIVATA VASTO N. 1 - TELEFONO 66.426

Stabilimento: **SASSUOLO (MODENA)**

Coperture per  
poltrone in **Vipla**  
lavabili e resistenti  
tende in **Vipla** economiche  
ed impermeabili  
all'acqua ed al vapore acqueo



**vipla**

La **Vipla** è un prodotto  
nuovo e già  
insostituibile nell'arredamento  
moderno

telet

**Marelli**  
ERCOLE MARELLI & C. - S.p.A.  
MILANO



Centro Svizzero  
Milano

IN QUESTI MODERNI EDIFICI  
MODERNI IMPIANTI DI

# ARIA CONDIZIONATA



La Rinascente - Milano

E

# RISCALDAMENTO A RADIAZIONE



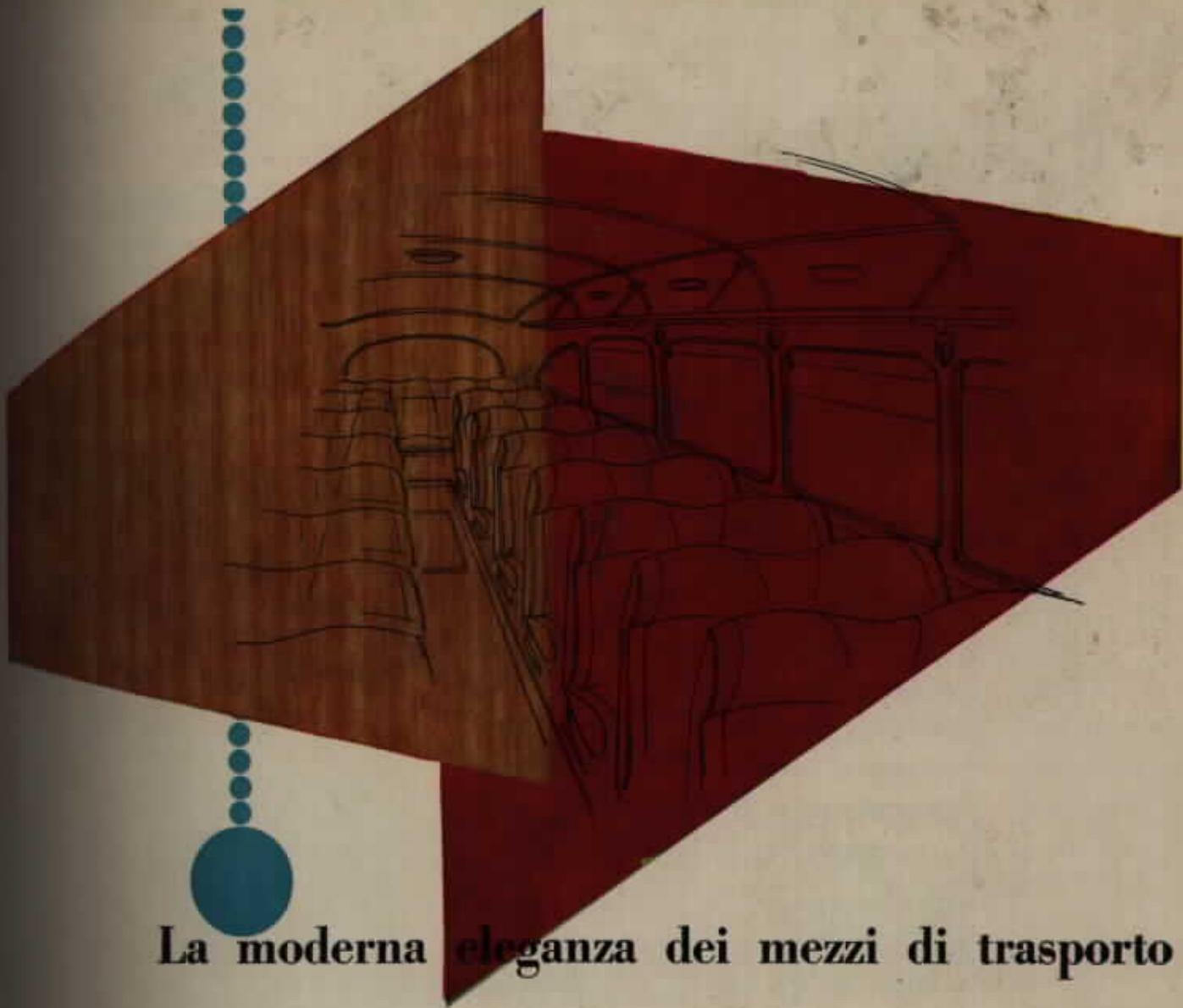
Grattacielo Milano - Milano

ESEGUITI DA

**MARELLI AEROTECNICA**

SEZIONE DELLA ERCOLE MARELLI & C. S.p.A.  
VIALE ANGELO FILIPPETTI, 39 MILANO 24  
CASELLA POSTALE 1217 MILANO C. - TELEFONO 588.451 - TELEGRAMMI MARELLITEC MILANO





## La moderna eleganza dei mezzi di trasporto



Viaggiare è gioia: il turismo è una forma di evasione  
al grigiore della vita quotidiana.

Anche l'autobus nel suo arredamento  
deve essere intonato al nostro tempo.

Fòrmica è il rivestimento che risolve brillantemente  
il problema del confort e dell'eleganza nei mezzi di trasporto.  
Fòrmica è un laminato plastico, stratificato, preparato in pannelli.  
Sostituisce vantaggiosamente ogni altro materiale  
per rivestimento di mobili e pareti.

Facilmente applicabile, in oltre 100 meravigliosi disegni e colori.  
Fòrmica è gradevole al tatto.

Sempre splendente e pulito, non ha bisogno di manutenzione.  
Fòrmica è il rivestimento plastico ineguagliabile per qualità e bellezza.  
Applicate Fòrmica: una soluzione razionalmente moderna.

lavabile  
inalterabile  
non assorbe  
non sbiadisce  
non si scalfisce  
resiste agli acidi  
di facile pulizia  
di facile impiego

**FORMICA**  
MARCHIO DEPOSITATO

NON TEME L'USO  
NON TEME IL TEMPO

# CURTISA

ALCUNI IMPIANTI  
IN ALLUMINIO



MILANO - PALAZZO DEL CENTRO SVIZZERO - Nella torre (1) e nel corpo basso (2) la CURTISA ha costruito: infissi a doppio vetro - a vetro semplice - vetrate - cancelli - vetrine - serrande agganciate di sicurezza - finestre metalliche avvolgibili ecc.

3 Grande vetrata d'ingresso alla "FAO", Sede di Roma

4 Infissi "ROTOR", CURTISA - sede Soc. Mecc. RIVA Milano

5 Vetrata locali soggiorno ALBERGO PALAZZO - Milano

6 Palazzina privata in Milano con infissi in CURTALLULEGA



**CURTISA • BOLOGNA**

TUTTI I SISTEMI DI CHIUSURA IN FERRO E METALLO  
VETRO E STABILIMENTO VIA G. PARINI 10 - TEL. 54455 - TELEX

ROMA VIA DI PIETRA 102 - TELEFONO 68400

MILANO VIA G. PARINI 1 - TELEFONO 588-988





## PRINCIPALI APPLICAZIONI dell'emulsione bitumosa **FLINTKOTE**

### Impermeabilizzazione:

Il FLINTKOTE, per la sua ottima plasticità e lunga durata, risolve innumerevoli problemi di impermeabilizzazione all'acqua ed ai gas, è inodore e insapore.

### Pavimentazioni industriali:

consente l'esecuzione di pavimenti eccezionalmente resistenti al traffico con il vantaggio di essere inoltre antipolvere, afonici e antisdrucciolevoli.

### Protezione di isolazioni termiche:

adattissimo per realizzare intonaci resistenti e plasticci sui materiali isolanti, per impermeabilizzare pareti di celle frigorifere, e quale adesivo di pannelli.

### Protezione anticorrosiva di superfici metalliche:

è il trattamento più semplice, economico e duraturo per la protezione antiruggine di strutture metalliche.

L'emulsione bituminosa FLINTKOTE si applica a freddo, puro o impastata con aggregati: le sue superiori caratteristiche di adesività, plasticità, impermeabilità e durata spiegano la sua decisa affermazione all'estero e gli eccezionali risultati conseguiti nelle numerose e importanti applicazioni effettuate dal 1932 in Italia.



# FLINTKOTE

Interpellate il Servizio Tecnico Shell presso la  
Filiale o Agenzia Shell della vostra zona

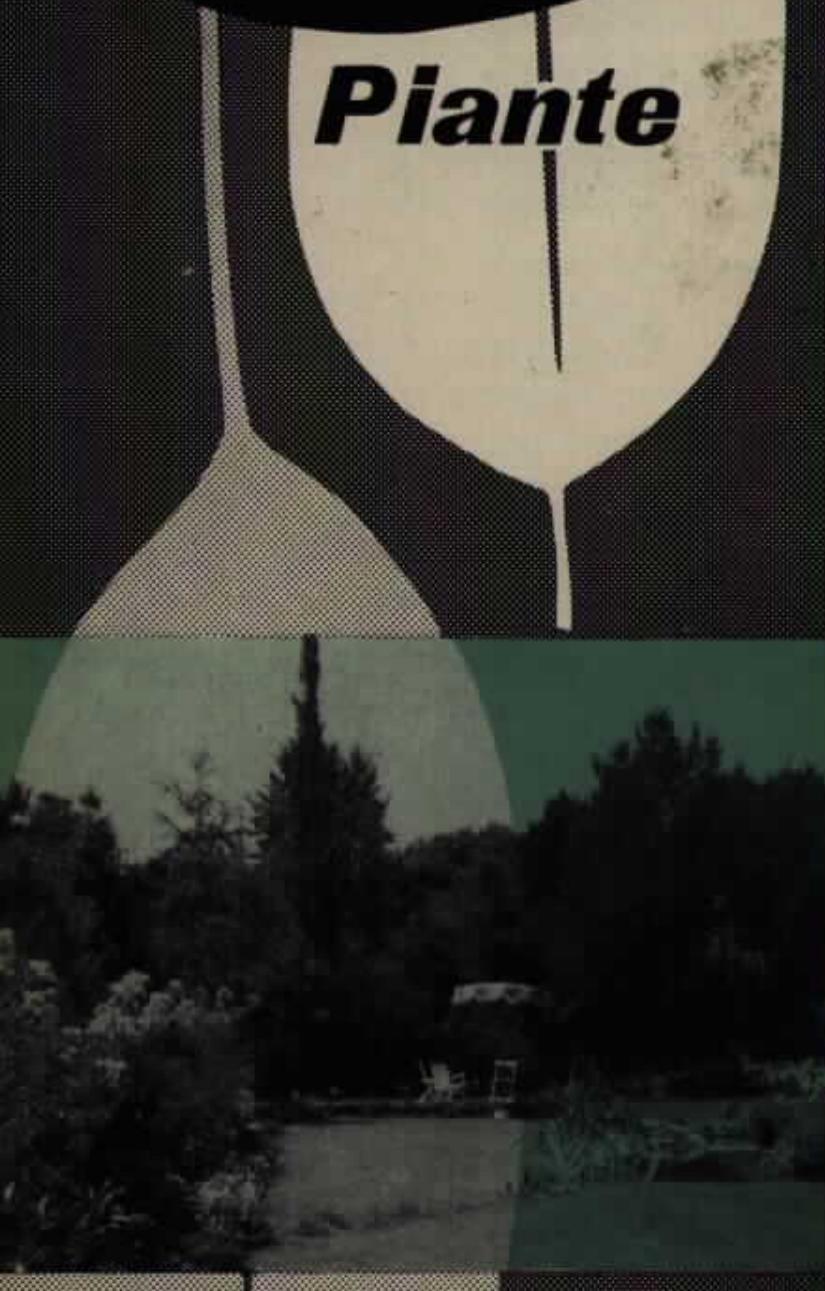
**è un prodotto Shell**

Shell Italiana S.p.A. - Direzione Generale: Genova - Filiali a Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Padova, Roma, Torino e Agenzie nelle altre principali città

stabilimenti

# Sgaravatti

## Piante



filiali:

PISTOIA - Via degli Armeni, 6 - Tel. 20.63

ROMA - Via Cassia Antica, 344 - Tel. 393.785

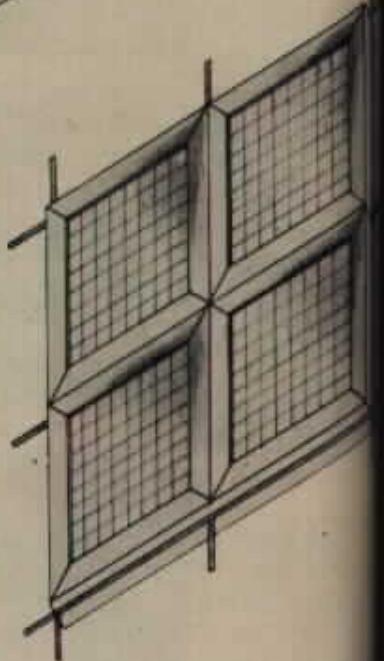
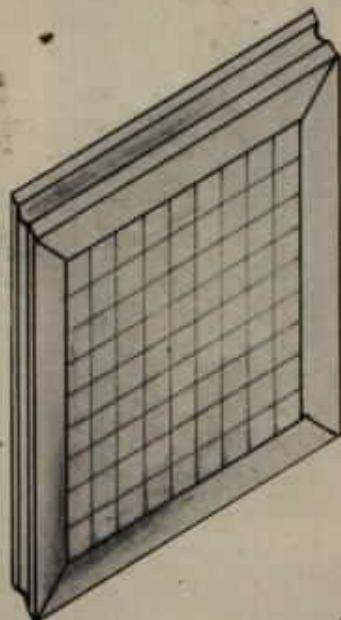
SAONARA

Padova

## diffusori

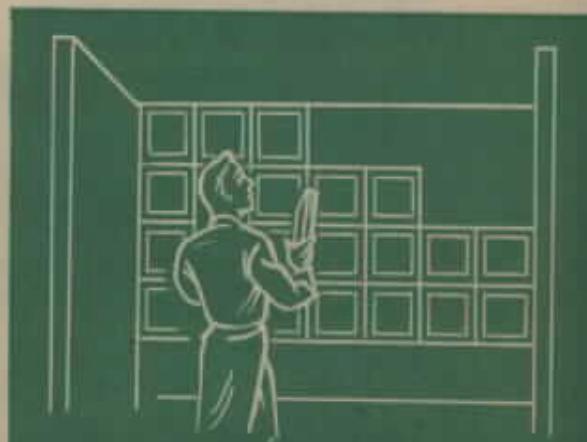
# UNIVERSAL RAPIL

telaio in cemento armato sovrapponibile



Il suo costo è inferiore a quello di qualsiasi altro tipo di vetrocemento pur avendo gli stessi pregi di robustezza. Si costruisce anche a due vetri e cioè con camera d'aria.

È messo in opera sul posto da qualsiasi muratore. Un operaio può in una giornata lavorativa costruire mq. 8 di parete.



ditta G. Boninella & C. - s.r.l.

MILANO - Via Valtellina 4-6 - Telef. 600.254 - 691.88



STADIO COMUNALE - TORINO  
SPOGLIATOI DELLA JUVENTUS

F. C.  Juventus

Sportello 817  
Società Generale  
Torino

Capo 1, 12/1951.

Scendo ai vostri posti li portano di ritornare i vostri spagliati, ai vostri giochi con fiducia ai Vostri materiali ed alle competenze dei Vostri tecnici, che vi avete rifiutati da più parti negoziati in grado di soddisfare pressoché ogni nostra esigenza.

A direzione di vostro nome sia lieto di confermarvi che la nostra fiducia era stata ben riposta.

Alle prese dei fatti il PLASTIRIV-MEL, nella sua varia gamma di colori, di spessore e di spessori, si è rivelato il pannello ideale per rivestimenti di pareti, sia ormai l'aspetto decorativo, sia quello funzionale.

Il PLASTIRIV-MEL ha conquistato perfettamente la sua brillantezza, in una elevata durata superficiale, i vostri originali e confidate sempre più le loro complete insensibilità ai getti d'acqua, alle variazioni termiche, agli effetti di calore, ecc.

Tuttavia, anche i pannelli che vi sono forniti con le caratteristiche delle nostre particolari necessità di adattamento, sono in perfetta efficienza.

Gli stessi risultati non possono oggi essere ottenuti rispettivamente utilizzando tutte le applicazioni che abbiamo realizzato, e cioè:

- rivestimento di pareti
- pavimentazione di atriali
- sedili e mobili di sedie e poltrone.

Potete dirigervi ai vostri società calzaturiere, italiane e straniere, artigiani, grossi e piccoli apprezzate per la loro competenza e professionalità e la presentazione estetica dei vostri spagliati, risente-ri domande presso le nostre filiali e per i vostri riconoscimenti.

JUVENTUS.  
UN VOSTRO PROBLEMA



Per maggiori informazioni tecniche estetiche e sui sistemi di applicazione del PLASTIRIV-MEL rivolgersi a:

**RIV** - OFFICINE DI VILLAR PEROSA - S.p.A.  
STAZIONE MATERIE PLASTICHE - CORSO EUSEBIO GIAMBONE, 33 - TORINO

**RIV**

PLASTIRIV  
MEL

#### CARATTERISTICHE E PROPRIETÀ

peso specifico: 1.42 - peso al mq (spessore 1,5 mm): 2,14 Kg - peso al mq (spessore 2 mm): 2,84 Kg - resistenza a trazione: 1300 Kg/cmq - resistenza a flessione: 1500 Kg/cmq - resistenza a compressione: 3200 Kg/cmq - resistenza all'urto: 40 Kg/cmq - durezza Rokwell: HRF 65 - assorbimento d'acqua dopo 24 ore: 0,5-1% - effetto di luce solare diretta praticamente nullo - resistenza agli agenti chimici: immersione per 24 ore in alcool, latte, caffè, olio, aceto, ammoniaca, saponi, detergenti: nessun effetto - evaporazione dalla superficie di alcool, benzina, toluolo, etere, formaldeide, cloroformio, iodio: nessun effetto - Acidi deboli: nessun effetto - Alcali deboli: nessun effetto.



# L'elettrica casa del lampadario

Torino · Piazzetta Madonna degli Angeli, 2  
Telefoni 55.39.79 - 52.14.77



## Fratelli BUZZI

Società per Azioni

### CEMENTI

Corso Giovane Italia, 9 - Tel. 43 - CASALE MONFERRATO

Cementi Portland normali e ad  
alta resistenza

Cementi pozzolanici e d'alto forno

Agglomeranti cementizi

Calce eminentemente idraulica  
macinata

Stabilimenti in Casale Monferrato e Trino Vercellese

Filiale in TORINO: Via Pietro Micca, 17 - Telefono 45.86

## ALBESIANO

INDUSTRIA SMALTI  
VERNICI PITTURE

PRODOTTI A BASE GRASSA  
SINTETICA, ALLA  
NITROCELLULOSA, VERNICI  
ISOLANTI, ANTIACIDE  
AD ALCOOL

“VITTORINA”  
PITTURA MURALE AD ACQUA

Direzione, Amministrazione, Stabilimento:

MONCALIERI, Strada di Genova 187, tel. 550.474

(RETE DI TORINO)



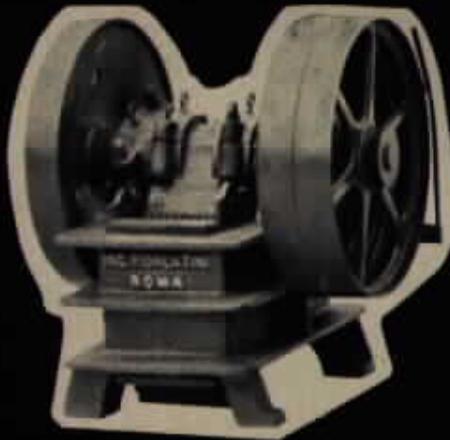
**impresa di costruzioni**

**a. lovisolo s.p.a.**

**milano**



# ESCAVATORI FIORENTINI



IMPIANTI MECCANICI PER CANTIERI

## luce moderna per le strade moderne

La tecnica dell'illuminazione stradale ha subito in questi ultimi anni una profonda evoluzione. Sorgenti luminose nuove e teorie nuove rendono irrazionale qualsiasi illuminazione realizzata secondo vecchi sistemi, empirici ed ormai superati.

La PHILIPS mette a vostra disposizione il suo Ufficio Tecnico per risolvere qualunque problema di illuminazione e vi offre le lampade di più elevata efficienza e di provata qualità adatte per qualsiasi applicazione.



# PHILIPS



lampade fluorescenti

# FIX

**trave metallica per armatura  
provvisoria di solette e strutture piane**

Brevetto originario tedesco depositato  
in Italia e in altri 21 Paesi del Mondo

esclusiva per l'Italia:

*Fixtrager Italiana s. r. l.*

milano - via c. g. merlo 1 (verziere) tel. 705.026

SOC. ANON.

# DURANOVA

ITALIANA

T O R I N O

VIA STRADELLA 236-38

TELEFONO 29.09.27

DURANOVA

MONOXIL

INTONACI COLORATI INALTERABILI PER ESTERNI ED INTERNI

PAVIMENTI MAGNESIACI DI LUSSO E AD USO INDUSTRIALE

# ICOM

macchine edili

Napoli - Via Campegna, 19 - Tel. 16.379

tutte le macchine per l'edilizia

# QUARZITE DI SANFRONT

... la bella pietra  
per l'edilizia moderna

Una delle tonalità della colorazione gialla (superficie a grana fine)



**Sede e Stabilimento:**

**Quarzite di Sanfront - Sanfront (Cuneo) - Telef. 7**

**Ufficio Centrale Vendite:**

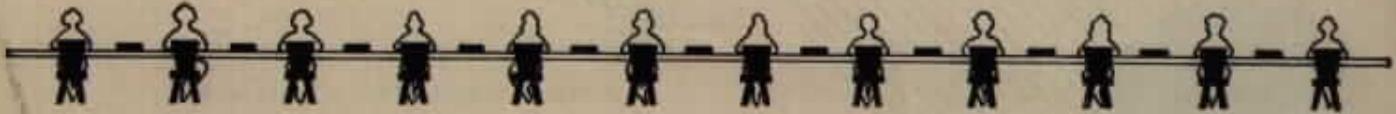
**MILANO - Via G. Pacini, 76 - Telef. 296.606**



tavoli di lavoro a nastro scorrevole di acciaio  
temperato o inossidabile delle

acciaierie di Sandviken - Svezia

tavoli a nastro per lavorazione in serie di  
cernita, smistamento, montaggio, confezionatura, imballaggio, trasporto



# acciai Sandvik

via Martignoni 6 Milano telefoni 606033/4



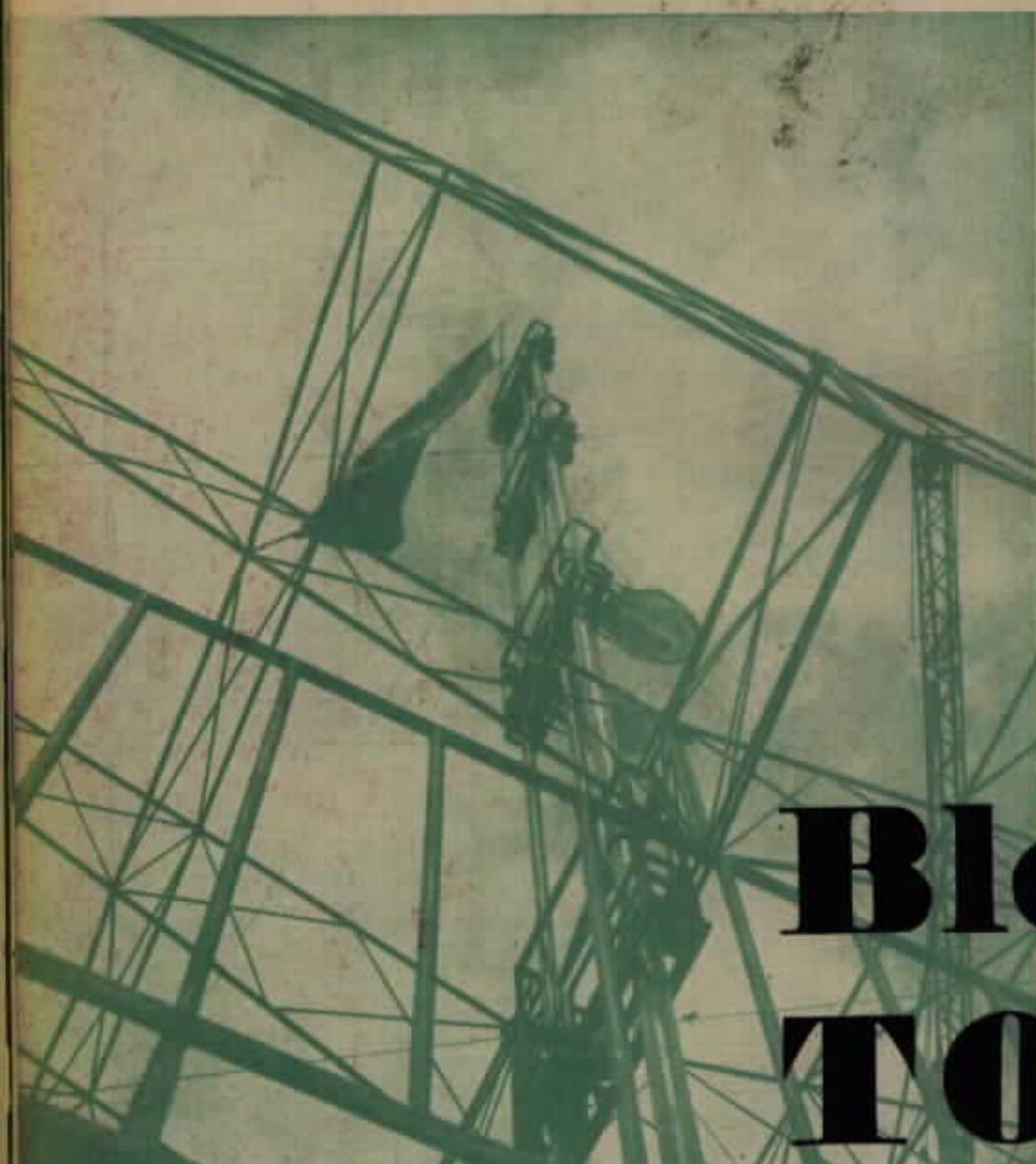
**- BITUMI  
- ESSOFIX**



**ESSO STANDARD ITALIANA**

**LEONE TOGNI FU GIACOMO & FIGLI BRESCIA**

*Strutture prefabbricate metalliche per*



Impianti idro-sanitari, riscaldamento

Costruzioni civili, chioschi, volte, ecc.

Carpenteria metallica in leghe leggere e ferro

*Realizzate in migliaia di esemplari in Italia ed all'Estero con brevetti e modelli propri.*

# Blocchi TOGNI

**BRESCIA**

Uffici:

**CORSO MAGENTA, 27**

Officina e Magazzini:

**VIA PISACANE, 32**

TELEFONI: 16.03 - 13.74

Agenzie a MILANO - ROMA - BOLOGNA  
GENOVA - TORINO - PADOVA

IMPIANTI

SANITARI



TERMICI

FRIGORIFERI

# CART DUO



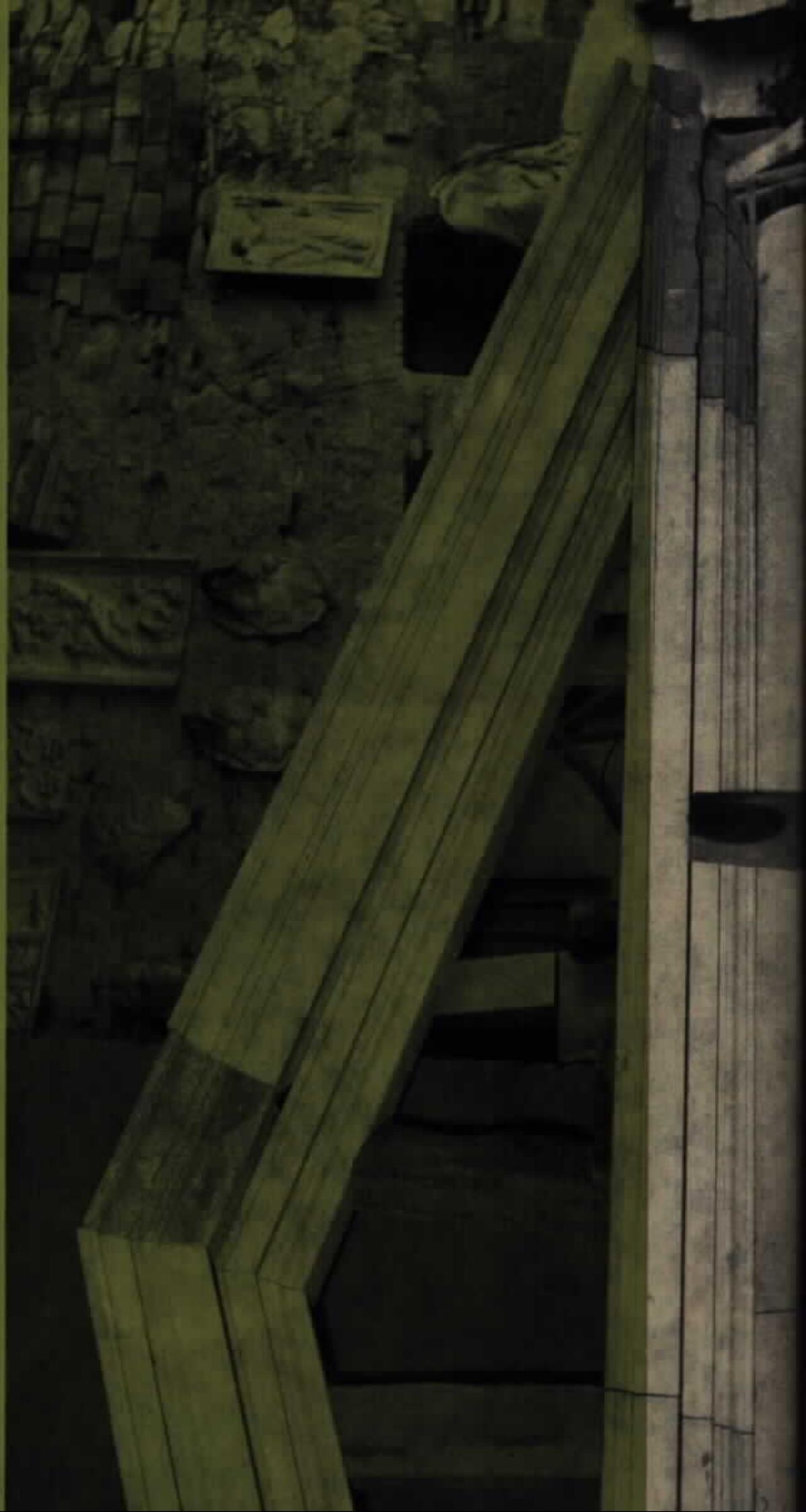
- è un prodotto di classe, come tutte le penne AURORA 88
- si ricarica istantaneamente e con facilità in qualsiasi luogo, senza calamine
- non ha meccanismi e parti che si muovono e sono soggetto all'usura
- ha la capacità doppia ed utilizza l'inchiostro fino all'ultima gocciola

***non più macchie***

*Argo Ferradini* S.p.A.

**Milano**

*marmi - onici - graniti - pietre*





# URBANISTICA

Rivista Trimestrale  
dell'Istituto Nazionale di Urbanistica  
N. 15-16 - 1955 - Anno XXIV



*Bo. 47.*  
101  
Direttore Giovanni Astengo

Comitato direttivo Domenico Andriella, Piero Bottani, Edoardo Carasciolo, Pasquale Carbonara, Luigi Cosenza, Salvatore Ceroni, Luigi Dodi, Eugenio Fusilli, Adelberto Libera, Arnaldo Melis De Villa, Giovanni Michelucci, Alberto Moroni, Savoia Muratori, Adriano Olivetti, Ludovico Quarini, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vasconi.

Redazione Gian Franco Fasana  
Maria Vernetto

Redattori regionali  
Piemonte: Nella Bruson  
Lombardia: Ezio Cerutti, Vincenzo Colombo, Eugenio Gentili  
Veneto: Giovanni Barbini  
Liguria: Alessandro Chilente, Mario Labò  
Emilia: Renzo Sansoni, Vittorio Gondolini  
Toscana: Edoardo Detti, Leonardo Sevioli  
Marche: Mariano Pallottini  
Lazio: Federico Goria, Ludovico Quarini  
Campania: Domenico Andriella  
Puglia: Enzo Minchilli  
Sardegna: Vito Massa, Fernando Clemente  
Sicilia: Edoardo Carasciolo, Gianni Pirroni

Legislazione urbanistica Francesco Cuccia  
Letteratura urbanistica Bruno Zevi

Impaginazione Anna Maria Bussola  
Amministrazione Piero Giacca  
Pubblicità Valentino Romualdi

Consiglio Direttivo  
Nazionale dell'Istituto

Domenico Andriella  
Piero Bottani  
Pasquale Carbonara  
Salvatore Ceroni  
Leone Cattani  
Gino Cipriani  
Carlo Cocchia  
Francesco Cuccia  
Luigi Carlo Daneri  
Eduardo Detti  
Arnaldo Foschini  
Eugenio Fusilli  
Ignazio Gordella  
Italo Insolera  
Alberto Legnani  
Eduardo Lombardi  
Armando Melis de Villa  
Carlo Melograni  
Giovanni Michelucci  
Adriano Olivetti  
Luigi Piccinato  
Gino Pollini  
Gino Pratelli  
Nello Renacco  
Paolo Rossi de Paoli  
Giuseppe Samonà  
Cesare Valle  
Virgilio Vallot  
Mario Zocca

## atti del V Congresso Nazionale di Urbanistica. - Parte I *i piani comunali nel quadro della pianificazione regionale.*

Genova 14 - 17 ottobre 1954

Discorsi inaugurali	pag. 3
Indagine sulla situazione urbanistica nelle regioni italiane	,, 25
Relazioni sui piani regolatori comunali di:	,, 69
Venezia, Sassari, Roma, Napoli, Torino, Firenze, Palermo, Cortina d'Ampezzo, Matera, Genova, Varese, Bologna, Enna, Ivrea, Milano.	

Tavole fuori testo ad illustrazione della situazione urbanistica italiana, degli studi e dei piani regolatori di:

Sassari, Palermo, Cortina, Matera, Varese,  
Bologna, Enna, Ivrea, Milano.

Prezzo del presente fascicolo Lire 2400

Consegna a Corrispondenti L. 4000 (Soci INU e studenti L. 3000). Fascicoli arretrati disponibili L. 1600 - Numero su Firenze L. 2000.  
Spedite in corrispondenza postale grappe IV.

Redazione, Edizione, Amministrazione e Pubblicità: Torino, Corso Vittorio Emanuele 75

Presidente  
dell'Istituto Nazionale  
di Urbanistica

Adriano Olivetti

Vicepresidente

Luigi Piccinato

Giunta Esecutiva

Carlo Cocchia  
Adriano Olivetti  
Luigi Piccinato  
Gino Pollini  
Paolo Rossi de Paoli  
Giuseppe Samonà  
Cesare Valle

Tesoriere

Paolo Rossi de Paoli

Segretario della Giunta  
e del Consiglio

Bruno Zevi

Sede dell'Istituto :

Roma

Lungotevere Tordinona, 1

## note

L'inegabile interesse suscitato dalla cospicua mole di materiale documentario ed informativo, presentato al Congresso di Genova ad illustrazione dello stato attuale della pianificazione territoriale alla scala comunale, ha suggerito l'idea di raggruppare tutto questo materiale in due fascicoli di Urbanistica, che escono come Atti del Congresso.

Il presente primo fascicolo comprende, oltre ai discorsi ufficiali, le relazioni generali e regionali sullo stato di fatto dell'urbanistica comunale in Italia e le relazioni sulle 15 città, scelte dall'INU come "casi", particolarmente interessanti o importanti, in questo periodo, dal punto di vista degli studi eseguiti, in corso od occorrenti, per la risoluzione dei problemi urbanistici locali.

Il secondo fascicolo, che uscirà fra breve a seguito del presente, comprenderà le relazioni, presentate da Congressisti e da Enti, una rassegna del materiale esposto nella Mostra dei Piani regolatori comunali, le discussioni e i voti.

Per una corretta interpretazione del materiale che si pubblica occorrerà che il lettore tenga presente le seguenti osservazioni.

Per quanto riguarda le relazioni regionali sullo stato attuale dell'urbanistica comunale, bisogna premettere che esse sono state condotte con criteri differenti, a seconda dei relatori, e che pertanto i risultati non possono essere tutti confrontabili. Le tre tavole, allestite in occasione del Congresso e comprendenti, su carta d'Italia alla scala 1:100.000, i risultati delle indagini regionali da parte dei relatori dell'INU, i comuni proposti dall'INU come particolarmente bisognosi di Piano regolatore e le proposte del Ministero dei LL. PP., non erano riproducibili nella forma e nella stesura adottata, a causa della fortissima riduzione; esse sono state pertanto rielaborate con altra tecnica, in modo da rendere leggibili i risultati.

La rielaborazione ha tuttavia posto in luce, per quanto riguarda l'indagine, la disparità dei criteri adottati e pertanto i risultati (che sono stati peraltro controllati sulle cartoline originali, contenenti le risposte dei Comuni) non possono essere considerati pienamente soddisfacenti. La tavola sinottica contenente tali risultati deve quindi essere considerata per ciò che essa è, e cioè come quadro d'unione delle risposte pervenute.

La carta contenente gli elementi rilevati dal Ministero dei LL. PP. è stata semplificata nella stesura, non potendosi porre in evidenza, nel grandissimo rapporto di riduzione adottato, i singoli elementi interessanti la pianificazione, che risultano per altro in modo chiaro dall'elenco allegato alla relazione; la tavola mostra unicamente la distribuzione geografica dei territori comunali segnalati dal Ministero dei LL. PP.

Gli elenchi dei Comuni ritenuti particolarmente bisognosi di P.R. risultano chiaramente dalle singole relazioni regionali e per essi non si è ravvisata l'opportunità di una tavola sinottica; è stata invece aggiunta una tavola illustrante la distribuzione geografica della popolazione italiana concentrata nei comuni con più di 10.000 abitanti allo scopo di fornire una base di paragone con le tavole illustranti la distribuzione geografica dei comuni dotati di piano o comunque interessati alla pianificazione urbanistica.

Per quanto riguarda il materiale illustrativo allegato alle relazioni sulle 15 città, esso è stato integrato da alcuni relatori con materiale inedito ed è stato esposto, nei limiti del possibile, nella forma più completa e seguendo l'ordine di presentazione.

In particolare, non hanno illustrazioni le relazioni su Firenze, Roma e Milano, perchè i problemi urbanistici di Firenze sono stati ampiamente documentati su "Urbanistica", n° 12 e perchè su Roma e su Milano sono, come è noto, in corso di allestimento due fascicoli monografici, che illustreranno in modo esauriente la documentazione urbanistica relativa alle due metropoli italiane.

Per Milano, allo scopo di fornire un'idea dell'inquadramento regionale del nuovo P.R., è stata pubblicata la tavola dell'azionamento, facente parte della monografia in allestimento, mentre per Roma si è ritenuto opportuno di dare un'idea sintetica dell'attuale struttura urbana mediante il fotopiano della città.

atti del V Congresso Nazionale di Urbanistica tenuto a Genova il 14-17 ottobre, sul tema:

## I Piani comunali nel quadro della pianificazione regionale

### *Discorsi inaugurali:*

- Pag. 5 **Saluto dell'on. avv. Vittorio Pertusio**  
7 **Discorso dell'ing. Adriano Olivetti**  
11 **Discorso del Sottosegretario on. Emilio Colombo**  
14 **Rapporto sul Congresso dell'arch. Bruno Zevi**  
17 **Relazione sul Concorso "Aldo Della Rocca"**  
19 **Discorso del Ministro dei L.P.P. on. Giuseppe Romita**



### *Seduta inaugurale a Palazzo San Giorgio*



In alto: Il Sindaco di Genova, on. avv. Vittorio Pertusio apre la seduta; ai tavoli della presidenza da sinistra a destra: l'arch. Bruno Zevi, segretario del Congresso; l'on. Salvatore Alìsio, presidente della Fondazione "Aldo Della Rocca"; l'ing. Adelmo Olietti, presidente dell'INU; l'on. avv. Vittorio Pertusio; l'ing. arch. Eugenio Esposito, presidente della Sezione figure dell'INU.

al centro: l'on. Emilio Colombo, sottosegretario al L.R.P.P., in rappresentanza del Governo.

# Cerimonia di apertura a Palazzo San Giorgio

Nella mattina del 14 ottobre, ha avuto luogo nel salone del Palazzo San Giorgio la cerimonia di apertura del V<sup>o</sup> Congresso Nazionale di Urbanistica.

Alla cerimonia erano presenti, tra le molte autorità e personalità convenute, gli on.li Aldisio e Cattani (ex Ministri dei Lavori Pubblici); il Presidente di Sezione del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, Valle, e il presidente del Magistrato alle Acque, Padoan; i direttori generali Cuccia, Vece e Tinti; il gen. Ruffini, presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova; il Prefetto di Genova Vicari; i provveditori Guerrini, Ferretti, Neri, Nicoli, Rigoni, Santuccione, Leschiutta e Bertagnolio, con numerosi funzionari dei Provveditorati alle Opere Pubbliche e degli Uffici del Genio Civile; il prof. Foschini, presidente del Comitato di gestione dell'I.N.A.-Casa; il sen. Spagnolli, presidente della I Giunta dell'U.N.R.R.A.-Casas; mons. Costantini, presidente della Pontificia Commissione per l'Arte Sacra; numerosi presidenti degli Istituti autonomi per le case popolari; i delegati ufficiali dei Ministeri dell'Agricoltura, dell'Industria, dei Trasporti, della Pubblica Istruzione, Antichità e Belle Arti, dell'Alto Commissariato per l'Igiene e la Sanità, del Commissariato del Turismo, della Cassa per il Mezzogiorno e rappresentanti degli Enti di riforma fondiaria e di varie Amministrazioni provinciali; parecchi sindaci di Comuni, tra i quali l'ing. Rebecchini di Roma, l'avv. Peyron di Torino, l'avv. Dozza di Bologna, oltre a moltissimi altri in rappresentanza di Istituti di cultura, Università, Associazioni professionali e del lavoro. L'Istituto Nazionale di Urbanistica era rappresentato da tutto il Consiglio Direttivo e da un grande numero di Soci.

Hanno preso la parola il Sindaco di Genova, avv. Vittorio Pertusio, il Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, ing. Adriano Olivetti, il Sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici, on. Emilio Colombo, in rappresentanza del Ministro on. Giuseppe Romita e il Segretario del Consiglio Direttivo Nazionale dell'Istituto di Urbanistica, prof. Bruno Zevi.

La seduta inaugurale si è chiusa con il conferimento dei premi ai vincitori del concorso bandito dalla Fondazione Della Rocca sul tema « Problemi urbanistici di Roma ».

## Saluto dell'avvocato Vittorio Pertusio, sindaco di Genova

A tutti i partecipanti a questa imponente assise dell'Urbanistica io rivolgo il cordialissimo saluto della Città di Genova, ed un particolare saluto rivolgo all'On. Sottosegretario Colombo il quale è ospite gradito di questa assise e di questa città: particolarmente gradito perchè tutti noi riconosciamo a Lui non soltanto l'intelligente dedizione al lavoro di sua competenza, ma la speciale cura con la quale egli segue tutti i problemi che gli sono stati affidati. Perciò colgo l'occasione per ringraziarlo di tutta la sua opera svolta con tanta passione nello studio dei problemi anche della mia città.

È frequente nello svolgimento di questa nostra vita cittadina rivolgere saluti a partecipanti a Congressi dell'arte, della cultura, della scienza, della tecnica e dello sport, che anche in questi giorni abbiamo numerosi a Genova. Vi è sempre ragione, in queste occasioni, di esprimere compiacimento perchè gli incontri che si svolgono in questi settori registrano i consuntivi del progresso dell'umanità. Tutti questi incontri sono utili; permettono di determinare ciò che si è fatto e di prevedere ciò che si dovrà fare, e costituiscono sempre un contributo alle conoscenze che gli uomini devono acquisire. Particolarmente utili poi sono per gli Amministratori.

Ma in questo caso la ragione di compiacimento è ancora più profonda perchè noi siamo sì ospiti di questo imponente congresso, ma, come Amministratori Comunali, ne siamo anche partecipi; e poi perchè gli urbanisti, cioè i cultori della scienza dell'arte della città, sono i nostri migliori collaboratori, non solo per l'opera che essi svolgono direttamente, ma anche per quella che svolgono indirettamente, contribuendo alla formazione di una coscienza urbanistica della quale, di fronte agli egoismi, di fronte ai conflitti di interessi, di fronte alle particolari ambizioni, vi è assoluta necessità per il buon regolamento della formazione e dello sviluppo dei centri urbani. L'uomo agisce sempre nell'ambiente in cui opera e la sua azione risente delle caratteristiche di esso, delle condizioni di tempo e delle condizioni di luogo. Ogni epoca ha le sue caratteristiche che influenzano l'attività dell'uomo. Questo noi ravvisiamo in ogni settore, in ogni manifestazione della cultura; ma anche a coloro che non sono iniziati è possibile vedere chiaramente quali sono le influenze delle epoche sulla urbanistica, perchè queste influenze rimangono radicate nella pietra e affidate alla storia della città e dei nostri paesi. Quando noi consideriamo gli stati geologici della terra, evidentemente dobbiamo essere degli iniziati per fare delle differenze, per individuare le epoche; quando noi consideriamo una città, anche coloro che non sono dei tecnici ravvisano le caratteristiche, le fisionomie delle varie epoche nelle quali si è operato. L'epoca moderna ha portato delle sue particolari esigenze. Delle esigenze che si riflettono in tutta la vita della città. Pochi giorni or sono, nel Convegno delle Comunicazioni svoltosi qui a Genova, Sua Eccellenza Colonnelli, Presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche, osservava appunto che i risultati del progresso e della tecnica hanno creato delle esigenze insopprimibili perchè hanno creato delle abitudini a cui gli uomini non possono rinunciare. E rilevava acutamente che gli uomini non sono disposti neppure ad attendere con pazienza la fine del segnale di un telefono occupato anche quando hanno tempo per poterlo attendere; che i cittadini si indignano per una vettura tranviaria od un autobus che ritarda, anche se non hanno nulla da fare in quel momento.

Vi è quindi un complesso di esigenze alle quali occorre sopporire, che interessano e che devono interessare l'Urbanistica e gli Urbanisti. Tutto quello che è frutto di questa vita moderna ha una influenza nella costruzione della città. Inoltre, mentre prima si poteva pensare ad attendere lo sviluppo naturale delle nostre città e dei nostri nuclei urbani, oggi con la acquisita sensibilità sociale che contraddistingue la nostra epoca, evidentemente si impongono per l'urbanistica dei problemi che in passato non erano curati. Noi sappiamo quanto sia pesante la vita dell'officina; noi sappiamo che occorre riparare a certe miserie e a certe povertà prive di luce e di sole, creando quartieri residenziali che rispondano alle esigenze igieniche; noi sappiamo, per quanto riguarda i servizi pubblici della nostra città, quanto occorre fare per consentire, nello stretto ambito in cui sono raccolti, la massima rapidità di circolazione. Quale complesso di problemi per l'urbanistica moderna e per gli urbanisti moderni!

Da tutto questo emergono la delicatezza del compito degli urbanisti e le responsabilità che hanno questi nostri collaboratori. Vi sono poi, oltre a tutte quelle esigenze alle quali ho accennato, complessi orientamenti i quali, nelle singole situazioni, rendono anche più grave la soluzione dei problemi: vi sono gli accentratori e i centrifughi, coloro i quali sono amanti della conservazione del vecchio e coloro i quali, iconoclasti, distruggerebbero con facilità compromettendo la giusta armonizzazione di tutte queste cose. I problemi di questa natura diventano poi oltremodo difficili quando ci si trova in situazioni particolari, come ad esempio quella della città di Genova. Una città in continua espansione, una città piena di vitalità, stretta fra il monte e il mare, che deve conquistare la terra al mare, che ha dei suoi centri storici che non possono essere eliminati, che devono essere armonizzati con tutte le esigenze che la vita moderna impone. Quante difficoltà da superare; quante necessità a cui sopporire! E a tutto questo provvede appunto l'urbanistica, prevedendo per poter provvedere adeguatamente e tempestivamente: ecco il problema della pianificazione, dei piani regolatori parziali, che non sono sufficienti; dei piani regolatori generali, di cui giustamente si è voluto dal Ministero la redazione; dei piani regolatori territoriali perchè le vie di comunicazione, le grandi vie di comunicazione, certi essenziali servizi che servono anche per la Regione, impongono una armonizzazione sul piano regionale e una coordinazione dei piani regionali per la ben ordinata edificazione delle città, delle grandi arterie, dei grandi servizi.

Per tutti questi motivi noi riconosciamo la grande importanza di questa assise nazionale che oggi si svolge a Genova. E siamo grati che si svolga a Genova, anche perchè qui abbiamo dei problemi di particolare importanza e di particolare difficoltà, che abbiamo voluto risolvere ricorrendo proprio alla collaborazione degli urbanisti. Il nostro piano regolatore generale ha avuto la collaborazione dei professionisti di Genova e di fuori Genova: ed è bene dire anche questo, perchè tante volte i campanilismi sono nocivi e portano influenze deleterie; collaborazione preziosa, che ha permesso la redazione del piano generale.

Con l'apprezzamento dell'opera che gli urbanisti svolgono, che l'urbanistica come scienza e come arte svolge, io rinnovo il mio saluto a tutti i partecipanti, e auguro che questa assise possa compiere un lavoro veramente proficuo, che insegni a tutti e che dia risultati concreti e positivi.

# Discorso inaugurale dell'ing. Adriano Olivetti

Eccellenza, Signore, Signori,

Il Congresso — che oggi si apre — ci porrà innanzi a notevoli realizzazioni teoriche dei nostri valenti urbanisti nel tema proposto: i Piani Regolatori Comunali nel quadro della Pianificazione Regionale.

Non entrerò in merito al loro indiscusso valore, né ricorderò i lodevolissimi intenti delle Amministrazioni che li misero a concorso o che chiamarono gli autori al loro difficile incarico.

Amici urbanisti, Sindaci, responsabili illustri delle nostre città, preferisco rivolgervi con estrema deferenza e simpatia, e sincerissimo accento quegli interrogativi tormentosi che hanno — senza dubbio — impegnato da anni la vostra coscienza, ispirando il vostro lavoro.

Perchè si pianifica? Qual'è il fine del piano? È adeguato, sufficiente l'attuale rapporto tra piano e paese? Come si deve intendere la nuova città?

Per rispondere a queste domande converrà soffermarci, senza reticenze diplomatiche, in un rapido esame della situazione in cui ci troviamo nei riguardi di un intervento regolatore dello Stato nell'operoso tumulto e nel fervore costruttivo — pubblico e privato — che si estende oggi in tutto il territorio della Repubblica.

Quali che siano le nostre opinioni politiche non possiamo che confermarci con amarezza che, nel campo urbanistico, lo Stato italiano non ha potuto seguire — negli ultimi anni — le nostre aspirazioni e le nostre speranze. Diremo con amarezza: se il nostro Istituto è uscito vittorioso, è doveroso il riconoscerlo — è uscito vittorioso da talune battaglie — l'urbanistica italiana rischia purtroppo di perdere l'intera sua guerra.

Siamo in un periodo in cui l'influenza predominante del nostro Paese è — salvo brevi schiarite scese di speranza — incerta e prende, a tratti, a diventare ansiosa.

Abbiamo avuto anni di sperimentazione e di speranza. De Gasperi era riuscito a far prendere al suo Governo indubbiie iniziative sociali: gli esperimenti regionali, la istituzione della Cassa del Mezzogiorno, l'attuazione della riforma agraria, il Piano Incremento Occupazione Operaia. Queste iniziative avevano dato l'impressione tra il '48 e il '50 che il Paese si avviasse ordinatamente sulla strada delle riforme di struttura e operasse seriamente nel campo sociale.

La confusione, in seguito avvenuta, tra Stato e Partiti di Governo, sebbene difficilmente evitabile, ha portato a poco a poco, per un fenomeno di involuzione, a che lo slancio creativo iniziale andasse affievolendosi.

Tuttavia quel massiccio intervento dello Stato continua a realizzarsi fin troppo spesso, disgiunto da una autentica coscienza urbanistica, di conseguenza estraneo ad una politica di pianificazione coerente.

Importante eccezione si deve fare al Piano Incremento Occupazione Operaia dell'On. Fanfani. Infatti il Piano, nella sua concezione e nella sua messa in opera, ha dimostrato per la prima volta nella storia urbanistica del nostro Paese, la possibilità di strumentare un organo di pianificazione competente e responsabile.

Noi abbiamo bisogno di un decennio di sperimentazione nell'innovamento sociale e nel progresso economico, nel quale le migliori intelligenze debbono essere poste risolutamente al servizio del Paese. In questo immenso compito la competenza dei nostri urbanisti non potrebbe non essere chiamata in causa.

Come si potrebbe svolgere — è facile comprenderlo — una politica urbanistica se l'urbanistica non può far valere la sua voce in sede legislativa, come si può realizzare una pianificazione regionale se mancano in sedici casi su diciannove le Regioni? Come si può pretendere il coordinamento al vertice quando gli anici e modesti e benemeriti organi specializzati, la Sezione Urbanistica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e la Direzione Urbanistica di quel Ministero, si trovano in istato di permanente sottomissione rispetto agli organi della pianificazione economica che si trovano più in alto, in altri Ministeri sui dei fatti concreti hanno purtroppo dimostrato la nessuna sensibilità alle nostre preoccupazioni?

In questo dopoguerra la politica italiana non ha voluto — per ragioni che non starò ad indagare, ma che si riassumono in estreme difficoltà di ordine politico-amministrativo ad accettare il metodo scientifico e con esso moderne tecniche della pianificazione urbana e rurale — non ha voluto e potuto dar luogo ad unici e preveggenti piani regolatori, onde le nostre città si stanno impaludendo in un caotico disordine.

Urbanistica, chiamata in causa alla undicesima ora, non vi giunge privilegiata come il lavoratore

*del Vangelo, ma degradata, ridotta a ispiratrice di piccoli provvedimenti di polizia civica per regolare la circolazione stradale.*

*Ben altro volevamo!*

*In tutta l'azione dello Stato, noi vediamo con preoccupazione crescenti ragioni di avversità a fronte degli sforzi organizzati che gli urbanisti italiani intendevano condurre al servizio del Paese e del suo progresso.*

*Gli amministratori, i tesorieri, ciechi nella contemplazione e nell'adorazione delle cifre e dei numeri, hanno ripreso il comando, dimenticando le persone. Ma il denaro che queste cifre rappresentavano era pur destinato a dare finalmente lavoro, e con il lavoro sprigionare nuova vita ad un popolo nuovo.*

*Lo sforzo tecnico dello Stato è ancora poderoso, ma esso non vede la vita sociale dell'uomo, quella che potrebbe strapparlo all'isolamento, ad ogni forma di decadimento morale, in definitiva farne uomo nuovo, conferirgli nuova dignità.*

*Il largo intervento dello Stato negli anni recenti ha forse portato a stabilire un uomo nuovo? Si è dato — è vero — a migliaia di contadini della terra e una casa. Si è dato a migliaia di operai una abitazione spesso infinitamente migliore di quella che pur dianzi occupavano. Ma tutto questo è rimasto estraneo alla vita interiore perchè a questi pur nuovi organismi, connessi con la bonifica, la riforma, l'edilizia popolare non fu dato un cuore affinchè gli animi potessero pulsare fiduciosi verso un comune ideale. L'uomo sembra insediarsi come ospite provvisorio, non partecipa in forme democratiche nuove, in forme esemplari di vita associata alla sua emancipazione e alla sua liberazione.*

*Io non accuso nessuno. I tempi forse non erano maturi.*

*Ci sembra ormai l'ora di chiarire, fuori dai conclamati dogmi e dai credi sorpassati e incerti, una linea ideologica che sia chiara alla nostra coscienza di uomini e di urbanisti.*

*Che vale, che serve ricostruire città di marmo, affascinate di luci al neon, se il cuore della città, se pure vi è ancora visibile, è rimasto senz'anima, se in esso l'uomo, nel suo essere integrale, nella sua molteplice vita di relazione, nelle sue aspirazioni più alte e più profonde vi si trova perduto?*

*La città può essere studiata dal lato materiale, topografico come sede di un aggregato umano.*

*Dovremmo invece tendere a ricomporre una perduta unità entro il tessuto urbano come fonte di un organismo ben più vasto e profondo quale esisteva nella città-stato della Grecia antica e fu ricompiuto sotto molti aspetti nella storia medioevale con il Comune.*

*In taluni periodi aurei della democrazia di Atene e delle Repubbliche Italiane, la città si era costituita in una unità organica alla cui esistenza dobbiamo taluni aspetti del concetto di civiltà. Ma la città non potè fin da allora costituirsi in Comunità perchè ad essa mancavano due attributi fondamentali: un'etica sociale e un fine comune.*

*Oggi l'ansia di un mondo nuovo e le illimitate risorse della scienza ci fanno scorgere una possibilità senza precedenti: il passaggio dal Comune alla Comunità.*

*Non credo di aver bisogno di ricordarvi come nel linguaggio moderno trovano posto sotto il nome di Comunità dei concetti e degli organismi che, pur avendo identica espressione sono, tuttavia, sostanzialmente lontani l'uno dall'altro. Abbiamo la CECA, comunità europea del carbone e dell'acciaio, abbiamo quella che fu aspro argomento di dissensi: la CED, comunità europea di difesa; a Strasburgo si prepara la costituzione di una CEP, comunità politica europea. I giornali, la letteratura politica di oggi, parlano con disinvolta della comunità internazionale come di quella nazionale, si adoperano intorno alla Comunità atlantica, discutono della comunità dell'Africa del Nord e via dicendo.*

*Per chiarire le idee osserviamo subito che le prime di queste comunità possono dirsi funzionali; esse assolvono, a seconda dei casi, una funzione economica o una funzione militare; appare abbastanza evidente che il nome di comunità di cui si sono fregiati il grande monopolio europeo dell'acciaio ed una alleanza caduta, siano stati in qualche modo una usurpazione. Però ora, e per molto tempo ancora, queste comunità funzionali resteranno semplicemente delle istituzioni giuridiche seppure non delle semplici singole. Ma perchè esse non hanno in nessun modo quelle radici spirituali, quell'afflato ideale, quel senso di cooperazione umana e di dedizione alla vita e alle sorti dell'umanità che si accompagnano con un nome così impegnativo come quello di Comunità.*

*Più vere, più umane, rimangono le comunità territoriali, quelle che legano negli stessi interessi, nelle stesse vicende, negli stessi affetti, gli uomini, le persone che vivono in un determinato territorio, in una determinata regione, uno Stato, una pluralità di Stati.*

*Ma pur senza ricordarvi la Città di Dio di S. Agostino, che forse è stato il primo trattato sulla Comunità, non dimenticheremo che la casa dell'uomo deve avere un suo spazio, un territorio; e che nella casa si trovano le cellule elementari, le cellule primitive della società ed è quindi anch'essa una comunità anzi la prima di esse.*

*Ma c'è in questa successione di comunità territoriali: la famiglia, il borgo, la città, la provincia, la regione, una priorità, una prevalenza, qualcosa che conferisca a qualcuna di esse un potere sulle altre e che alle altre sia guida sul cammino della civiltà?*

Per molto tempo la questione mi ha interessato e affaticato. E ritengo di poter affermare che questa questione esiste e che una priorità deve darsi, se il mondo inquieto vorrà trovare la via della sua pace e della sua resurrezione.

La storia, la ragione ci portano all'esame di una comunità optimum, nè troppo grande, nè troppo piccola: alle dimensioni dell'uomo. Il grande, il mastodontico, in tutti i tempi, in tutti i campi, le fabbriche gigantesche, le metropoli sovraffollate, gli stati accentratati e monopolistici, i partiti di massa, il grande, il gigantesco, sono sotto accusa, sono sotto processo. Essi sono senza dubbio i levatani della nostra epoca, destinati pur essi a scomparire per lasciar luogo a forme di vita più agili, più armoniose e in una parola, più umane.

Uomo e Società sono in grave pericolo e non riescono ad evitare l'uno o l'altro dei due mali permanenti del nostro secolo: l'individualismo e la tirannia dello Stato. Per salvarli è necessario compiere una rivoluzione, ma una rivoluzione ben diversa e ben più profonda di quelle già attuate e praticate. Essa deve rivestire la Persona intesa come essenza vitale, eterna dell'uomo, come sua interiore vocazione e riandarla alla comunità intesa come integrazione di persone entro la quale la vocazione di ciascuno è salvaguardata e promossa.

In qual modo un territorio o una città si trasformano in una Comunità?

Quando il Sindaco di Firenze, in una lotta drammatica ed appassionante, e sia pure con una metodologia non ortodossa, riesce ad impedire la chiusura di uno stabilimento e con ciò sottrae alla disoccupazione migliaia di operai, alla miseria migliaia di famiglie, alla sofferenza migliaia di bambini, compie un processo che è sulla via della Comunità, perchè quella città si è arricchita — da qual modo — di un altissimo autentico valore spirituale.

Quando, al rovescio, una impresa industriale pur non sottraendosi ai suoi impegni economici, pone la sua potenza finanziaria e la sua raffinata tecnica al servizio disinteressato, al progresso sociale e culturale del territorio ove opera, essa ancora si trova impegnata in un principio comunitario.

Quando una città costruisce senza l'aiuto dello Stato qualcosa di importante, di socialmente importante per sopprimere ad urgenti necessità o alla carenza dello Stato, un ospedale, una scuola, una strada, quella città è anch'essa sulla via di diventare una Comunità.

Affinchè un Comune si trasformi in una Comunità, occorre adunque — non esito ad ammetterlo — la presenza di condizioni eccezionali. Tuttavia queste, e queste soltanto, possono esserci guida sicura, perché fuori di esse si marcia ciecamente verso il disordine e la distruzione della civiltà.

Nelle nostre Comunità si può ritornare a vedere ed amare il popolo per la visione circostanziata delle sue pene, delle sue ansie, dei suoi timori e dei suoi sacrifici, ma anche della sua speranza e della sua certezza di un domani più alto, più degno di essere vissuto e per il quale non ci stancheremo di lottare.

Solo con il trionfo della persona nella Comunità, mondo spirituale e mondo materiale si concilieranno secondo unità e la strada della speranza sarà riaperta agli uomini.

Enunciamo ora le condizioni obiettive affinchè una Comunità possa esprimersi:  
Prima un « optimum » di spazio vitale organizzabile: il territorio.

Seconda una struttura amministrativa adeguata.

Terza l'organizzazione della Comunità in vista della sua manifestazione.

È chiaro che quest'ultima condizione si identifica con un piano formale ed esso appartiene, perciò, minimo agli urbanisti. Per questo profondo motivo ideologico mi sono permesso oggi intrattenermi così a lungo su questo tema che giudico essenziale per il nostro cammino.

Come vedete ho lasciata inespressa una quarta più importante condizione: l'inserimento nella città di autentici valori spirituali. Questa azione non è nei nostri poteri, perchè lo spirito soffia là dove vuole, e a noi conviene rimetterci al disegno della Provvidenza di Dio poichè ogni cosa ha la sua stagione e ogni azione sotto il cielo ha il suo tempo. Ma la responsabilità formale dell'opera ci appartiene ed a questa responsabilità non possiamo sottrarci.

L'urbanista non dovrà proporre delle mete prefissate, perchè il suo compito consiste piuttosto nello ispirare e soprattutto aiutare la Comunità a darsi uno scopo, onde ne sarà piuttosto che il dittatore, l'impresa e l'ordinatore.

La città nuova sarebbe, amici urbanisti, sarebbe dunque vivificata ed esaltata dallo scoprirsì delle occasioni. Promuoverle e dar loro il mezzo di esprimersi è forse il modo più segreto e più autentico affinchè una civiltà possa esprimersi. Anche la tragedia meridionale sembra riassumersi con incresciosa evidenza in una immane perdita di valori umani, nascosti, inespressi nel contadino del Sud. Ho incontrato a Washington, a Detroit umili emigrati, lavoratori meridionali, che avevano avuto l'ambizione di diventare medici e ingegneri e ne avevano certo la intelligenza e il fervore di ricerca, l'ansia umana. Sradicati nel nuovo mondo, attendono in umili mestieri, in silenzio, un avvenire migliore per i loro figli.

Casa, casa, casa per tutti rimane uno slogan politico eccellente. Ma sappiamo che appunto perchè è uno slogan di sapore vagamente demagogico esso non rappresenta che una verità parziale. Se noi si dimostriamo i termini reali, se non poniamo mano — nel contempo — a riorganizzare e vitalizzare

*le industrie rischiamo di continuare a far case per gente senza lavoro. L'inedia e la disperazione non suggeriranno nè le aspirazioni culturali, nè il sereno esempio della vita fisica, e metteranno in forse, non senza pericolo, le insostituibili virtù democratiche.*

*Vi sono elementi che ci fanno consapevoli di una continua marcia verso la pianificazione: il progetto di legge per l'eliminazione delle case malsane e dei tuguri, il rinnovo del Piano Fanfani e infine, l'annunciato grande piano allo studio per creare quattro milioni di posti di lavoro in dieci anni.*

*Questo nuovo ingente intervento dello Stato, si trasformerebbe in un autentico disastro civile, se il nesso inscindibile fra piano economico e piano urbanistico non fosse riconosciuto e non ne fossero tratte le estreme conseguenze. Poichè una lungimirante e coraggiosa politica economica per il pieno impiego della mano d'opera da noi tutti auspicata, sorgendo dal centro si manifesterà alla periferia in una serie imponente di costruzioni; le cifre astronomiche del bilancio dello Stato si trasformeranno in mattoni, pietre, cemento, ferro, vetro per costruire case, dighe, canali, acquedotti e strade, fabbriche, laboratori, onde non sarà più possibile dissociare la pianificazione economica da quella urbanistica perchè solo quest'ultima può dar forma adeguata ad un piano economico. E farlo finalmente trionfare, come matrice di civiltà.*

*Poichè il nostro urbanista sa che i nuovi quartieri non vivranno se in essi non sarà disegnato un cuore; e questo cuore non potrà rimanere un reticolo senz'anima, ma è destinato ad illuminarsi di nuova luce quando sapremo farlo pulsare un giorno come cellula libera, lieta e operosa della nuova città.*

*Il disordine edilizio non è che un riflesso del disordine economico, della mancanza di ideali sociali. In una parola è il simbolo più appariscente della crisi della civiltà contemporanea, che ancora si attarda a scegliere tra Iddio e Mammona. La nostra società ipocritamente mostra di voler servire ambedue, quando invece è venuto il tempo di una scelta impegnativa. Ecco perchè la città si espande in modo disorganico per fini unicamente egoistici, materialistici, speculativi, senza un vero piano derivante da una visione generale della vita.*

*E non potrà smentirci la presenza, spesso incompiuta, di qualche quartiere modello, di qualche borgo esemplare, perchè essi rimangono, come campi arati ai margini di una foresta incolta.*

*Troppò spesso, in questa società decadente la cultura — distaccata da una vera coscienza morale — si riduce a quella sanzionata dai diplomi e dalle lauree, senza possibile incisione sul modo di pensare e sul modo di vivere.*

*Eppure se la religiosità e la cultura dello spirito non giungeranno ad ispirare la totalità della vita finiranno per essere travolte.*

*La soluzione è una sola, difficile, ancora isolata ed incompresa: far sì che le nuove forze materiali — quelle stesse che hanno dato vita al mondo moderno — diventino valido e potente strumento di finalità spirituali.*

*Se non sapremo dare un ordine ad una serie indispensabile di gradi della pianificazione urbanistica, se non sapremo dare una misura, una relazione, una precedenza, continueremo a distruggere il volto prezioso di una nazione preziosa. Il patrimonio artistico del passato, le illimitate capacità dei suoi figli, il dono provvidenziale delle sue acque, delle sue terre, delle sue rocce, comandano agli urbanisti d'Italia un impegno solenne e inderogabile, una responsabilità senza precedenti.*

*Poichè milioni di italiani si attendono, con ansia crescente, un rinnovamento materiale e morale. Sebbene questo possa dirsi in cammino per i vari segni che le forze dei giovani ci indicano, riempiedoci di speranza, esso trova innanzi a sè forze negative di cui conosciamo ormai fin troppo bene la struttura cancerosa, la volontà testarda, la natura corrutta.*

*Affinchè ai lumi della recente scienza economica ed esperienza urbanistica, i Piani siano validi strumenti di una società vivente e libera, è necessaria una molteplicità di norme, di condizioni, di vincoli, determinati da una visione organica e complessa del modo in cui, costituitisi in legge e operando entro i propri limiti, edificherebbero la città nuova, quella che sta dinnanzi a noi come un modello ineguagliato per il quale non ci stancheremo di lottare.*

*A Voi urbanisti è affidata la città nuova, come sorgerà dai nuovi quartieri, e con essa le strade e i parchi, e i palazzi, e i monumenti, e gli uffici, e le chiese, in una parola dalla forma che essa lascierà scorgere al forestiero, dai colori che la esalteranno al sole, dalle linee che si profleranno ai suoi tramonti.*

*E diggià la bellezza che ne splenderà sarà valido alimento allo spirito.*

*Ma se insieme vi albergheranno il senso dell'amore e l'esercizio della giustizia, e la potenza della verità, onde queste cose piaceranno a Dio, esse, ed esse sole, costituiranno la gloria Vostra e quella della città.*

*Amici urbanisti, ho finito.*

*Non mi resta che porgerVi il più vivo saluto ringraziando a nome Vostro le Alte Autorità di Genova e della Liguria alle quali siamo debitori di così cordiale accoglienza e pregare l'On. Emilio Colombo, sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici, di voler prendere la parola.*

# Discorso inaugurale dell'on. Emilio Colombo

Anzitutto porgo ai Congressisti, e alle Autorità convenute, il saluto del ministro Romita — che io qui rappresento e che sarà lieto, se lo svolgersi delle attività parlamentari lo consentiranno, di essere qui sabato — e anche il saluto ed augurio mio personale.

Siamo in un periodo di congressi; i congressi si susseguono dappertutto, in tutte le città: esperti di singoli settori, studiosi, realizzatori, politici si riuniscono per studiare problemi singoli o per inquadrare problemi più ampi di settori della vita nazionale. E in fondo è un fatto positivo, ed io vorrei anzitutto con questo aprire una luce di speranza su questo vostro Congresso che si apre oggi.

È un fatto positivo: quando ci si riunisce per discutere e prospettare soluzioni, si compie un atto di fiducia: è segno evidente che non solo si spera, ma si riscontrano nella società, di cui si fa parte, la sostanza di elementi che rispondono ed, anche, consentono la soluzione di questi problemi. Ma il vostro Congresso, più che ogni altro, ha una sua originalità, una sua complessità e perciò anche una sua difficoltà tutta particolare. E di questa difficoltà vogliamo prendere atto non per scoraggiarci, ma per fermarci un istante su queste peculiari caratteristiche del vostro Congresso che non serve soltanto a richiamare la comune responsabilità, ma anche a spiegare e comprendere perchè, pur nell'altezza delle aspirazioni nostre (e quanto alte e nobili esse siano lo abbiamo ascoltato dall'ing. Olivetti poco fa, ed io gli sono grato di avercelo ricordato), non corrisponde con altrettanto slancio la concretezza delle realizzazioni.

In fondo, l'oggetto della vostra ricerca e delle vostre prospettive sono che cosa? sono gli insediamenti umani, cioè l'articolazione, oppure — per dirlo con una parola molto in voga, ma veramente molto brutta — la strutturazione di quei complessi nell'ambito dei quali vive, prospera, cresce, soffre, spera una comunità migliore.

Problema, intendiamoci bene, non astratto e teorico, ma concretissimo, e concreto non soltanto di quella concretezza fatta di misure, di prospettive, di armonie, di visioni architettoniche, ma di quella concretezza che radica la vita di una società di uomini in una prospettiva economica, morale, sociale, politica, religiosa.

Visto così, l'interesse del vostro Congresso si fa ampio proprio perchè, avendo come centro l'uomo, nel luogo ove egli svolge la sua vita, non può non tener conto di tutta l'ampiezza delle sue espansioni, di tutti i suoi bisogni materiali e spirituali.

Ecco perchè una politica urbanistica — e del resto lo sappiamo tutti — finisce con l'avere la sua penetrazione o, meglio, finisce con l'inquadrarsi in una politica di sviluppo di tutta intera la Società nazionale.

Perchè, in fondo, dalla concezione del piano regolatore strettamente urbano si passa al piano regolatore esteso all'ambiente comunale, e da questo al piano territoriale, nonchè ai piani regionali, la cui redazione procede ma non con quella intensità che noi desideriamo, che auspicheremo e che faremo di tutto per far sì che si traduca in una concreta realizzazione. Appunto perchè ogni problema urbanistico non è veramente tale se non è comprensivo di tutti i suoi addentellati economici, sociali, morali e politici.

Ma è vero anche il contrario. Spiegherà perchè discuto queste cose! È vero anche il contrario: e ciò sostiene, soprattutto, ai fini di ricordare anzitutto a me stesso la responsabilità che comporta una determinata impostazione di sviluppo urbanistico.

Se è vero che il vostro lavoro è collegato — e perciò influenzato — ad una determinata visione economica, sociale e politica, è anche vero che la concezione di una città, di un quartiere, di una borgata rurale, comunque di un tipo di insediamento, non determina, ma contribuisce a determinare, o a mantenere, rapporti sociali e politici, o a provocarne dei nuovi.

Vedo qui l'arch. Piccinato che vi farà la relazione generale. Egli ha consuetudine con le mie terre e, certamente, conosce il luogo a cui mi riferirò e che, questa volta, non sono i « Sassi » di Matera.

Vi ricorderò quella borgata che si affaccia sulla piana di Metaponto, il Castello di Policoro e le case dei contadini di Policoro.

Che cos'è in fondo questa, che pure è una impostazione urbanistica, se non l'effetto, la conseguenza di una impostazione economico-sociale, l'espressione di una determinata società organizzata in un certo modo? Ma non è vero, anche, che quella concezione urbanistica, quella impostazione urbanistica ha contribuito nel tempo a mantenere quei rapporti e a sviluppare in un determinato modo una coscienza civica

che, senza quella esteriore gabbia, avrebbe potuto forse avviarsi ed espandersi in un modo veramente più degno della dignità degli uomini, che vivono, operano e sperano in quell'aggregato urbano?

E così oggi, se è vero che queste concezioni e realizzazioni urbanistiche influiscono sullo sviluppo di una determinata società, oggi è vero anche che se — distaccandoci dai valori morali e culturali, così vissuti nella nostra tradizione italiana — noi anegassimo i valori personali in aggregati urbani che li opprimono o li spengono, oppure non fossimo capaci di trovare il giusto punto di equilibrio tra valori personali e valori collettivi, per cui tutto ciò avrebbe una incidenza profonda nella evoluzione sociale e politica della società italiana. È vero, dunque, che è la persona, nelle sue due componenti della individualità e della socialità, che deve orientare lo sviluppo della nostra attività.

Ma a che vale dire queste cose, a che vale — voi mi direte — se intanto oggi non riesce un passo concreto? Eppure c'è sintonia tra noi, perché c'è una convergenza di punti di interessi, e questo dà adito alla speranza (non sia pessimista, ing. Olivetti!); tanto più che, forse, mai come in questo momento, proprio da questo operare così bello, viene fuori l'urgenza e l'immediatezza di quelle cose che sono nello spirito di quelli che hanno avuto anche la fortuna dianzi di vederle. In fondo, il decennio che è trascorso non è trascorso invano: ha segnato utili indicazioni in questa materia. In un primo periodo, la ricostruzione; in un secondo periodo, individuazione di nuove linee di azione economica, programmi edili, programmi agrari, investimenti pubblici nelle aree depresse, tanto del sud quanto del nord d'Italia.

In questo ultimo periodo il settore dei lavori pubblici è stato messo in moto attraverso importanti leggi che non riguardano solo la parte edilizia, ma anche i fiumi, le strade, l'edilizia scolastica.

Cosa esige tutto ciò? Tutto ciò esige una più chiara e precisa programmazione con strumenti adeguati. Condivido l'articolo dell'arch. Astengo sull'ultimo numero, o uno degli ultimi numeri di Urbanistica, almeno per una parte: quella relativa alla legge per le abitazioni malsane. Tutto ciò esige — dicevo — una più chiara e precisa programmazione con strumenti adeguati, in ogni singolo settore, anzitutto in ogni singolo settore, ed una razionale coordinazione dei vari programmi e piani fra di loro. Per questo tornano di attualità i piani regolatori e i piani regionali.

Io penso a quello che accade in vastissime plaghe del Mezzogiorno, sotto l'impulso dell'intervento statale sia attraverso la riforma agraria, sia attraverso la politica fondiaria. Cosa accade? Accade che poco a poco, si vengono disfacendo materialmente, e disgregando moralmente, comunità tradizionali, penso alle grandi città contadine del sud, a Matera. Ma come non ricordare anche tutte le altre città delle Puglie, ove nel dare posto a delle nuove sistemazioni si suscitano vasti problemi di coordinamento fra i vari settori, non solo, ma ancora ardui problemi sociali che, se non inquadrati in organiche concezioni, rischiano di mettere in crisi la stessa riuscita dell'immane sforzo che si va compiendo.

Ognuna di queste comunità sulle quali noi operiamo rappresenta un insieme di rapporti, di equilibri, di relazioni, di delusioni, di speranze, di nozioni, di ricordi, di cultura che il tempo e la storia hanno trasformato in autentiche civiltà.

Da una di queste case basse, e indegne della dignità dell'uomo, arch. Piccinato, venne fuori quel contadino che, recatosi un giorno dal Ministro della sua terra, Emanuele Gianturco, gli disse parlandogli con il « tu »: « Ti devo chiedere un piacere ». « E che piacere? ». « Ti devo chiedere di fare di mio figlio ciò che tu non puoi fare di tuo figlio ». Il Ministro si stupisce e guarda il contadino: « Che cosa? » È il contadino risponde: « Lo voglio fare più grande di me ». E così, sinteticamente, esprimeva la sua aspirazione e il riconoscimento della grandezza di colui di fronte al quale egli si trovava.

Sono queste civiltà, sono queste altezze che sono nascoste in queste comunità che noi adesso andiamo disfacendo per trasformarle, per ridurle in nuovi aggregati, in nuove comunità. Ora si spezza tutto questo che c'è, ed è giusto, perché sono rapporti equilibrati ma non giusti, che hanno trovato una convergenza, un punto d'incontro, ma che non sono secondo la giustizia. Ma cosa sorge al loro posto? Soltanto case nuove e poderi, o strade, oppure nuovi aggregati che nella loro stessa composizione, debbono portare i germi o lo sviluppo di nuovi equilibri, di nuovi rapporti più umani o più giusti di quelli antichi?

Coordinazione quindi fra piani ed opere, non solo ai fini di una maggiore incidenza economica, ma anche ai fini di una maggiore incidenza nello sviluppo integrale di questa società in movimento. Allora io leggo (forse sono presuntuoso in questo), o almeno credo di leggere nella vostra mente la domanda: « E allora perché non vi muovete. E allora perché non si sente più viva la coscienza di questi orientamenti in tutto lo svolgersi della vita nazionale? ».

E qui io non vi dirò che, qua e là, ogni tanto balenano dei barlumi che aprono l'adito alla speranza. Non vi dirò, a proposito dei piani regolatori, delle norme semplificatrici della legge 9 agosto 1954, per cui l'approvazione del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici assorbe l'approvazione di ogni altro Consesso dell'antica legge urbanistica, chiamata in causa a questo proposito. Non vi ricorderò i cento Comuni che sono stati invitati a fare il piano regolatore, chiamati a Roma, perché sentissero più vivamente la consapevolezza di questo bisogno. Non vi dirò, probabilmente più autorevolmente di quello che sentirete poi, dello studio che si va facendo, proprio in questi giorni, della legge per le aree. Non vi dirò anche di un'altra cosa interessante, e cioè l'intesa fra Ministero dei Lavori pubblici e Cassa del Mezzogiorno per

avviare alla redazione dei piani generali in tutte le Regioni nelle quali opera la Cassa del Mezzogiorno, con relativa disponibilità finanziaria e con l'appostamento di organi di coordinamento attraverso i quali deve essere possibile una intesa e perciò un'azione sollecita e realizzatrice.

Ma soprattutto io penso — ed ecco dove vorrei trovare la chiave per spiegare le difficoltà e, al tempo stesso, per agitare un'azione positiva — io penso che quello che ci manca ancora (non a voi, perchè di più, ma a tutti quelli che, accanto a voi o insieme con voi, operano nel vasto campo del settore nazionale) è veramente una coscienza urbanistica: questi problemi che maturano nell'ordinamento giuridico, prima che maturare nei programmi politici, devono diventare coscienza comune di coloro che operano nei vari settori dell'Amministrazione statale, dei grandi Enti, delle Amministrazioni locali. L'ordinamento giuridico non è che la veste che veste e circonda a un tempo una determinata società che è venuta sviluppandosi in un determinato modo. Altrimenti si avrebbe solo un coordinamento estrinseco, e perciò insufficiente, se fosse affidato soltanto a certi ordinamenti, a leggi, a esperienze giuridiche e non a questa viva coscienza urbanistica.

Mentre, dunque, si opera e si intensifica il coordinamento dall'alto, si acceleri la formazione della coscienza urbanistica in sempre più larghi strati della vita economica e sociale del nostro Paese!

A ciò varrà anche una maggiore collaborazione tra di noi, tra Ministeri, Urbanisti, Istituto di urbanistica. Questa collaborazione io sollecito, e perchè questa si realizzi io assicuro impegno e continuità di lavoro. E poichè l'ing. Olivetti ci ha trasportato in alto, facendoci comprendere veramente come noi solo parzialmente siamo qui in un Congresso di urbanistica, dobbiamo riaffermare che noi siamo, al tempo stesso, un Congresso di ricercatori degli elementi vitali che devono ispirare il progresso economico sociale, morale e politico della nostra Patria.

Ora io chiuderò con la frase paolina: in novitate vitae ambulemus. Quante novità noi abbiamo fatto in questi anni, sia pure confusamente, e disorganicamente! Ma tutto è l'espressione di questa tendenza a modificare, a creare, a trovare elementi nuovi, indicazioni nuove, realizzazioni nuove. Adesso in novitate vitae ambulemus vuole significare questo: vuole significare prendiamo atto di quello che si è venuto sviluppando in questo periodo, di quello che si è venuto manifestando come urgenza immediata al nostro spirito, e la novità del nostro cammino sia la consapevolezza di questi grandi problemi e lo sforzo comune di tutti coloro che operano, e sul piano dello Stato, e sul piano delle Amministrazioni locali e, soprattutto, sul piano della educazione civica e della creazione della coscienza urbanistica del cittadino: impugniamo insieme queste forze e cerchiamo di far sì che da questa penetrazione di sforzi si realizzi il motto paolino che io vi ripeto, come augurio per il vostro Congresso e come impegno e incitamento a me stesso: in novitate vitae ambulemus.

# Rapporto sull'organizzazione del Congresso del professor Bruno Zevi

*Eccellenze, Signor Presidente, amici Congressisti,*

quando, nell'ottobre del 1952, ci lasciammo a Venezia a chiusura del IV Congresso Nazionale di Urbanistica, eravamo tutti abbastanza soddisfatti del lavoro svolto in quelle faticose giornate; eravamo fondamentalmente ottimisti, alcuni di noi persino temerariamente ottimisti, sull'avvenire dell'urbanistica italiana.

Il nostro era stato un congresso di lavoro, duro lavoro svolto con entusiasmo in pochi mesi per aprire ufficialmente la strada ad un'attività che avevamo sempre auspicata e che da anni affermavamo necessaria alla pianificazione urbanistica. Delusi dai piani di ricostruzione che spesso avevano trovato solo una scarsa applicazione concreta, delusi dai piani regolatori generali che, salvo poche eccezioni, non si redigevano malgrado la spaventosa espansione dei centri urbani, l'anarchia delle costruzioni abusive e la follia delle sopraelevazioni, ci eravamo gettati nell'avventura della pianificazione regionale con un fervore che era in parte compenso di amarezze, in parte coscienza di affrontare finalmente problemi di piani a giusta dimensione. Quando il Ministro dei Lavori Pubblici concluse con un memorabile discorso i lavori del IV Congresso, si impegnò ad incrementare l'opera dei piani regionali, a riattivare la pianificazione comunale, a rivedere la legislazione urbanistica specie in merito all'attribuzione del *plusvalore* delle aree, quando disse che in urbanistica si richiedeva "una operazione di chirurgia morale" che tagliasse le "adunche mani di alcuni accorti speculatori", gli urbanisti risposero con l'impegno di non abbandonare il lavoro, di considerare tutto ciò che si era presentato a Venezia come una semplice tappa, una premessa di un cammino da percorrere con intensificata energia.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica ha mantenuto questi impegni. Se la pianificazione regionale non ha proceduto in questi anni con la celerità da noi auspicata, ciò non è dipeso dagli urbanisti e dal loro Istituto, ma anzitutto dalla carenza dell'ente-regione, poi dai normali inceppi amministrativi, infine, e principalmente, dalle obiettive difficoltà di organizzare una pianificazione che dovrebbe impegnare l'intero settore degli interventi statali, dei lavori pubblici, dalle ferrovie ai nuovi nuclei di insediamento, dagli aeroporti e dalle strade alle opere di trasformazione agraria o di industrializzazione. Due anni fa, a Venezia, affermammo a gran voce che il piano regionale aveva la giusta dimensione; lo scrivemmo sui manifesti, ne divulgammo l'esigenza e il contenuto in ogni possibile forma. In questi due anni non abbiamo cambiato opinione: senza i piani regionali di coordinamento non è possibile trovare una sede di incontro delle varie iniziative dello Stato, degli Enti, dei privati; senza piani regionali si continuerà nel caos delle competenze, nella sovrapposizione dei poteri, negli sprechi, nel disordine; senza un loro inquadramento nei piani regionali, gli stessi piani regolatori comunali sono destinati a fallire, perché tutti i problemi del pianificare il territorio sono indissolubili e non è più concepibile, se mai lo è stato, stralciare un comprensorio comunale dall'ambito delle realtà economiche, funzionali e sociali della sua regione.

Perciò in questi due anni abbiamo battuto e ribattuto sulla pianificazione regionale. Qualcosa si è fatto. Sono stati riconosciuti ufficialmente i comitati dei piani di quasi tutte le regioni, e molti sono stati insediati. L'anno scorso abbiamo aperto a Roma, a Palazzo Venezia, una grande mostra di piani regionali integrando il materiale elaborato per IV Congresso con ulteriori studi attinenti all'intero territorio nazionale. Alla fine dello scorso anno, in un convegno tenutosi a Palermo, abbiamo discusso i problemi di pianificazione nei territori soggetti a riforma agraria. In sede culturale, abbiamo continuato la pubblicazione di opuscoli a vasta diffusione, abbiamo redatto gli Atti del Congresso di Venezia rielaborandone il contenuto in modo da produrre un volume coerente e di elevato tono scientifico. Le Sezioni regionali dell'Istituto di Urbanistica hanno esercitato continue pressioni sulle autorità per concretare il lavoro dei piani, e in varie regioni, particolarmente in Piemonte, in Lombardia, nel Veneto, in Campania, gli studi sono proceduti alacremente. Quando gli urbanisti sono stati aiutati o almeno compresi, hanno lavorato con efficienza; quando potevano contare soltanto sulle loro forze, hanno lavorato lo stesso, sul terreno culturale.

Un fatto merita rilievo: abbiamo creato un Centro di pianificazione urbana e rurale alle dipendenze dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, uno strumento agile e adatto per gli studi di impostazione e le ricerche preliminari alla redazione dei piani. Questo organismo, a carattere non professionale, questa *non-profit organization* del genere tanto fiorenti all'estero, è stato messo a disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici, del Ministero dell'Industria, di tutti i Dicasteri e degli Enti che ne avessero bisogno. Abbiamo maturato una convenzione col Ministero dei Lavori Pubblici per svolgere un sistematico lavoro di ricerca, e ne auguriamo che, dopo un anno, sia finalmente approvata. Abbiamo presentato al Ministero dell'Industria precise proposte per studi riguardanti territori di particolare interesse, abbiamo sollecitato l'U.N.R.R.A.-Casas, il Fondo per l'incremento edilizio, la Cassa per il Mezzogiorno.

Potevamo fare di più, amici congressisti? vogliamo dichiararci delusi per ciò che riguarda la pianificazione regionale come è stata condotta in questo biennio? Possiamo farlo, se volete, ma non mi pare che serva. È invece essenziale dire che si deve fare di più. Gli ostacoli obiettivi sono molti: il mancato ordinamento regionale cui ho accennato; le crisi di governo che hanno immobilizzato questa nascente attività dei piani regionali per vari mesi; l'incomprensione della consistenza di questi piani regionali che persistita malgrado che il Ministero dei Lavori Pubblici in collaborazione col Centro Studi del nostro Istituto, abbia pubblicato due importanti volumi di orientamento tecnico. Io so che molti urbanisti sono delusi; ma essere urbanisti significa saper sopportare e contenere le delusioni. L'urbanistica è un'attività, prima che tecnica, morale che esige una precisa forza psicologica: quella di non stancarsi. Per fare concreti piani regionali bisogna che vi sia una coerente pianificazione economica, o almeno il desiderio di essa. Bisogna che i programmi di trasformazione agraria, di industrializzazione, di lavori pubblici siano armonicamente

composti. Bisogna superare le gelosie, i naturali egoismi dei dicasteri e degli innumerevoli enti. Non è intrapresa da compiersi in un giorno. Un passo in avanti si è fatto, e affermiamo che molto c'è ancora da fare, dobbiamo affermarlo con un certo senso di fiducia: perché, amici progressisti, o disperiamo della società attuale e degli istituti che la reggono, e riteniamo che al disordine cui assistiamo seguirà un disordine ancora più esteso e quindi il crollo di questa società, oppure dobbiamo essere sicuri che, prima o dopo, le classi dirigenti del paese, politiche ed economiche, comprenderanno che bisogna affrontare i problemi prima di applicare le soluzioni, che bisogna programmare prima di fare, che bisogna stendere un piano urbanistico sopra tutti i piani sezionali che si moltiplicano con ovvio spreco di energie e di denaro. La guerra è finita da quasi dieci anni, e ormai bisogna porre la parola fine alla costruzione quantitativamente generosa ma qualitativamente caotica che ne è seguita. Il Paese pretende dalla classe dirigente un'organica programmazione dei lavori pubblici: non bastano tanti milioni di vani, non bastano tanti chilometri di strade: si vuole che queste opere siano organizzate in un piano, anche perché spendere miliardi senza un piano significa spenderli male, in opere che, realizzate, non reggono nemmeno al peso degli anni. Gli urbanisti interpretano questa esigenza viva dell'opinione pubblica, sono stati e sono a disposizione degli organi dello Stato individualmente o attraverso il loro Istituto: col Centro Studi di Pianificazione urbana e rurale offrono oggi uno strumento elastico, articolato, a carattere non speculativo e non professionale, che ritengono indispensabile per una seria programmazione dei piani e per il sistematico eseguimento delle ricerche preliminari ad essi. Molti dirigenti politici, molti membri del governo, vasti settori dell'Amministrazione hanno già capito; altri capiranno perché, in ultima analisi, è nel loro interesse. Lentamente, con inevitabili blocchi e interruzioni, come accade in ogni democrazia, capiranno, e allora il lavoro dei piani regionali procederà più spedito.

Ma l'Istituto Nazionale di Urbanistica non poteva limitare i suoi compiti alla pressione sugli organi governativi, e attendere che i piani piovessero dall'alto. E chiaro che una vera, aderente, concreta attività urbanistica non è possibile se il governo non è sensibile ad essa, se non la stimola e la promuove. Ma se l'urbanistica non si può fare solo dal basso, non c'è dubbio che si fa anche, e principalmente, dal basso. Sotto questo profilo, l'Italia è veramente un paese vivo. Le iniziative dei Comuni sono state moltiplicate in questi anni: concorsi, incarichi professionali, attività degli Uffici tecnici comunali si sono moltiplicati sotto la pressione degli avvenimenti, per l'evidenza che, senza piani, si finirà per distruggere totalmente il patrimonio paesistico, ambientale e monumentale della nazione, si paralizzeranno le città, si devasterà la campagna. Se l'ordinamento regionale non è attuato e perciò i piani regionali non hanno ancora i loro veri committenti, se le Province sono attive ma i piani provinciali non sono previsti dalla legislazione urbanistica, ciò che opera, vive e funziona malgrado notevoli difficoltà amministrative e finanziarie, è il Comune. Fondamentalmente l'urbanistica dipende dall'intelligenza e dalla forza dei governi locali, e quando un Comune vuole, un piano si fa.

Era perciò logico che, nel quadro della pianificazione regionale, gli urbanisti italiani dedicassero un congresso ai piani comunali che impegnano, e ancor più impegnano nel prossimo biennio, il loro lavoro. Bisognava fare il punto sulla situazione, rilevare lo stato della pianificazione comunale a tutto il Paese, indicare una gradualità di urgenza dei piani comunali nelle varie regioni. Bisognava poi rivedere la metodologia dei piani, discutere e concordare le modalità della loro redazione. Ecco il tema, l'importanza, l'interesse di questo V Congresso Nazionale di Urbanistica che, non diversamente dal IV Congresso, è stato organiz-

zato come un congresso di lavoro. I prossimi giorni saranno faticosi per voi tutti, ma anche eccezionalmente interessanti perché nessuno di noi, nemmeno il meglio informato, può dire di conoscere la situazione dell'urbanistica italiana come è stata rilevata per questo Congresso e come emergerà dalle discussioni congressuali.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, in particolare la VI Sezione del Consiglio superiore e la Direzione generale dell'Urbanistica, presiedute da due valenti e appassionati membri del nostro Istituto, ha mostrato di apprezzare profondamente la nostra iniziativa. Il rilevamento dello stato attuale dei piani regolatori in Italia e il giudizio sulla gradualità di urgenza della loro redazione formulato dalle sezioni regionali dell'I.N.U. sono stati integrati, in occasione di questo Congresso, da una vasta indagine promossa dal Ministero i cui risultati sono esposti nella mostra che inaugureremo oggi pomeriggio. Le nostre indagini sono state svolte prevalentemente attraverso contatti diretti con i Comuni; quelle del Ministero si sono avvalse dei prefetti e dei provveditorati. Questo è un ottimo esempio di sincronia di intenti e di proficua collaborazione tra l'alto e il basso, tra il governo centrale e le amministrazioni locali, e l'Istituto è lieto di essere stato di questa collaborazione il mediatore e il promotore.

Del resto, va riconosciuto che negli ultimi mesi l'Amministrazione dello Stato ha compiuto significativi passi di apertura verso i Comuni. In una riunione che si è tenuta recentemente a Roma, sono stati invitati i cento sindaci dei Comuni inclusi nella prima lista dei piani regolatori da redigersi nei prossimi due anni, e un largo e spregiudicato scambio di vedute ha potuto aver luogo. Cosa assai più importante, e invero risolutiva per ciò che riguarda l'approvazione dei piani, è stato stabilito di demandare questa approvazione al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, evitando così le lentezze e gli intralci che si sono verificati nel passato. Il Consiglio superiore è il massimo organo tecnico dello Stato e va detto a lode del suo Presidente generale e dell'amico prof. Valle che in tutti i problemi urbanistici sono stati consultati membri del nostro Istituto, sistematicamente invitati a partecipare ai lavori della VI Sezione.

Con questi provvedimenti dell'Amministrazione centrale, con questi funzionari competenti e desiderosi del meglio, con lo smodamento delle procedure burocratiche e con questa simpatica apertura psicologica del Ministero verso i Comuni, si può veramente dire che ormai il destino dei piani regolatori comunali è nelle mani dei sindaci, degli assessori, degli ingegneri capi. Per questo — a parte le indagini generali cui ho accennato, con le relative proposte di piani intercomunali, di piani paesistici, e di piani comunali graduati secondo l'urgenza, a parte queste indagini che discendono direttamente dal lavoro svolto per i piani regionali e ne precisano un essenziale aspetto — abbiamo promosso una mostra di piani regolatori aperta a tutti i Comuni. Ora, anche in questo caso, malgrado la ristrettezza del tempo e dei mezzi a disposizione, malgrado la delicatezza dell'esporre studi di piano in fase di elaborazione e prima di presentarli ai consigli comunali, abbiamo constatato con vivo compiacimento che i Comuni, grandi e piccoli, hanno risposto alle nostre aspettative. La mostra di Palazzo Reale, come vedrete, è gremita di tavole e di elaborati; pochi giorni fa abbiamo dovuto raddoppiarla e, se avessimo avuto più spazio, avremmo potuto triplicarla. Da Siracusa a Montagnana, da Catania a Padova, da Pontedera a Lignano, vi è stata una vera gara di emulazione per partecipare alla mostra. I piccoli Comuni in particolare sono svegli e operanti, e del resto la presenza qui di decine e decine di sindaci, e l'adesione di centinaia di altri lo dimostra.

Come sapete, il Congresso consiste nell'illustrazione e nella discussione di quindici piani regolatori di grandi, medi e piccoli Comuni. Per i grandi Comuni, abbiamo voluto che il relatore nominato dall'Istituto Nazionale di

Urbanistica fosse affiancato da un relatore incaricato dal Comune. L'intesa fra funzionari comunali e liberi professionisti è indispensabile per la redazione e, tanto più, per l'attuazione dei piani: questa intesa abbiamo promosso e ottenuto anche in situazioni scabrose. Collaborare tuttavia non significa arrivare ad un compromesso; può voler dire dissentire esplicitamente sul terreno culturale e tecnico. La diversità di idee è utile e necessaria, e noi sappiamo che nei prossimi giorni assisteremo a vivaci, anche se fraterne, polemiche. Ben venga un'accesa discussione sull'impostazione del piano, sulle modalità tecniche della sua redazione, sui procedimenti di attuazione. Abbiamo organizzato questo Congresso come un ordinato congresso di lavoro, come una sequenza di rapporti su fatti, idee, proposte, problemi, ma auspiciamo che il programma rigoroso del Congresso e la sua regia non strozzino la discussione e che questa si svolga con ampiezza e calore. Considerate che, quando ci riuniremo tra due anni, per il VI Congresso Nazionale di Urbanistica, molti dei piani di cui discutiamo ora l'impostazione saranno già stati completati. Non possiamo commettere grossi errori e perciò analizzare quindici piani regolatori in tutti i loro aspetti e nei vari stadi di avanzamento, da quello ancora preliminare di Roma a quello già di attuazione di Milano, da quello particolare di Cortina d'Ampezzo a quelli tipici di zone depresse come Matera ed Enna, può essere culturalmente e tecnicamente determinante. Se la pianificazione regionale non si chiudeva con la fine del IV Congresso, quella comunale comincia oggi un suo nuovo capitolo.

Per chiudere questa relazione, una parola sulle manifestazioni a latere del Congresso. Come ricorderete, a Venezia avemmo una mostra organizzata dall'I.N.A.-Casa cui l'Istituto di Urbanistica dette la più solidale ospitalità. Qui a Genova, l'I.N.A.-Casa ha organizzato per questo Congresso una nuova e più vasta mostra dei suoi quartieri, tuttora i migliori realizzati in Italia. Contemporaneamente l'Associazione fra gli Istituti di case popolari ha allestito un'esposizione delle sue attività. La Cassa per il Mezzogiorno illustra i suoi borghi e i suoi programmi, e siamo grati ai compilatori di questa mostra per i suoi intenti non pubblicitari; il C.O.N.I. ha preparato un'esposizione dei suoi criteri di attrezzature sportive. L'Ente di trasformazione fondiaria e agraria della Sardegna ne ha allestito un'altra e così l'U.N.R.R.A.-Casas. L'Azienda Acqua e Gas del Comune di Genova presenta per la prima volta ufficialmente, in occasione di questo Congresso, il piano dell'Acquedotto del Brugneto, mentre l'Ufficio del piano regolatore di Genova ha predisposto una magnifica mostra dei piani particolareggiati.

Esprimiamo il nostro rincrescimento a quegli altri Enti che volevano preparare esposizioni particolari delle loro opere, che non abbiamo potuto accogliere per mancanza di spazio. Ma lo faremo in futuro. I Congressi nazionali di urbanistica, a parte l'intrinseco valore dei contributi scientifici e culturali che producono, hanno assunto in questi anni una funzione che va sottolineata. Essi costituiscono il bilancio biennale del lavoro svolto in tutto il paese dallo Stato, dagli Enti, dai Comuni, dai liberi professionisti. Ogni due anni possiamo così avere una visione generale delle realizzazioni compiute e dei problemi da affrontare. Qui convergono tutte le forze attive, tutti i programmi di pianificata edilizia, da quelli della Cassa per il Mezzogiorno a quelli della Società Immobiliare. L'Istituto Nazionale di Urbanistica, attraverso i congressi, promuove queste convergenze e inquadra il bilancio generale dell'attività urbanistica della Nazione.

I nostri compiti, tuttavia, se spesso e legittimamente interferiscono con la politica, sono e rimangono preminentemente di ordine culturale. In questo ambito, oltre all'attività biennale di pubblicazioni e di studi su cui ho riferito, si inserisce la costituzione della Fondazione Aldo Della Rocca per premi a monografie urbanistiche da conferirsi in occasione dei congressi. È una magnifica iniziativa che ha già conseguito nel suo primo concorso un ottimo risultato. Il nostro collega, amico, appassionato compagno delle lotte per l'affermazione dell'urbanistica in Italia, Aldo Della Rocca, non è più tra noi; un tragico destino lo ha strappato al nostro affetto. Ma il suo nome risuona in quest'aula perchè la vedova, il fratello, gli amici ne hanno perennemente onorato la memoria attraverso questa fondazione che promuove una fondamentale attività culturale del nostro Istituto.

Amici congressisti, ho finito. I Congressi di urbanistica, impostati ormai come congressi di lavoro, non sono manifestazioni la cui organizzazione richieda grande immaginazione. Sono la registrazione della realtà urbanistica, delle sue conquiste, delle sue istanze, dei suoi problemi. Sono lo specchio di quanto operiamo e di ciò che siamo. Stato, Governo, Enti, Regioni, Province, Comuni, funzionari e liberi professionisti, industriali e sindacalisti, sociologi, tecnici, assistenti sociali, storici e architetti, classe dirigente e cittadini: la città emana dall'insieme dei loro sforzi, della loro volontà, della loro passione. Il Comune, come nelle sue più lontane e gloriose tradizioni, è ancora oggi conquista personale e collettiva. Il piano del suo territorio invera la nostra fede, il nostro amore, le nostre speranze: è responsabilità di ciascuno di noi, e di tutti.

# Relazione della Commissione giudicatrice del concorso "Aldo della Rocca," per una monografia sul tema "Problemi urbanistici di Roma,"

A chiusura della cerimonia inaugurale del V Congresso, l'on. Aldisio ha concesso i premi ai vincitori del concorso bandito dalla Fondazione Aldo della Rocca per una monografia sul tema "Problemi urbanistici di Roma..."

Dopo la lettura della relazione della Commissione giudicatrice, fatta dal professor Marconi, sono stati assegnati premi di 500.000 lire ciascuno all'arch. Benveolo ed all'arch. Coppa e premi di 200.000 lire ciascuno all'arch. Gazzani, all'ing. Gorio ed all'arch. Insolera.

La commissione si è compiaciuta anzitutto delle numerose monografie presentate al concorso, dedicato alla memoria dell'amico scomparso Aldo Della Rocca; del loro livello medio notevolmente alto e dell'efficace contributo così offerto dalla benemerita fondazione allo studio dei problemi urbanistici di Roma.

Il tema era così vasto in confronto all'ammissibile estensione delle monografie, da porre i concorrenti nell'alternativa di esaminare tutto il campo a costo di trattarlo succintamente, ovvero di toccare solo qualche aspetto. E poiché l'alternativa era insita nella stessa formulazione del tema, la commissione non ha posto alcuna discriminazione di merito, tra chi aveva scelto l'uno o l'altro partito.

Il numero dei premi, non rilevante in confronto a quello dei concorrenti (tre su diciotto) ha indotto la commissione a frazionarne uno; e l'ha costretta altresì ad escludere da un tangibile riconoscimento lavori pur meritevoli di considerazione: riconoscimento che per altro potrà essere offerto in diversa maniera, colla pubblicazione di alcune delle monografie non premiate nella Rivista «Urbanistica», organo dell'Istituto. Nè può dirsi che la diversa entità dei premi rispecchi esattamente, come sempre accade nei concorsi, le differenze di merito tra i lavori giudicati.

Tra gli studi a cui non toccò un premio piace qui ricordare quello dell'Arch. Marinella Ottolenghi, che considera con una diligente analisi i problemi di un settore della più recente espansione di Roma, la Città-Giardino Aniene; quella dell'Ing. Massimo Piacentini, il quale propone, nell'ipotesi, ben deprecabile, che l'attuale nucleo interno della città mantenga la sua attuale funzione di unico centro degli affari, ipotesi, questa, che lo studio del nuovo Piano Regolatore dovrà rendere irrealizzabile, soluzioni draconiane, come i parcheggi sotterranei, purtroppo forse in tal caso necessari; quella dell'Arch. Mei, il quale esamina, con abbondante documentazione, alcuni problemi del centro.

Interessanti le induzioni, che l'Ing. Amati ritiene di poter fare sulla capacità residenziale e sull'estensione della città futura a seconda che essa fruisca oppur no di un

forte sviluppo industriale; e le assai circonstanziate analisi del traffico, tratte da rilevamenti diretti, del Prof. Pitigliani, il cui lato più caratteristico è l'abbandono del computo per tonnellaggio e l'assunzione, quale unità di misura, dell'ingombro offerto da un'automobile, criterio urbanisticamente assai più produttivo.

L'arch. Rutelli considera i problemi relativi ad un settore parziale ma importante e delicato dell'edilizia pubblica: quello degli edifici culturali, in tutta la loro gamma, da quelli a carattere rappresentativo, come le accademie di stati esteri, alle scuole elementari; dalle biblioteche e musei alle scuole medie; dalle università agli asili d'infanzia; produce indagini non di prima mano, ma probanti assai, nel denunciare la pessima situazione attuale, specialmente per quanto attiene alle scuole primarie e secondarie; e affaccia provvedimenti da adottare per sanarla.

Uno dei premi, congruamente aumentato e diviso in tre parti è stato assegnato ai lavori dell'ingegnere Federico Gorio, dell'Arch. Italo Insolera e dell'Arch. David Gazzani.

La monografia del Gazzani ha il merito di aver considerato con attenzione particolare i problemi sociali ed economici di Roma: problemi i quali dovrebbero sempre essere, e spesso non sono, posti a base della impostazione del piano regolatore. La situazione demografica, industriale, commerciale e gli speciali problemi delle abitazioni, del turismo, del lavoro, sono esaminati con diligenza, ordine, competenza; non dovendosi però omettere dal far rilevare come una più diretta e completa utilizzazione delle fonti, avrebbe dato modo all'autore di dare alla sua memoria un'impronta di maggior originalità e concretezza, e che sarebbe stato conveniente liberarla altresì da accenni personalistici spesso superflui e da critiche e giudizi non sempre giustificati. L'integrazione della monografia con un capitolo nel quale si afferma che i problemi urbanistici della capitale debbono essere anche affrontati su una più vasta scala regionale e nazionale, per la loro soluzione attraverso un adeguato piano di coordinazione, danno al lavoro del Gazzani notevole pregio.

L'Arch. Italo Insolera conduce nella sua monografia, con grande cura e capacità coordinativa, una trattazione di carattere storico sull'urbanistica romana; ed il suo merito consiste specialmente nell'avere presentato in una prima parte, non una esposizione arida di provvedimenti e di fatti, bensì di aver considerato gli uni e gli altri in relazione alle particolari circostanze di tempo e di luogo, riuscendo a trarre dalle vicende storiche quegli utili riferimenti e quell'esame di situazioni che servono ad inquadrare la organizzazione urbanistica nell'ambiente di vita, di necessità, di rapporti interni ed esterni che ne hanno determinato, nelle singole epoche, i criteri e gli indirizzi specifici. In una seconda parte sono svolti, con garbo, alcuni appunti sulla moderna espansione della città, mettendo in luce particolari lacune di una attività urbanistica non sempre efficiente, per la mancanza, in vari casi, di una concezione unitaria e coerente, che potesse riflettersi in una armonica organizzazione dello sviluppo cittadino. La monografia dell'Insolera non esce dai limiti di carattere storico nei quali era stata concepita; e la commissione giudicatrice ne ha apprezzato, entro tali limiti, il particolare carattere.

L'Arch. Federico Gorio pone la ragione del suo lavoro nel considerare la città non come fatto isolato ed isolabile, ma come parte di un territorio col quale forma un sistema vitale; e quindi dimostra tutto il valore di un piano regolatore che legando la città al suo territorio e viceversa, può svolgere una precisa ed utile funzione, per la vita dell'insieme. Ponendo l'accento sulla circostanza che un Piano regolatore, entro i convenzionali limiti municipali, dovrebbe accettare e subire tutti i fattori che agiscono sul territorio comunale dal di fuori, positivi o negativi che siano, e ritenerli quindi intangibili senza poter intervenire a modificarli o valorizzarli per dare così una seconda efficienza e completezza al piano stesso; l'autore prospetta, con qualche sostanziale esempio, i vantaggi, invece, di un piano urbano che si inserisca nella trama più larga e più compiuta di un piano territoriale intercomunale. È importante osservare come l'autore si preoccupi, a tale proposito, di sfatare il pregiudizio che un piano di tale portata si risolva soltanto in vantaggio della città e non anche dei comuni considerati nell'area di un più vasto territorio; nè trascuri di mettere in evidenza che un piano intercomunale ha anche esso tuttavia dei limiti di operazione, dei quali si deve tenere conto per la sua efficienza. L'autore della concezione esposta si è fermato a considerare brevemente l'aspetto economico accennando, in modo sommario però, a problemi che costituirebbero per Roma fattori di vita e ricchezza: un determinato sviluppo industriale, una migliore utilizzazione del territorio, una efficace organizzazione dei mercati, un adeguato raggiungimento di scopi sociali ecc.

Due premi, indivisi, sono stati assegnati alle monografie presentate dagli architetti Leonardo Benevolo e Mario Coppa.

La monografia di Mario Coppa consiste in un ampio studio, ben condotto e documentato, delle vicende urbanistiche che hanno caratterizzato lo sviluppo di Roma nelle varie fasi della sua storia durante il corso dei secoli. Appare chiaro, in base al metodo di trattazione seguito, come gli avvenimenti che hanno determinato i più essenziali aspetti della vita cittadina del tempo, abbiano avuto ripercussione nelle trasformazioni della città. Con particolare aderenza, per esempio, alle necessità del risveglio urbano verificatosi dopo il millequattrocento, è stata presentata la realtà dell'urbanistica romana nelle sue direttive di sviluppo e nelle sue essenziali ed in buona parte definitive realizzazioni, che diedero un volto a Roma, con una visione appropriata di ambiente e degna delle tradizioni; opere che costituiranno nei periodi successivi i riferimenti fondamentali del consolidamento urbano.

In una seconda parte del lavoro, l'autore descrive, a larghi tratti, la storia urbanistica di Roma posteriormente

al 1870, quando le funzioni di capitale avrebbero dovuto suggerire di seguire in modo ordinato e con più decisa iniziativa, la vita e le nuove esigenze della città, ispirandosi alle grandi direttive del passato, durante il quale ogni epoca storica aveva avuto il suo particolare sviluppo, accanto e non sopra a quello delle altre epoche. Speciale attenzione merita la monografia in questa parte, laddove si propone di mostrare il più conveniente e proficuo programma che avrebbe dovuto attuarsi per lo svolgimento funzionale della città quale un vero ed efficiente organismo; e laddove presenta le maggiori necessità delle comunità periferiche per la soluzione di molti problemi demografici ed economici da inquadrarsi, per tali aspetti, nel piano coordinato della regione. Particolarmenre ricche e diligenti sono le documentazioni e l'analisi grafica degli sviluppi urbanistici di Roma dalle sue origini ai nostri giorni. Al di fuori di alcuni particolari suggerimenti circa il futuro assetto della città, che restano, nella monografia, opinioni personali dell'autore, e da cui anzi alcuni componenti la commissione dissentono decisamente, è stato apprezzato il lavoro del Coppa per il suo appassionato, organico e reale contenuto.

L'Arch. Benevolo svolge un argomento di estrema importanza per il nostro Paese, riguardante la coesistenza degli ambienti antichi e moderni ed i loro problemi di correlazione, nello sviluppo e nell'adattamento della vita che si rinnova dei complessi urbani di origine storica. L'argomento particolarmente fondamentale per Roma, oggi, mentre sta per essere posto allo studio il nuovo Piano Regolatore, è trattato offrendo non già una casistica particolare ancora prematura, ma una sostanziosa e profonda analisi e giustificazione del prevalente orientamento contemporaneo nel senso della conservazione più integrale possibile non solo dei monumenti, ma degli ambienti storici: orientamento che egli contrappone a quelli caratterizzanti le età trascorse, soffermandosi specialmente sui momenti culminanti del rinascimento e del sette-ottocento.

Al lume del principio ritenuto di validità permanente, che l'atteggiamento di un'epoca rispetto all'architettura passata dipenda dal modo con cui si impostano i problemi dell'architettura presente, il Benevolo dimostra, con dialettica serrata e sottile come, in ciascuno dei tre momenti, si attui appunto la correlazione fra le doti creative dell'architettura ed il comportamento degli architetti e del clima sociale circostante in confronto ai retaggi architettonici.

Oggi, mentre l'esigenza della continuità col passato, attributo fondamentale dello spirito, rimane viva anche in architettura, non possiamo realizzarla utilizzando, come nel rinascimento, una parte della tradizione in qualità di canone permanente; o, come nel sette-ottocento, colla ripetizione convenzionale e riflessa degli stili: l'unico modo che ci si offre di conseguirla, dopo la frattura ottocentesca, è quello di considerare il passato con assoluto distacco: abbiamo oggi bisogno del passato in quanto passato. Onde la conservazione non già dei soli monumenti ma degli ambienti di vita antichi è un elemento indispensabile di equilibrio della nostra cultura; e questi vanno considerati come organismi sempre vivi, attribuendo loro un compito adatto. Il conciliare questa esigenza colla natura mobile e dinamica della città moderna, il difenderla dal sopravvivere, nei rapporti dell'antico, di attitudini superate e più ancora dalle cieche forze speculative, costituisce il compito estremamente delicato degli urbanisti contemporanei.

La Commissione:  
Marconi - Astengo - Bianchi - Caracciolo  
Cattani - Della Rocca - Maroi

# Discorso dell'on. Giuseppe Romita, ministro dei Lavori Pubblici

Il giorno 16 ottobre, dopo aver presenziato alla cerimonia di insediamento del Comitato per il Piano territoriale di coordinamento della Liguria, svoltasi nella mattinata in Prefettura alla presenza delle autorità cittadine e dei rappresentanti delle Amministrazioni interessate delle provincie liguri, il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Romita, è intervenuto ai lavori del Congresso, pronunciando il discorso che pubblichiamo.

Signore e Signori,

Un ministro — ed io in particolare — desidera sempre e ha il dovere di partecipare ai congressi che riguardano specialmente la materia del suo dicastero per due ragioni: innanzitutto perchè ha il dovere di ascoltare le voci dei competenti per farne tesoro, e poi anche perchè — non come persona, che conta poco, ma come ministro — ha il dovere di precisare alcune direttive. Ed io avevo predisposto di venire a questo Congresso, di partecipare alla inaugurazione, di seguirlo, di chiuderlo; ma voi avete notato che proprio giovedì il Consiglio dei Ministri ha elaborato un piano organico di lavoro per la Città di Trieste tornata alla nostra Patria. Ed io ho dovuto elaborare la massima parte di quel programma di lavoro, anche perchè dovevo corrispondere alle necessità dei profughi italiani che dalla zona B vengono nella zona A. E ieri ho dovuto elaborare e lavorare per attuare quello che il Consiglio dei Ministri aveva deliberato. E domani farò altrettanto.

Nonostante questa particolare importante difficoltà del momento, se non potei partecipare come desideravo, come dovevo, come meritavate e come meritava il mio intervento all'inizio dei vostri lavori, nonostante la difficile situazione del momento per la mia persona, volli egualmente venire per portarvi il mio saluto e per ascoltarvi. Però non sono rimasto estraneo: vennero qua, oltre il mio bravo collaboratore Colombo, vari funzionari e vari miei amici incaricati di raccogliere note, impressioni, suggerimenti di cui terrò naturalmente grande conto e cui dedicherò valido interessamento.

Io sono abituato normalmente a improvvisare, o meglio, se non a improvvisare nella sostanza a improvvisare nella forma il discorso. Permettete qua, data la delicatezza del momento, che io legga alcune parti sostanziali, riservandomi di svilupparle. Abbraccio alcuni argomenti di cui mi hanno riferito i miei collaboratori.

Vengo or ora dall'aver insediato il Comitato direttivo di coordinamento per lo studio del piano regionale della Liguria, piano che, pur giungendo cronologicamente dopo quelli del Piemonte e della Lombardia, con i quali ha indubbi rapporti di complementarietà, verrà condotto innanzi con quel fervore di iniziative che contraddistingue la gente ligure, in virtù della maturità che essa ha ormai raggiunto in tutti i settori della vita industriale e commerciale della regione. E di tale maturità ha dato prova il Comune di Genova, impostando con larghezza e modernità di vedute il nuovo piano regolatore secondo i dettami della legge urbanistica. All'inizio dell'attuale settimana al mio Ministero ho convocato la Conferenza dei servizi, per l'avvio del piano regolatore del primo Comune che l'ha chiesta fra i cento inclusi nell'apposito elenco approvato dal Ministero stesso: intendo alludere al Comune di San Remo, che in tal modo ha dimostrato una pronta sensibilità per la soluzione dei problemi interessanti l'assetto di un centro di importanza turistica internazionale. La Liguria si inserisce così con elementi di fatto concreti in quel programma di rinnovamento delle nostre città a cui il mio Ministero, assecondandole e incitandole, ha

*dato e darà il massimo impulso, costituendo le premesse necessarie perchè finalmente i Comuni si inducano a formare piani regolatori, unica garanzia di quell'ordinato ed armonico sviluppo dell'attività costruttiva in uno con la salvaguardia delle caratteristiche ambientali ed artistiche della città. A questo riguardo il sottosegretario Colombo nella seduta inaugurale, interpretando il mio pensiero, vi ha esposto le iniziative prese dal Ministero dei Lavori Pubblici in questo settore, per assicurare il controllo dell'attività costruttiva, per snellire le procedure relative all'approvazione dei piani e per assistere i Comuni nell'adempimento dei loro compiti.*

*So perfettamente che una casa non basta ai bisogni dell'uomo e del cittadino, che con la casa bisogna dare anche a chi la abiti i mezzi per usarla in modo dignitoso e che bisogna inserire gli attuali abitanti delle grotte e delle baracche in un tessuto sociale rinnovato e vitale. È stata lamentata qui la dispersione di capitali e di energie nella costruzione e nella distribuzione delle case. Le norme e i tipi edilizi, che, in seguito alle leggi che ho avuto l'onore di elaborare e di far approvare dal Parlamento, sono in elaborazione, con la collaborazione dei vostri esperti, cercano di evitare appunto quella dispersione di energie e di ricchezze, con un piano organico di costruzione per rendere la casa comoda, accogliente, economica. Quindi, le vostre lamentele sono giuste in parte, ma io spero e calcolo che non avranno più luogo quando saranno attuate le norme elaborate e i piani che si stanno elaborando in materia.*

*A proposito della casa, bisogna anche tener presente le esigenze che noi intendiamo sostenere e promuovere nelle qualità edilizie dell'abitazione. Non basta costruire case qualsiasi, bisogna costruire case tecnicamente efficienti: la casa non deve essere una prigione dove l'individuo è obbligato ad andarci perchè non sa dove andare; ed è con dolore che io medesimo, qualche quindicina di giorni or sono, andai a demolire, proprio nella mia città di Roma (mia di adozione, perchè io sono piemontese; mia nel senso di lavoro), case costruite venticinque anni, vent'anni or sono, perchè non corrispondevano nè per le qualità intrinseche di comodità, di igiene, di salubrità e anche ambientali a quelli che sono i requisiti delle città odierne. Cercando quindi di creare la casa gradevole, attraente, noi cercheremo ad un tempo di risolvere il problema economico nel medesimo tempo che vogliamo contemperare le esigenze sociali e di lavoro. Non solo, ma la funzione di questo problema gioverà certamente all'affermarsi e al prevalere di sentimenti e di istinti di solidarietà umana: e qua è bene precisare. Risolvendo il problema della casa, noi non compiamo solamente un dovere sancito dalla Costituzione all'art. 3 e all'art. 37, che dice che la Repubblica deve dare la casa ad ognuno (e lo dice in una forma così bella: per sviluppare la personalità umana!). Ebbene, poco fa, nell'insediare il Comitato di coordinamento per il Piano regionale ligure, un valente oratore, che non ho il piacere di conoscere, ma che certo è un autorevole vostro elemento, ha detto che bisogna anzitutto pensare al lavoro. Ebbene, io dico che casa e lavoro non sono due elementi disgiunti, non si può lavorare se non c'è la casa, non si può avere la casa se non c'è il lavoro. Senza la casa — a parte che la casa porta lavoro, e i competenti sanno quante categorie di lavoro e di lavoratori vi sono nella casa! — senza la casa igienica e sana non c'è la personalità umana e non c'è nemmeno il rendimento economico.*

*Io ho avuto, nella mia qualità di ministro, la ventura di visitare case malsane, tuguri incredibili, inverosimili; ed è naturale che in quei locali non ci sia lo sviluppo della personalità umana, ed è doloroso, fatale che in quelle case le malattie siano contagiose, che la criminalità infantile sia forte e la prostituzione sia grave.*

*E queste, amici carissimi, sono defezioni gravissime che sono aggravate anche dal fatto che dove non c'è la casa non c'è lavoro. Perchè quelle persone che vivono senza casa non producono: si ritengono i nemici della società e odiati dalla società, e ho constatato che famiglie portate da quelle case malsane in case sane, non solo hanno superato e raggiunto il livello normale di vita morale e civile e spirituale, ma sono diventati anche elementi attivi e fattivi. E badate, amici — ed è strano che lo dica un ingegnere! — io non ho paura se un ponte si costruisce un altr'anno invece di quest'anno, ma ho paura se è compromesso un giovane o una giovane, la cui disgrazia dura tutta una generazione.*

*Una volta ho avuto l'onore di essere ricevuto dal Santo Padre: c'era prima di me un Cardinale, e i Cardinali sono abituati a rubare il tempo a noi poveri diavoli; io avevo 15 minuti di tempo per parlare col Sommo Pontefice, ma il mio predecessore Cardinale — io poi non ero ministro allora — ci stette più del tempo, per modo che un alto prelato mi avvertì che invece di quindici minuti non me ne restavano che cinque. Al Sommo Pontefice parlai di case, di ponti, di strade. Ho trovato che m'ascoltava con riguardo, con intelligenza, ma quando gli spiegai il lato morale, spirituale, il danno che la mancanza di case provoca ai giovani e alle ragazze il mio colloquio continuò per 35 minuti! Il Santo Padre mi trattenne non 5 ma 35 minuti!*

*Dunque, dare una casa ben costruita vuol dire corrispondere alle esigenze sociali, perchè in una casa bella e confortevole la vita risorge su basi più sane e civili. Non solo, ma la soluzione di questo problema contribuisce certamente all'alternarsi e al prevalere di sentimenti di solidarietà umana, la quale è stata dalla società — purtroppo sovente — contrassegnata da tendenze di degradazione civile e sociale, da sopraffazioni e da egoismi. Se lo scopo della vita associata e individuale è precipuamente il*

perfezionamento delle facoltà umane, mezzi armonici di perfezionamento fisico — le condizioni ambientali, specialmente della casa — sono indispensabili; e nessun consorzio civile può sottrarsi a questo fondamentale compito di perseguire strenuamente, anche attraverso i mezzi dell'architettura e mediante sani criteri urbanistici, l'elevazione del livello di vita di tutti gli strati sociali.

Non dobbiamo dimenticare, però, che un programma di costruzione di abitazioni ha tanta maggior efficacia quanto più e quanto meglio si inserisce nei piani urbanistici di sviluppo delle città: si pongono cioè in più stretta ed organica relazione i centri di lavoro con le risorse dell'industria, del commercio e dell'agricoltura, con i porti, con le strade, con i servizi d'interesse collettivo. In qualche caso — io l'ho visto con i miei occhi — quando non si son tenuti presenti questi principi fondamentali, le case non furono integralmente occupate o furono occupate a malincuore e con difficoltà. E la casa non deve essere occupata a malincuore. Tutte le iniziative che si sono prese, che prendiamo, che intendiamo prendere in questa materia rientrano in una visione complessiva di carattere unitario, come unitariamente collegati sono questi problemi e questi bisogni. I provvedimenti devono rientrare nel quadro d'una politica urbanistica di attento esame anche da parte del Governo e di attento studio da parte vostra. Naturale, in primo luogo, che in base a queste visioni, pensando all'edilizia sovvenzionata dallo Stato in Italia, non vogliamo che essa sia frantumata capillarmente, ma, entro queste organiche unità residenziali inquadrata nel futuro edilizio, economico e sociale, coordinando le varie iniziative. E la modesta legge alla quale io ho avuto più la fortuna che il merito di dare il nome, ma che comunque ho studiato molto, non crea solamente le case alveari. Ho cercato di inquadrare questi principi: villaggi vicini ai centri di lavoro e villaggi dove, oltre alla casa che sia accogliente, ci siano non solamente i servizi pubblici per i bisogni — direi così — fisiologici dell'uomo, ma ci siano anche la scuola, il centro ricreativo, la chiesa, gli asili, i giardini. Perchè, ecco il fondamento: non sono elementi disgiunti, la casa non è cosa a sè stante, ma la casa è inquadrata nel quartiere, il quartiere nella città, la città nella regione, la regione nella patria e la patria nel mondo.

Questi principi corrispondono ai pensieri che anche in numerosi paesi costituiscono ormai le norme di interventi statali in materia di edilizia. In un consesso di urbanisti e federalisti tenutosi a Torino ai primi dell'anno, è stato precisato, in maniera molto perspicua che la pianificazione territoriale deve essere concepita in considerazione della primarietà della persona umana, attualmente troppo misconosciuta rispetto al fattore finanziario, produttivo, ecc. Questa persona umana, nel quadro della sua vivente comunità di base, è l'elemento attivo, lo scopo di ogni civiltà e deve beneficiare dei vantaggi del progresso moderno.

Amici, ingegneri, noi stiamo sovente cercando di migliorare il rendimento economico delle nostre macchine, delle nostre industrie. L'amico Olivetti ha una fabbrica perfetta in materia; ma noi italiani, che abbiamo poche materie prime, ma molto ingegno umano, dobbiamo cercare di aumentare il rendimento umano e nel lavoro fisico e nel lavoro intellettuale; e la nostra patria, o amici carissimi, quando la scienza e l'arte e l'ingegno predominavano sulla materia prima, era grande e insegnava a tutto il mondo, e i grandi uomini che da Galileo Galilei a Leonardo da Vinci, a Michelangelo, a Dante (e possiamo citarne altri ancora che realmente si avvicinano a Dio), questi grandi uomini non erano che l'espressione naturale anche se eccezionale, dell'ingegno umano. Oggi, di nuovo, anche per merito dell'ingegno italiano, poichè la scienza prende il sopravvento sulla materia prima, coltivare l'ingegno umano per noi italiani vuol dire preparare ai nostri figli un'Italia veramente degna del suo passato e del suo avvenire.

Tutti questi concetti, tecnici, morali e politici debbono essere di fondamento alla pianificazione territoriale che deve porre l'uomo, ora sradicato, in un quadro che ristabilisca i contatti necessari con la natura e con i suoi concittadini; ma è bene che noi tecnici, specialmente, compiamo uno sforzo per mettere i nostri impianti in condizione del migliore rendimento e del massimo coefficiente di produzione. E qua dovrei dire che, inquadrare l'edilizia popolare e in generale l'edilizia, in un coerente assetto urbanistico, è una necessità dei tempi moderni. Le case non bastano, non basta la casa in se stessa, non bastano i servizi pubblici di prima necessità: occorrono anche, come ho detto, quegli edifici che servono a sviluppare la personalità umana.

È questo infatti il compito in gran parte affidato dalle vigenti disposizioni ai Comuni. Varie ragioni, fra cui preminente quella della mancanza di adeguati fondi, impediscono molte volte, o per lo meno ritardano, questi interventi comunali. Studieremo per rendere più operante una formula che acconsenta ai Comuni di assicurare questi servizi pubblici e questi servizi morali e spirituali, che sono la base fondamentale della civiltà umana.

Ma ora esaminiamo un poco i piani regolatori (e qua la parola è un po' dura!): con la fine del 1955 secondo quanto stabilisce l'art. 4 della legge 20 aprile 1952, numero 524, verrà a scadere il termine di validità dei vecchi piani regolatori. I nuovi piani regolatori in questo periodo vanno redatti con urgenza: ma pochi sono i Comuni che in tutto il Paese hanno un piano regolatore approvato. Di conseguenza il Ministero dei Lavori Pubblici ha cominciato a redigere liste di Comuni che debbono compilare i piani regolatori. Un primo elenco di Comuni assoggettati a questo obbligo comprende cento città, importanti,

specialmente dal punto di vista demografico, artistico e paesistico. Anche in questo settore occorre coordinare e intensificare l'attività relativa. Nel medesimo tempo con la legge di quest'anno abbiamo anticipato i termini da cinque a due anni per la compilazione di detti piani regolatori. Ed ecco qua una parola pure ai Comuni: se essi non penseranno a quegli accorgimenti che portino ad attuare rapidamente i piani regolatori, interverrà lo Stato; e certo lo Stato interverrà in quei Comuni che non hanno la possibilità, la capacità finanziaria o tecnica per attuarli. Ma i Comuni devono adempiere a questo compito: oramai non si può più vivere senza piani regolatori moderni, che corrispondano a quello che voi avete detto in queste passate giornate. E a proposito della riforma della legge urbanistica e della mancata emanazione del regolamento, osservo che lo studio per la riforma della legge urbanistica fu intrapreso da una Commissione nominata dall'I.N.U. con rappresentanti del Ministero; ma per varie difficoltà, tra cui la perplessità di un coordinamento regionale, tali studi non sono ancora stati portati a compimento. Tuttavia la legge urbanistica, a giudizio di competenti, rimane uno strumento valido, come lo dimostra il fatto che non pochi Comuni se ne sono avvalsi in modo efficace, e prima di tutti Milano. Quanto alle norme esecutive, la precisa circolare emanata testé dal Ministero ha supplito al bisogno, ed essa ha avuto infatti il più favorevole accoglimento. È da ricordare infine l'influenza decisiva per accelerare la procedura di approvazione, della norma per cui il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici avrà la competenza completa in tale senso, allo scopo di rendere più rapida l'azione.

Ma accanto ai piani regolatori comunali, occorre pensare alla pianificazione regionale, che interessa tutto il territorio e tutte le attività sociali e produttive del paese: pianificazione che ha polarizzato negli ultimi anni l'attività dei Provveditorati alle opere pubbliche, che hanno già ricevuto l'autorizzazione di procedere agli studi preliminari per la redazione dei piani regionali. La vita di una città — specialmente di una grande città — non si ferma alla cinta daziaria. Io non sono, caro Olivetti, un urbanista: non me ne intendo. Io ho poca competenza, ma senza volerlo sono un modesto precursore; perchè se tu vai a consultare gli atti del Consiglio comunale di Torino, nel 1914 e 1915, ebbene troverai che io, già da allora, dicevo ai miei colleghi e al Sindaco di allora, Teofilo Rossi: « Voi sbagliate politica; l'attività della città di Torino non si ferma alle sue mura, non si ferma alla cinta muraria, ma si estende a tutta la regione ». Ero un incompetente, però avevo intuito quel che voi oggi con tanta saggezza state precisando ed elaborando. I piani regionali sono piani di larghissima massima, di natura elastica, sono programmi a lunga scadenza, indispensabili per stabilire una direttrice coerente di lavoro: è conveniente quindi affrettarne la redazione.

È noto che presso il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici esiste una Sezione urbanistica, la quale finora si è avvalsa del prezioso apporto dei tecnici estranei all'Amministrazione, che hanno prestato la loro attività senza essere inseriti come membri esterni del Consiglio superiore. È mio proposito, e vi farà piacere spero, di rafforzare questa Sezione urbanistica, ricorrendo specialmente all'apporto di esperti esterni, ossia di voi: perchè, per me, non sono due compartimenti stagni l'attività del Governo e l'attività di voi studiosi competenti. Questa Sezione sarà rafforzata in sè e la vostra posizione sarà rafforzata nel Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, cosa che spero di fare fra non molto.

Un argomento per cui avevo preparato qualche cosa, ma che preferisco dire a voce, perchè so che sono state fatte lamentele gravi e anche ingiustificate: le aree. Parliamone, e parliamone con chiarezza e precisione. Il problema delle aree fabbricabili è un problema grave. Non è lecito che ci siano in Italia in questo momento, specialmente nelle grandi città, nove, dieci, venti speculatori che, senza merito e senza ingegno, ma unicamente perchè sfruttano il progresso sociale economico della città, aumentino il prezzo delle aree sette, otto, nove, dieci volte e che un'area pesi su ogni vano — qualche volta — per centinaia di migliaia di lire. È bene doverlo affrontare, e ho il piacere di dire a questo Congresso che la legge è pronta e che al prossimo Consiglio dei Ministri porterò la legge sulle aree, che deve stroncare definitivamente, a mio giudizio, la speculazione sulle aree stesse.

E questo non lo dico perchè vengo qua: lo dico perchè, evidentemente, l'attività urbana è coordinata, organica. Prima ho fatto la legge sulle case malsane, poi sulle case popolari, poi sui fiumi; problemi gravissimi! Poi la legge sulle scuole e, nell'ultimo Consiglio, accanto all'indilazionabile problema di Trieste, ho potuto far approvare la legge sulle strade, per cui calcolo martedì di presentarla al Parlamento. Finito quel compito, è arrivato finalmente il momento di presentare la legge sulle aree, che io ho elaborato consultando esperti e del mio Ministero e non del mio Ministero. Legge che io considero efficace perchè creerà dei vasti complessi patrimoniali di Enti pubblici: complessi patrimoniali che sto già attuando anche senza la legge (io sono un po' un ministro anarchico, mi dicono; ma non anarchico in politica, anarchico nel senso che, quando la morale è a posto, anticipo la legge). E così, per esempio, a Roma, dove la situazione delle aree è grave, prima ancora della legge ho già stabilito, sulla carta, dei terreni (che a giorni comunicherò) nelle varie zone di Roma, con i relativi prezzi e con la spesa che la legge dà. Io son d'accordo che l'ingegno umano deve essere premiato; ma non si può permettere che a causa di una speculazione senza merito e senza intelligenza il problema delle aree gravi sulle case in modo illegittimo nè dal lato legale, nè dal lato morale. Ho constatato di persona, in qualche zona d'Italia, che

di agricoltori vendono i loro poderi per comperare aree fabbricabili vicino alla città, per averne dei guadagni senza merito e senza lavoro. Doppia perdita: perdita dal lato agricolo e perdita dal lato finanziario, perchè si continua così quella squalifica di aree. Quindi dico a coloro che si sono lamentati in questo Congresso (io non entro nei casi particolari, non voglio parlare nè di Roma, nè di Napoli, nè di Milano, nè di Torino): io dico solo che la legge è già elaborata dal primo all'ultimo articolo e che al primo Consiglio dei Ministri, nella forma già elaborata, la manderò avanti. E permettete voi che non venga a dire particolari, chè io non posso anticipare quel che dovrò dire al Consiglio dei Ministri.

Ma sarò ben lieto se, il giorno dopo che il Consiglio dei Ministri l'avrà discussa ed approvata, nelle more dell'approvazione parlamentare, potrò avere il vostro contributo e aiuto. Così sarà per te, caro Napoli: tu hai studiato per la tua regione una legge. L'ho studiata anch'io, ho qualche dubbio da prospettarti, la vedremo insieme; perchè, ripeto, non solo il Ministero non è un compartimento stagno e il ministro non è una persona che conta più di voi (come persona vale come voi e forse meno di voi, vale solo per la carica che rappresenta, ossia se quella carica è la sintesi della volontà e dell'intelligenza degli altri); e se voi mi aiutate a perfezionare questa legge, per renderla adeguata, non solo non me farà a male, ma ne sarò ben lieto e ringrazierò i miei collaboratori anche se saranno severi con me.

Comunque, rimanga chiaro che per temperamento rifiugo dall'adozione di provvedimenti drastici; ma, se è indispensabile, la legge non mancherà di ricorrere ai mezzi messi a sua disposizione, per rendere normale lo sviluppo dell'azione costruttiva intrapresa dal Governo. Le norme dovranno facilitare il ricorso all'espropriazione, creare questi patrimoni pubblici, adottando leggi anche più severe dell'espropriazione per impedire ogni eventuale remora ed ogni eventuale supervalore.

Gli speculatori delle aree edificabili devono rimanere pensosi a queste enunciazioni — che prego vanno registrate — che non sono di un uomo, ma sono di un ministro, e riflettere se non convenga, anche prima che la legge vada in funzione, ridare al mercato dei suoli urbani il suo ritmo normale, prima dei provvedimenti che fatalmente verranno presi per stradicare questo male totale che non possiamo più tollerare per nessuna ragione!

Di pari passo che si risolva questo problema di emergenza, occorre affrontare un altro problema e studiarlo: quello delle aree edificabili, in forma stabile, per avviarlo ad una soluzione a carattere continuativo, da valere non per un breve periodo di anni, e non solamente con una legge sulle aree, amico Napoli, che valga a stroncare la speculazione di oggi, ma per creare per una lunga serie di anni delle norme che devono facilitare e incrementare lo sviluppo edilizio. Quindi gli speculatori devono essere messi in condizione di evitare tutto ciò, e noi dobbiamo essere in condizione, per almeno un decennio, di avere le aree fabbricabili necessarie all'edilizia popolare.

Dunque, la politica delle aree è molto chiara: è una politica che darà rapidamente i suoi frutti, per cui spero che le lamentele che saranno e che sono state sollevate saranno superate dai fatti. Lo so, molte volte addossate al Governo delle responsabilità che non sono del Governo: non è colpa del Governo se molti Comuni non hanno pubblicato o applicato la legge Giolitti d'allora, o non hanno adottato norme nuove in base all'ingente esperienza che purtroppo esiste in materia di plusvalore delle aree. Anche i Comuni bisogna inquadrarli in modo che debbano collaborare col Governo per risanare questa situazione che è veramente preoccupante.

Sarà questo il primo passo, la prima politica di più vasto raggio, per la quale i risultati di discussione del Congresso potranno fornire preziosi elementi di indirizzo per l'azione che il mio Ministero non mancherà di svolgere, affinché nel quadro dei piani regionali italiani possano avere possibilità di pratica attuazione i piani regolatori destinati anche, e soprattutto, a formare un indispensabile ambiente per una edilizia socialmente organizzata e servita secondo le moderne esigenze di una vera vita civile. Chi potrebbe, infatti, concepire oggi la creazione di una edilizia ai margini di una periferia più o meno squalida e dall'abulico aspetto, avulsa da quel complesso di servizi sociali che costituiscono nell'epoca attuale una sacrosanta rivendicazione del lavoratore italiano? E non soltanto la struttura della casa nel suo quartiere deve essere organizzata per creare quei requisiti di serenità e di conforto che costituiscono il ristoro delle più dure fatiche; ma l'aspetto, la ubicazione dei quartieri devono essere motivo ed elemento di studio, affinché i luoghi di residenza non rimangano lontani dai posti di lavoro così da minare, attraverso il continuo distacco dei componenti, la compagine della famiglia.

Nel Comitato insediato poco fa, quell'illustre vostro rappresentante ha sollevato delle ipotesi a cui rispondo adesso, e rispondendo a lui rispondo a tutti: due problemi preoccupano il sistema sociale italiano: a parte il piano urbanistico regionale, di cui vi ho parlato e che va studiato — come v'ho detto — dal lato sociale, dal lato della produttività, dal lato del lavoro, dal lato della circolazione, c'è il fatto grave, due fattori gravi che quel collega ha raggruppato in modo solamente unilaterale: cioè, prima il fenomeno dell'urbanesimo, ossia di cittadini che abbandonano la campagna, la montagna per scendere in città; secondo fenomeno emigrazioni che dal sud, che da certe zone, specialmente della Calabria, vengono a Genova, a Torino, a Milano, ecc. E il collega ha esaminato solamente dal lato di chi riceve. No: quando io vedo a cominciare che i bravi lavoratori, le brave famiglie calabresi vengono in Liguria o in Piemonte o in Lom-

*bardia ecc., a creare dei nuovi nuclei etnici, io non mi preoccupo solamente che vengono a spostare l'equilibrio di lavoro già pesante, in queste regioni, specialmente nella Liguria, come diceva l'oratore, ma mi preoccupa il fatto che togliamo alla Calabria, per esempio, delle sane forze di lavoro per cui è la Calabria che andrà in deperimento se perde delle energie vitali. E il piano regionalistico e le provvidenze che il Governo ha preso, e prenderà ancora, devono essere tali da — non dico impedire nel senso legale, perchè la Costituzione sancisce che ognuno ha il diritto di recarsi dove crede — ma creare condizioni tali per cui quelle famiglie non sentono alcun interesse o bisogno di venire nelle zone del nord e rovinare le zone del sud e togliere lavoro e case alle zone del nord. E così la montagna: guai se la montagna si spopola, guai se la terra si spopola. Ormai persuadiamoci che l'agricoltura è un elemento fondamentale (e qua il piano sono i giuristi che devono studiarlo) della vita sociale; gli stessi industriali l'hanno riconosciuto al Congresso di Francoforte: hanno riconosciuto che, senza lo sviluppo dell'agricoltura, l'industria fallisce. Così il presidente Eisenhower, ha riconosciuto, parlando al Congresso, che gli industriali devono aiutare l'agricoltura, altrimenti ne saranno essi stessi danneggiati. È anche attuale il problema del rapporto tra città e campagna, di studiare il modo che la città sia un complemento dell'agricoltura e delle zone agricole e montagnose limitrofe e, a loro volta, le zone agricole e montagnose limitrofe siano un complemento della città. Questa è la politica che dobbiamo attuare, noi come governo e voi come urbanisti, nella compilazione dei piani regionali.*

*Ebbene, amici, tutto questo non può trovare la sua realizzazione se non attraverso lo studio e l'adozione di preveggenti ordinati piani regolatori comunali e regionali, senza dei quali qualunque impostazione economica e sociale non avrebbe alcun senso. Ed è per questo che, contemporaneamente, abbiamo emesso delle leggi, per cui il Provveditore deve obbligare i Comuni ad elaborare i piani regolatori; e invitiamo voi ad aiutarci per i piani regionali. Al primo elenco dei piani regolatori ne faranno seguito degli altri e, come detto, faremo in modo che questi piani regolatori possano diventare una realtà.*

*Cittadini, forse mi sono dilungato un po' troppo, ma io ritengo che questo Congresso sia preminente nella vita politica del nostro Paese: è il momento dei piani; facciamo dei piani sui fiumi, sulle strade, piani sulle scuole. Perchè non fare i piani urbanistici? Ma i piani comunali e regionali devono sempre essere concepiti secondo prospettive di equilibrio economico, umano e sociale.*

*Voi, urbanisti, voi studiosi, voi esperti, dite a noi con la vostra saggezza quel che dobbiamo fare, e risolvendo il vostro problema non diamo solamente un apporto ad un'attività particolare della civiltà italiana, ma lavoriamo per la nostra Patria che ha bisogno e può diventare un grande Paese.*

atti del V Congresso Nazionale di Urbanistica tenuto a Genova il 14-17 ottobre, sul tema:  
I Piani comunali nel quadro della pianificazione regionale

## Indagine sulla situazione urbanistica comunale

Pag. 25 Relazione generale del Prof. Luigi Piccinato

Relazioni regionali svolte dagli incaricati dell'INU:

32	Piemonte	<i>Franco Berlanda</i>
35	Lombardia	<i>Ezio Cerutti</i>
38	Liguria	<i>Corrado Quoiani</i>
40	Emilia	<i>Alberto Legnani</i>
41	Veneto	<i>Provino Valle</i>
42	Toscana	<i>Ivo Lambertini</i>
45	Marche	<i>Gildo Scagliarini</i>
45	Umbria	<i>Francesco Zanetti</i>
46	Abruzzo	<i>Leonardo Benerolo</i>
47	Lazio	<i>Augusto Baccin</i>
50	Campania	<i>Federico Biraghi</i>
53	Puglie	<i>Enzo Minchilli</i>
54	Calabria	<i>Domenico Andriello</i>
54	Lucania	<i>Ludovico Quaroni</i>
57	Sicilia	<i>Arturo Casella</i>
59	Sardegna	<i>Vico Mossa</i>
62	Elementi interessanti la pianificazione urbanistica comunale	
	Servizio Tecnico Urbanistico del Ministero dei Lavori Pubblici.	



# Relazione generale del professor Luigi Piccinato

Le forze dell'I.N.U. si incontrano in questo V Congresso, come è ormai nostra consuetudine, intorno ad un nucleo di lavoro e di studio per chiarire situazioni, affrontare problemi e saggiare soluzioni.

Il lavoro al quale questa volta sono dedicate le nostre forze ha un duplice scopo: anzitutto fare il punto con il coraggio della realtà sulla situazione urbanistica del nostro Paese. In secondo luogo saggiare le immediate necessità dell'operare, creando la prima base di un programma generale, piattaforma di partenza per un futuro più ampio quadro di azione coordinata.

Al primo scopo il Consiglio direttivo e le Sezioni regionali hanno posto la loro cura, in questi mesi di lavoro, alla raccolta (attraverso un questionario che la maggior parte di voi ormai conosce) di una serie di dati che ora qui sono visualizzati in sintesi in una grande mappa, prima base di un futuro atlante urbanistico: sono qui annesi e distinti praticamente tutti i Comuni provvisti di piani di ricostruzione, di piani approvati prima del 1942 (e quindi con leggi speciali), di piani approvati dopo il 1942 e qui suddivisi in piani già adottati dall'Amministrazione Comunale e piani in corso di studio. Figurano ancora in questa grande mappa i Comuni che possiedono un regolamento edilizio, quei comuni che hanno espresso almeno l'intenzione di redigere un piano regolatore e poi, ancora, figurano i piani intercomunali, anche questi divisi in due categorie: i piani che sono già approvati e quelli che sono in corso di elaborazione. Ed infine i piani paesistici, anche questi divisi in due categorie: piani da approvare e quelli che sono in corso di studio. Se volete delle cifre, le cifre non appaiono su queste tavole, ve le posso sintetizzare.

I piani di ricostruzione ormai sono un fatto compiuto; tutti quelli che sono stati decretati, meno pochissimi, sono ormai operanti: sono 427 in tutta Italia e racchiudono la storia dolorosa della guerra con le successive linee Guastalla, Gotica.... e raccontano le buonefatte e anche le malefatte della nostra ricostruzione.

I piani regolatori redatti con leggi speciali prima del 1942 e ancora in vigore fino al loro esaurimento sono 45.

I piani invece approvati dopo la legge del 1942 sono solo 23.

I piani adottati dalle Amministrazioni e redatti in base alla legge del 1942 sono 39.

I Piani che sono in corso di istruttoria, cioè inviati dalle Amministrazioni al competente Ministero perché li esaminino e li approvi sono 26.

I Piani paesistici in istruttoria sono 13 e quelli in corso di studio 5. Pochissimi i piani intercomunali: ne

sono stati decretati solo tre (Torino - Firenze - Milano). Se ne parla anche per Roma, ma la situazione ancora non è — come dire — decisamente maturata.

Cento poi sono le città (che figurano nella mappa) e che, comprese nel recente elenco ministeriale, hanno l'obbligo di formare il loro piano regolatore generale nel biennio.

Questo, in sintesi, il quadro della situazione.

Accanto a questa indagine il Ministero dei LL.PP. ne ha intrapresa un'altra, nell'intento di porre all'ordine del giorno il problema della pianificazione comunale nella sua più urgente definizione, quale elemento costitutivo integrante della stessa pianificazione regionale. Con questa finalità il Servizio Tecnico Urbanistico del Ministero dei Lavori Pubblici ha iniziato una raccolta sistematica di elementi dei quali ritiene opportuno ora dare notizia qui da noi attraverso la presentazione dei suoi primi risultati, che sono ricapitolati nell'altra mappa che abbiamo qui davanti a noi. In tale carta sono stati sintetizzati alcuni dei dati di primario interesse che è stato possibile raccogliere, in ordine soprattutto alla presenza di quei fattori sintomatici che sono generalmente alla base dell'interesse per lo studio di un piano regolatore.

Gli elementi che sono stati scelti in questa prima selezione si potrebbero raggruppare in quattro categorie:

a) dati di interesse demografico, cioè: importanza numerica della popolazione, tasso di accrescimento della popolazione sia naturale che migratorio; la popolazione stabile e fluttuante, principalmente in rapporto al movimento turistico, ed alla esistenza di attività stagionali ecc.

b) dati invece di interesse edilizio, come per esempio: indice di affollamento delle abitazioni delle città; esistenza di vani inabitabili e necessità di risanamenti dell'abitato; necessità di opere di consolidamento totale o parziale degli abitati, oppure necessità del loro trasferimento per dissensi idro-geologici del terreno, ecc.

c) situazione delle attività di lavoro, come: esistenza di zone industriali, commerciali e artigiane e relativo numero di addetti; attività agricole, specialmente in connessione con l'opera di riforma di appositi Enti e con la necessità della formazione di nuove unità residenziali agricole, sociali, ecc. ecc.

d) presenza di fattori capaci di influenzare l'equilibrio e l'assetto degli abitati, come per esempio: problemi del traffico, specie quelli esterni di attraversamento e di scorrimento; necessità di spostamenti o di trasformazione degli impianti ferroviari; influenza di altre attrezzature di notevole interesse, i porti, aeroporti, idrovie, zone balneari, grandi complessi sportivi, zone di cura, ecc.; vincoli di carattere monumentale e paesistico, e via dicendo.



Distribuzione territoriale della popolazione residente nei centri superiori ai 10.000 abitanti.

Raggruppamento della popolazione (1951) nelle Regioni secondo le classi di ampiezza dei centri abitati.

Popolazione residente nei Comuni

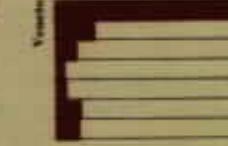
0-10.000 abitanti  
da 10.000 a 20.000  
da 20.000 a 30.000  
da 30.000 a 50.000  
da 50.000 a 100.000  
da 100.000 a 250.000  
più di 250.000



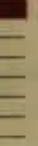
Ville d'Alta Adige



Toscana



Friuli-Venezia Giulia



Liguria



= 100.000 abitanti

La raccolta di tutti questi dati, opportunamente schematizzata, è stata dapprima fatta interessando i Prefetti delle singole provincie, cui sono note nel dettaglio molte particolari esigenze locali, anche sotto aspetti che, pur risentendo un interesse urbanistico, possono peraltro sfuggire ad una semplice indagine tecnica; successivamente, i dati raccolti sono stati vagliati e coordinati poi dalle Sezioni Urbanistiche Compartimentali e quindi selezionati, nel piano nazionale e in sede centrale, da parte del Ministero dei L.L.P.P.

Il rilevamento che si presenta è una dimostrazione pura e semplice: ha uno scopo puramente dimostrativo, perché nell'attuale fase, esso non si può ancora dire completo. Mancano infatti quei necessari riscontri che si stanno facendo e che dovranno integrarsi con la collaborazione diretta dei Comuni interessati.

Il rilevamento in sè, poi, non potrà costituire, nei suoi vari elementi, un indice diretto della eventuale necessità e urgenza della formazione dei singoli piani regolatori, e tanto meno della diversa gradualità secondo cui gli interventi potranno essere disposti; piuttosto, l'iniziativa deve intendersi come un primo censimento generale dei dati di maggiore interesse urbanistico, in vista di fermare l'attenzione su quei Comuni che presentano uno o più di tali elementi di interesse per una conseguente adeguata analisi, sia quantitativa che qualitativa, dei problemi che ne possono risultare, e infine per una indagine critica circa l'importanza dei legami che, da un punto di vista urbanistico, gli stessi elementi hanno tra di loro.

Lo stesso ing. Di Gioja, che ha diretto di persona la raccolta di questi dati, è convinto che i questionari che sono stati posti a base dell'indagine e indirizzati attraverso i Prefetti, denunciano, nelle loro stesse domande, una insorgenza del tutto soggettiva, proprio fin nella loro impostazione. Il giudizio di merito sui problemi, quindi, non è stato basato su una formulazione unica generale dei criteri di giudizio, valutata e dosata a priori: la risposta va insomma ancora riscontrata sul posto.

Al secondo scopo, quello di saggiare il limite del campo delle immediate necessità di intervenire, il nostro Istituto ha dedicato gli sforzi ad un primo tentativo di comporre un quadro generale, una prima impostazione, sia pure per settori regionali, di un piano di interventi.

Anche qui è stato proceduto, in un certo senso, empiricamente prevedendo che prossimamente il Ministero debba procedere a formare un nuovo secondo elenco di città italiane che avranno l'obbligo di redigere il loro piano e poi un terzo elenco; e allora (lo sanno i nostri colleghi che hanno lavorato nelle regioni) si è cercato di contenere le pretese. Beninteso che noi vorremmo che tutto il Paese fosse pianificato, ma abbiamo dovuto dosare le richieste a un primo scaglione (una decina, una ventina) di proposte. Evidentemente fra le situazioni che sono imposte, nella scelta, dalla struttura del nostro Paese al sud, al centro e al nord, può capitare il verificarsi di disparità veramente notevoli. Sarebbe logico, per esempio, che sotto la pressione del grande sviluppo economico delle regioni settentrionali apparisse ineluttabile la identificazione qui non solo di dieci o venti, ma cinquanta o cento città bisognerebbero di pronto intervento, mentre per altre regioni

più lente e meno fattive, anche un modesto contingente apparisse sufficiente. La divisione per regioni quindi non è probativa, ma sufficiente proprio a impostare il problema nelle sue linee fondamentali, per quanto provvisorie. Un piano compiuto di lavori supporrebbe una precisazione e una chiarificazione che noi ancora non abbiamo; ma almeno l'indice, lo sguardo ai problemi, le identificazioni di alcuni problemi, il richiamo sulla urgenza assoluta di questi problemi sono, con questo studio, già acquisiti. E così per i piani intercomunali e così per i piani paesistici.

Queste proposte, dunque, rappresentano una prima approssimazione e sono già, anch'esse come quelle delle indagini ministeriali, il primo tentativo di una sistematica.

Restando nelle linee generali, ma cercando, tuttavia, di lumeggiare qualche dettaglio, non si può non osservare come gli interventi proposti appaiano distribuiti con una certa uniformità e non con gradi diversi da regione a regione, come sarebbe stato logico; infatti è chiaro che i problemi non debbano avere uguale peso in tutte le regioni e che la struttura dei piani regolatori generali che si potrebbe adottare in certe regioni non può necessariamente essere uguale a quella di altre regioni. C'è però una unità di procedura in quanto i piani hanno una unità e un metro comune, ed è su questa base comune che poggia lo spirito che ha informato il suggerimento dei temi posti su questa tavola di proposte, le quali dunque risentono proprio delle condizioni specifiche delle singole regioni, della maturità dell'atmosfera urbanistica e dell'animo che ha mosso alla identificazione dei problemi. Lo dimostra qualche considerazione di dettaglio; per esempio, noi vediamo che la Sezione Romagnola propone un piano paesistico per tutta la zona litoranea di Ravenna che, giustamente, rappresenta un ambiente di grande suggestione, che va studiato e salvato. Ma sorprende invece, ad esempio, come sia sfuggito all'attenzione un altro problema molto più urgente: quello della situazione di tutta la riviera della riva del Brenta da Venezia a Padova e da Mestre a Venezia (il Terraglio) dove la catena di bellissime ville oggi è assediata da una edilizia gravissima, spaventosa, polverizzata e disseminata nella campagna, che viene ad annullare proprio il quadro paesistico generale. E così va detto per certi piani paesistici delle Alpi. Tutte le Alpi, infatti, potrebbero e dovrebbero essere considerate oggetto di piani paesistici, così come succede in altri paesi; ma qui ci si è accontentati di registrare Cortina d'Ampezzo e la necessità del piano paesistico della magnifica comunità ampezzana, evitando, almeno per il momento, di estendere la rete delle proposte.

Queste proposte dunque, con le loro incongruenze, se volete, con le loro disparità, rappresentano pur tuttavia il polso di una certa situazione vista regionalmente e riportata al centro. Ma è comunque il primo quadro su cui si potrà cominciare a studiare e partire e andare avanti per formare un programma, per proporre quella bilancia attraverso la quale si potrà pesare l'urgenza e il peso stesso degli interventi, e guardare la direzione verso la quale gli interventi possono essere portati. Naturalmente questo primo programma di oggi, questa indagine qui esposta, ha un certo vizio di origine. Che è quello di muovere da una tal quale incertezza di criteri di base; ma, queste proposte sono state formulate per creare appunto questa necessaria base di perplessità, da cui partire per un programma molto più ampio, molto più vasto e, soprattutto, più sicuro.

Fin qui signori, sono i fatti. Ma mi sia ora consentito almeno di lumeggiare, traendole in parte dalle molte relazioni che accompagnano queste indagini, le possibili conclusioni dai dati di fatto che tanta fatica sono costati nella loro compilazione ai nostri collaboratori, animati tutti da grande zelo ed entusiamo per la nostra disciplina.

Le indagini, che sono qui visualizzate, si presentano a noi con l'aridità delle cifre. È difficile farle parlare. Dalla loro interpretazione ci apparirà un quadro più ampio e più profondo: proprio quello per ottenere il quale è stato compiuto lo sforzo di queste indagini.

È certo che, mano a mano che ci si addentra nell'esame delle cifre, i problemi assumono una loro luce ed il campo si illumina nei suoi più vasti contorni.

Infatti solo la conoscenza più vasta e profonda dei legami e delle connessioni ci può permettere di prendere la decisione sulle singole intraprese, sulle singole opere, sui singoli interventi.

Così soleva procedere nel secolo decimoquinto, il famoso magnate dell'industria Fugger.

Il Fugger, capostipite di una dinastia di banchieri e di industriali, grande uomo di finanza e di cultura ad un tempo, aveva imparato a Venezia (dove aveva soggiornato per una quindicina d'anni) due cose importanti: la « partita doppia », inventata dai veneziani e quella cultura umanistica che sola può dare allo spirito la capacità di sintesi, la coscienza storica, basi fondamentali di tutta l'urbanistica.

Perciò egli ha potuto operare nel campo urbanistico, contribuendo a fare della sua Augsburg una delle più belle città del suo Paese, creando, tra l'altro, quel famoso quartiere operaio, che è ancora oggi oggetto dei nostri studi.

Ebbene: egli soleva dire (lo conferma una annotazione di suo pugno in margine ad un libro mastro) « Io non impredo a fare se non dopo il conoscimento del tutto e di ogni dove ».

È quello che pur dovremmo fare noi, senza aver naturalmente i capitali del signor Fugger.

Guardiamo dunque un po' più addentro a queste cifre.

Anzitutto, guardando alla prima indagine, che ci permette di fare il punto, dovremmo dire senz'altro: « troppo poco! troppo poco si è concluso. Non certo però troppo poco abbiamo lavorato ».

Dietro le piccole cifre che ci mostrano i piani approvati c'è, voi lo sapete, una massa incalcolabile di lavoro, di studi, di battaglie, di polemiche aspre; c'è un'enorme fatica di apostolato e di dedizione. Ci sono i termini di una lotta diurna per il bene collettivo, contro l'incomprensione, la speculazione, l'avidità, l'interesse del singolo.

Quanti piani e progetti sono naufragati prima di giungere in porto: e quanti anni di lavoro!

Dietro il segno che ci mostra Napoli, città il cui piano è in corso di approvazione, se noi sappiamo leggere in quella cifra, scopriamo che quel piano segue ad un piano del 1936 fatto con grandi fatiche e poi abbandonato, segue alle successive elaborazioni del dopo guerra, elaborate anch'esse con grande fatica ed anch'esse abbandonate, e costituisce un'ultima stesura, che è costata moltissima e moltissima fatica, adottata dall'Amministrazione Comunale e non inoltrata, dico « e non inoltrata », al Ministero.

Dietro a quel segno che ci mostra Roma come prossima ad avere il suo piano, ci sono per lo meno dieci anni di polemiche e di tentativi per portare su un piano risolutivo tutte le idee e le proposte per adeguare la città alle nuove condizioni di vita del dopoguerra che hanno stretto la Capitale per ogni dove.

E lo stesso dovremo dire per Cortina d'Ampezzo, potremmo dirlo per Cagliari che aprì un concorso per il piano regolatore ancora molti anni prima del 1942 che in un certo senso è stato quasi dimenticato, perché le vicende belliche hanno fatto trasformare questo piano regolatore in un piano di ricostruzione..... e tutto si è arrestato lì!

Dietro ad ogni cifra, ad ogni segno di questa tavola, chi saprà leggere le relazioni che accompagnano la stesura dell'indagine e le note che accompagnano le relazioni, troverà tutta una storia, troverà i programmi per il domani, ma troverà anche i momenti di delusione e un gran senso di amarezza accanto all'entusiasmo e alla volontà di fare: questo è il significato di questa tavola.

Dietro alle indicazioni dell'indagine Ministeriale che cerca di identificare e puntualizzare i Comuni che, nel quadro regionale, reclamano un intervento per disciplinare le forze che vi si esercitano, vi è un'altra conclusione, e anche questa ve la dò in cifre.

Sono 969, quasi mille, i Comuni che, secondo questa prima indagine, abbisognerebbero di un'azione tempestiva, e tra questi ve ne sono circa 500 che la reclamano con somma urgenza. Ossia rispettivamente il 12 e il 7% circa dei comuni italiani. Cifre imponenti, che si pongono innanzi al compito degli urbanisti e che ci confermano ancora una volta come troppo si sia atteso e come molti problemi che oggi appaiono inderogabili e forse insolubili siano divenuti tali — inderogabili e insolubili — per il troppo indugio.

Forse questa è oggi l'indagine delle occasioni perdute!

Dopo questa lunga premessa mi sia concesso illustrare, sia pur fugacemente, i quadri che ogni regione ci presenta: e penso che i quadri diventino più efficaci se scomponiamo ogni singola regione in vari temi e se raffrontiamo fra loro i temi stessi.

E mi sembra che nulla sia più efficace ad individuare la posizione delle singole regioni del soffermarsi su di un argomento principale, fondamentale per l'operare urbanistico: quello che si suol riassumere chiamandolo la coscienza urbanistica. Il livello di quest'ultima è denunciato dal comportamento dei vari Comuni di fronte al questionario delle nostre inchieste.

E comincio dalla Liguria, la regione che ci ospita in questo convegno.

Nella Liguria (traggo le notizie dalla ottima relazione dell'Arch. Quoiani) ben il 95% dei comuni — ben il 95% della totalità — ha risposto al questionario.

Scendiamo al sud: in Sicilia (secondo la relazione del nostro collega Casella) il 35% dei Comuni non ha risposto addirittura. Ma in Liguria, torniamo al nord, se il 13% dei comuni ha il piano in corso di approvazione, ben il 67% ha risposto che non vuole il piano!

In Campania-Molise, nella relazione valentissima dell'Ing. Biraghi, ci si avverte che l'addirittura appena lo 0,73%, nemmeno l'1% dei comuni, ha un piano in fase di studio, contro invece il 13% dei piani allo studio nella Liguria.

L'Abruzzo poi (se guardiamo attentamente attraverso le cifre) come dice l'Arch. Benevolo estensore della rela-

zione, ci manifesta che l'istituto del piano regolatore non esiste affatto come fatto di amministrazione, ma scaturisce da speciali situazioni di emergenza (terremoti, guerra, frane). Occorre un terremoto, occorre una frana, occorre una guerra, occorre una linea di intervento dello Stato perché le città dell'Abruzzo sentano il bisogno di dare un ordine al loro aspetto urbanistico.

E nemmeno più confortante, sotto l'aspetto di una coscienza urbanistica, è quanto ci dice la Sicilia attraverso la relazione di Casella: su 375 Comuni 120 non hanno nemmeno restituito il questionario; 31, cioè il 12% circa, affermano di avere un piano in corso di redazione (non sappiamo poi che piano e come venga redatto e da chi studiato) e 16 Comuni, ossia il 6%, sono forniti di piano, e di questi solo due piani redatti in base alla legge del 1942.

E che dire ancora della situazione della Sardegna? Per la Sardegna nella bellissima relazione viva e palpitante, molto esatta, del nostro collega Mossa, le risposte sono spesso da parte dei comuni del tutto errate, sono 97 i comuni, su 334, che hanno risposto: appena il 22,75%!

Potrebbe sembrare, arrivati a questo punto, che, per esempio, in Piemonte la situazione sia più brillante. Il nostro architetto Berlanda, che ha seguito le indagini e le ha scelte e riassunte nella sua relazione, ci racconta che ben 78 sono i comuni che hanno allo studio un piano regolatore. Qui ci si apre il cuore alle speranze! Ma se si confronta il numero totale dei Comuni del Piemonte, 1253, con quello della Sicilia, 375, ci si avvede che i rapporti fra Sicilia e Piemonte, non cambiano affatto. Non mi dilingo di più su questo raffronto.

La verità è che la coscienza del fatto urbanistico è ben lungi dall'essere sufficientemente radicata tanto da poter diventare operante, da entrare nello spirito e nell'ambito dell'azione amministrativa e nello spirito quotidiano dei cittadini che vivono nella città e della città.

E, se nelle aree arretrate dell'Italia Meridionale e Isolana tale coscienza può sembrare addirittura del tutto assente, in altre aree dell'Italia Settentrionale, essa coscienza invece si deforma spesso in una logorante situazione di concetti, in una confusa sovrapposizione di idee nelle quali hanno sopravvinto, talvolta, meschini interessi che rallentano e rendono inoperanti i nostri buoni sforzi, si che molto faticosamente un piano può divenire realtà operante.

In questo quadro l'urbanistica deve inserirsi e operare come una guida. Dobbiamo far nostra una questione di principio che affiora in quasi tutte le relazioni che accompagnano le indagini regionali: accanto alla lentezza degli interventi vi è il peso (talvolta schiacciante) di una immensa attività che si svolge fuori della pianificazione.

Non è tanto il privato o il piccolo industriale dell'edilizia, che, sopravanzando con la sua attività la carenza del piano regolatore, sconvolge il vecchio ordine, impedendo il nuovo. Ma sono i grandi Istituti e gli organi dello Stato o i grandi Enti che pesano con il disordine loro, non contenuto dalle linee di un piano.

ANAS, INA Casa, Istituti delle Case Popolari, Cassa del Mezzogiorno, Enti di bonifica, «Légge Romita», Istituti Immobiliari, Incis, Genio Civile, che compiono grandi realizzazioni e interi quartieri fuori della volontà urbanistica dei Comuni che..... non hanno alcuna volontà urbanistica!

Sono così che fanno la città senza piano o fuori del

piano, sia valendosi dei loro mezzi grandiosi, sia valendosi della forza di speciali privilegi che pongono questi Enti al di sopra o al di fuori dei piani.

Basterebbe accennare all'opera grandiosa dell'INA Casa: quartieri completi, spesso ottimi, realizzati attraverso l'opera dei migliori architetti italiani tanto da potersi dire che in Italia finalmente è stato portato bene in alto il livello della produzione edilizia. Però mai, o quasi mai, queste opere sono state inserite negli organismi dei piani regolatori. Sono piuttosto delle isole a sé, troppo spesso fuori o contro il piano regolatore. Procida, con il profilo dell'isola guastato da case non inserite nel paesaggio; e Cefalù e Matera e Roma..... un po' dovunque è mancata la direttiva del piano regolatore. E questo non solo e non tanto per colpa degli Enti che hanno operato, ma troppo spesso proprio perché il piano non c'era.

INA Casa, Case Popolari, Case Romita..... chiedono ai Comuni quello che i Comuni non hanno: aree urbanisticamente qualificate e inquadrate nel programma del piano regolatore.

E siccome i Comuni temono, attraverso le lungaggini di un piano, di perdere tempo e, col tempo, di perdere la possibilità di vedere realizzate le case degli Enti, offrono e danno quel poco che hanno e che non dovrebbero dare: l'ultimo brandello di parco pubblico, il terreno ancora libero ai margini del campo sportivo, le lunghe strisce sui bordi delle strade nazionali, il terreno sottostante alla terrazza panoramica, il relitto triangolare tra i binari delle linee ferroviarie.....

La verità è che, in Italia, siamo ancora nella fase della pianificazione per gruppi, della «Pianificazione tendenziosa» o «pseudo-pianificazione» (come la chiamano gli economisti); dove tutti gli Enti e gli Istituti pianificano sì, ma nel proprio esclusivo interesse; programmano sì, ma nel quadro del proprio settore e quello che manca è il piano dei piani, il vero e unico piano, senza il quale viene meno proprio il programma urbanistico e le energie si sperperano ed i danni sono infiniti.

Tant'è, anche questo pianificare «tendenzioso» può sembrare (e infatti lo è) una affermazione ed un riconoscimento del fatto del pianificare: ma è negativo.

La crisi del nostro momento è proprio questa ed occorre superarla rivolgendo il nostro monito non tanto ai singoli piccoli privati che nel passato hanno fatto le nostre città, ma ai grandi Istituti, giacchè sono essi i principali attori che devono inserirsi nella disciplina del piano regolatore, affinchè la loro azione non si converta in un dramma.

Ma non mancano, in questo senso, anche gli esempi positivi. Lo sforzo compiuto dal CONI (attraverso la volontà del suo Segretario Generale, Zauli) per programmare, in un quadro urbano, le attrezzature sportive necessarie alle nostre città, può essere chiamato ad esempio. L'aver rivolto l'attenzione allo studio del proporzionamento delle aree sportive dedicate non tanto alla formazione del «campionismo», quanto piuttosto alla pratica igienica e salutare dello sport aperto a tutti i giovani, rappresenta un gran passo: e l'aver visto il problema attraverso una pianificazione generale connessa e compenetrata con la struttura stessa dell'organismo del piano regolatore, rappresenta un passo ancora maggiore. Ma troppo pochi sono gli esempi positivi di fronte a quelli negativi.

E qui, ancora una volta, dobbiamo riconoscere ed affermare che anche gli strumenti stessi del nostro operare, sia legislativi che tecnici, ci appaiono ogni giorno carenti o inefficienti o inadeguati o sproporzionati all'uso e allo scopo. Alcuni di essi vestono grandiose e complesse vesti giuridiche formalmente ineccepibili, che però sono lontane da una più modesta necessità pratica quotidiana.

Ed altri sono troppi modesti e sconnessi di fronte alla ampiezza dei compiti. Forse, ponendo alla loro base un programma più modesto e vicino alla prassi talvolta empirica (così cara al pragmatismo anglosassone e così lontana invece dalla grandiosità latina che informa lo spirito del nostro diritto) forse, dicevo, potremmo strutturarli nuovamente e possedere strumenti più efficaci.

Gli stessi piani regionali, per esempio, da noi tanto conclamati (e che dovrebbero farsi prima dei piani comunali sì da poterli efficacemente guidare e permeare) stentano a strutturarsi e minacciano di giungere troppo tardi. Ed intanto i problemi delle nostre città urgono e premono e trovano sbocchi incerti o falsi.

Gli stessi piani intercomunali, sui quali è facile e possibile ripiegare nella carenza dei piani regionali e nell'urgenza del fare, nella lettera della legge risultano faticosi nella elaborazione, in quanto sono guardati come altrettanti piani generali comunali collegati e connessi unitariamente tra loro, laddove invece forse basterebbe che la connessione e il collegamento avvenissero sotto il profilo più ampio e meno dettagliato di certi elementi essenziali, di certe linee programmatiche generali comuni ai vari territori comunali.

Gli stessi piani paesistici, obbedendo allo spirito della Legge del 1939, svolgono un solo aspetto del problema del pianificare, quello della salvaguardia del paesaggio, che è troppo vasto e troppo limitato ad un tempo. E là dove essi non siano suffragati e completati da un piano generale, con essi concomitante, non giungono a risolvere il problema specifico.

Ne abbiamo fatto l'esperienza recente con il piano paesistico di Cortina d'Ampezzo, dove, per il ritardo con il quale procede il piano regolatore generale, al quale dovrebbero essere affidate nel dettaglio le prescrizioni generiche e specifiche del piano paesistico, quest'ultimo minaccia di naufragare nell'inutilità. Poiché è evidente che il piano paesistico agisce in una sfera più generica e, direi, negativa, limitando l'attività arbitraria, riducendo genericamente i rapporti e le dimensioni e non in quella più positiva del piano generale, che indica, propone, propugna più specificamente il fatto edilizio.

È evidente dunque che tra le due istituzioni vi è sovrapposizione di poteri che va risolta in una più efficace unità di azione.

E qui mi sia permesso toccare una questione di fondo.

Qualunque piano, sia esso generale comunale che paesistico, altro non rappresenta che un programma. Un programma che, se è vero che poggia la sua base su di una situazione di fatto obiettiva, trova la sua unica ragione nella volontà e nella necessità di cambiare, migliorare, modificare, indirizzare e dirigere gli sviluppi futuri di tale situazione di fatto.

Ed un piano è tanto più bello, buono ed esatto quanto più è facile, aderente ed efficace. Ora non v'ha dubbio che l'obiettivo, per esempio, di risanare e salvare un antico quartiere storico o un paesaggio, o quello di creare un nuovo quartiere residenziale o una nuova zona industriale

o un centro commerciale non è tanto raggiungibile imponendo un vincolo di conservazione alle case dell'antico quartiere o disegnando sul piano la nuova zona industriale, quanto piuttosto predisponendo nella struttura stessa del piano un insieme di forze e di provvidenze tali da distogliere dall'antico quartiere le necessità e le azioni che, alla lunga, porterebbero alla sua distruzione; o disponendo nella struttura stessa del piano quelle linee che renderanno spontanea e logica la realizzazione della nuova zona industriale o commerciale.

La conservazione del paesaggio o dell'ambiente o la creazione dei nuovi quartieri cominciano proprio col primo programma del piano ed è di lì che ha inizio l'intervento: non quando gli sviluppi spontanei e le azioni delle forze sono già polarizzate in maniera difforme, contraria a qualunque programma.

Disgraziatamente, invece, troppo spesso i nostri piani giungono troppo tardi e vengono meno perciò al loro principio essenziale, che è quello di essere dei programmi, limitandosi invece a rappresentare poco più che un rilievo che riconosce uno stato di fatto, al quale è quasi impossibile imporre dei vincoli negativi.

Gli urbanisti sanno già da lungo tempo che, dietro la pianificazione urbanistica, sta la pianificazione economica; che dietro all'urbanista sta il pianologo e che l'uno non può distaccarsi dall'altro. Manca però nel nostro Paese un punto d'incontro tra l'uno e l'altro; manca la piattaforma di un comune linguaggio, quella di una azione comune e concomitante.

È erroneo e vano provvedere alla cura delle città della costa ligure che si sovrappopolano senza vedere il problema dello spopolamento della montagna; è stolto provvedere all'ampliamento delle città venete mentre il Montello si spopola o porre il tema di Ferrara, di Rovigo, di Bologna senza pensare a quello del Delta Padano.

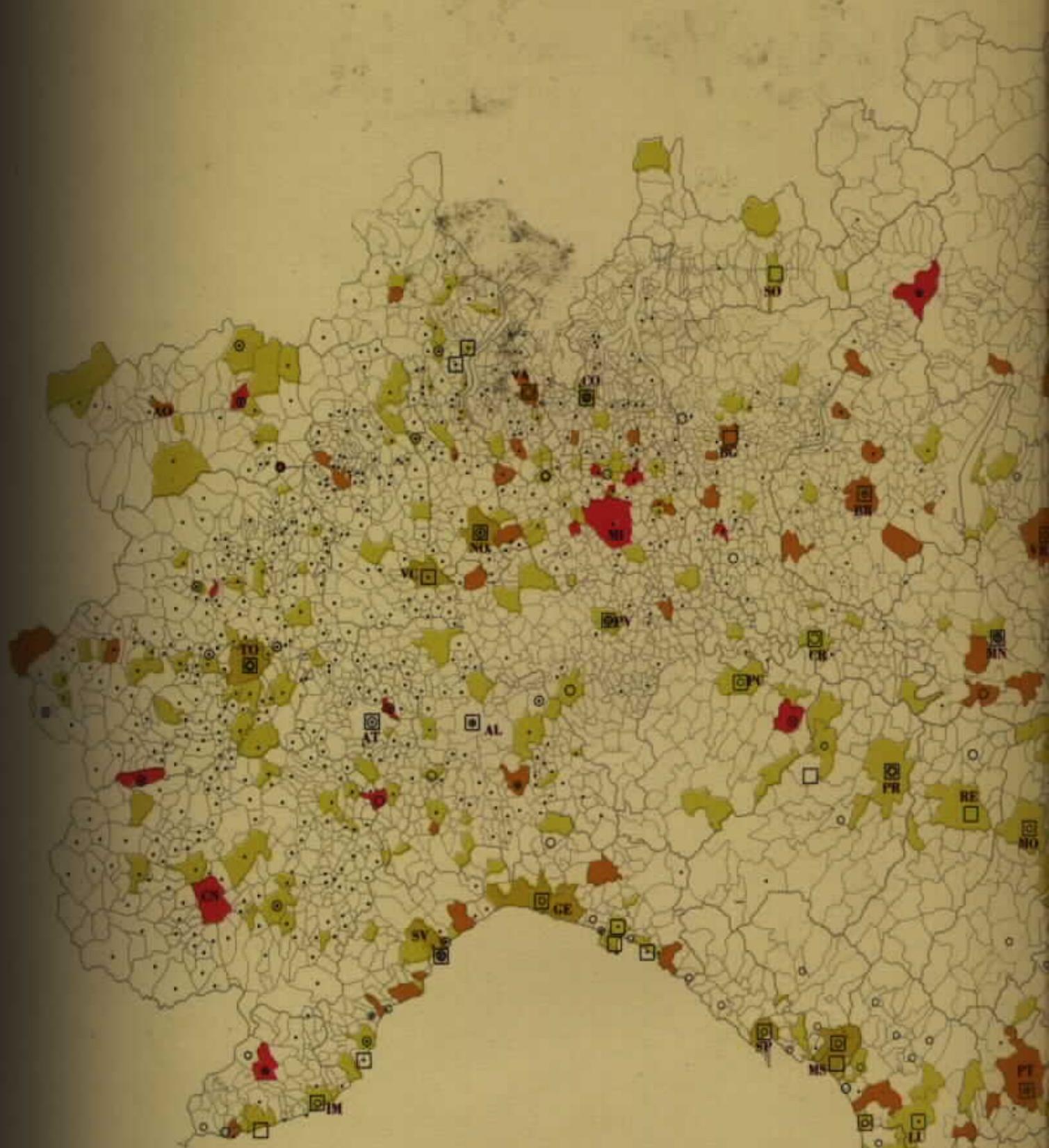
La nostra visione non può distaccarsi da una concezione più vasta e profonda dell'urbanistica, una concezione che sprofonda le sue radici nell'economia. E se la piattaforma di incontro tra il fare urbanistico e il fare economico può essere indicata nei piani regionali, sta di fatto che ancora non si vedono i termini, i limiti e soprattutto gli impegni che sanzionano i programmi.

Di un altro argomento vorrei brevemente parlare. Nel leggere le varie relazioni ho rilevato come le nostre istituzioni abbiano un colore generico ed unico di fronte invece alla molteplicità dei significati che ad esse si attribuiscono dai vari relatori. Ciascuno dei quali le ha colorate a seconda del tema specifico che era chiamato a trattare.

Il piano regionale, quello paesistico, quello generale.... di volta in volta hanno subito limitazioni o interpretazioni o significati adatti e proporzionati al problema.

Ed è giusto e logico che sia così: giacché la genericità delle istituzioni mal si confà ai temi infiniti e vari che la vita del nostro Paese ci impone. Sicché, ciò che più conta è l'interpretazione del caso per caso, l'adattare il mezzo al fine specifico affinché questo sia raggiunto.

In particolare scaturisce dalla esperienza compiuta dai vari relatori la necessità di assumere i limiti ed il significato della parola « regione » con quella elasticità che i



Tasse di:

- Piano redatto in base alla legge 1942 approvato
- Piano in fase di approvazione
- Piano in fase di studio
- Piano redatto in base a leggi speciali precedenti al 1942
- Piano di illustrazione
- Regolamento edilizio

Giorni scorsi nel 19-12-91 dai comuni obbligati a redigere il P.R.C.G. (decreto Interministri n. 691 dell'11/5/84)

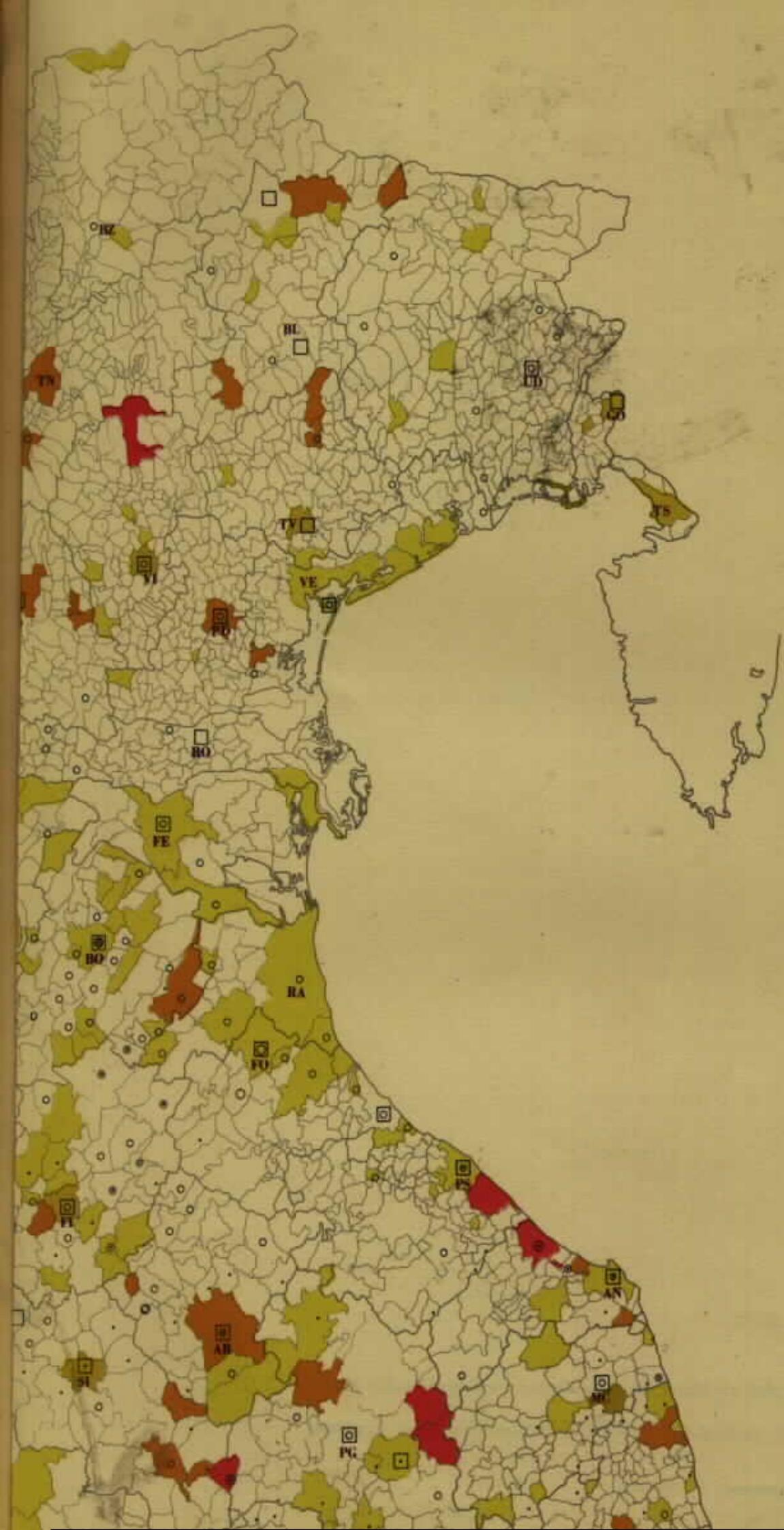


Tavola sinottica dei risultati delle indagini regionali sulla situazione urbanistica comunale nell'Italia Settentrionale e Centrale

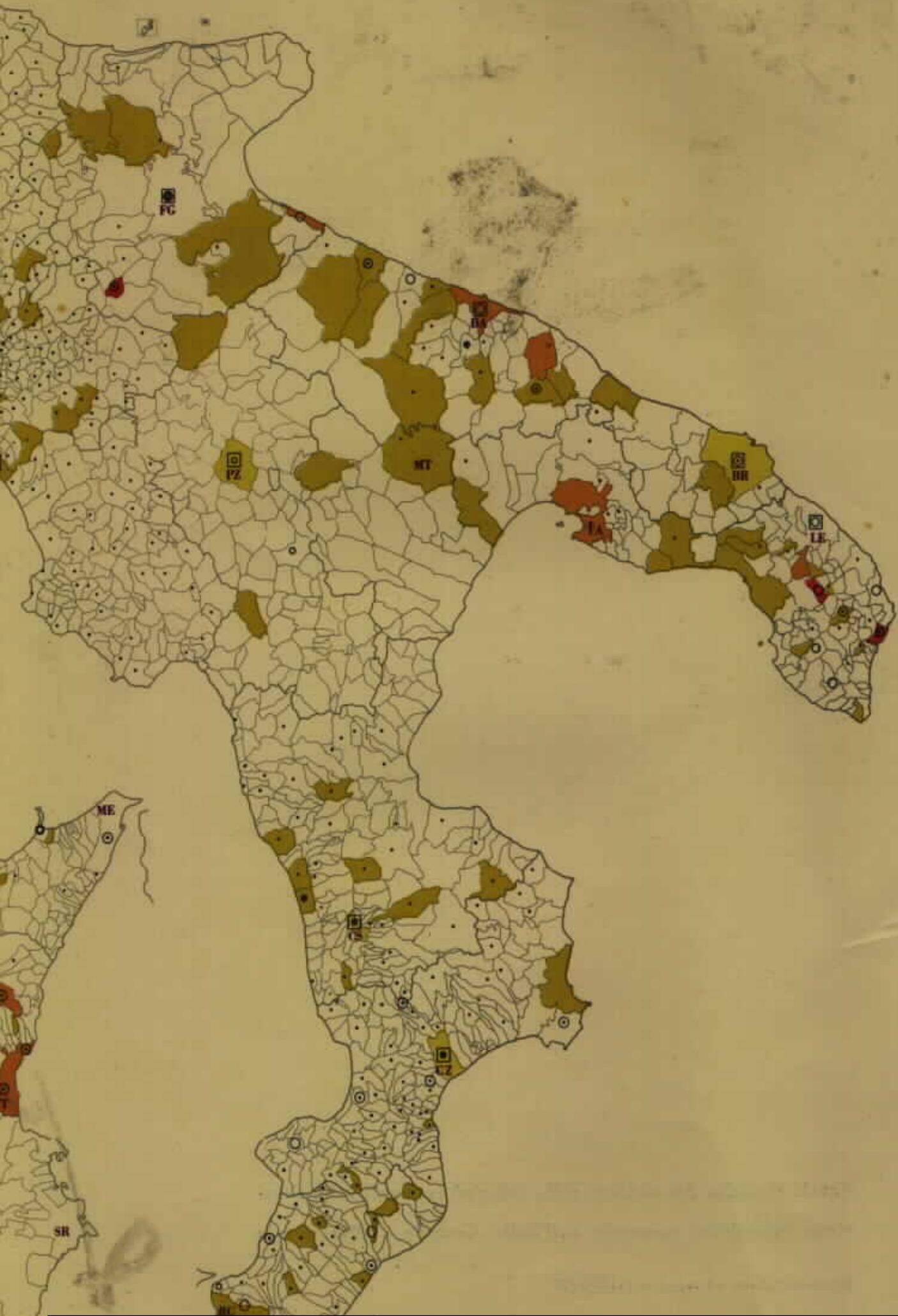




Comuni visti:

- Piano redatto in base alla legge 1942 approvato
- Piano in fase di approvazione
- Piano in fase di studio
- Piano redatto in base a leggi speciali precedenti al 1942
- Piano di riconversione
- × Regolamento edilizio

Comuni incaricati nel 1<sup>o</sup> classe dei comuni obbligati a redigere il PRCG (decreto Internazionale n. 391 dell'11/5/54)



**Tavola sinottica dei risultati delle indagini regionali sulla situazione urbanistica comunale nell'Italia Centrale e Meridionale**

Rappresentazione nel rapporto 1:1.500.000



singoli temi impongono, soprattutto ove si intenda procedere dalla visione della problematica urgente dei piani comunali, per risalire alla sintesi dei piani regionali, ciò che in molti casi è necessario. Occorrerebbe, infatti, in molti casi proporzionare diversamente la regione e cercare di identificare una unità di misura più piccola e circoscritta di quanto non sia la regione nella sua identificazione attuale: valersi insomma di una sub-regione, una unità economica sub-regionale, sufficiente ad identificare in sé i termini più immediati, più vivi e più determinanti di quei casi speciali.

Questa necessità è denunciata in molte relazioni: in quella del prof. Quaroni dedicata alla Lucania (dove unità urbane vivono in ambiti speciali e identificabili dentro a più vasti ambienti); in quella dedicata alle Marche (dove la speciale struttura orografica delimita, con le sulli appenniniche, speciali comprensori); in quella dell'Arch. Baccin dedicata al Lazio (dove già Roma è capace di determinare un suo ambito).

Da queste esperienze, dunque, può avere origine un orientamento per proporzionare più esattamente i nostri strumenti di lavoro.

Per completare questa sommaria rassegna dobbiamo ancora una volta rafforzare la nostra voce affinché sia affrontato il problema fondamentale della disciplina economica del valore delle aree in vista della realizzazione dei piani.

La proposta dell'Ing. Tuzzi, che nel suo rapporto affronta la soluzione del compenso alla diminuzione di valore conseguente alla imposizione di vincolo di «non costruzione» proponendo che l'onere sia distribuito a carico di coloro che da tale vincolo traggono il godimento, pone sul tappeto la più profonda questione, quella vera e fondamentale. Se la proposta dell'Ing. Tuzzi ci pare degna del massimo esame e di ulteriore sviluppo, non c'ha dubbio che essa va studiata in un più vasto quadro: quello della potestà comunale di acquisire in ogni modo le aree necessarie alla realizzazione del piano, marciando decisamente contro la speculazione delle aree, che ogni giorno di più appare iniqua e assurda.

La difesa degli interessi della collettività, attraverso una limitazione alla sfrenata libertà di speculazione, rappresenta (come dire?) il disperato grido di dolore di tutte le Amministrazioni Comunali italiane che si vedono preclusa qualunque azione, mentre i piani regolatori e i loro programmi (pur disposti nell'interesse superiore) restano lettera morta o vanno ad arricchire pochi fortunati a scapito di tutti.

La relazione del Dr. Costa e quella dell'Ing. Basile si pongono coraggiosamente il problema, aprono il campo alla discussione, propongono soluzioni, ci avvertono, anzi, come la soluzione non sia più dilazionabile. Solo allora il piano potrà operare definitivamente nell'ambito della potestà comunale, solo allora il piano diverrà una realtà!

E proprio qui l'urbanistica si pone nel suo più giusto

campo e trova la sua vera base: quella sociale dell'economia e della politica. Quella sociale: lo ha detto stamattina, aprendo i lavori del nostro congresso, l'on. Colombo.

Egli ha fatto una affermazione di grande significato: se da un lato, egli ha detto, una urbanistica posta fuori dalla pianificazione economica non è pensabile è altrettanto vero che ogni urbanista, a sua volta, è un uomo politico e come tale egli contribuisce con la sua visione tecnica a illuminare la necessità di ancorarci ad una condizione economica. Come uomo politico (e non può non esserlo) egli lavora, nel suo mondo tecnico, per aprire le porte al rinnovamento della economia e della società.

Lavorare dunque! Davanti a noi sta almeno un altro decennio di lavoro cruciale: quel decennio che vedrà la strutturazione dei piani regionali, la programmazione di molti piani generali di città nel quadro più vasto della regione, il raffinamento, la puntualizzazione e il rafforzamento della legislazione urbanistica.

In quanto uomo politico, l'urbanista dovrà forzare le cose, insistere e collaborare affinché siano poste le basi economiche che permettano la pianificazione urbanistica; in quanto tecnico, l'urbanista deve operare eticamente con la coscienza chiara che ogni suo atto tecnico può far progredire di un passo sul cammino della saggezza economica.

Ho accennato poco fa a quel ricchissimo industriale e banchiere tedesco del secolo decimoquinto: il Fugger.

Torno ad accennare alla sua figura: egli era diventato amico personale dell'Imperatore Massimiliano, il quale era un vero megalomane e profondava il suo denaro per le sue inutili guerre (che perdeva), per inutili ceremonie pompose, per corrompere i ministri, ambasciatori e cardinali (tra l'altro s'era fatto in capo di diventare Papa e poco c'è mancato non vi riuscisse!). A corto di denari ricorreva alla banca Fugger che prestava cifre enormi, di 500 mila fiorini per volta, ricevendo in pegno opere d'arte, boschi, poderi, miniere e persino tutto il vasellame d'oro massiccio della casa reale. In occasione di una sontuosa festa nuziale l'Imperatore aveva chiesto a Fugger la restituzione del vasellame d'oro: e il banchiere aveva acconsentito ad un solo patto: che fosse solo una restituzione temporanea e che il pegno, dopo la cerimonia, tornasse nelle sue casseforti. E ai suoi corrispondenti il Fugger scriveva, giustificandosi, «Se io rinunzio a quei pegni e continuo a finanziare Sua Maestà, egli disperderà in guerre disastrose il denaro che ne potrà ricavare. Mantengo dunque presso di me in pegno tutti i suoi averi, poiché è il solo modo possibile per fargli spendere solo quello che ha; mentre noi, a nostra volta, ne ricaviamo un utile per sagge opere ad accrescimento di questo indistre paese».

Ebbene: penso che noi urbanisti saremmo ben lieti, oltre che di disporre dei miliardi di Fugger, di darli in prestito ai grandi Enti, ben dosati e pianificati, onde impedire che essi li spendano in maniera talvolta inutile.

Come la maggioranza delle regioni italiane anche il Piemonte non ha attualmente un gran numero di piani regolatori efficienti.

La crisi di questo strumento tecnico-legislativo sopravvenuta alla emanazione della legge urbanistica del 1942 prima per la guerra e poi per i fenomeni post-bellici sta solamente ora per essere superata. Poiché non si sono verificate in dipendenza dei fatti bellici delle estese ed importanti distruzioni, solo tre comuni: Torino, Novi Ligure e Pont S. Martin furono autorizzati ed hanno redatto un piano di ricostruzione che venne poi in seguito approvato.

I piani regolatori attualmente in vigore in Piemonte sono 5 di cui uno solo, quello di Cuneo, approvato secondo la legge urbanistica del 1942. Gli altri 4: Torino, Vercelli, Novara e Pinerolo, approvati secondo leggi precedenti sono obbligati alla revisione e alla formazione secondo le norme della legge entro il 31-12-1955.

Torino e Novara hanno costituito una commissione che lavora da tempo e che dovrà portare a termine il lavoro entro il prossimo anno; Vercelli ha bandito un concorso che scade il 15 febbraio 1955 e Pinerolo ha dato l'incarico del progetto relativo ad un libero professionista.

Secondo il decreto interministeriale numero 391 dell'11-5-1954 gli altri comuni piemontesi, oltre a Torino, Novara e Vercelli obbligati a fare un piano sono: Alessandria, Asti, Stresa, Verbania.

Alessandria, dove era stato bandito un concorso apposito prima della guerra, aveva redatto a mezzo dei propri uffici municipali un piano che si sta però attualmente aggiornando ed estendendo all'intero territorio comunale; Asti e Stresa non avevano espresso, nelle risposte al censimento, una chiara intenzione di procedere alla redazione di un piano regolatore, ma ora che ne hanno l'obbligo troveranno modo per realizzarlo; Verbania ha incaricato un gruppo di professionisti, dopo aver bandito e giudicato un concorso svoltosi negli anni 1938-40.

Inoltre tra i capoluoghi di provincia, la città di Aosta ha un piano già approvato dal Consiglio Comunale e che sta per essere sottoposto alle superiori autorità.

I vincoli paesistici in Piemonte sono certamente più limitati di quanto occorra per tutelare le bellezze naturali della nostra regione. L'elenco (*allegato I*) si deve però considerare continuamente estendentesi per l'attività legislativa a tale riguardo. E' però necessario che siano intrapresi almeno quei piani paesistici che saranno proposti in sede di questo Congresso e che si attui finalmente una proficua collaborazione con quei piani intercomunali che saranno attuati e che comprenderanno vaste zone vincolate.

I concorsi di piano regolatore che sono stati banditi in questi ultimi anni in Piemonte hanno quasi sempre dato origine a incarichi professionali e a successive approvazioni locali del piano e alla presentazione poi dello stesso al Ministero.

Questo è però avvenuto con una certa sollecitudine solo per la città di Bra, che

ha bandito il concorso nel 1949, e per Treccate, dove ad un concorso andato deserto nel 1950 è seguito un incarico professionale che è attualmente all'esame del Ministero.

Gli altri comuni, come Tortona (concorso 1950), hanno solo ora terminato il piano che è stato approvato ultimamente dal Consiglio Comunale. Borgosesia (concorso 1950) non risulta abbia terminato il piano. Mondovì (concorso 1953) sta attuando uno studio definitivo con la collaborazione dei vincitori e Chieri (concorso 1953) sta per integrare i propri studi con il piano intercomunale di Torino.

All'esame del Ministero, oltre ai due sopradetti piani di Bra e di Treccate stanno ora solamente il piano di Collegno, che verrà però integrato nel piano intercomunale di Torino, e quello di Biella.

I piani di Alessandria e Bardonecchia sono stati restituiti e sono ora in rielaborazione.

Il fenomeno della lentezza burocratica per la traietà che devono percorrere i progetti di piano regolatore sembra ora in via di acceleramento. Il Ministero dei Lavori Pubblici con la circolare a firma del Ministro Romita in data 7 luglio 1954 dopo aver tracciato lo studio e l'impostazione dei piani regolatori generali comunali ed intercomunali e aver menzionato gli elementi di progetto, ha dato le istruzioni sulla procedura da seguire.

Il periodo di due anni dopo l'approvazione della Giunta Provinciale Amministrativa durante il quale il sindaco può sospendere le costruzioni che risultino in contrasto con le previsioni del piano dovrebbe però essere sufficiente all'istitutoria ed all'approvazione ministeriale.

Malgrado questa notevole innovazione approvata con la legge del 3-11-52, n. 1902, non è però ancora prevista una possibilità di azione positiva nei riguardi del nuovo assetto del comune previsto dal piano regolatore.

Facendo un esame dei piani che sono allo studio nei comuni piemontesi, la prima osservazione che salta agli occhi è la diffusione degli incarichi di studio che non risultano in alcun modo collegati se si eccettuano i due piani intercomunali di Ivrea e di Torino.

Una diffusione indiscriminata dei piani è per ora un fenomeno ancora positivo, perché dimostra una notevole volontà di autodisciplina anche in certi piccoli comuni, ed una capacità di arrivare ad una sistemazione urbanistica di tutto il territorio, sarebbe però utile che gli sforzi di tutti quei comuni e quei professionisti che stanno studiando i nuovi piani regolatori fossero coordinati e si cercasse un modo di mutua collaborazione per raggiungere certe finalità e per porre una prima solida base allo studio del piano regionale.

Su 1253 comuni, quelli che hanno allo studio un piano regolatore sono per una metà i comuni dei due piani intercomunali di Torino e di Ivrea (24+50) e l'altra è divisa circa proporzionalmente all'importanza delle varie provincie.

L'elenco dei comuni non collegati (*allegato III*) che stanno studiando un piano

## relazione di Franco Berlanda

ci dà un'idea del fenomeno che conferma la casualità talvolta incomprensibile delle ragioni che lo hanno determinato.

I concorsi, come abbiamo visto, sono stati limitati. C'è un solo caso di industriale che abbia finanziato lo studio di un piano per farne poi omaggio al comune (Olivetti a Ivrea); come pure è da segnalare un solo caso in cui se ne sia fatta promotrice un'autorità superiore, il Consiglio della Val d'Aosta che è stato il promotore e che ha dato direttamente l'incarico della redazione del piano per alcuni comuni tra i più importanti.

Non resta quindi che la chiarezza di parecchi amministratori che si segnalano qui particolarmente, e talvolta la buona volontà di qualche tecnico che, o per motivi di affezione, o per suoi particolari studi ha indotto chi amministra a far redigere un piano (magari dopo averlo offerto gratuitamente).

Questa situazione è stata prodotta dalla mancanza di una propaganda urbanistica effettiva e diffusa.

I vantaggi della redazione di un piano regolatore, l'aspirazione ad un miglioramento o almeno alla conservazione di un dato ambiente urbano e rurale sono stati dimenticati.

Molta influenza ha esercitato la spinta speculativa di questi ultimi anni con una politica edilizia improntata al «facciano pure, c'è un bisogno estremo di costruzioni».

Questa filosofia che imbarbariva anche le menti più aperte ha prodotto ora, in pochi anni, tanti disastri, che tra i più vari ceti si discute e si sostiene la necessità di rimediare per arrestarne gli effetti deleteri.

Basti pensare ai grattacieli che ogni piccolo centro ha voluto edificare; non solo case alte a Torino e a Novara, ma ad Asti, a Pinerolo, a Saluzzo, a Moncalieri e così via. Case che nemmeno si sognano a Londra e a Parigi vengono realizzate nella nostra provincia; e con tali risultati estetici che non si trova nessuno disposto a sostenerli.

D'altro canto il Piemonte è una regione di antiche città e la possibilità di proporre dei piani regolatori a un gran numero di comuni piemontesi è molto difficile per l'eccessivo frazionamento amministrativo.

Come si vede dal prospetto (*allegato II*) esiste un altissimo numero di comuni con popolazione inferiore ai 3.000 abitanti.

E' quasi impossibile pensare che questa grande massa di piccoli comuni possa arrivare ad assumere la capacità regolatrice di promuovere un piano regolatore; senza contare poi che non è solo una questione di mancanza di tecnici dipendenti dalla amministrazione (solo 108 comuni hanno risposto di avere tecnici alle loro dipendenze) perché anche quando in un comune vi è un geometra questo è occupatissimo con le piccole opere indispensabili ad una comunità.

E' ora di mettersi in mente che anche in Piemonte vi sono vaste zone depresso-

Riguardo al Censimento dei Piani rego-

latori bisogna anche osservare che per poterlo condurre a termine è stato necessario inviare ad un terzo dei comuni un duplicato di cartolina perché la prima era andata persa o non era stata compilata. (Il lavoro è stato reso possibile per il continuo aiuto del Provveditorato alle OO. PP., sezione urbanistica, e delle prefetture di tutte le provincie).

Molti comuni lamentano anche un fenomeno di diminuzione demografica e quindi rispondono che non hanno bisogno del piano regolatore perché nessuno costruisce ed ogni anno scappano altre persone e rimangono solo i vecchi.

Altri comuni prima del piano regolatore vorrebbero fare una rete di fognature ed impiantare l'acquedotto, altri infine lo intraprenderebbero a patto di poterne accollare gli oneri allo Stato o alla Provincia.

Ecco allora che, come risulta dall'elenco (allegato IV), oltre 60 comuni hanno espresso l'intenzione di promuovere in futuro lo studio di un piano regolatore.

La direzione di questi comuni che già manifestano una prima volontà vanno intensificate le azioni individuali e collettive dei tecnici e delle Istituzioni che si occupano dei piani regolatori.

Ma più che alla risoluzione immediata con la redazione di un piano, di una relazione, di determinate direttive è indispensabile che questi comuni, che gran parte del territorio, sia assistita dai tecnici urbanisti condotti.

L'opera urbanistica non si esaurisce con il piano, ma si completa, si continua, si migliora con l'azione di anni e anni. A questo proposito è indispensabile un coinvolgimento ed una azione collettiva perché sulla gran parte della nostra come su altre regioni sia esercitata un'opera continua di assistenza e vigilanza.

Le zone e le città in cui bisogna concentrare gli sforzi sono quelle citate nello elenco di piani intercomunal, dei piani paesistici che non rientrano negli stessi e nei due elenchi di dieci comuni ciascuno da proporre per l'obbligatorietà.

Per quanto riguarda la convenienza di proporre piani intercomunali è opportuno sottolineare che alla delimitazione di questi sia sempre preferibile la richiesta del comune o dei comuni promotori alle eventuali iniziative del ministero.

In tal senso la necessità del piano potrebbe essere utilmente illustrata ai comuni dei comprensori che ogni regione propone dalla sezione locale dell'Istituto di Urbanistica con pubblico dibattito al quale si dovrebbero far intervenire gli amministratori ed i tecnici di tutti i comuni. La cosa più difficile è evidentemente quella di stabilire il numero di piani e l'estremo contorno degli stessi. Al limite si potrebbe proporre tutto il territorio regionale scompartendolo in tante zone.

Sembra che tale ultima soluzione sia difficilmente proponibile per il momento, e dopo aver tenuto conto dell'opportunità che gli studi dei piani intercomunali di Torino e Ivrea che si trovano ora ancora in fase di indagine abbiano presto un perfezionamento ed una pratica attuazione, si sembra utile avanzare solo il tistretto elenco che segue:

#### 1) Piano intercomunale della Val d'Aosta.

Potrebbe comprendere tutti i 73 comuni della regione autonoma considera-

ta la necessità di circoscrivere uno sviluppo turistico sfrenato, con particolare tutela dell'ambiente e delle non indifferenti possibilità produttive ed energetiche della regione.

Il capoluogo ha già un piano regolatore regolarmente approvato dal Consiglio Comunale e che ha bisogno di essere collegato maggiormente con i futuri piani dei comuni circostanti; i principali centri della provincia hanno già allo studio, attraverso provati professionisti, i loro piani regolatori e ne risulta quindi la necessaria collaborazione ed interdipendenza.

#### 2) Piano intercomunale del Biellese.

Zona tipica della grande industria tessile con sviluppo intenso di abitazioni e luoghi di lavoro. La città di Biella ha già un piano regolatore e parecchi comuni circostanti, Candelo, Cossato, Tellegno, Sagliano Micca, o lo stanno studiando o ne hanno già espresso il desiderio.

La comune economia dovrebbe assicurare il successo più sicuro specialmente se a questo fine collaboreranno con i locali amministratori le categorie produttrici.

#### 3) Piano intercomunale del Lago Maggiore.

Trattasi di una zona sottoposta quasi interamente ai vincoli della legge sulla protezione delle bellezze naturali; comprende tra gli altri due importanti centri: Stresa e Verbania già nell'elenco dei comuni obbligati a redigere un piano regolatore; ed un comune, Lesa, con il piano in studio avanzato.

#### 4) Piano intercomunale dell'alta Valle di Susa.

Comprenderebbe i comuni di Bardonecchia, Oulx, Cesana, Claviere, Sestriere, Pragelato, in gran parte sottoposti a vincoli della legge sulle bellezze naturali. Quasi tutti questi comuni hanno avuto in questi ultimi anni un fortissimo sviluppo edilizio per ragioni turistiche, sviluppo che sta ancora incrementandosi per le possibilità di trasporto su filo.

#### 5) Piano intercomunale della Val Scrivia e Alessandria.

Attorno allo sbocco in Piemonte della camionale con Genova e collegato fino ai comuni di Tortona, Novi Ligure ed Alessandria, che già hanno un piano approvato o allo studio molto avanzato.

#### 6) Piano intercomunale Lago d'Orta e Toce.

Dovrebbe comprendere la zona sottoposta a vincolo paesistico sia nella valle del Toce che per il Lago d'Orta, e svilupparsi lungo la comunicazione che da Domodossola (che ha già uno studio avanzato di piano regolatore) si congiunge a Gozzano passando per Gravellona Toce ed Omegna che sono comuni con particolari esigenze industriali e suscettibili di forte sviluppo.

#### 7) Piano intercomunale striscia Lungo Po del Monferrato settentrionale.

Questo piano che avrebbe il suo centro a Casale Monferrato permetterebbe la sistemazione organica e la preservazione della sponda destra del fiume Po e della zona mineraria, e si spingerebbe fino a comprendere Valenza che ha già un piano regolatore approvato dal Consiglio Comunale.

Con questi piani intercomunali che por-

terebbero a 9 le zone del Piemonte sottoposte a tale vincolo si potrebbe utilmente iniziare l'opera prevista per il piano territoriale di coordinamento.

Le altre zone che hanno carattere più spiccatamente paesistico come l'alta Val Sesia o la zona dei laghi di Avigliana dovrebbero contemporaneamente essere messe allo studio almeno da parte della locale Sovrintendenza ai Monumenti; mentre per le zone che si propongono per i piani intercomunali è pacifico che, pur rispettando l'autorità conferita al Ministero della Pubblica Istruzione sulle bellezze naturali, Ministero che ha la facoltà di disporre un piano paesistico, è tuttavia auspicabile una stretta collaborazione al fine di formare subito un piano che tenga conto di tutte le esigenze.

Oltre ai sopradescritti se ne sarebbero potuti proporre altri, come quello del Canavese occidentale o della Media Val di Susa, ma è più utile per il momento abbracciare altri territori nella regione come nell'alessandrino o nel novarese che concentrare tutta l'opera di studio e di pianificazione nella provincia di Torino.

Per questa stessa esigenza di allargare al massimo il discorso e di estendersi su tutta la regione si è ritenuto più opportuno dosare i due elenchi di dieci comuni ciascuno da proporre su scala regionale.

L'elenco dei comuni inviato a Genova (allegato V) riflette la prevalente opinione di escludere i comuni con piani già allo studio; è indubbio tuttavia che l'azione della sezione come l'illustrazione dei benefici dei piani regolatori convincerà un numero sempre maggiore di amministratori e degli stessi cittadini (si veda per esempio quanto è stato fatto all'ultima Triennale di Milano) a interessarsi all'urbanistica e a sostenerne la necessità ad approfondirsi nella ricerca e nella conoscenza.

Per quest'ultima è necessario che venga svolta un'azione a maggior respiro e con maggior collegamento dai vari Enti e dalle varie associazioni interessate.

Se si cerca veramente uno strumento collettivo con il piano regolatore, è necessario ricercarlo collettivamente.

L'urbanistica non è affare di pochi, non è riserva per soli specialisti. Tutte le competenze devono collaborare e devono essere evitati fendi e convenzio-

E' opportuno che di ciò gli ingegneri e gli architetti che dovranno elaborare il progetto, come dice ancora una volta la circolare Romita sopracitata, si avvalgano di Enti e privati « ai fini di un appalto collaborativo dei cittadini al perfezionamento del piano ».

Si facciano quindi promotori di questo incontro e di questo scambio le associazioni che raggruppano i tecnici ed invitino tutti gli Enti, tutti i cittadini che sono interessati a tale lavoro. Come per la redazione del piano così per il continuo e dialettico perfezionamento è necessario un clima di pacifica emulazione e di lavoro comune.

E' doveroso perciò rivolgere un augurio al Congresso Nazionale che sta per aprirsi a Genova, una congratulazione ai comuni piemontesi che, come Aequi, Asti, Bardonecchia, Bra, Monbaruzzo e Tortona, espongono i propri elaborati ed un ringraziamento a tutti coloro che hanno collaborato a questo primo censimento dei piani piemontesi.

**Piemonte (segue)**

**Allegato I.**

**Elenco dei complessi di cose esistenti in Piemonte vincolati ai sensi della Legge 29-6-1939 - N. 1497**

**Alessandria - Acqui**

Zona presso il ponte Carlo Alberto.

**Asti** N. N.

**Cuneo**

**Barolo** alcuni terreni boschivi nei pressi del Castello  
**Briga Alta** bosco della Bandita Novello  
**Entraque** laghi e cascate  
**Piazzo** terreni in località Alba Rosa

**Novara**

**Ameno** zone panoramiche  
**Arona** zona a lago  
**Bavino** zona a lago  
**Belgrirate** zona a lago  
**Cannobio** orrido di S. Anna  
**Cannobio** zona a lago  
**Cannero** zona a lago  
**Ghiffa** zona a lago  
**Gignese** zona dell'Alpino  
**Losa** zona a lago  
**Macugnaga** zone diverse  
**Meina** zona a lago  
**Orta S. G.** l'intera penisola  
**Oggebbio** zona a lago  
**Premeno** Belvedere del Tornicco  
**Stresa** Isole Borromee  
" zona a lago  
" zona dell'Alpino  
" vetta del Mottarone  
**Toceno** terreni antistanti la chiesa  
**Verbania** piazzale chiesa Madonna di Campagna  
" terreni presso la chiesa di S. Fabiano  
" zona a lago

**Torino**

**Avigliana** zona attorno ai laghi  
**Bardonecchia** l'intero comune  
**Cascinette di Ivrea - Chiaravano** zona dei laghi morenici  
**Claviere** l'intero comune  
**Cesana Tor. Ivrea** l'intero comune  
" zona dei laghi morenici alberate sulla Dora  
" sponde della Dora  
**Montalto D. Piverone** zona dei laghi morenici lido d'Ansasco  
**Rivoli** zona adiacente al Castello  
**S. Ambrogio Torinese** cave ai piedi del Pircigliano  
**Sestriere** l'intero comune  
**Torino** collina torinese  
" sponde del Po  
" sponde del Lys  
" terreni in regione Pova-glione  
**Venaria** tenuta la Mandria  
**Villafranca Piemonte** terreni circostanti la cappella delle Missioni

**Vercelli**

**Alagna** cascate diverse  
**Biella** zone panoramiche  
**Riva** terreni della pensione  
**Valdobbia** Fovro  
**Scopello** alpe di Mera  
**Viverone** zona a lago  
**Varallo Sesia** terreni adiacenti al Sacro Monte.

**Allegato II**

	fini & abitanti	da 1000 a 2000	da 2000 a 3000	da 3000 a 4000	da 4000 a 5000	da 5000 a 10000	da 10000 a 20000	da 20000 a 30000	da 30000 a 50000	oltre 50000	Totale
<b>Alessandria</b>	67	65	34	9	5	1	3	1	—	—	186
<b>Aosta</b>	42	24	4	2	—	—	1	—	—	—	73
<b>Asti</b>	57	40	17	2	3	—	—	1	—	—	120
<b>Cuneo</b>	101	68	36	20	16	4	3	—	—	—	248
<b>Novara</b>	43	66	21	12	7	5	1	1	—	—	156
<b>Torino</b>	115	84	39	26	24	8	2	—	1	299	
<b>Vercelli</b>	77	38	23	16	9	1	2	—	—	—	166
	502	385	174	87	64	19	12	3	1		

**Allegato III.**

**Elenco dei Comuni che hanno allo studio un Piano regolatore.**

**Provincia di Alessandria:**

Alessandria - Momperone - Morisengo - Morano Po - Tortona - Valenza - Novi Ligure.

**Provincia di Aosta:**

Aosta - Challant St. Victor - Cogne - Courmayeur - Gressoney la Trinité - Gressoney St. Jean - Pollein - Pre St. Didier - St. Vincent - Gressan - Valtournanche - Verrès.

**Provincia di Asti:**

Albugnano - Asti - Berzano di S. Pietro - Canelli - Mombaldone - Mombaruzzo.

**Provincia di Cuneo:**

Alba - Batifollo - Bra - Busca - Canale - Carrù - Fossano - Mondovì - Oncino - Paesana - Pianfei - Savigliano - Sommariva Bosco - Vicoforte.

**Provincia di Novara:**

Borgomanero - Domodossola - Galliate - Gravelloona Toce - Grignasco - Lessa - Mergozzo - Novara - Pettenasco - Verbania - Trecate.

**Provincia di Vercelli:**

Biella - Candelo - Crevacuore - Sant'Antonio - Tollegno - Trino - Varallo - Vercelli - Viverone.

**Provincia di Torino:**

Avigliana - Barbania - Bardonecchia - Cantoira - Carmagnola - Chiomonte - Chivasso - Ciriè - Coazze - Frossasco - Lanzo - Meana di Susa - S. Antonino di Susa - Pinerolo - Rivarolo - Santena - Sauxe d'Oulx - Vaudé di Front.

**Allegato IV.**

**Elenco dei Comuni che hanno intenzione di promuovere in futuro lo studio di un Piano Regolatore.**

**Provincia di Alessandria:**

Acqui - Arquata Scrivia - Bozzolo - Carbonara Scrivia - Castelnuovo Scrivia - Gavi - Giarolo - Pontestura - Predosa - Vignole Berbera.

**Provincia di Aosta:**

Brusson - Chamois - Champorcher - Jovençan - Morgex - Rhêmes Notre Dame.

**Provincia di Asti:**

Mombercelli - Castelnuovo Belbo - Celle Enomondo - Revigliasco d'Asti - Serole - Settimo.

**Provincia di Cuneo:**

Borgo S. Dalmazzo - Boves - Cartignano - Castiglione Tinella - Cherasco - Frabosa Sottana - Marene -

Pradives - Racconigi - S. Damiano Macra.

**Provincia di Novara:**

Garbagna Novarese - Gattico - Gignese - Nibbiola - Oleggio - Pieve Vergonte - Romagnano Sesia - Suno - Trarego Viggiona - Vanzone S. Carlo.

**Provincia di Vercelli:**

Borgo d'Ale - Cossato - Lozzolo - Gattinara - Quinto Vercellese - Strona.

**Provincia di Torino:**

Agliè - Balangero - Bibiana - Bosco-nero - Cavour - Castellamonte - Cercenasco - Cessana - Pinerolo - Piverone - Poirino - Pragelato - Villanova Canavese - Villarbasse - Villastellone - Volpiano - Volvera.

**Allegato V.**

**Elenco dei Comuni proposti per la obbligatorietà della redazione del piano regolatore.**

**I° elenco:**

1. Casale
2. Ovada
3. Acqui
4. Saluzzo
5. Omegna
6. Borgosesia
7. Cuorgnè
8. Castellamonte
9. Santhià
10. Giaveno

**II° elenco:**

1. Susa
2. Rivarolo
3. Nizza Monferrato
4. Arona
5. Oleggio
6. Varallo
7. Cossato
8. Trino
9. Racconigi
10. Avigliana

Censire l'attività urbanistica di una intera Regione (con la procedura deliberata dall'I.N.U. e condotta poi con poverissimi mezzi) non è operazione da cui si possa sperare di ricavare risultati completi e concreti e soprattutto omogenei, anche se il formulario proposto è essenziale e di elementare lettura; la diffidenza che in molte Amministrazioni Comunali può provocare la denuncia di una situazione e soprattutto la preoccupazione che una risposta comunque essa sia, positiva o negativa, possa produrre nel richiedente una determinata non gradita valutazione ed anche una inconcepibile tendenza al segreto quasi fosse pericoloso esporre una verità fa sì che lacune di notevole entità non permettano di comporre un quadro completo.

Integrazione indispensabile al questionario sarebbe la ricognizione capillare onde poter « vedere » e valutare personalmente le reali situazioni; è ovvio che tale compito oneroso ed impegnativo non può essere tradotto in realtà che da una organizzazione dotata di larghi mezzi.

Malgrado le difficoltà enunciate, e che ritengo non siano un fatto limitato alla Lombardia ma fenomeno comune a tutte le regioni, il risultato del censimento nella Regione può essere considerato soddisfacente. I dati esposti nella tabella che segue danno una percentuale di risposte, sui 1.476 Comuni costituenti la Regione Lombardia, del 76% tasso che si eleva per i Comuni maggiori, e ovviamente i più interessanti, a percentuali quasi piene.

La lettura delle schede di censimento ha rivelato l'incertezza e la perplessità quasi generale nell'interpretare il contenuto delle domande e delle conseguenti risposte in riferimento principalmente alle « intenzioni ». Molti comuni, per esempio, esprimono l'intenzione di redigere

« prossimamente » un P.R. d'ufficio... e sono sprovvisti di ufficio tecnico; una notevole percentuale delle Amministrazioni asserisce di aver affidato o di voler affidare lo studio del piano regolatore al tecnico comunale che generalmente per i piccoli e medi comuni è un geometra; alcune schede per altro denunciano l'esistenza di piani di fabbricazione o di interventi locali dettagliandone con annotazioni le caratteristiche.

Il materiale affluito è stato vagliato accuratamente, integrato con informazioni assunte da diverse fonti e raffrontato con i dati delle indagini in corso di svolgimento da parte del Centro Studi per il Piano Territoriale Lombaro; a conclusione dello spoglio sono stati riportati nell'elenco apposito unicamente situazioni concrete: P.R. approvati o in approvazione e tutti gli studi in corso che offrono attendibilità sia perché già deliberati o in quanto affidati a tecnici qualificati (vedi tabella a pag. 37).

La lettura dei risultati dell'indagine dà luogo ad immediati rilievi che si ritiene opportuno sottolineare: gli studi di P.R. comunali hanno praticamente inizio in modo ampio e confortante solamente negli ultimi anni e precisamente a partire dal 1951-52, pochi, pochissimi i piani redatti anteriormente; da notare poi come quasi tutti i piani approntati con leggi precedenti a quella base del 1942 non abbiano valore di legge in quanto non approvati o addirittura non mai presentati alla approvazione; una gravissima lacuna si rileva poi per la carenza di validi regolamenti edilizi comunali, alcuni comuni applicano ancora oggi regolamentazioni vecchie di oltre mezzo secolo; considerando poi la ubicazione nella regione degli studi di P.R. in atto viene spontanea la domanda se la loro localizzazione risponda effettivamente ad una corrente e razionale visione panoramica in cui il metro di valutazione delle necessità risulti omogeneo; la domanda non può che avere risposta negativa; l'iniziativa dell'intervento dell'urbanista se molto spesso è promossa da inderogabili necessità derivanti dalla vitalità economico-produttiva e dalla conseguente pressione demografica o dalla presenza di esasperati problemi delle comunicazioni, a volte, invece, si manifesta nei centri dove l'intelligente iniziativa di poche persone ha potuto creare una particolare « atmosfera locale », per contro la diffidenza, l'ignavia, la incomprensione, l'inerzia non hanno permesso in molte altre località, dove pure esistono situazioni più gravi, il germogliare di iniziative pianificate.

Ora mentre è logico, in linea di principio, eccitare queste attività di pianificazione comunale è opportuno oggi, nella Regione Lombarda, correggere situazioni ed indicare precise direttive di intervento al di fuori ed al di sopra del Piano Territoriale allo studio che con profondità di indagine e con visioni di ampio respiro potrà a ragion veduta fissare temi, limiti e caratteristiche dei piani!

La Regione Lombarda può essere suddivisa sommariamente in tre grandi zone:

- la pianura, a sud del parallelo di Milano, a prevalente attività agricola; situazione statica in generale e a basso tenore sociale ad eccezione di alcuni centri ove al mercato agricolo si è sovrapposta l'attività industriale; in queste zone l'intervento a carattere sociale non può essere localizzato ma ha proprie le caratteristiche di territorialità;
- la zona industriale insediatata fra il parallelo di Milano e le Prealpi; qui la dinamicità propria della attività industriale, assolutamente

### Sintesi numerica dei risultati del censimento.

Province	Suddivisione dei Comuni per numero abitanti										Totali	
	fino a mille abitanti		da mille a cinquemila abitanti		da cinquemila a diecimila abitanti		da diecimila a trentamila abitanti		da trentamila a centomila abitanti		oltre centomila abitanti	
	N. comuni	N. risposte	N. comuni	N. risposte	N. comuni	N. risposte	N. comuni	N. risposte	N. comuni	N. risposte	N. comuni	N. risposte
Bergamo	54	37	158	123	20	13	3	3	—	—	1	1
Brescia	22	19	124	96	38	28	11	10	—	—	1	1
Como	73	57	138	109	15	12	3	3	2	2	—	—
Cremona	9	9	93	74	6	6	3	3	1	1	—	—
Mantova	—	—	42	31	19	16	8	7	1	1	—	—
Milano	23	20	151	99	45	34	21	19	4	4	1	1
Pavia	55	41	118	80	9	8	1	1	3	3	—	—
Sondrio	24	22	48	35	4	1	2	2	—	—	—	—
Varese	31	14	70	52	13	11	6	6	2	2	—	—
N. comuni	291	942	169	129	58	13	—	—	3	3	1476	1117
N. risposte	219	699	76 *	54	13	—	—	—	3	3	76 *	76 *
Percentuale risposte	75 %	74 %	76 %	93 %	100 %	100 %	100 %	100 %	76 %	76 %	76 %	76 %

prevalente, ha creato situazioni inverosimili; ampliate indiscriminatamente le attrezzature produttive, l'assorbimento della mano d'opera eccita ed alimenta un flusso costante immigratorio a cui urge una sistemazione, qui i paesi si ampliano premendo alla periferia e si saldano in nastri ininterrotti sulle principali direttive di traffico.

E' possibile in tale situazione parlare di P.R. comunali? Risolvere il problema di Legnano vuol dire interessare Castellanza, Olgiate, S. Vittore, S. Giorgio, Canevate, Parabiago, ecc., formanti ormai un solo comprensorio ove le delimitazioni amministrative rappresentano solamente un ostacolo all'organica soluzione di infiniti problemi che sono comuni.

Numerosi altri esempi si possono citare fra i più evidenti: l'arco di Comuni gravitanti a ovest-nord-est di Milano: Corsico, Rho, Bollate, Novate, Sesto S. Giovanni e molti altri minori formano ormai corpo unico con il Capoluogo; identico fenomeno si riscontra a Bergamo ove i Comuni di Ranica, Alzano L., Seriate, Orio al Serio, Ponte S. Pietro, ecc., presentano una effettiva saldatura nei loro tessuti edilizi con la città maggiore; il comprensorio dei grossi centri di Seregno, Desio, Lissone; la media Valle del Seveso, l'alta Valle Olona sono anch'essi nastri ininterrotti polarizzati sulle arterie di traffico;

c) la regione dei Laghi e le Valli Alpini presentano esse pure problemi di reciprocità avendo in comune ragioni turistiche e di difesa del paesaggio che si sovrappongono alle differenziate situazioni economico-sociali.

Ed ora presentato in sintesi il quadro della situazione della Regione appare assai aleatorio il pensare di sanare uno stato di fatto con la redazione di piani comuni

nali che, se pur brillanti, sono negativi, nel loro splendido isolamento per una organica risoluzione dei problemi settoriali; la via deve essere individuata in una unità d'azione, nella reciproca comprensione e compenetrazione dei problemi, nell'affermare quindi che solo una pianificazione territoriale può giovare e risolvere.

Acquisito il principio ci si chiederà spaventati: in attesa che l'ipotetico piano territoriale sia valido ed operante e quindi permetta una organica pianificazione comunale, come difendersi dall'anarchia? Appare allora nella sua grande importanza il risolvere sollecitamente il problema del «regolamento edilizio», arma tanto più solida quanto più intelligentemente impostata ed usata; il mezzo già acquisito nella mentalità delle Amministrazioni Comunali può rappresentare la più efficace difesa se svecchiato, unificato ed imposto in forza di legge a tutti i comuni grandi e piccoli di un territorio omogeneo; si potranno eliminare così le speculazioni che dalla ineguaglianza di condizioni si manifestano al di qua e al di là di una territorialmente effimera demarcazione amministrativa.

Valga a titolo esemplificativo il caos vergognoso che regna immediatamente oltre il confine di Milano ove le acciendenti amministrazioni dei comuni permettono la più disordinata attività edificatoria accogliendo indiscriminatamente chi sfugge alle giuste limitazioni che la città capoluogo impone con il P.R. ed il suo regolamento di applicazione.

E' ovvio che il «regolamento edilizio» non può considerarsi l'unico mezzo ma piuttosto il più rapido ed efficace complemento da affiancare alla pianificazione; nella Regione Lombarda, ove le indagini e gli studi da tempo iniziati dal «Centro Studi per il Piano Territoriale» sono ad

un punto avanzato, si può ottimisticamente sperare che in un tempo relativamente breve possa essere steso un canovaccio direttivo da cui derivare la possibilità di impostare studi urbanistici che snarghino dai confini amministrativi interessino territori fusi topograficamente ed economicamente.

La via maestra e la più ovvia sarebbe in definitiva basata sui due punti esposti, e cioè:

a) stimolare il «Centro Studi per la Pianificazione Territoriale» a localizzare le magie elementari entro cui una pianificazione locale sia razionalmente coordinata e condotta;

b) promuovere lo studio di un *regolamento edilizio tipo*, agile ed aggiornato con mentalità urbanistica da imporre, con opportuni adattamenti, a tutti i comuni.

Concludendo queste brevi note vorrei accennare ad una proposta che ventilata al Congresso dell'I. N. U. a Venezia non ha avuto alcun seguito: la figura dell'«Urbanista condotto». L'importanza di una tale istituzione credo non possa essere discussa; l'urbanista che applicando e traducendo le direttive del Centro Studi per la Pianificazione possa svolgere con continuità e capillarità la sua efficace azione alla periferia porterebbe indubbiamente sul piano pratico di attuazione un determinante contributo; il Piano Territoriale è un fatto dinamico che si dovrebbe ripercuotere in tutti gli atti dell'attività umana, un collegamento continuo e una pendolarità fra la direzione e la base e fra la base e la direzione, è il fattore positivo che solo può garantire la validità e la vitalità: il pendolo è rappresentato dall'urbanista. Forse questo è solamente un sogno ottimistico ma è proprio solo l'ottimismo che può portare a risultati concreti.

### Comuni da inserire negli elenchi del Ministero dei Lavori Pubblici.

#### Elenco n. 1

Lodi	
Lecco	
Legnano	
Palazzolo sull'Oglio	
Ponte S. Pietro	
Rho	
Saronno	
Seriate	
Sesto S. Giovanni	
Voghera	

#### Elenco n. 2

Abbiategrasso	
Alzano Lombardo	
Casalpusterlengo	
Castellanza	
Corsico	
Crema	
Erba	
Laveno	
Melegnano	
Mortara	

Per ottemperare alla richiesta della Segreteria dell'I.N.U. sono stati segnalati due gruppi di 10 Comuni ciascuno riferiti a località in cui la necessità di un P.R. è di carattere urgente. La segnalazione è però da subordinare alle osservazioni contenute nella relazione; l'efficacia di un P.R. comunale è condizionata ad un coordinamento territoriale, essenziale soprattutto per i gruppi di comuni:

a) Sesto S. Giovanni, Rho e Corsico formanti corpo unico, unitamente ad altri comuni minori, con Milano;

b) Seriate, Alzano Lombardo, Ponte S. Pietro in analoga situazione rispetto a Bergamo;

c) Legnano e Castellanza praticamente costituenti unico problema.

Situazione diversa presentano invece i comuni di Lodi, Palazzolo sull'Oglio, Saronno, Voghera, Abbiategrasso, Casalpusterlengo, Crema, Melegnano, Mortara e Laveno che impostati secondo le direttive di una organizzazione territoriale possono sotto un certo profilo risolversi come fatti isolati; il P.R. di Erba interessa una serie di comuni periferici per cui il tema dovrebbe estendersi a tutto il settore influenzato all'incrocio della Strada Valassina con la Como-Lecco; così come il P.R. del Comune di Lecco dovrebbe estendersi alla zona di fondo Lago.

La ragione che ne ha determinato la scelta deriva per la quasi totalità dalla sovrapposizione di fenomeni complessi e sovrapposti: forte incremento industriale, pressione demografica, conseguente esplosione edificatoria, pesanti problemi di

traffico (Lodi, Lecco, Rho, Saronno, Seriate, Sesto S. Giovanni, Voghera, Abbiategrasso, Casalpusterlengo, Castellanza, Corsico, Crema, Erba, Melegnano); vincoli particolari derivanti dalla presenza di ostacoli naturali aggiunti ai precedenti fattori (Palazzolo sull'Oglio, Ponte S. Pietro); per Mortara il fattore predominante è costituito dalla rete di comunicazioni. Una citazione a parte per Laveno, piccolo centro sul medio Lago Maggiore, che alle sue industrie ceramiche assomma il traffico commerciale gravitante dall'Ossolano attraverso il lago con battelli traghetto, il traffico sulla strada la quale di prossima apertura oltre naturalmente a problemi turistici di tutela del paesaggio.

Alcuni fra i comuni segnalati hanno già iniziato studi di P.R. (Legnano, Voghera), altri sono in fase di organizzazione preliminare di studio (Lodi, Lecco), Saronno e Mortara hanno recentemente indetto concorsi, tuttora però senza seguito. La segnalazione di queste località ha lo scopo di eccitare le iniziative in atto affinché si traducano in fatti concreti.

Censimento urbanistico - Situazione attuale.

Provincia	P.R. esistenti prima del 1942 N.B. - L'anno indica la data di approvazione. n. s. = non approvato	P.R. approvati in base alla legge 1942 data di redazione - data di approvazione	P.R. in approvazione; sono indicati: la data di reda- zione e tra parentesi le fasi di approvazione (C. C. = approv. in Cons. Comunale)	P.R. allo studio	Programmi di fabbricazione	
Bergamo	Cisano Bergam.: (in ri elaborazione)		Bergamo: 12/1950 (al Ministero) Dalmine: 10/1953 (C. C.) Treviglio: 1953 (C. C.)	Clusone arch. Angelini Presezzo ing. Berizzi Romano di Lomb. ing. Moretti Selvino arch. Variseo Torre Boldone arch. Paganoni Villa d'Almè arch. Sacchi Zogno arch. Sonzogni		
Brescia		Valsavio: 1944	Brescia: 1953 (C. C.) Darfo: 1954 (C. C.) Lumezzane: 4/1954 (C. C.) Montichiari: (C. C.) Orzinuovi: 10/1951 (C. C.) Padenghe: 1954 Zone: 1950 (C. C.)	Rocato Vobarno	commissione mista ing. Lanfranchi	
Como	Como: 1937		Lomazzo: 1951 (presso gli organi superiori)	Cantù Como Bolzanago	ufficio commissione mista arch. Reggio	
Cremona	Crema: n. s. Cremona: 1930			Casalmaggiore Cremona Olmeneta Pescarolo	ufficio studi preliminari arch. Dodi ing. Piovani ing. Filippini	
Mantova	Monza: 1936 Suzzara: 1938 (n. s.)		Curtatone: 1954 (C. C.) S. Benedetto Po: 1953 (presso gli organi superiori)	Gazoldo Ippoliti Porto Mantovano	ing. Barozzi ing. Romani	
Milano	Legnano: 1924 Sesto S. Giovanni: 1934 (n. s.) Varèse: 1937	Cusano Milanino: 1945-1952 Milano: 1950-1953 Monza: 1942-1953	Besana Brianza: 1952 (C. C.) Cassina de' Pechi: 4/1954 Cormano: 1947 Melegnano: 1954 S. Angelo Lodigiano: 1954	Boffalora Bresso Cesano Maderno Codogno Cornaredo Desio Gorgonzola Legnano Lissone Lodi Magenta Nova Milanese Pogliano Robecco sul Naviglio S. Giuliano Milanese Seregno Settimo Milanese Varedo Vignate Vimercate	ing. Zari ing. Zanelli ing. Pallavicini arch. Serafini ing. De Angeli arch. Alpago arch. Morone arch. Morini arch. Edallo indagini preliminari arch. Magnaghi deliberato incarico ing. Bassi ing. Bartolini arch. Silvani commissione mista ing. Grimaldi arch. Dodi ing. Guiducci arch. Dodi	Cernusco sul Naviglio: 1954 Garbagnate: 1954 Novate Milanese: allo studio Paderno Dugnano: allo studio Seveso: allo studio
Pavia	Casteggio: 1936 (n. s.) Pavia: 1938 Fivizzano: 1937 (n. s.) Voghera: 1950 (limi- tato centro urbano)		Robbio: 10/1953 (C. C.)	Casorate Mortara Pavia Vigevano Voghera	ing. Moro concorso 1954 ing. Natoli ing. Putelli, arch. Cerutti commissione mista	
Sondrio				Aprica Chiesa Valmalenco Isolato Sondrio	ing. Negri ing. Merizzi Guicciardi arch. Cereghini arch. Arese	
Varese	Forni: 1933 (parti- colare reggiano)		Gallarate: 1953 (C. C.) Lonate Pozzolo: 12/1953 Varese: 1954 (C. C.)	Castiglione Olona Gorla Muggiò Gorla Minore Olgiate Olona Saronno Solbiate Arno Somma Lombardo Trivate	piano parziale ing. Prandoni arch. Castiglione ing. Rabolini conc. 1953 pross. incarico ing. Pedoja in fase preliminare in fase preliminare	

In preparazione ai lavori del V Congresso Nazionale di Urbanistica si è svolta nella Regione Ligure, come nelle altre Regioni d'Italia, un'indagine sull'attuale situazione dei Piani Regolatori Comunali inviando ai Sindaci un apposito questionario con degli interrogativi in ordine ai seguenti argomenti:

- a) quali Comuni hanno un piano regolatore approvato e, in tal caso, se redatto in base alla Legge n. 1150 del 17 agosto 1952 oppure in base alle Leggi precedenti;
- b) quali un piano regolatore allo studio o in corso di approvazione. Nel caso fosse allo studio si è richiesto di precisare se ad opera degli Uffici Municipali o per incarico professionale e se lo studio medesimo è stato preceduto da un concorso;
- c) quali avessero intenzione di redigere prossimamente un piano regolatore e, in caso affermativo, se per concorso o per incarico oppure d'ufficio.

Dalla sollecitudine delle risposte e dal numero di esse si è potuto osservare il grado di interessamento delle Amministrazioni interpellate per le questioni urbanistiche e il loro spirito di collaborazione nei riguardi dell'iniziativa.

Dopo qualche invito a rispondere rivolto a pochi Comuni meno solleciti, entro un mese circa dall'invio del questionario hanno risposto 218 Comuni sui 230 della Liguria; una percentuale cioè di circa il 95%.

Fra le quattro provincie, maggiore interessamento ha dimostrato la Provincia di Savona, dove hanno risposto 67 Comuni su 69, il minor numero di risposte si sono avute invece nella Provincia di La Spezia, dove hanno risposto 28 Comuni su 32.

L'esame delle risposte pervenute permette di riferire i seguenti risultati:

## Provincia di Imperia

*Comuni tenuti a presentare il piano regolatore ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica modificato dall'art. 17 della Legge 9 Agosto 1954 n. 640:*

Imperia, San Remo;

*Comuni presso cui è in corso di studio il Piano regolatore:*

Bordighera, Diano Marina, Ospedaletti, San Remo, San Bartolomeo del Cervo, Ventimiglia;

*Comuni che hanno intenzione di redigere il piano regolatore:*

Cervo, Cosio d'Arroscia, Pietra Bruna, Pigna, Pompeiana, Pornassio, San Biagio della Cima, Soldano, Taggia;

*Comuni che hanno un piano di ricostruzione approvato:*

Imperia, Molini di Triora, Triora, Ventimiglia;

*Comuni con un piano di ricostruzione in corso di studio:*

Airole, San Remo.

## Provincia di Savona

*Comuni con piano regolatore in corso di approvazione:*

Loano, Savona, Varazze;

*Comuni tenuti a presentare un piano regolatore ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica:*

Alassio, Savona;

*Comuni con piano regolatore in studio:*

Albenga, Andora, Celle Ligure, Finale Ligure, Laigueglia, Millesimo, Noli, Pietra Ligure, Quiliano, Spotorno;

*Comuni che hanno intenzione di redigere il piano regolatore:*

Albissola Marina, Albissola Superiore, Borgio Verezzi, Cairo Montenotte, Calizzano, Vado Ligure;

*Comuni con un piano di ricostruzione approvato:*

Pietra Ligure, Savona, Teirano, Vado Ligure.

## Provincia di Genova

*Comuni con piano regolatore in corso di approvazione:*

Sestri Levante;

*Comuni tenuti a presentare il piano regolatore ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica:*

Chiavari, Genova, Rapallo, Santa Margherita Ligure;

*Comuni con piano regolatore in corso di studio:*

Camogli, Lavagna, Genova, Portofino, Rapallo, Santa Margherita Ligure;

*Comuni che hanno intenzione di redigere il piano regolatore:*

Arenzano, Carasco, Cicagna, Cogorno, Davagna, Favale di Malvaro, Isola del Cantone, Lorsica, Masone, Mezzanego, Recco, Santo Stefano d'Aveto, Tiglio, Uscio, Valbrevenna;

*Comuni con piano di ricostruzione approvato:*

Genova, Moneglia, Recco, Sori;

*Comuni con piano di ricostruzione in corso:*

Borzonasca.

## Provincia di La Spezia

*Comuni tenuti a presentare un piano regolatore ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica:*

La Spezia;

*Comuni, con piano regolatore in studio:*

Sarzana;

*Comuni che hanno intenzione di redigere il piano regolatore:*

Bonassola, Brugnato, Castelnuovo Magra, Lerici, Riccò del Golfo, Vezzano Ligure;

*Comuni con piano di ricostruzione approvato:*

La Spezia, Lerici, Levanto.

Da quanto precede si può concludere che in Liguria il 13% dei Comuni hanno un piano regolatore generale in corso di

## relazione di Corrado Quoiani

approvazione o in studio oppure sono tenuti a presentarlo entro due anni a decorrere dal 1° settembre 1954.

Un'altra aliquota del 16% hanno intenzione di redigere il piano regolatore e pertanto rivelano almeno un certo grado di sensibilità urbanistica.

Dei Comuni rimanenti il 4% hanno un piano di ricostruzione approvato o in corso di studio, piani tuttavia parziali rispetto alla totalità del territorio Comunale; e gli altri, nella percentuale del 67%, hanno risposto negativamente dando prova di rimanere, ancora oggi, indifferenti alle esigenze ed ai problemi urbanistici locali, problemi che in minore o maggiore misura non possono mancare in nessun abitato. Le notizie così riassunte più che significare l'attività urbanistica dei Comuni, esprimono l'interesse alla materia delle singole amministrazioni.

La configurazione del territorio Ligure può dividersi in tre zone tipiche:

- zona litoranea,
- zona premontana,
- zona montana.

Circa il 93% della Regione è zona montana ed è in gran parte zona depressa poiché l'agricoltura presenta scarse risorse e la popolazione è povera e costretta ad un basso livello di vita; i montanari scendono quindi al piano, verso il litorale, sperando in condizioni di vita migliori e pertanto mentre nell'entro terra si verifica in forma imponente il fenomeno dello spopolamento, nella zona rivierasca le popolazioni sono in continuo aumento.

Da un'indagine sullo spopolamento nell'ultimo cinquantennio condotta dalla consultiva agricola e forestale della Liguria con sede presso la Camera di Commercio di Genova è risultato che dal 1901 al 1948 l'esodo della popolazione montana ha raggiunto le seguenti percentuali per ciascuna provincia:

Provincia di La Spezia:  
spopolamento montano medio 15%.

Provincia di Genova:  
spopolamento montano medio 17%.

Provincia di Savona:  
spopolamento montano medio 15%.

Provincia di Imperia:  
spopolamento montano medio 28%.

Tale movimento emigratorio si è riversato in parte nella zona premontana delle Province di La Spezia, Genova e Savona ma soprattutto nei Comuni costieri dove l'aumento complessivo degli abitanti, sempre in base ai dati di cui all'indagine in parola e per gli stessi anni, è risultato il seguente:

Provincia di La Spezia:  
aumento medio della popolazione +49%.

Provincia di Genova:  
aumento medio della popolazione +60%.

Provincia di Savona:  
aumento medio della popolazione +61%.

Provincia di Imperia:  
aumento medio della popolazione +49%.

Il fenomeno dello spopolamento è continuato dopo il 1948 e negli anni successivi

è andato anzi accentuandosi. Pertanto mentre nell'entro terra si presenta la necessità di ripopolare la media e l'alta zona montana mediante l'esecuzione di opere idonee a riformarne completamente la sua economia, quale il miglioramento delle comunicazioni stradali, l'esecuzione di acquedotti, di opere di irrigazione, la sistemazione dei bacini montani, il miglioramento di prati e pascoli, il riattamento e la ricostruzione delle case e delle stalle, e mediante nuove iniziative tendenti a valorizzare le possibilità turistiche incrementando l'industria alberghiera, e organizzando i campeggi e gli sport invernali in località adatte, nei Comuni costieri si presenta invece la necessità di controllare e disciplinare l'espansione degli abitati in continuo sviluppo, difendere il paesaggio, adeguare alle nuove esigenze turistiche le attrezzature balneari e alberghiere già esistenti, risolvere i problemi del traffico interregionale le cui correnti interferiscono con quelle del traffico locale e attraversano le zone residenziali, prevedere lo sviluppo delle zone industriali, problemi tutti che presentano carattere contingente e che potrebbero trovare la loro logica soluzione nello studio dei piani regolatori generali.

Il pericolo maggiore della situazione attuale è costituito, come è noto, dallo sviluppo indiscriminato di nuovi quartieri che spesso presentano quei caratteri anonimi, pieni di squallore, amorfi, senza nessuna preoccupazione dell'ambiente e del paesaggio, fattore quest'ultimo così importante in Liguria.

A Bordighera, per esempio, lungo la via Vittorio Emanuele, l'edilizia si dispone su due fronti stradali secondo un insieme compatto che impedisce la visuale del mare, che pure è a pochi metri di distanza, per cui l'abitato in tale via centralissima non denuncia il suo carattere rivierasco e presenta l'aspetto anonimo di qualsiasi abitato in pianura.

Sarebbe stato invece opportuno che verso il mare la fronte stradale fosse stata interrotta da giardini secondo uno schema di edilizia estensiva per cui fosse stata possibile la visione del mare.

A Savona il Corso Cristoforo Colombo viene ad essere separato dal mare da una successione di capannoni industriali; il piano regolatore, che sembra sia stato recentemente approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP., prevede il trasferimento di tale zona industriale nell'entro terra e cioè in luogo più adatto perché vicino alla linea ferroviaria e destinata, molto opportunamente, le aree che potranno essere così ricuperate a zona balneare per cui Corso Colombo diventerà un magnifico lungomare di grande interesse panoramico.

Nei Comuni costieri è pertanto più sentita, rispetto agli altri dell'entro terra, la necessità di dare inizio alla stesura dei piani regolatori.

Allo scopo di stabilire un grado di priorità in relazione all'importanza ed all'urgenza dei problemi urbanistici dei vari abitati il Ministero dei LL. PP. ha recentemente invitato i Signori Prefetti a segnalare i nomi di quei Comuni che potrebbero essere inclusi nei prossimi elenchi da far seguire al primo già pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 maggio 1954, n. 120.

Rifacendomi a tali direttive, e in base ai criteri riportati di fianco al nome di ciascun abitato segnalo 20 Comuni, divisi in due gruppi di 10, che sotto l'aspetto turistico, paesistico, industriale potrebbero essere inclusi negli elenchi in parola e quindi dotati nel più breve tempo di un piano regolatore operante; ho escluso da tale elenco quei Comuni che sono obbligati per legge a presentare un piano regolatore generale o quelli che il piano regolatore hanno in corso di approvazione presso il Ministero dei LL. PP., ho incluso invece quelli che hanno un piano regolatore allo studio o abbiano dato esito ad un concorso e questo perché molti di essi, malgrado la buona volontà di cui hanno dato o danno dimostrazione si decidono molto lentamente ad inoltrare il piano all'approvazione degli organi superiori. Ho segnalato infine nelle caratteristiche anche l'aumento della popolazione nell'ultimo cinquantennio nei casi dove ha superato il 40%.

### Elenco dei venti comuni

#### I\* Gruppo

##### Provincia di Imperia:

*Ventimiglia.* - Problemi di traffico: attraversamento della statale Aurelia; centro di particolare movimento turistico: popolazione turistica invernale n. 11.820, estiva n. 14952; ha dato esito ad un concorso di piano regolatore; possiede un piano di ricostruzione parziale il cui termine di esecuzione scade il 28-8-1955.

*Bordighera.* - Problemi di traffico analoghi al precedente; movimento turistico: popolazione turistica invernale numero 8840, estiva n. 11.740; centro di particolare interesse panoramico, ha dato esito ad un concorso di piano regolatore; incremento della popolazione nell'ultimo cinquantennio + 68%.

##### Provincia di Savona:

*Albenga.* - Centro di particolare interesse monumentale, turistico e balneare; popolazione superiore a 11.000 abitanti; incremento della popolazione nell'ultimo cinquantennio + 65%.

*Finale Ligure.* - Centro di interesse turistico, monumentale e ambientale; centro di vita balneare; attraversamento dell'abitato della statale Aurelia; sede di Azienda di soggiorno; ha dato esito ad un concorso di piano regolatore.

*Albissola (Marina e Superiore).* - Centro di interesse turistico e panoramico; abitato attraversato dalla statale Aurelia; sede di Azienda di soggiorno; Comune che viene a costituire nel suo insieme zona di espansione residenziale di Savona con cui è collegato con linee urbane.

##### Provincia di Genova:

*Portofino.* - Centro di grande interesse paesistico e ambientale; un accrescimento edilizio indiscriminato potrebbe pregiudicare irrimediabilmente le caratteristiche attuali; grande movimento turistico.

*Lavagna.* - Centro di interesse turistico-balneare, vi si svolge un notevole movimento turistico; costituisce zona di espansione residenziale dell'abitato di Chiavari.

*Recco.* - Attraversamento della statale Aurelia; presenta particolare interesse

paesistico; distrutto dalla guerra in ragione del 96%; ha un piano di ricostruzione parziale il cui termine di esecuzione scade l'8 marzo 1959 e che sarebbe opportuno costituissesse la prima fase di avviamento di un piano regolatore generale.

##### Provincia di La Spezia:

*Lerici.* - Attraversamento della strada provinciale panoramica che si ricongiunge con la statale Aurelia; centro di interesse ambientale e panoramico; centro turistico balneare in grande sviluppo; incremento della popolazione nell'ultimo cinquantennio + 43%.

*Sarzana.* - Attraversamento della statale Aurelia; centro di interesse monumentale e di movimento turistico notevole; popolazione superiore a 15.000 abitanti.

#### II\* Gruppo

##### Provincia di Imperia:

*Diano Marina.* - Centro abitato di interesse turistico-balneare; popolazione turistica invernale 4.911, estiva: 29.675; è attraversato dalla statale Aurelia.

*Ospedaletti.* - È attraversato dalla statale Aurelia; presenta particolare interesse turistico e balneare; popolazione turistica invernale 3.800; estiva: 4.000; incremento popolazione nell'ultimo cinquantennio + 62%.

##### Provincia di Savona:

*Spotorno.* - Interesse turistico; sede di Azienda di soggiorno; attraversamento statale Aurelia; incremento della popolazione nell'ultimo cinquantennio + 53%.

*Noli.* - Particolare importanza del problema del traffico in quanto la statale Aurelia taglia il centro storico dalla zona balneare. Centro di interesse monumentale e paesistico; notevole movimento turistico.

*Cairo Montenotte.* - Centro di intenso sviluppo industriale; popolazione superiore a 12.000 abitanti; percentuale di accrescimento dell'ultimo cinquantennio + 133%.

##### Provincia di Genova:

*Arenzano.* - Presenta particolari problemi di traffico sia interno che di attraversamento; presenta particolare sviluppo balneare e interesse turistico.

*Camogli.* - Presenta particolare interesse turistico ed è centro di villeggiatura.

*Zoagli.* - Attraversato dalla statale Aurelia; centro di grande importanza paesistica; è l'unico Comune costiero della Liguria che ha subito uno spopolamento nell'ultimo cinquantennio per cause belliche nella percentuale del - 21%; ha un piano di ricostruzione il cui termine di esecuzione scade il 22 marzo 1955.

##### Provincia di La Spezia:

*Levanto.* - Presenta interesse paesistico nonché sviluppo turistico e balneare molto accentuato.

*Portovenere.* - Centro di particolare interesse ambientale panoramico; grande movimento turistico.

### Piani intercomunali

In Liguria, lungo la fascia costiera esistono dei nuclei abitati che benché amministrativamente costituiscono Comuni a sé, nell'insieme presentano problemi ur-

banistici analoghi che vanno quindi risolti nel loro complesso mediante la stesura di un piano intercomunale.

Esempio tipico sono i Comuni siti tra La Spezia e Levanto nella zona delle Cinque Terre, abitati ancora primitivi perché tagliati fuori dalle grandi linee di traffico, poiché l'Aurelia in tale zona si allontana dal litorale. Territori quindi poco conosciuti dal turista, mentre per la bellezza dei panorami e l'aspetto selvaggio dei luoghi, che hanno conservato il loro antico carattere perché, come si è detto, rimasti fuori dall'intenso ritmo della vita attuale, hanno tutte le prerogative per attrarre un intenso movimento turistico, purché possano formarsi un'adeguata attrezzatura alberghiera che oggi manca.

Da non molto tempo sono stati iniziati dall'Ufficio del Genio Civile di La Spezia i lavori per la costruzione della strada litoranea che dovrà collegare i Comuni in parola e la cui realizzazione è vivamente auspicata da quelle popolazioni, strada che verrà a modificare le condizioni di vita di quegli abitati poiché porrà termine al loro isolamento e ne permetterà facilmente l'accesso.

Con il miglioramento delle comunicazioni e con l'immissione delle correnti turistiche, sorgerà anche nella zona delle Cinque Terre il pericolo di un indiscutibile accrescimento edilizio che potrebbe pregiudicarne irrimediabilmente il carattere.

E' auspicabile quindi l'intervento della Sovrintendenza ai Monumenti per la stesura di un piano paesistico che dovrebbe avere carattere quanto più possibile sollecito e che dovrebbe essere contemporaneamente integrato da un piano intercomunale che dovrebbe coordinare le varie esigenze urbanistiche nel loro complesso, piano quest'ultimo che dovrebbe comprendere i Comuni di Portovenere, Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza e Monterosso.

Oltre quello delle Cinque Terre si propongono i seguenti altri piani intercomunali:

Golfo del Tigullio - comprendente tutti i Comuni fra Sestri Levante e Portofino e cioè, Cavi, Lavagna, Chiavari, Zoagli, Rapallo, Santa Margherita Ligure e Portofino.

Il Piano intercomunale comprendente tutti i Comuni fra il Promontorio di Portofino e Nervi e cioè Camogli, Recco, Sori, Pieve Ligure, Bogliasco.

La Costa Azurra Italiana comprendente i Comuni di Ventimiglia, Ospedaletti, Bordighera e San Remo.

Mentre i piani sopra proposti per il carattere dei territori in essi compresi, nascono essenzialmente da esigenze di coordinamento turistico, altri piani derivano da esigenze soprattutto di sviluppo industriale. Questi ultimi sono: territorio comprendente i Comuni di Dego, Cairo Montenotte, Càrcare, Altare, comuni tutti che nel loro insieme costituiscono il complesso industriale più importante della Provincia di Savona ed uno dei maggiori della Liguria.

Vado Ligure è oggi quasi un quartiere industriale di Savona e benché amministrativamente costituisca un Comune a sé, sarebbe tuttavia necessario che lo studio del piano regolatore fosse sviluppato contemporaneamente a quello del Capoluogo, incluso quest'ultimo nel primo elenco dei Comuni tenuti a presentare il piano regolatore ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica, per cui si potrebbe proporre un piano intercomunale in cui fossero inclusi anche i Comuni di Albissola Marina e Superiore, posti a Levante di Savona di cui costituiscono zona di sviluppo residenziale e balneare.

#### Piani paesistici.

In Liguria c'è un solo piano paesistico approvato a norma di legge e cioè la zona

di Sant'Ilario a Nervi, ricadente nel territorio del Comune di Genova.

Altri piani sono stati proposti dalla Sovrintendenza ai Monumenti della Liguria al Ministero della Pubblica Istruzione ed altri ancora sono già presso il Ministero medesimo.

Tali piani, proposti o in corso di approvazione, sono:

a) fascia costiera che si estende da Tellaro ai Cantieri del Muggiano, in Provincia di La Spezia, comprendente il Comune di Lerici.

b) Promontorio di Portofino, piano tendente a salvaguardare l'aspetto pittorico e selvaggio del promontorio stesso. Comprende i Comuni di Rapallo, Santa Margherita Ligure, Portofino, Camogli, Recco.

c) Zona a monte di Corso Imperatrice a San Remo.

In aggiunta a quelli sopracitati, sarebbe opportuno prevedere i seguenti altri:

d) Piano paesistico delle Cinque Terre comprendente tutta la zona litoranea compresa fra l'Isola Palmaria a Levante e la Punta Mesco a Ponente. Questo piano dovrebbe essere integrato dal Piano intercomunale di cui si è parlato al precedente capitolo.

e) Golfo del Paradiso comprendente tutti i Comuni da Camogli a Nervi.

f) Tre piccoli piani nella zona collinare alta che forma cornice alla città di Genova.

g) Ospedaletti, zona alta.

h) La fascia costiera delimitata a Ponente dalla linea di confine (Ponte S. Luigi) ed a Levante dal Comune di Ventimiglia.

i) Piano paesistico a Case di Nava, zona confinante fra la Provincia di Imperia e quella di Cuneo.

## Emilia

Le indagini compiute in Emilia a mezzo del questionario compilato dall'INU e inviato a tutti i comuni della Regione hanno dato i seguenti risultati: 170 comuni su 334 hanno risposto al questionario. I dati che seguono si riferiscono quindi ai soli 170 comuni:

- 8 comuni possiedono un piano regolatore approvato;
- un solo comune ha il piano in corso di approvazione;
- 50 comuni hanno il piano regolatore allo studio di cui 12 ad opera degli uffici comunali, 6 a mezzo di commissioni miste, 13 per incarico professionale e 17 non hanno precisato in che modo;
- 108 comuni hanno un ufficio tecnico;
- 41 comuni possiedono il piano di ricostruzione approvato e 9 allo studio;
- 10 comuni (i capoluoghi delle province) più Salsomaggiore e Rimini sono stati obbligati a redigere il piano regolatore in base al Decreto Ministero LL. PP. n. 391 dell'11-5-1954.

Anzitutto si deve constatare la scarsa adesione dei comuni all'iniziativa dello Istituto e la poca precisione delle risposte ai quesiti del questionario, in realtà non troppo chiaro. Quello che più sorprende è l'assenteismo di qualche amministrazione di centri notevoli come Modena e Ravenna i cui dati si sono dovuti rilevare presso il Provveditorato alle OO. PP.

Per quanto i dati esposti si riferiscono a poco più del 50% dei comuni essi dimostrano come sia da loro poco sentita la necessità di disciplinare e coordinare lo sviluppo edilizio e viario dei centri urbani.

E' ben vero che un notevole numero di comuni sono montani e lamentano uno spopolamento che giustifica il loro disininteresse ai problemi urbanistici per rivolgersi piuttosto a problemi sociali ed economici: la soluzione di questi problemi, peraltro, interessa i piani regionali.

## relazione di Alberto Legnani

Circa le proposte dei futuri piani regolatori, si fa osservare che una esatta indicazione implica una indagine più accurata e approfondita di quella che poteva essere fatta coi mezzi a disposizione della Sezione.

Comunque nello stabilire una gradualità tra i 20 comuni che dovrebbero in seguito entrare a far parte delle liste compilate dal Ministero dei LL. PP., si è tenuto conto di comuni che, come nel caso di Bologna, per la loro contiguità col capoluogo, il loro territorio deve essere disciplinato contemporaneamente col medesimo pur non ritenendosi necessaria la formazione di un piano intercomunale.

I piani intercomunali sono stati invece proposti per le sole balneari lungo la costa Adriatica e si sono segnalate le località di interesse paesistico che potrebbero essere oggetto di un disciplinamento urbanistico.

Provincia	Indagine sulla situazione urbanistica					Proposte	
	Comuni provvisti di P.R.G. approvati anteriormente al 1942 e da aggiornare entro il 1953	Comuni compresi nel 1 <sup>o</sup> elenco del Ministero del L.L. PP.	Comuni che hanno deliberato ed in corso di studio la redazione del P.R.G.	Comuni che hanno approvato il P.R.G. ed inviato per l'approvazione alle Autorità Superiori	Comuni che hanno ottenuto il Decreto di approvazione del P.R.G.	Comuni da segnalare in ordine di precedenza per successivi elenchi di Comuni obbligati alla formazione del P.R.G.	Zone da segnalare per la formazione di Piani Regolatori Intercomunali
Bolzano	Bolzano	Bolzano	Brennero Colle Isarco			Merano Bressanone	
Trento		Trento		Trento Rovereto Riva		Ala Mezzolombardo Cles Fondo Tione Malè Cavalese	
Verona		Verona	Soave Caprino Veneto Peschiera Lazise Garda Torri Del Benaco	Verona Lazise S. Bonifacio		Legnago Peschiera Soave Cerea Isola della Scala S. Bonifacio Borgo Chiesanuova	
Mantova	Mantova	Mantova		Suzzara S. Benedetto Po		Viadana Ostiglia S. Benedetto Po Asola	
Belluno	Belluno	Belluno Cortina d'Ampezzo	Agordo Lozzo S. Vito Cadore Borca	Auronzo Misurina Feltre Sappada	Lorenzago Feltre Pieve	Feltre Auronzo Agordo Sappada S. Vito Borca	
Vicenza	Asiago	Vicenza	Thiene Lonigo Dueville Arzignano		Valdagno	Schio Bassano Thiene Dueville Arzignano	Arzignano - Montecchio - Altavilla - Vicenza
Padova			Padova	Padova Piove di Sacco		Cittadella Este Monselice Piove di Sacco Battaglia Abano Terme Montegrotto Terme	
Rovigo	Adria Lendinara	Rovigo	Ariano Polesine				
Udine	Udine	Udine	Liguano Latissana Spilimbergo Tolmezzo Treppo Carnico Pordenone			Spilimbergo Tolmezzo Codroipo Latissana S. Giorgio Portenone Lignano Tarvisio	Pordenone - Cordenona - Porcia - Paluzza - Treppo Carnico - Ligosullo
Treviso	Treviso	Treviso	Asolo Mogliano Veneto	Conegliano Vittorio Veneto		Vittorio Veneto Conegliano Castelfranco Mogliano Veneto Oderzo Montebelluna	
Venezia		Venezia	Venezia Caorle Grisolara Jesolo			Chioggia Caorle Jesolo	Mira - Dolo - Stra
Gorizia e Trieste		Gorizia	Gorizia Trieste Gradisca Grado			Monfalcone Cermone Ronchi	Trieste e Comuni vicini Monfalcone - Staranzano - Ronchi

Il tema di questo V Congresso Nazionale di Urbanistica «I Piani Comunali nel quadro della Pianificazione regionale», porrebbe all'esame un altro tema subordinato, cioè se sia più opportuno ed utile sottomettere la pianificazione Comunale alla programmazione più vasta del Piano Regionale o viceversa, se da una opportuna e predisposta pianificazione di limitati territori comunali possa trovare più chiara e realistica visualizzazione il Piano Regionale.

Non si vuole in questa sede entrare nel merito dell'una o dell'altra tesi che indubbiamente potrebbero offrire, ognuna, argomenti validi a proprio sostegno. E' indubbio però che una preordinata pianificazione dei territori comunali della Regione, faciliterà, come un elemento catalizzatore, la pianificazione più vasta della Regione.

Perciò si espone qui soltanto il quadro della situazione urbanistica della Toscana ed i criteri seguiti per la formazione di un secondo e di un terzo elenco di Comuni che, seguendo l'elenco di quelli già decretati l'11-4-54, dovrebbero essere obbligati a formare un piano Regolatore ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica.

La scelta di questi Comuni è stata visualizzata in funzione di una programmazione vasta derivata dai primi studi di impostazione per il Piano Regionale. Essa perciò non è stata fatta visualizzando soltanto l'importanza demografica dei Comuni o il loro incremento demografico naturale, ma principalmente, considerando il criterio dell'influenza che il Comune prescelto esercita nell'ambito di una certa zona della regione o su Comuni minori limitrofi. Inoltre è stata considerata l'importanza che il Comune prescelto può esercitare nell'ambito amministrativo, ma più particolarmente per l'influenza ed i riflessi che questo esercita nel campo economico, industriale, agricolo e turistico.

Naturalmente a questi criteri di scelta seguono e si connettono problemi specifici di carattere urbanistico, quali quelli del traffico, dell'ampliamento e degli sviluppi ed indirizzi di carattere economico, industriale e turistico, concorrenti il territorio ed i suoi abitati.

Da questa scelta, deriva e viene localizzata quella serie di capisaldi, visualizzati, in funzione degli studi già programmati per il Piano Regionale, che determinano una magliatura che si appoggia a quella dei centri maggiori per i quali è già stato decretato l'obbligo dell'adozione di un Piano Regolatore Generale, dalla quale potrà svilupparsi organicamente e con previsioni realistiche, la successiva programmazione territoriale della Regione.

E' da aggiungere che a una predisposizione così fatta, consegue che molti Comuni meno importanti, ma adiacenti a quelli prescelti, se pure non compresi negli elenchi, subiranno l'influenza del comportamento dei Comuni obbligati a formare un Piano Regolatore e quindi, in un

tempo più o meno vicino, sentiranno anche essi la necessità di preordinare il loro sviluppo ed ordinamento urbanistico in relazione agli indirizzi nuovi che i Comuni prescelti eserciteranno. Da ciò consegue inoltre, che in un tempo relativamente breve la programmazione urbanistica Comunale della Toscana potrebbe diventare un fatto compiuto.

Per dare un quadro più completo di questa pianificazione comunale si riassumerà qui di seguito la situazione di fatto e quella in programma.

Prima dell'emanazione della Legge Urbanistica 17 Agosto 1942, n. 1150, pochi Comuni, fra i quali Firenze, Massa-Carrara-Montignoso e San Casciano dei Bagni, possedevano Piani Regolatori, resi validi in base a Leggi particolari. Tale validità verrà a scadere, com'è noto con la fine del prossimo anno, e ciò ai sensi dell'art. 4 della Legge 20-4-1952, n. 1524.

Iniziative per riordinare in base a Piani regolatori i centri abitati, erano già state prese da vari Comuni con studi particolari, con concorsi ed altre iniziative. Queste però, nella maggior parte dei casi, non vennero mai concreteate con strumenti aventi forza di Legge, per cui le limitate iniziative urbanistiche che vennero realizzate lo furono più in grazia di svariati mezzi di pressione esercitati da parte dei Comuni che per mezzo della costrizione legale.

Con Decreto Legislativo Luogotenenziale 1° Marzo 1945, n. 154, fu creato lo strumento giuridico dei piani di ricostruzione, perfezionato con la Legge 27 Ottobre 1951, n. 1402, di cui ebbero a beneficiare i seguenti Comuni distrutti o danneggiati dalla guerra:

1) Firenze, 2) Firenzuola, 3) Capraia e Limite, 4) Pontassieve, 5) Montelupo Fiorentino, 6) Lastra a Signa, 7) Castelfiorentino, 8) Empoli, 9) Vicchio, 10) Certaldo, 11) Dicomano, 12) Settignano, 13) Marradi, 14) Incisa Val d'Arno, 15) Borgo San Lorenzo, 16) Impruneta e Desco, 17) Mercatale di Vernio, 18) S. Godenzo, 19) San Casciano in Val di Pesa, 20) Barga, 21) Albiano di Barga, 22) Serravalle, Corvaia e Ripa, 23) Poggio di Camporgiano, 24) Piazza al Serchio, 25) Strettoia di Pietrasanta, 26) Gallicano, 27) Castelnuovo Garfagnana, 28) Viareggio, 29) Bagni di Lucca, 30) Massa, 31) Carrara e Avenza, 32) Villafranca Lunigiana, 33) Equiterme di Fivizzano, 34) Noce di Zeri, 35) Fosdinovo e Marciaso, 36) Montignoso e fraz. di Capanne, 37) Aulla, 38) Colle Val d'Elsa, 39) Poggibonsi, 40) Pienza, 41) Ponte d'Arbia di Montironi, 42) Arezzo, 43) Pieve S. Stefano, 44) Terranuova Bracciolini, 45) Castiglion Fiorentino, 46) Levane di Montevarchi, 47) Stia, 48) Borgo alla Collina di Castel S. Niccolò, 49) La Fratta di Badia Tedalda, 50) Pratovecchio, 51) Pistoia, 52) Pisa, 53) Castelfranco di Sotto, 54) San Miniato, 55) Malaventre di Vecchiano, 56) Santa Croce sull'Arno, 57) Pontedera, 58) Livorno,

## relazione di Ivo Lambertini

59) Portoferraio, 60) Cecina, 61) Grosseto, 62) Monte Argentario, 63) Orbetello e Talamone di Orbetello.

Di questi comuni, che ormai hanno avuto approvato o hanno in via di approvazione il Piano di ricostruzione, gran parte hanno in corso l'attuazione del proprio Piano da parte dello Stato, con benefici evidenti che oggi non possono ancora valutarsi nella loro piena entità.

L'importanza di questa Legge sui Piani di ricostruzione è fondamentale, nè va dimenticato che i benefici urbanistici di cui potranno godere i Comuni che hanno predisposto la ricostruzione dei loro abitati distrutti o danneggiati in base a questi piani, è tale che la loro influenza si farà sentire specialmente in avvenire, nella fase più delicata dello sviluppo urbanistico degli abitati stessi.

E' perciò auspicabile che la Legge n. 1402, opportunamente riveduta, dopo la cessazione dei suoi scopi attuali, ma con le sue disposizioni semplici e snelle, possa essere mantenuta in efficienza, sia pure con un fine limitato, per la programmazione dello sviluppo ed il riordinamento di tutti quegli abitati minori che per ragioni di opportunità, di economia ed altro, non potranno permettersi, oppure non avranno necessità di adottare un piano regolatore generale Comunale.

Con Decreto Interministeriale n. 391, in data 11 Maggio 1954, su proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, è stato approvato il primo elenco dei Comuni che, ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, sono tenuti a formare un proprio piano regolatore generale nei termini prescritti. Per la Toscana furono prescelti i seguenti Comuni:

1) Arezzo, 2) Carrara, 3) Firenze, 4) Grosseto, 5) Livorno, 6) Lucca, 7) Massa, 8) Montecatini Terme, 9) Pisa, 10) Pistoia, 11) San Gimignano, 12) Siena, 13) Portoferraio, 14) Viareggio.

Tutti questi Comuni hanno in avvio od in corso di ultimazione gli studi per il loro piano regolatore generale ed è da riconoscere che essi avevano già iniziato questi studi, prima ancora della loro inclusione nell'elenco di cui sopra.

Di questi Comuni, Firenze, nel quadro di una pianificazione intercomunale comprendente dodici Comuni limitrofi, più altri tre Comuni che dovranno completare il territorio, espone alla mostra di questo Congresso, studi generali e particolari, predisposti per la visualizzazione di questo particolare problema, che trascende l'importanza delle necessità di ogni singolo Comune consorziato, ma lo inquadra invece in un più vasto ambiente che investe una notevole parte del medio Valdarno;

Arezzo, ha già predisposto ed adottato un piano regolatore generale, ora in via di approvazione, che tende a risolvere i propri problemi urbani nel quadro del territorio comunale e di questa lodevole iniziativa risentono già l'influenza i territori comunali adiacenti;

**Montecatini Terme**, ha già predisposto un piano regolatore generale, ora in aggiornamento, nel quale vengono programmati gli sviluppi ed il riordino di quella importantissima stazione termale;

**Pistoia**, ha pure predisposto studi per il suo piano regolatore urbano ed ora ha in studio l'esame dei problemi del restante territorio comunale;

**Livorno**, ha molto beneficiato del suo piano di ricostruzione, risolvendo numerosi problemi di rinnovamento e risanamento. Ora ha pressoché ultimato un accurato piano regolatore generale nel quale i delicatissimi problemi di struttura, di economia, di sviluppo, sono stati ampiamente trattati e scovati per mezzo di studi predisposti dai progettisti e dalla Commissione che li affiancava. In particolare sono da citare gli studi dell'Ing. Giorgio Amati che ha riassunto in varie pubblicazioni, l'interessante «Esperienza Urbanistica di Livorno» in questo dopoguerra, dal piano di ricostruzione fino al realizzato progetto del piano regolatore;

**Grosseto**, ha predisposto un piano regolatore generale che presto dovrebbe essere avviato all'approvazione;

**Siena**, predispose importanti studi ed ha in avvio altri studi per il progetto del suo piano regolatore generale, alla cui realizzazione sembra avviata avvalendosi di un importante concorso;

**Massa e Carrara**, hanno praticamente abbandonato il piano che avrà scadenza nel prossimo anno, predisposto quando le due province erano unificate. Dovranno ora preordinare i loro piani, che è auspicabile vengano coordinati attraverso un piano intercomunale, che comprenda anche il Comune di Montignoso e tutta la zona industriale ubicata fra questi capoluoghi e le rispettive marine;

**Lucca**, ha avviato per ora studi visualizzati nel campo limitato di un programma di fabbricazione; ma con un organico piano regolatore generale, potrà predisporre lo sviluppo urbanistico del suo territorio, salvaguardando il proprio singolarissimo nucleo urbano nel magnifico quadro di cintorno;

**Pisa**, fin da prima della guerra, ebbe a studiare ed approfondire i suoi problemi urbanistici attraverso concorsi e studi per un piano regolatore urbano. A mezzo del Piano di ricostruzione, ha potuto realizzare una serie di problemi interni, ma dovrà ora preordinare un piano che riassuma queste esperienze proiettandole nel futuro per il maggiore sviluppo del suo territorio;

**Viareggio**, ha potuto preordinare ed indirizzare verso criteri più vasti e moderni parte del suo vecchio nucleo urbano avvalendosi del piano di ricostruzione. Con l'esperienza di studi e piani già predisposti, ha inquadrato in parte i suoi problemi urbanistici ed è auspicabile che insieme ai Comuni di Forte dei Marmi, Scava, Pietrasanta, Camaiore vengano considerati e risolti in una visione proiettata nel futuro, a mezzo di un piano intercomunale i problemi urbanistici di questa zona da valorizzare e rammoderare per farla considerare ancora la più bella riviera d'Italia;

**Portoferraio**, dovrà farsi promotore di un vasto piano intercomunale paesistico dell'isola, che riassuma e sviluppi le iniziative in sì o precedentemente avviate, fra le quali, quella encomiabile che

l'arch. Cancellotti ebbe a predisporre fin da prima della guerra, e gli studi già impostati dalla Sovrintendenza ai Monumenti di Pisa per il Piano paesistico;

**S. Gimignano** dovrà con la più squisita sensibilità avviare lo sviluppo urbanistico del suo territorio verso indirizzi di maggiore respiro, valorizzando il suo territorio ed il patrimonio artistico e paesistico, per un maggiore sviluppo della zona e per l'incremento di quelle correnti turistiche che tanto contribuiscono all'economia di quel territorio.

Terminata questa rassegna dei Piani Regolatori Generali previsti per la Toscana, è opportuno accennare anche alle iniziative per i Piani Paesistici che ora si stanno avviando verso una fase concreta ed una programmazione unitaria, tesa alla salvaguardia ed alla valorizzazione di questo nostro incomparabile patrimonio.

**Firenze**, nel già accennato quadro del Piano Intercomunale, sta predisponendo insieme alla Sovrintendenza ai Monumenti, un piano paesistico, che se verrà realizzato con criteri unitari e coordinati fra la Legge e il regolamento per la protezione delle bellezze naturali e panoramiche e la Legge Urbanistica, potrebbe divenire un esempio di pianificazione paesistica, per l'accuratezza degli studi predisposti e la visualizzazione nuova del problema.

Per la **Versilia**, da Viareggio a Forte dei Marmi, la Sovrintendenza ai Monumenti di Pisa ha già predisposto e presto darà in pubblicazione, un limitato Piano protettivo della fascia costiera.

Si è anche accennato alla necessità di inquadrare in un piano intercomunale paesistico l'**Elba** e si è già accennato che la Sovrintendenza ai Monumenti di Pisa, ha già predisposto studi in merito che dovrebbero al più presto trovare efficacia legale. Questo piano paesistico, però, sarebbe opportuno fosse strettamente coordinato al proposto piano intercomunale urbanistico, così da promuovere lo sviluppo di quel territorio in modo organico ed unitario, in vista della preminente attività turistica da sviluppare.

Per l'**Argentario** e per la parte costiera del Comune di Orbetello, oltre che per l'**Isola del Giglio**, dovrebbe essere predisposto un piano paesistico strettamente legato ad un piano regolatore intercomunale che valorizzi quelle bellissime zone, salvaguardando e valorizzando i monumenti ed i paesaggi singolarissimi. Dovrebbero essere sviluppate ed indirizzate verso finalità di soggiorno estivo di cura, le correnti turistiche di questa zona che a causa della sua ubicazione gravita ormai più su Roma che sulla Toscana.

E qui si vorrebbe raccomandare, in vista della tanto auspicata revisione ed aggiornamento della Legge Urbanistica, anche la sua revisione e coordinamento con la Legge 29-6-1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali e panoramiche e del relativo regolamento, affinché queste due Leggi possano divenire strumenti unitari, efficaci e complementari ai fini della programmazione urbanistica dei territori, eliminando quei non molti punti di conflitto e di competenza, che spesso, però, mettono in contrasto o rendono inefficienti iniziative volte al medesimo fine.

Ed altre Leggi e competenze dovrebbero essere coordinate in questo auspicato nuovo testo legislativo, fra le quali quelle spettanti al Ministero della Marina Mercantile e al Demanio, sulle spiagge e coste, che spesso contrastano con i criteri che perseguitano la Legge Urbanistica e la Legge sulla protezione delle bellezze naturali e panoramiche, per le diverse finalità, spesso superate, alle quali sono indirizzate le Leggi o gli indirizzi di questi ultimi Organi.

Visualizzata così la rassegna di quei Comuni che a mezzo di provvedimenti legislativi hanno avuto o dovranno adottare provvedimenti urbanistici, si pone ora il problema della scelta di nuovi Comuni che, seguendo l'elenco di quelli summenzionati, dovranno a loro volta predisporre un proprio Piano Regolatore generale.

Tale scelta è stata fatta, come già detto, inquadrandola nel problema nella prospettiva del Piano Regionale. Sorge però contemporaneamente un altro problema, quello cioè, della insufficienza del singolo territorio comunale per l'esaurimento di tutti i suoi problemi urbanistici, quando questo territorio sia investito da altri territori che assommino problemi simili o strettamente legati; oppure, quando certi problemi non possano trovare completa soluzione od esaurimento, se non per mezzo di interventi in un territorio adiacente più vasto. Ecco quindi la necessità del coordinamento delle direttive riguardanti l'assetto urbanistico di particolari Comuni, e pertanto, la necessità di predisporre Piani Regolatori Intercomunali che meglio coordinino armonicamente le necessità nell'ambito di una certa zona.

Nella rassegna precedentemente fatta, sono già stati praticamente elencati i Comuni che trovandosi nelle particolari condizioni sopra accennate, dovrebbero adottare un Piano Regolatore Intercomunale e per seguire un ordine, ed anche per chiarire quanto accennato in merito, si elencano i provvedimenti finora predisposti e le proposte relative.

Per **Firenze**, il Ministero dei LL.PP. fino dal febbraio 1952, dispone la formazione di un Piano Regolatore Intercomunale che, oltre Firenze, comprende gli adiacenti Comuni di Calenzano, Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Fiesole, Impruneta, Lastra a Signa, Pontassieve, Prato, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa e Vaglia, a cui fu deliberato di aggiungere i Comuni di Vernio, Vaiano e Cantagallo per rendere più omogenea la struttura del territorio.

Dell'utilità di questo Piano Intercomunale, qualora esso venga progettato ed attuato nella più stretta collaborazione coi Comuni interessati, risentiranno vantaggi notevoli non soltanto Firenze e Prato che attraverso il territorio di Sesto Fiorentino formano ormai quasi una unica entità, ma tutti i Comuni compresi nel Consorzio stesso, qualora sappiano indirizzare le loro programmazioni urbanistiche nella visualizzazione del Piano Intercomunale entro il quale gravitano.

E' già stato pure accennato, incidentalmente, che anche i Comuni di **Massa, Carrara e Montignoso**, dovrebbero prevedere e coordinare intercomunalmente i loro sviluppi, al fine di mantenere la necessaria unità di quel territorio di carat-

teristiche tutte particolari e simili, ed anche per valorizzare e potenziare, in un reciproco e stretto intercambio, l'economia della zona. In particolare, dovrebbe essere prevista la maggiore valorizzazione delle rispettive marine che sono ancor'oggi fra le più belle della riviera e che potranno consentire sviluppi nuovi in una proiezione futura.

Anche per **Viareggio, Camaiore, Pietrasanta, Seravezza e Forte dei Marmi**, si è già accennato che è auspicabile un Piano Intercomunale che, nella visione totale degli interessi dei rispettivi Comuni, inquadri i predominanti problemi economici della zona e quelli delle Marine, rinnovando molti criteri di impostazione strutturale e di sfruttamento turistico, in funzione anche di una maggiore salvaguardia del patrimonio paesistico.

L'**Isola d'Elba**, dovrebbe pure essere compresa in un prossimo elenco per un Piano Regolatore Intercomunale, strettamente legato a quello paesistico. Esso dovrà coordinare per il futuro la migliore valorizzazione dell'Isola, indirizzando organicamente fin d'ora iniziative e realizzazioni che altrimenti, potrebbero pregiudicare irrimediabilmente la futura pianificazione.

Anche i Comuni di **Monte Argentario e di Orbetello** dovrebbero essere compresi in un Piano Regolatore intercomunale paesistico, che valorizzi e preordini le iniziative in atto e le possibilità turistiche e di soggiorno di quelle bellissime zone.

Nuovi Comuni che dovrebbero formare un loro Piano Regolatore generale, per seguire quelli del citato elenco di cui al Decreto Interministeriale dell'11 maggio 1954, a norma dell'Art. 8 della Legge Urbanistica, dovrebbero essere i seguenti:

1) **Borgo S. Lorenzo**, che è il maggiore centro del Mugello, con 16.521 abitanti e che accentra gli interessi della zona;

2) **Fucecchio**, con 13.408 abitanti nel territorio comunale; sulla confluenza delle più importanti arterie in destra del basso Valdarno, che accentra importanti industrie del cuoio e pellami;

3) **Cortona**, città importante con 31.939 abitanti nel Comune, che indirizza le attività delle zone montane confluenti sulla Val di Chiana;

4) **Sansepolcro**, cittadina con 12.613 abitanti nel comune, che è il più importante centro dell'alta Valle Tiberina e dirige ed accentra gli interessi della zona oltre che essere centro artistico di notevole importanza;

5) **Cascina**, che è centro agricolo importante ed il maggior centro delle industrie del mobile del basso Valdarno, con 29.325 abitanti sparsi nel territorio comunale adiacente a Pisa;

6) **San Miniato**, importante centro artistico del basso Valdarno con 21.387 abitanti nel territorio e numerose frazioni che accentrano le industrie conciarie lungo la Statale N. 67;

7) **Chiusi**, importante centro stradale e ferroviario con 8.641 abitanti nel territorio;

8) **Poggibonsi**, importante centro agricolo-industriale di 14.378 abitanti, ubicato all'incrocio delle Statali per Siena, Firenze, Volterra e Follonica, sul quale confluiscono gli interessi della zona;

9) **Rosignano Marittimo**, centro industriale, agricolo, commerciale e turistico sulla SS. N. 1, con 23.967 abitanti nel territorio;

10) **Cecina**, con 12.551 abitanti nel territorio, che accentra e dirige gli interessi commerciali, agricoli ed industriali della Val di Cecina;

11) **Pontremoli**, Comune di 14.362 abitanti, da considerarsi il centro di confluenza di interessi della zona;

12) **Pescia**, grosso antico Comune con 20.746 abitanti che accentra e dirige gli interessi agricoli ed economici della zona;

13) **Castelfiorentino**, grosso Comune nella Val d'Elsa con 14.233 abitanti, che accentra ed indirizza gli interessi di quella ricca zona agricola;

15) **Pienza**, Comune di preminente importanza artistica ed agricola.

16) **Volterra**, anch'esso di preminente importanza artistica.

A questi Comuni, da obbligarsi con un secondo elenco a formare un proprio Piano Regolatore, sarebbero da aggiungere altri di quelli più sotto elencati, dei quali alcuni hanno spontaneamente già redatto un proprio Piano Regolatore Generale, per cui non si rende necessaria la loro inclusione negli elenchi di cui sopra, essendo praticamente già raggiunto lo scopo.

Di queste iniziative è doveroso fare particolare elogio alle Amministrazioni Comunali che con alta sensibilità hanno concretato in ampia visualizzazione, i programmi di sviluppo dei seguenti Comuni:

1) **Chianciano**: ha già un Piano redatto dall'Ing. Mario Loretì e dal Prof. Mario Marchi, in via di approvazione;

2) **Piombino**: ha già un Piano redatto dall'Ing. Camillo Puglisi Allegra, in revisione;

3) **Marciano**: ha un Piano redatto dall'Ing. Giulio Camici, all'esame;

4) **S. Giovanni Valdarno**: ha un Piano redatto dall'Ing. Giulio Camici, anch'esso all'esame;

5) **Rosignano Marittimo**: ha un Piano redatto dall'Ing. Alberto Michetti, all'esame;

6) **Empoli**: ha in via di espletamento un concorso per il suo Piano regolatore, e di questa iniziativa va fatto particolare elogio a quella Amministrazione Comunale che ha dato l'avvio a questo «modo» per la realizzazione del progetto, auspicabile anche per gli altri Comuni più importanti;

7) **Altopascio**: ha già redatto un proprio accuratissimo Piano per opera degli Ingegneri Simonini e Grossi; piano che è esposto nella mostra di questo Congresso;

8) **Montevarchi**: ha redatto il suo Piano, per l'opera dell'Arch. Vannucci, anche esso esposto in questa mostra;

9) **Incisa Val d'Arno**: ha in redazione il proprio Piano Generale sulla base di un Concorso ad inviti e nella mostra sono in visione studi particolari predisposti dall'Arch. Gambassi;

10) **S. Casciano dei Bagni**: ha già un Piano con scadenza alla fine del prossimo anno;

11) **Reggello**: ha in corso un Piano Regolatore Generale e paesistico;

12) **Abetone**: ha in attuazione un Piano Generale paesistico e turistico, che esercita già la sua efficacia nei riflessi turistici ed economici della zona;

13) **Bagni di Casciana**: ha già redatto ed ha in corso di esame da parte di una apposita Commissione, un proprio Piano Regolatore Generale.

Per completare il quadro della pianificazione comunale della Toscana, con la predisposizione di quei caposaldi atti a definire la magliatura di legame per il Piano Regionale, è da auspicare che nella formazione di un terzo elenco di Comuni che dovrebbero pure essere obbligati a formare un proprio Piano Regolatore ai sensi dell'art. 8 della Legge Urbanistica, siano inclusi i seguenti altri Comuni toscani:

1) **Barberino di Mugello**, 2) **Carmignano**, 3) **Certaldo**, 4) **Figline Valdarno**, 5) **Greve**; 6) **S. Casciano in Val di Pesa**, 7) **Gavorrano**, 8) **Massa Marittima**, 9) **Roccastrada**, 10) **Bibbiena**, 11) **Castiglion Fiorentino**, 12) **Colle Val d'Elsa**, 13) **Montepulciano**, 14) **Sinalunga**, 15) **Bagni di Lucca**, 16) **Capannori**, 17) **Fivizzano**, 18) **Aulla**, 19) **S. Marcello Pistoiese**, 20) **Tizzana**, 21) **Castelnuovo Garfagnana**.

Per i Comuni suddetti, non vi è necessità di specificare le ragioni per le quali si propone la loro inclusione in questo proposto terzo elenco, poiché in generale, essi hanno le stesse caratteristiche dei Comuni già proposti per l'inclusione nel secondo elenco. La loro elencazione in un terzo elenco, ha più carattere di opportunità che di obbligatorietà. Questi Comuni, per i criteri già enunciati, esercitano, in genere, una notevole influenza sui Comuni adiacenti perché assommano e dirigono gli interessi di ampie zone entro le quali essi gravitano. La Pianificazione di questi territori comunali eserciterà, oltre che sul Comune interessato, evidenti vantaggi ed influenza anche sui Comuni vicini e col preordinamento di capisaldi minori nella risoluzione di tutti i vari problemi urbanistici, ne conseguirà anche un utile orientamento per la coordinazione e programmazione generale di quei lavori pubblici relativi a strade, acquedotti, edilizia scolastica, ecc., che impegnano le pubbliche Amministrazioni.

E' da aggiungere che anche altri Comuni, non compresi negli elenchi suddetti, stanno orientandosi per poter presto disporre di un proprio piano regolatore e queste iniziative, sempre più numerose e fortemente incoraggiate dalla Sezione Urbanistica del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per la Toscana, fanno sperare che presto, tutta la Toscana, potrà avere una pianificazione organica di tutti i suoi Comuni più importanti.

In questa rassegna della situazione urbanistica toscana, non va dimenticato l'importante delicatissimo campo della regolamentazione edilizia.

In genere tutti i Comuni della Toscana sono in possesso di regolamenti edilizi, vecchi ormai, superati od inadeguati ai fini per i quali furono predisposti e per le esigenze della nuova edilizia e della struttura sociale attuale. La necessità del rinnovamento dei Regolamenti Edilizi è già sentita dalla maggior parte dei Comuni ed un forte movimento in tal senso si sta già verificando.

A causa però della complessità della materia, o forse, per non avere bene intuito i veri fini di questi regolamenti, le

proposte di rinnovamento vengono fatte in genere sulla base di schemi già in parte superati, oppure aventi carattere generico, senza tener conto di quelle caratteristiche particolari, strutturali e sociali dei singoli abitati, che dettero in passato vita a quei complessi così caratteristici per bellezza o per struttura e che si differenziavano così nettamente ciascuno dall'altro.

E' quindi opportuno che questi strumenti non vengano considerati, come spesso avviene, semplicemente come una raccolta più o meno ordinata di norme essenziali, già codificate da Leggi particolari, e dalle quali non si può prescindere, ma strumenti adeguati e particolari, tesi all'attuazione ed allo sviluppo armonico degli abitati, con il preminente scopo di migliorare le condizioni igieniche, e di socialità, pur conservando quelle felici caratteristiche che ragioni di ambiente, di struttura e di economia definirono nel passato.

Per quei Comuni che hanno in animo di formare un proprio Piano Regolatore, è da raccomandare che subordinino la redazione del proprio regolamento edilizio al Piano Regolatore stesso, affinchè esso divenga un valido strumento di attuazione.

Iniziative per rinnovare e visualizzare nel futuro con i criteri sopracennati i regolamenti edilizi, sono già state prese dal Comune di Firenze, il quale, ispirandosi

ai criteri formativi e strutturali dell'antica Firenze, ha predisposto uno schema di regolamento indubbiamente interessante, seppure discutibile, che sostanzialmente verrebbe a modificare la struttura della futura Città rispetto a quella attuale.

Prato infine, ha in rielaborazione da parte dell'Ingegnere Capo Gatti un nuovo regolamento edilizio che si auspica possa divenire uno strumento pilota per i Comuni minori.

Per chiudere questa rassegna della situazione urbanistica in Toscana è necessario anche accennare, sia pur brevemente, a tutta quella serie di studi, di pubblicazioni e rassegne che continuamente, da parte di valerosi professionisti e studiosi qualificati, versati nel campo dell'Urbanistica, vengono dedicati ai più scottanti e delicati problemi urbanistici delle nostre città. In particolare, sono da citare gli studi dedicati a Firenze, che per la sua bellezza, per le sue meravigliose opere e le sue caratteristiche non profanabili, tanto soffre del duro travaglio di inserimento nella dinamica della vita del domani, inserimento necessario se essa non vuole rinunciare alla sua proiezione di città viva nel futuro.

Nel quadro di questa rassegna e per puntualizzare un problema particolare, ma di preminente importanza per la pianificazione comunale, si pone in rilievo anche la relazione che l'Ing. Giuseppe Palladini ha predisposto per questo Congresso.

so circa i « Terreni fabbricativi e Piani Regolatori a Firenze e nella Toscana », che tratta esaurientemente un problema fondamentale per la realizzazione di una ordinata pianificazione, alla cui soluzione dovrebbe essere dedicato ogni sforzo.

Questa rassegna, con la quale si è per sommi capi riassunta e puntualizzata la situazione urbanistica della Toscana, mentre ha inteso proporre qualche programma e descrivere gli sforzi compiuti per coordinare le iniziative con le realizzazioni veramente notevoli cui si è giunti, vuole anche esprimere un elogio particolare a tutte quelle amministrazioni comunali ed a tutti quegli Enti e studiosi che hanno collaborato a questo scopo con la Sezione Urbanistica del Provveditorato alle Opere Pubbliche per la Toscana.

E' ora auspicabile che tutte le forze qualificate che hanno partecipato con l'INU e con gli Organi del Ministero dei LL.PP. a quest'opera di pianificazione urbanistica della Toscana, ed anche quelle che ancora non vi hanno preso parte, collaborino ancor più con gli Organi anzidetti per il completamento della pianificazione comunale e all'opera di pianificazione Regionale che il Provveditorato alle Opere Pubbliche per la Toscana sta già per fare entrare nella fase di pratica realizzazione.

## Umbria

### relazione di Francesco Zanetti

Comuni per i quali si stima occorra il P. R., elencati in ordine di necessità:

1. Foligno	Ab. 44.358
2. Narni	" 20.770
3. Gubbio	" 37.218
4. Todi	" 21.072

Foligno e Narni sono comuni che hanno attività industriali e commerciali e pertanto molto opportuno sarebbe disciplinare lo sviluppo urbanistico. Per Todi e Gubbio, quest'ultimo in modo particolare, il piano regolatore è auspicabile ai fini di una efficace protezione e valorizzazione di un patrimonio d'arte di alto interesse turistico.

Dei 91 Comuni dell'Umbria, tolto i 4 Comuni (Perugia, Terni, Assisi, Orvieto) obbligati a redigere il piano regolatore in base alla legge del maggio e.a.; i 4 elencati (Foligno, Narni, Gubbio, Todi); Spoleto (abitanti 38.298) che sta redigendo il P.R. per incarico dato al Prof. Niccolosi; Città di Castello, Umbertide, Martinsicuro, rispettivamente abitanti 38.921, 16.043, 18.283 che hanno dichiarato di avere il P.R. allo studio, i restanti 79 sono tutti Comuni molto piccoli per i quali relativa è la necessità e scarsa la possibilità di far loro redigere un P.R. (Alcuni Comuni in Umbria sono demograficamente in regresso).

## Marche

### relazione di Gildo Scagliarini

Comuni della Regione N. 247.

Abitanti N. 1.360.567.

Comuni che hanno risposto al questionario inviato dall'INU: N. 185.

Comuni dotati di piano regolatore anteriore alla legge N. 1150 del 1942 e ancora vigenti:  
Senigallia.

Comuni con piano regolatore elaborato in base alla Legge urbanistica N. 1150 - 17 agosto 1942

approvato:

nessuno.

in approvazione:

Falconara Marittima - Fermo - Ascoli Piceno - Castelfidardo.

allo studio:

Pesaro - Fano - Mercatino Conca - Montemaggiore - Al Metauro - Ancona - Macerata - Tolentino - Corridonia - Visso - Porto Recanati - Smerillo - Offida - Cupra Marittima - Porto S. Giorgio - Porto S. Elpidio.

Comuni dotati di Piano di Ricostruzione:

Ancona - Macerata - Pesaro - Fossombrone - Chiaravalle - Portocivitanova - San

Benedetto del Tronto - Urbania - Iesi.

Città della Regione incluse nell'elenco ministeriale N. 391 dell'11-5-1954, obbligate a redigere il P. R. dei rispettivi territori:

Ancona - Pesaro - Macerata.

Piani regolatori intercomunali decretati:

nessuno.

Piani paesistici (legge 1939) approvati o in corso di approvazione:  
nessuno.

Comuni che hanno urgenza di redigere il piano regolatore generale:

Fano - Senigallia - Portorecanati - Portocivitanova - Porto S. Giorgio - San Benedetto del Tronto - Fossombrone - Tolentino - Recanati - Loreto.

La situazione della pianificazione comunale in Abruzzo può essere descritta in poche parole: l'Abruzzo è, nell'insieme, una regione sprovvista di piani regolatori; o meglio: l'istituto del piano regolatore non esiste, per ora, come fatto di normale amministrazione, (cioè come un provvedimento generato da un certo livello di organizzazione urbana); esistono dei piani di tipo speciale, legati ad alcune situazioni d'emergenza, e precisamente.

*al terremoto della Marsica (Avezzano, Celano, Magliano de' Marsi, ecc.); alle frane (ad esempio Serramonacesca); agli avvenimenti bellici (la serie dei piani di ricostruzione, addensati attorno alla linea Gustav e ai fronti di combattimento 1944).*

In altre parole, fino a pochi anni fa un comune abruzzese, per avere un piano regolatore, doveva per lo meno essere stato terremotato, o cannoneggiato, o in via di slittamento verso valle; le pochissime eccezioni non cambiano il quadro generale.

In questo dopoguerra la situazione sta lentamente cambiando; il numero cospicuo dei piani di ricostruzione (una quarantina), nonostante le numerose manchevolezze ha destato un interesse nuovo per l'urbanistica, e in qualche caso (Pescara) lo stesso piano di ricostruzione ha costituito l'avviamento per lo studio di un completo piano regolatore. I quattro capoluoghi di provincia dell'Abruzzo sono compresi nel primo elenco di comuni pubblicato dal Ministero dei Lavori Pubblici, e stanno preparando, in vario modo, i rispettivi piani; anche altri comuni, grandi e piccoli, hanno preso l'iniziativa di provvedersi di un piano, di regola attraverso incarichi a professionisti privati (per esempio: Carsoli, Lanciano, Montesilvano, Vasto).

Per altro il problema principale della regione abruzzese, in tema di pianificazione comunale, non è affatto un problema quantitativo; non importa tanto coprire l'intero territorio con una rete continua di piani, quanto decidere, per ogni comune, che genere di piano è conveniente.

Vi sono delle zone in cui un piano regolatore come s'intende tradizionalmente, cioè un piano viario-edilizio, non avrebbe alcun senso se non fosse inquadrato in un piano economico-sociale; a sua volta, la situazione economica e sociale può essere virtualmente sana e vitale, ancorché depressa, o irrimediabilmente disastrosa. Nel primo caso sarà possibile intervenire, con provvedimenti tecnici ed organizzativi, per riordinare e rinvigorire l'organismo esistente (e nel quadro di questi provvedimenti andrà collocato il piano regolatore); nel secondo caso si dovrà esaminare la possibilità di mutare radicalmente la situazione, oppure ci si dovrà

limitare a una terapia sintomatica e palliativa e il piano regolatore dovrà essere impostato diversamente nei vari casi.

In altre zone solamente un aspetto della vita richiede di essere pianificato urgentemente: per esempio l'edilizia e gli impianti turistici, o un dato nodo di traffico, od un ambiente architettonico illustre, mentre gli altri aspetti non destano particolare preoccupazione. Ci sono infine i centri urbani maggiori, in cui il problema del piano regolatore si presenta nei modi consueti, e le questioni del traffico o della disciplina edilizia possono essere affrontate utilmente in modo analitico.

Il compito di distinguere questi vari casi, e di decidere l'impostazione dei piani comunali spetta, evidentemente, alla pianificazione territoriale; d'altra parte i piani regionali sono per ora agli inizi, mentre i problemi urbani urgono, e non possono essere rimandati; si cade, cioè, nel circolo che caratterizza l'attuale situazione dell'urbanistica italiana, e che il presente congresso dell'I.N.U. ha posto come oggetto dei suoi lavori.

La soluzione per uscire dal circolo deve consistere, evidentemente, nella possibilità di anticipare alcuni risultati degli studi regionali. Si pone dunque il quesito: esiste questa possibilità? Siamo in grado, allo stato attuale dei lavori, di ricavare dalle indagini territoriali conoscenze sufficienti per una retta impostazione dei piani regolatori comunali?

L'esperienza che il nostro gruppo ha compiuto in Abruzzo dal 1952 in poi ci ha persuasi che la cosa per ora è impossibile, o almeno estremamente difficile, finché si pretende di lavorare sull'intero territorio della regione; ma che si può ottenere qualche modesto risultato studiando dei comprensori omogenei, e limitando rigorosamente il campo di lavoro. Gli strumenti della pianificazione regionale, infatti, sono per ora estremamente precari perché da un lato mancano i contatti con la pianificazione economico-politica, dall'altro la collaborazione con gli esperti e gli organismi tecnici dei vari rami è discontinua e incompleta. Gli studi sono caratterizzati così da una duplice astrattezza: rispetto ai fini, perché staccati dal dialogo con le autorità politiche, e rispetto ai mezzi, perché staccati (in misura minore) dal dialogo coi tecnici specialisti.

D'altra parte non è neppure possibile pretendere che questo dialogo si costituisca a volontà tutto d'un colpo, perché il problema non è soltanto tecnico e organizzativo, ma comporta una trasformazione del costume e delle abitudini culturali, che richiederà un tempo considerevole. Le alternative sono due.

O si abbandona la pianificazione regionale, lasciando ai politici il lavoro di sintesi, e concentrando gli sforzi dei tecnici sui programmi particolari dei vari settori: riforma fondiaria, bonifiche, opere

### relazione di Leonardo Benevolo

pubbliche, piani regolatori all'antica edili e viari; ma si ricade nel circolo iniziale, perché la necessità dei piani territoriali è nata appunto dalla constatazione che, se si passa direttamente dai programmi economico-politici alle realizzazioni tecniche, nascono degli affasamenti e degli squilibri che compromettono sia l'armonia dell'insieme sia l'efficacia di ogni singolo provvedimento.

La seconda alternativa è di procedere ugualmente, per ora, con la coscienza dell'astrattezza del nostro lavoro e delle limitazioni che ciò comporta. Per questa via, operando su comprensori omogenei e facendo uso di opportune semplificazioni, non si risolvono certo i problemi di fondo dei piani regionali, ma si scopre, poco a poco, la via buona per risolverli; e si ricavano intanto gli elementi occorrenti per una corretta impostazione dei piani regolatori comunali.

In Abruzzo sono stati affrontati finora, con questi criteri, tre comprensori: la regione degli altipiani a nord della Maiella (1952) la conca Peligna e la valle del Pescara (1954). Da queste esplorazioni sono state tratte sufficienti indicazioni per stabilire la natura e l'urgenza dei principali problemi di pianificazione comunale dei rispettivi territori, e, indirettamente, per fare un elenco approssimativo dei piani che appaiono più necessari nel quadro della regione. E' probabile che studiando altri comprensori si scoprirebbero altri problemi, e si dovrebbe modificare il quadro complessivo; ma intanto siamo in grado di segnalare una serie di piani rigorosamente giustificati con indagini obiettive.

Tolti i capoluoghi di provincia, e le città che già stanno lavorando alla stesura di un piano, i centri dove è più urgente intervenire sono alcune città d'arte, che si stanno trasformando — in varia misura — in centri turistici, e sono minacciate da una affrettata e inadatta sistemazione degli impianti, che potrebbero guastare il carattere degli abitati storici, e distruggere proprio la principale risorsa turistica potenziale.

Il turismo, infatti, in Abruzzo, è impostato per ora esclusivamente sulle attrattive naturali della montagna (o delle spiagge adriatiche) e degli sport connessi, specialmente quelli invernali.

Ma le stazioni di sport invernali sono poche, legate al flusso domenicale dei frequentatori periodici, e quindi alla vicinanza delle grandi città, e le attrattive naturali del paesaggio abruzzese, anche se varie e suggestive, non sono eccezionali rispetto alle altre regioni italiane. Invece è veramente eccezionale la presenza proprio in alta montagna di alcune città d'arte: Pescocostanzo, Scanno, Guardiagrele, che non hanno nulla da invidiare

alle celebri mete turistiche dell'Umbria e della Toscana, e nello stesso tempo godono di vantaggi climatici e paesistici molto maggiori.

E' però necessario che la organizzazione turistica sia adeguatamente studiata traendo il maggior partito dai pregi architettonici degli abitati; di qui la necessità di piani edilizi molto minuziosi e accurati.

Dei centri abruzzesi di sport invernali, i due più vitali sono **Roccaraso** e **Ovindoli**; il primo è già dotato di un piano di ricostruzione, e avrebbe piuttosto bisogno di essere inquadrato in un **piano intercomunale** che comprendesse anche **Rivisondoli**, **Pescostanzo** e **Rocca Pia** sia per una razionale distribuzione degli impianti turistici, sia per una sistemazione complessiva idraulica e agraria della piattaforma pratica; **Ovindoli** non ha piano, e si trova in situazione analoga ai margini di un

vasto altopiano: sarebbe opportuno dunque un **piano intercomunale** insieme a **Rocca di Cambio** e **Rocca di Mezzo**, o almeno un piano edilizio del centro urbano per disciplinare le nuove costruzioni.

Lungo l'asse economico della via Valeria esistono quattro comprensori che dovrebbero essere oggetto di **piani intercomunali**: il **bacino del Fucino**, la **Conca di Sulmona**, la **zona industriale a Scafa**, e la **zona di Chieti** e di **Pescara**. I primi due riguardano zone dissestate, e sono collegati a gravi problemi di trasformazione economica e sociale: dovrebbero dunque essere affrontati come problemi di fondo, di pari passo ai provvedimenti di pianificazione economica (che, nel Fucino, sono già in atto). Gli altri due riguardano invece zone dall'economia più equilibrata, che hanno bisogno di eliminare certi

inconvenienti organizzativi, e coordinare i servizi di interesse comune.

Nelle zone dissestate sarebbe utile anche predisporre dei piani comunali di emergenza, che, collegati ad opportuni interventi pubblici, funzionerebbero come rimedi palliativi. Nella conca Peligna si dovrebbero redigere al più presto i piani di **Sulmona** e di **Pratola**, basandoli su un programma di risanamento edilizio; si otterrebbe così il doppio risultato di rimediare a una delle più evidenti defezioni, e di contenere la crescente disoccupazione.

Oltre ai piani comunali e intercomunali suddetti si possono prevedere, con urgenza minore, i piani per i centri di media grandezza, tutti, più o meno, in progresso demografico ed economico: **Fenne**, **Atri**, **Giulianova**, **Silva**, **Vasto** e quasi tutte le località costiere.

## Lazio

Per i limiti del nostro compito e per le difficoltà di approfondire e completare ogni settore della nostra ricerca, sappiamo di non portare oggi maggior contributo a chi, prima di noi e con maggiore penetrazione, abbia studiato qualche aspetto particolare della situazione.

L'interesse e l'utilità di questo lavoro è nel tentativo di trarre orientamenti e conclusioni dalle indagini e situazioni urbanistiche su di una base regionale e non entro i limiti di ciascuna provincia o comune.

Le proposte, ad un esame più approfondito, potranno forse dimostrarsi immature e fallaci, poiché l'indagine non è stata condotta secondo un metodo rigorosamente scientifico, ma secondo un metodo critico in cui è implicata l'intuizione.

Siamo però nella fase preliminare di indagine orientativa, ed è noto che nei procedimenti di ricerca scientifica, essa non solo è riconosciuta come pienamente valida, ma è considerata indispensabile, in quanto serve ad una equilibrata e lucida impostazione delle successive fasi di indagine indiretta ed analitica.

### Premesse

Pittoreesco nella varietà degli aspetti, nella complessa natura geologica, tra il mare che lambisce il lido e le fitte catene degli Appennini, il Lazio si espande nella aperta pianura che costituisce uno dei suoi fondamentali caratteri. Non monotona e piatta, ma interrotta da aggruppati vulcanici con molli ondulazioni e profonde scissure. Il contrasto tra il monte ed il piano è anche più sensibile nel Lazio meridionale, dove ai piedi dei Lepini e degli Ausoni, si apre la sconfinata distesa delle terre pontine, vigilate dal leggendario Circeo.

Nell'età classica il nome « Lazio » designò le terre abitate dai Latini, e Roma per estendere la sua potenza adoperò tal nome non più in senso etnico, ma in uno politico dicendo Latini tutti i *soci* a lei vincolati per la partecipazione del diritto e per l'uso della lingua. Sotto la dominazione Longobarda la provincia di Roma fu denominata « Ducatus Romanus » che sulla destra del Tevere si estendeva alla sola pianura, e sulla sinistra fino a Sora e Gaeta. Rispettivamente la « Tuscia » e la « Campania Romana ».

Poi, sotto il governo pontificio, il territorio fu suddiviso in : « Marittima » per la zona costiera e « Patrimonio di San Pietro » per la zona del viterbese.

Dopo il 1870 il Lazio si identificò nella provincia di Roma, divisa nei circondari di Civitavecchia, Frosinone, Velletri e Viterbo; esclusa quindi la Sabina aggregata all'Umbria.

Nel 1923 alla provincia di Roma fu unito il circondario di Rieti e nel 1927 alcuni circondari della soppressa provincia di Caserta; successivamente subìva sostanziali modifiche: dalla provincia di Roma tre nuove provincie venivano costituite: Rieti, Frosinone, Viterbo.

Nel 1934 Littoria (ora Latina) fu elevata a quinta provincia del Lazio, portandone quindi la superficie complessiva a Km. 17.200, — il numero degli abitanti secondo l'ultimo censimento ammonta a circa 3.500.000.

### Indagini

L'indagine svolta per i 306 comuni laziali, in relazione allo stato giuridico-amministrativo nei riflessi della legge urbanistica, sulla formazione dei piani regolatori o di ricostruzione o paesistici, ha, in sintesi portato alla cognizione che in provincia di Roma, su 113 comuni 22 hanno un piano di ricostruzione; 14 hanno

### relazione di Augusto Baccin

studi per un piano regolatore generale, ed uno solo ha un piano regolatore generale approvato recentemente.

In provincia di Frosinone su 90 comuni 39 hanno avuto un piano di ricostruzione, 3 hanno iniziato studi di piano regolatore generale; nella provincia di Latina su 33 comuni 12 hanno un piano di ricostruzione e 6 comuni hanno un piano regolatore generale approvato con legge speciale prima del 1942; nella provincia di Rieti su 71 comuni 3 hanno un piano di ricostruzione ed uno ha iniziato studi di piano regolatore generale; infine nella provincia di Viterbo su 59 comuni vi sono stati 5 piani di ricostruzione e 5 studi di piani regolatori generali.

In complesso quindi su 306 comuni 110 hanno usufruito di un qualche provvedimento di carattere urbanistico, senza voler considerare i regolamenti edilizi che si vanno lentamente aggiornando a seguito della legge del 1942. Il rapporto di un terzo può sembrare tuttavia abbastanza buono se non si voglia indagare più profondamente quanto e come tali provvedimenti siano stati attuati e quanto ne abbia potuto trovar giovamento la collettività. In ogni modo è certo che almeno 110 Amministrazioni Comunali del Lazio hanno beneficiato delle provvidenze urbanistiche del dopoguerra ed hanno quindi potuto acquisire nozioni almeno in un limitato campo della pianificazione.

L'indagine ha poi dimostrato che mentre le provincie di Viterbo, Rieti e Latina hanno considerato l'inchiesta con una certa comprensione ed i relativi comuni hanno nella maggior parte dichiarato di aver l'intenzione di usufruire prossimamente di un piano regolatore generale, nelle provincie di Frosinone e di Roma, ben 100 amministrazioni comunali hanno dichiarato di non avere alcuna intenzione di provvedere prossimamente alla redazione di un piano regolatore generale, o

per mancanza di mezzi, o perchè non lo ritengono necessario, o perchè si accontentano di un regolamento edilizio, o peggio, senza darne alcuna ragione esplicita. Il classico e romanissimo « perchè no ».

Le ragioni di questi risultati sono ovvie e purtroppo la principale è una diffusa apatia unita alla ignoranza dei vantaggi igienici, economici, sociali, che può offrire ad un paese un buon piano regolatore. A questo si aggiunga la resistenza dei privati a qualsiasi tipo di pianificazione in quanto temono un eccessivo pregiudizio per i propri interessi.

Se non si potrà tener conto dei fattori di tal natura qualsiasi piano sarà paralizzato da questa mentalità, ben difficile a combattersi ed a neutralizzare.

Utile ai nostri fini si è dimostrata inoltre l'analisi e l'indagine preliminare della regione laziale svolta in conformità degli intendimenti del 4° Congresso tenuto a Venezia, per cui, si è potuta delineare « grosso modo » la configurazione e gli aspetti fondamentali della regione.

Il Lazio, così come oggi si presenta, con la scissione della provincia di Roma nelle provincie di Viterbo di Rieti e di Frosinone e quella novissima di Latina, ha subito rispetto all'antico Lazio storico, come già accennato, una deformazione ed alterazione di aspetti topografici ed etnografici, tanto da renderlo un poco il campionario di tutte le caratteristiche etnografiche e geografiche dell'Italia centrale, portandone infatti l'interesse regionale nel vivo della montagna appenninica in zone che dovrebbero essere pertinenti dell'Umbria (come buona parte della Sabina) e dell'Abruzzo (come il distretto di Cittaducale) ed infine della Campania con il territorio della soppressa provincia di Caserta.

L'indagine della struttura demografica ha denunciato con evidenza l'accentrarsi di una demografia ad alto sviluppo nelle zone di bonifica costiere, ed invece zone demograficamente deppresse e relativamente a scarso accrescimento nei territori marginali della regione, cioè quelli dell'ex circondario di Cittaducale, dell'alto viterbese e verso i monti dell'estremo oriente della Ciociaria.

Particolamente interessanti a questo proposito sono le osservazioni statistiche sul tema « Insediamento ed emigrazione della popolazione nel Lazio » compilate dall'Arch. David Gazzani nel 1952 ed oggi aggiornate in un suo recente studio sui problemi urbanistici di Roma. Innanzi tutto si nota che mentre la città di Roma continua ad accrescere smisuratamente e senza ragioni urbanistiche valide, per il continuo afflusso di immigrati provenienti da tutte le regioni d'Italia, nel Lazio, o per meglio dire a pochi chilometri da Roma, esistono delle vere e proprie zone deppresse nelle quali da diversi anni avviene un progressivo se pur lento spopolamento. Nelle provincie di Frosinone, Rieti e Viterbo la popolazione presente è aumentata di una quota molto inferiore a quella dell'incremento naturale.

I centri con popolazione sopra i cinquemila abitanti hanno subito nel tempo un notevole incremento che non ha riscontro nei comuni con popolazione minore.

Ciò conferma, se fosse necessario, la costante tendenza della popolazione ad agglomerarsi nei centri abitati più grandi per disertare le campagne.

In determinati casi ciò significa pure che la campagna non può assorbire un numero maggiore di abitanti e questo fatto costituisce uno degli elementi di indagine essenziali per una sana impostazione del piano regolatore.

Delle 5 provincie del Lazio il territorio della provincia di Roma fornisce il maggior numero di immigrati (48,90%) e in tanto la popolazione sparsa per la campagna diminuisce con ritmo costante dal 10,80 del 1901 al 6,4% del 1936. Da tali osservazioni scaturisce l'inderogabile necessità di provvedere ad un *ridimensionamento urbanistico* di Roma, il quale si impone sia dal punto di vista amministrativo, data l'eccessiva estensione del Comune di Roma, sia dal punto di vista dell'insediamento umano stante la mancanza di risorse fondamentali in loco per dar vita ad oltre due milioni di persone. Per tali motivi alla riorganizzazione amministrativa della città ed alla compilazione del P. R. dovrà seguire parallelamente una totale revisione delle zone geopolitiche laziali onde eliminare le cause della depressione di alcune sue località con particolare riguardo a quelle montane.

Nei riguardi della situazione demografica con particolare riferimento alle possibilità residenziali, l'affollamento generico per tutta la regione è considerevole. Le uniche zone del Lazio che, viceversa, si presentano in una posizione di sensibile equilibrio, in merito alle popolazioni sparse, sono le zone dell'alto viterbese e del reatino.

E' inutile qui ricordare che sull'intera popolazione del Lazio, oltre metà è accentrata in Roma e che un quarto dell'aumento immigratorio della capitale è rappresentato dalla popolazione che migra dal Lazio.

Per quanto riguarda la situazione della agricoltura laziale l'indagine mostra che, compatibilmente con la struttura orografica, i terreni messi a coltura vanno raggiungendo un limite che si approssima rapidamente al massimo delle possibilità, date le caratteristiche della regione, che è in se stessa un poderoso mercato di assorbimento; la bonifica conquista e redime vasti territori nei quali la scienza agraria detta le più moderne norme per una razionale coltivazione; in poco più di un biennio l'Ente Maremma ha portato a compimento nelle provincie di Roma e Viterbo i piani di esproprio ed ha assegnato ai contadini oltre 20.000 ettari di terreno.

E nel compiere questa prima parte della sua opera, non ha dimenticato di procedere alla organica formulazione di tutti i progetti di trasformazione fondiaria, che debbono attuarsi per consentire, con l'insediamento stabile dei nuovi contadini proprietari, l'attuazione di quegli ordinamenti che assicureranno vitalità alle nuove aziende familiari.

E così per le industrie, nella regione laziale sta di fatto che esse si vanno sviluppando con un ritmo continuo e costante, (pur conservando il loro carattere

fondamentale di industrie medie con esclusione assoluta delle industrie pesanti), specie lungo la Valle del Tevere e dell'Aniene, nella piana Reatina (industrie tessili e degli zuccheri), nella valle del Sacco, e nella zona mineraria che circonda i monti della Tolfa, importanti impianti idroelettrici alimentano i vasti raggruppamenti industriali posti da Rieti a Tivoli, da Isola del Liri a Subiaco, da Terracina a Segni, a Poggio Mirteto, a Frosinone, a Civitavecchia.

Attualmente il problema industriale è potenzialmente quello di dare una disciplina alle iniziative in atto, che sono molte e tra le quali particolare importanza rivestono quelle della Società Centro-Italia che sta sistemando, secondo un progetto organico, tutte le possibilità idroelettriche che il Tevere offre a monte di Roma.

Nell'indagine dei traffici e della rete viaria risulta tipica della regione laziale la monocentricità della rete stradale di Roma, con la sola eccezione della deviazione che dalla Casilina si dirige verso la Conca del Fucino.

Tale rete stradale, tutt'oggi impernata sullo schema delle consolari romane, è inutile dire che risulta del tutto insufficiente alle necessità attuali del traffico sia come tracciato sia come livellate stradali.

Appare quindi improrogabile coordinare gli enti preposti ai problemi della viabilità, quali Stato, Provincia, Comune per addivenire con le scarse risorse economiche a disposizione, ad un programma unitario di rete viaria veramente rispondente alle necessità della regione.

Altro tipo di indagine è stato svolto presso le Prefetture perchè segnalassero quei Comuni che per speciali caratteristiche e per assillanti problemi urbanistici dovranno provvedere con urgenza alla formazione di un piano regolatore generale ai sensi dell'art. 8 della legge 17-8-42. Pur avvertendo la superficialità di tale ricerca e la particolare tendenza di alcune Amministrazioni comunali ad ingigantire problemi di poca entità ed a trascurarne altri, si è potuto rilevare in forma indiziaria, ma abbastanza attendibile, che, ad esempio, nella provincia di Roma per i comuni di Albano, Anticoli Corrado, Ariccia, Bracciano, Castelgandolfo, Cerveteri, Civitavecchia, Frascati, Grottaferrata, Lanuvio, Marino, Genzano di Roma, Nettuno, Palestina, Pomezia, Rocca di Papa, S. Marinella, Subiaco, Tivoli, Velletri e Vicovaro si ritiene necessaria ed urgente la formazione di un piano regolatore non tanto per l'importanza demografica che risulta superiore ai 30.000 abitanti solo a Civitavecchia ed a Velletri, o per l'incremento natalità che supera il 20% solo in Pomezia, ma per motivi insistenti a necessità di risanamento, interesse monumentale e paesistico, sviluppo industriale, movimento turistico, ed in parte per problemi di traffico. Necessità di piano per motivi analoghi, ma con minore urgenza, risulta anche per i comuni di Castel Madama, Colleferro, Guidonia, Montecompatri, Monteporzio Catone, Monterotondo, Nemi, Olevano, Palombara, Rocca Priora, S. Vito Romano, Segni, Tolfa, Valsmontone e Zagarolo.

## II Gruppo:

Provincia di Avellino: Calitri;

" Benevento: Montesarchio;

" Campobasso: Termoli, Venafro;

" Caserta: S. Maria Capua Vetere;

" Napoli: S. Giuseppe Vesuviano, Pomigliano d'Arco, Foggiomarino;

" Salerno: Amalfi, Scalfati.

Per i piani intercomunali si propone di dare la precedenza ai seguenti:

1. - Portici, S. Giorgio a Cremano, Resina e Torre del Greco;

2. - Sorrento, Massalubrene, S. Agnello, Piano di Sorrento, Meta di Sorrento;

3. - Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Casandrino, S. Antimo;

4. - Pozzuoli, Quarto, Bacoli, Monte di Procida.

La elaborazione dei piani regolatori generali, s'intende, andrà a realizzarsi in armonia agli studi dei due Piani Territoriali di Coordinamento Urbanistico, rispettivamente della Campania e del Molise, ormai in avanzato sviluppo in quanto sono già stati elaborati i programmi relativi ai vari settori di studio dell'Agricoltura, Industria, Comunicazioni e Trasporti, Istruzione, Turismo, Sport e Commercio. Il Comitato per il settore dell'Agricoltura ha inoltre elaborato in-

teressanti relazioni con rappresentazioni cartografiche relative ad un primo gruppo di indagini per la provincia di Napoli, ed attende ai lavori per le altre provincie.

Il settore del Commercio ha presentato una prima parte di lavoro relativa alle aree di mercato ed alla localizzazione delle correnti commerciali nell'ambito della provincia di Napoli. Le Commissioni Consultive Provinciali collaborano alle inchieste ed alla raccolta dei dati per i vari settori di studio.

La stato dei lavori dà sicuro affidamento per lo sviluppo dello studio dei due piani territoriali, la cui necessità appare sempre più evidente.

## Riepilogo dell'inchiesta urbanistica effettuata per i comuni della Campania e del Molise

Province	N. dei Comuni	Piani di ricostruzione		Piani regolatori			Regolamenti edili			Programmi di fabbricazione	Note
		approvati	allo studio od in approvazione	esistenti	allo studio od in approvazione	da studiare	esistenti	allo studio od in approvazione	da studiare e elaborare		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Avellino	118	1	1	2	5	39	60	3	115	72	Le percentuali sono calcolate in rapporto al numero dei Comuni fatto uguale a 100. Colonne: 4+5+6+10 = 100
	cento	0,84	0,84	1,69	4,24	33,05	50,84	2,54	97,45	61,02	
Benevento	75	1	—	—	5	16	48	3	72	54	
	cento	1,33	—	—	6,67	21,33	64	4	96	72	
Caserta	100	5	2	1	3	14	47	7	93	82	
	cento	5	2	1	3	14	47	7	93	82	
Napoli	89	2	—	1	4	66	69	6	83	18	
	cento	2,24	—	1,12	4,50	74,16	77,53	6,74	93,25	20,22	
Salerno	157	1	1	1	6	24	58	13	144	126	
	cento	0,63	0,69	0,64	3,82	15,29	36,94	8,28	91,72	80,25	
Totale Campania		539	10	4	6	23	159	282	32	507	351
		cento	1,85	0,74	1,11	4,27	29,50	52,32	5,94	94,06	65,12
Campobasso	136	6	3	—	1	7	58	4	132	128	
	cento	4,41	2,20	—	0,73	5,15	42,64	2,94	97,06	94,12	
Totale Molise	136	6	3	—	1	7	58	4	132	128	
	cento	4,41	2,20	—	0,73	5,15	42,64	2,94	97,06	94,12	

Mentre gli organi dei Piani Territoriali di Coordinamento della Campania e del Molise attendono — come detto — alle loro indagini, questa Sezione Urbanistica, che sovrintende a tali studi, ha effettuato una preliminare inchiesta sullo stato della pianificazione in tutti i Comuni delle due regioni.

Pianificazione intesa soltanto nei termini della legge del 17 agosto 1942 n. 1150, al fine di lasciar pienamente liberi gli Organi del Piano Regionale di pronunciarsi in merito ai risultati dell'indagine eseguita nell'ambito più generale della pianificazione urbanistica, così come oggi è intesa nella moderna accezione.

I dati che risultano dall'allegata tabella dimostrano la necessità dei provvedimenti adottati e l'urgenza di quelli da adottare a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, perché si proceda al più presto, sempre in armonia agli studi per i piani territoriali, all'elaborazione dei proposti piani regolatori generali e dei piani intercomunali.

Se dall'indagine è risultato che ap-

pena cinque Comuni della Campania e nessuno del Molise hanno piani regolatori generali approvati, e rispettivamente allo studio od in approvazione, 23 per la Campania ed uno per il Molise così come risulta dalle schede compilate dai Comuni, ciò dimostra non soltanto una deficienza numerica, ma vuol significare che la legge urbanistica ha sino qui trovato limitata applicazione in quanto le Amministrazioni Comunali non hanno provveduto allo studio di piani regolatori né tanto meno all'elaborazione di un semplice programma di fabbricazione.

La risposta alla domanda dell'indagine: «Ritenete necessario il Piano Regolatore?» è però molto espressiva della coscienza che gli amministratori dei Comuni hanno ormai della pianificazione, avendo essi segnalata la necessità del piano regolatore per 158 Comuni rispetto ai 539 della Campania mentre per il Molise la necessità viene rilevata per 8 Comuni rispetto ai 136 della provincia.

Obiettivamente chi conosce la realtà degli insediamenti umani della Campania

e del Molise, deve riconoscere che le necessità di elaborazione dei piani regolatori così come prospettate, rispondono alle esigenze della pianificazione delle due regioni.

Ne consegue che per gli altri Comuni — segnatamente 351 per la Campania e 128 per il Molise — sarà sufficiente la elaborazione di necessari programmi di fabbricazione unitamente ad appositi regolamenti edili come detto in precedenza.

In definitiva se si osservano con attenzione i  $14 + 73 = 87$  Comuni proposti per lo studio dei piani regolatori generali oltre ai 14 raggruppamenti per i piani intercomunali, appare subito come essi corrispondano a zone urbanistiche ben definite nei loro limiti, in funzione di particolari caratteri geografici, economici e demografici. Tuttavia, chi ha la responsabilità di queste proposte, sente il dovere di riconoscere che esse non vanno considerate rigide e indiscutibili, ma eventualmente da modificare o da ampliare in dipendenza delle conclusioni cui si arriverà in sede di studio di piani regionali.

La prima proposta, e la più importante per l'ampiezza e l'importanza del territorio che investe, è quella dell'opportunità ed anzi necessità che Roma prenda l'iniziativa per lo studio di un piano intercomunale, poiché il territorio di appartenenza di Roma interessa un distretto di proporzioni più vaste del territorio comunale vero e proprio.

La proposta anzi è articolata in modo un poco differente: e cioè, in considerazione della speciale mentalità di molti comuni limitrofi (che, se pur condannabile e non giustificata, esiste e si fa forte di una tradizione di indipendenza che nessuna forza ed autorità è riuscita a sopraffare), si propone di redigere alcuni piani intercomunali fra centri che indubbiamente hanno problemi urbanistici assillanti ed affini per la loro natura come il nucleo dei Castelli Romani (Marino, Albano, Genzano, Lanuvio, Velletri da un lato; Frascati, Grottaferrata, Rocca di Papa, Rocca Priora, Montecompatri, Monte Porzio dall'altro); la fascia costiera da Torre Astura a Civitavecchia; il comprensorio dei Monti Sabatini; intorno al lago (Bracciano, Augillara e Trevignano); piani intercomunali coordinati nell'ambito del territorio di appartenenza della città di Roma, territorio i cui limiti possono, in linea di massima, considerarsi coincidenti con quelli della provincia escludendo i lontani comuni intorno ad Olevano, Segni e Subiaco, sopra Tivoli e Palombara, ed includendovi invece il comune di Aprilia che fa parte dell'Agro Romano.

In tal modo si verrebbe ad annullare la tesi (in verità basata sull'ignoranza dello scopo e del contenuto di un piano) per cui il piano intercomunale sia uno strumento che Roma potrebbe usare per soverchiare con la sua preponderanza l'autonomia degli altri Comuni.

In effetti non si può parlare di piano ove non si precisa che tutte le unità di insediamento del territorio, grandi e piccole, concentrate o sparse, urbane o rurali, dense o rade, siano legittime e debbono raggiungere tra loro una congruenza di funzioni, come avviene per gli organi vitali di un corpo sano.

Una seconda proposta concerne il territorio del lago di Bolsena per cui potrebbe crearsi un piano intercomunale fra i comuni rivieraschi, piano caratterizzato essenzialmente dalla tutela delle bellezze naturali e dallo sviluppo turistico della zona.

Similmente appare opportuno segnalare la necessità di un piano intercomunale di Gaeta-Formia-Seauri data l'odierna situazione ed il forte sviluppo residenziale di questa fascia costiera.

Altra proposta è relativa alla compilazione di piani paesistici a norma della legge 1931, e di tali piani si ravvisa la necessità di coordinare gli studi già iniziati per il Circeo, estendendo la zona soggetta lungo tutta la fascia costiera dalla Torre Astura (presso Nettuno) al territorio di Sperlonga, già in corso di studio; altro piano potrà contemplare l'interessante zona montana sopra Fiuggi, sui monti Ernici e Simbruini, sconfinando oltre il Lazio in provincia dell'Aquila, zona già valorizzata nei monti Cantari, con i suoi boschi di faggi, le freschissime sorgenti e le distese di neve di Campo Catino ove si sta sviluppando una grande stazione di diporti invernali.

Le bellezze naturali del gruppo dei Ci-  
mini meritano pure una adeguata valorizzazione turistica con una moderna attrezzatura ricettiva, in luogo dell'odierna che è, in talune località, addirittura in condizioni primordiali. Quindi anche per il comune intorno al lago di Vico, dalle pendici del Fogliano sulla Cassia, a Ca-

prarola, S. Martino, Bagnaia, Soriano del Cimino, appare necessario un piano paesistico.

A questi piani vanno aggiunti quelli già precedentemente indicati come piani intercomunali, perché in essi vengono naturalmente compresi anche tutti quei problemi relativi alla valorizzazione turistica ed alla tutela del paesaggio e delle bellezze naturali, là dove si hanno autentiche riserve di natura pressoché intatte e meritevoli di essere valorizzate, come in buona parte della fascia costiera, sui Colli Laziali, intorno ai laghi di Bracciano e Bolsena.

Un'ultima proposta risponde ad una specifica richiesta che riguarda alcuni centri abitati che secondo lo stato attuale, meriterebbero la priorità di una pianificazione comunale; tuttavia si esprime la convinzione che tale criterio di scelta è infirmato dalla rapidità con cui si mutano le situazioni, specie in rapporto ai grandi problemi della viabilità non ancora definiti, ed alla notevole trasformazione dovuta al miglioramento fondiario che tende a variare continuamente i valori economici delle singole zone.

Comunque, secondo le attuali valutazioni esposte nelle precedenti indagini, e sempre mantenendo le riserve ora espresse, si propone il seguente elenco:

— *Piani regolatori generali - 1<sup>a</sup> fase: Anagni, Aprilia, Cassino, Civitacastellana, Civitavecchia, Sutri, Terracina.*

— *Piani regolatori generali - 2<sup>a</sup> fase: Antrodoco, Ceccano, Cisterna, Cittaducale, Poggio Mirteto, Sora, Tuscania.*

Per i piani intercomunali di 1<sup>a</sup> fase si intendono ovviamente quelli coordinati nell'ambito del territorio di appartenenza di Roma; di 2<sup>a</sup> fase quelli dei comuni del lago di Bolsena e dalla fascia costiera: Gaeta, Formia, Seauri.

## Campania e Molise

Le tradizioni storiche della Campania e del Molise sono legate alla evoluzione sviluppatasi nei secoli con inconfondibili impronte ed ancora oggi tali plaghe si rendono degne di tanto passato, con una attiva operosità che investe i settori più disparati, dall'agricoltura al commercio, dall'industria alle comunicazioni, alla Scienza in genere ed all'Arte.

Su questo retaggio poggia tutta la struttura etnico-sociale di queste popolazioni che rimangono aderenti alle loro usanze secolari ed ai vincoli rituali che accompagnano gli atti supremi della vita.

Il Molise, più che la Campania, eheggia di queste costumanze per il suo ambiente principalmente contadino e per il carattere notevolmente sparso degli insediamenti umani che non ha consentito la formazione di grossi centri urbani.

L'economia campana nei confronti di quella molisana, vive con più ampio respiro, facilitato anche da complessi industriali e da notevoli iniziative commer-

ciali e turistiche che la pongono in più frequenti contatti con altre economie più sviluppate.

Sta di fatto che nella Campania e nel Molise l'economia si è andata e si va tuttora sviluppando secondo due diretti principali: una evoluzione spontanea che generalmente è risultata molto ridotta nelle sue conseguenze (ed è il caso della vasta estensione dell'agricoltura campana) e l'intervento dall'alto in alcuni settori, particolarmente quelli industriali, che ha tentato di equilibrarne gli indirizzi spiccatamente agricoli.

Purtroppo le due regioni rientrano tra quelle meno studiate, non solo nei loro diversi aspetti, ma in particolare in quelli che sono nascosti dall'apparente ricchezza, che, se pure è tale in senso assoluto non lo è affatto se riferita all'altissima densità demografica che vi si riscontra.

D'altro canto i redditi pro-capite risultano per tutto il Mezzogiorno — come è

## relazione di Federico Biraghi

noto — tra i più bassi d'Italia e derivano più dall'agricoltura che dall'industria o da attività commerciali.

Accanto ai problemi della produzione e di una migliore distribuzione della ricchezza, occorre considerare quelli — di pari importanza — di una più efficiente attività urbanistica, sia nei riguardi dei piani regolatori comunali ed intercomunali, che nel clima di più ampio respiro dei piani di coordinamento regionale. Le punte di densità demografica che si ritrovano non solo nei capoluoghi, ma anche nei grossi centri delle diverse provincie, rapportate agli alti indici di affollamento ed ai tipi di insediamento, dimostrano che occorre, con urgenza e con conoscenza sempre più approfondite, impostare quei problemi ai quali soltanto l'Urbanistica, in una sintesi che le compete nell'ambito di una concezione integrale, può dare una completa soluzione.

A disciplinare l'assetto e l'incremento edilizio dei centri abitati e lo sviluppo urbanistico in genere del territorio nazionale, è intervenuta la legge 17-8-1942 n. 1180 che in un primo tempo non poté avere una pronta e rapida applicazione in dipendenza degli eventi bellici.

Dopo la fase d'arresto dovuta alla guerra, l'attività edilizia ha ripreso il suo sviluppo sotto l'impulso di particolari provvidenze di legge che hanno, tra l'altro, permesso notevoli opere di ricostruzione realizzate con i benefici e secondo le norme della legge n. 1042 del 27-10-1951 relativa ai piani di ricostruzione.

Nei riguardi dell'attività urbanistica va precisato che alla data odierna i Comuni che comunque hanno già provveduto alla elaborazione di un piano regolatore sono i seguenti:

#### Campania:

**Napoli** - Ha il piano regolatore del 1936 mentre quello generale studiato nel 1946 risulta ancora in corso di rielaborazione in base alle osservazioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 294/2818 del 11-2-1950.

In merito riferisce al Congresso l'Arch. Prof. Carlo Cocchia, con apposita relazione.

**Pompei** - Il piano regolatore elaborato nel 1949 è in corso di approvazione.

**Sorrento** - Il piano regolatore già compilato dovrà essere rielaborato come piano intercomunale.

**Caserta** - (Si tratta di un vecchio piano approvato però soltanto nel maggio 1954).

**Avellino** - (Piano da rielaborare).

**Aquilonia**

**Nocera Inferiore** - (Piano da rielaborare).

#### Molise:

**Campobasso** - Il piano regolatore studiato a seguito di concorso nazionale, è stato adottato dal Comune del capoluogo e trovasi in corso di approvazione.

Il Ministero dei LL. PP. in relazione allo sviluppo degli studi per la elaborazione dei piani territoriali di coordinamento ed allo scopo di promuovere l'attività urbanistica nazionale, con Decreto interministeriale n. 391 in data 11-5-1954 ha determinato un primo elenco di Comuni i quali, ai sensi dell'articolo 7 e seguenti della Legge Urbanistica, debbono formare il piano regolatore generale del loro territorio.

Per quanto riguarda la Campania risultano interessati 14 Comuni ed uno del Molise, e precisamente:

**Avellino;**

**Benevento;**

**Caserta;**

**Salerno, Ravello;**

**Napoli, Sorrento, Pompei, Ischia, Barano d'Ischia, Casamicciola, Forio d'Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana.**

**Campobasso.**

Per Napoli, Pompei e Campobasso i relativi piani, come si è detto, risultano già elaborati, e sono in corso di approvazione.

Attesa l'urgenza di affrettare la disciplina urbanistica dei centri residenziali più importanti, è stato poi proposto un secondo elenco di 73 Comuni nel territorio della Campania e del Molise che dovranno elaborare il piano regolatore generale. Essi sono:

#### Campania:

##### Provincia di Napoli:

Castellamare di Stabia, Vico Equense, S. Anastasia, Somma Vesuviana, Ottaviano, S. Giuseppe Vesuviano, Poggiomarino, Pomigliano d'Arco, Casalnuovo, Marigliano, Acerra, Melito, Frattamaggiore, Afragola.

##### Provincia di Salerno:

Sarno, Scafati, Cava dei Tirreni, Amalfi, Mercato Sanseverino, Montecorvino Rovella, Sala Consilina, Pontecagnano, Battipaglia, Eboli, Capaccio (Paestum), Agropoli, Valle della Lucania.

##### Provincia di Caserta:

Aversa, Capua, Marcianise, Mondragone, Maddaloni, Piedimonte d'Alife, S. Maria Capua Vetere, Sessa Aurunca, Teano.

##### Provincia di Benevento:

S. Giorgio La Molara, S. Agata dei Goti, S. Bartolomeo in Galdo, S. Giorgio del Sannio, Montesarchio, Tocco Caudio, Telesio, S. Salvatore Telesino, Cerreto Sannita, Vitulano, Airola, Morcone.

##### Provincia di Avellino:

Monteforte, Ospedaletto, Atripalda, Serrino, Solofra, Grottaminarda, Ariano Irpino, Montecalvo, Guardialombardi, Frigento, Bisaccia, Calitri, Andretta, Lioni, Avella, Bagnoli Irpino, Montella, Cervinara.

#### Molise:

##### Provincia di Campobasso:

Agnone, Boiano, Isernia, Larino, Termoli, Venafro, Riccia.

La determinazione dei Comuni sopraindicati che dovranno adottare un piano regolatore generale, è stata effettuata considerando i vari motivi preminenti che consigliano una urgente disciplina urbanistica quali: il grave disordine edilizio spesso congiunto ad un alto indice d'affollamento; l'importanza dei vari centri, i possibili sviluppi dell'agricoltura, commercio, industria, ecc.; i problemi di traffico; particolari caratteristiche d'Arte, Archeologia, interesse turistico, ecc.

E' da tener presente che tutti i Comuni per i quali non sarà ritenuta indispensabile l'adozione di un piano regolatore generale, verranno chiamati a studiare un programma di fabbricazione in armonia a quanto stabilisce l'art. 34 della Legge Urbanistica, programma da includere nel Regolamento Edilizio che i singoli Comuni dovranno adottare ovvero rielaborare, considerando che vari dei regolamenti esistenti risalgono al 1870-1880!

Ciò precisato si aggiunge che le proposte avanzate si estendono ai Comuni per i quali, attese le caratteristiche di sviluppo degli aggregati edilizi di due o più Comuni contermini, si riconosce necessario il coordinamento intercomunale delle direttive riguardanti l'assetto urbanistico dei Comuni stessi e ciò ai sensi dell'art. 12 della Legge Urbanistica.

I piani regolatori intercomunali proposti in numero di 14 ricadono nel territorio della Campania e sono:

##### Provincia di Napoli:

1. - Portici, S. Giorgio a Cremano, Resina, Torre del Greco;

2. - Sorrento, Massalubrense, S. Agnello, Piano di Sorrento, Meta di Sorrento;

3. - Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Casandrino, S. Antimo;

4. - Pozzuoli, Quarto, Bacoli, Monte di Procida;

5. - Torre Annunziata, Boscoreale, Boscorese;

6. - Gragnano, Lettere, Casola di Napoli;

7. - Capri, Anacapri;

8. - Nola, Cimiti;

9. - Giugliano di Campania, Villaricca;

10. - Mugnano, Calvizzano, Marano;

11. - Caivano, Crispano, Cardito;

12. - Arzano, Casoria;

13. - Comuni dell'Isola d'Ischia compresi nell'elenco di quelli che debbono adottare il piano regolatore e di cui al Decreto Interministeriale n. 391 in data 11-5-1954 e cioè: Ischia, Barano d'Ischia, Casamicciola, Forio d'Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana.

##### Provincia di Salerno:

14. - Nocera Inferiore, Pagani, Nocera Superiore.

I motivi che hanno condotto a determinare la proposta per detti piani intercomunali, sono da ricercarsi nelle caratteristiche dei Comuni contermini e nei problemi urbanistici che interessano l'insieme del territorio soggetto a ciascun piano intercomunale.

Ad esempio:

a) Il piano intercomunale Pozzuoli, Quarto, Bacoli, Monte di Procida, oltre a studiare la soluzione dei problemi dei centri residenziali, deve tenere presente quelli dell'agricoltura, per migliorare la produzione di quei terreni fertilissimi; del traffico; del turismo di interesse preminente per l'importanza archeologica della zona che comprende principalmente l'anfiteatro di Pozzuoli, Cuma, le Terme di Baia; le bellezze paesistiche della zone descritte da Virgilio e da Plinio, con i laghi d'Averno, di Lucrino, del Fusaro; l'importanza delle spiagge di Lucrino, Miliscola, Torregaveta Licola, ecc.

b) Il piano intercomunale di Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Casandrino, S. Antimo, dovrà invece regolare i problemi urbanistici di quei popolosi centri residenziali fra loro assai vicini, ad economia eminentemente agricola e che hanno urgente bisogno di un assetto edilizio.

Nei riguardi della graduabilità per detti studi, si è d'avviso che sia opportuno dare la precedenza a quelli di cui ai seguenti due gruppi:

##### I Gruppo:

**Provincia di Avellino:** Ariano Irpino;

**Benevento:** Telesio;

**Campobasso:** Isernia;

**Caserta:** Aversa, Capua;

**Napoli:** Castellammare, Afragola;

**Salerno:** Cava dei Tirreni, Eboli, Battipaglia.

## II Gruppo:

Provincia di Avellino: Calitri;

" Benevento: Montesarchio;

" Campobasso: Termoli, Venafro;

" Caserta: S. Maria Capua Vetere;

" Napoli: S. Giuseppe Vesuviano, Pomigliano d'Arco, Foggiomarino;

" Salerno: Amalfi, Scalfati.

Per i piani intercomunali si propone di dare la precedenza ai seguenti:

1. - Portici, S. Giorgio a Cremano, Resina e Torre del Greco;

2. - Sorrento, Massalubrense, S. Agnello, Piano di Sorrento, Meta di Sorrento;

3. - Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Casandrino, S. Antimo;

4. - Pozzuoli, Quarto, Bacoli, Monte di Procida.

La elaborazione dei piani regolatori generali, s'intende, andrà a realizzarsi in armonia agli studi dei due Piani Territoriali di Coordinamento Urbanistico, rispettivamente della Campania e del Molise, ormai in avanzato sviluppo in quanto sono già stati elaborati i programmi relativi ai vari settori di studio dell'Agricoltura, Industria, Comunicazioni e Trasporti, Istruzione, Turismo, Sport e Commercio. Il Comitato per il settore dell'Agricoltura ha inoltre elaborato in-

teressanti relazioni con rappresentazioni cartografiche relative ad un primo gruppo di indagini per la provincia di Napoli, ed attende ai lavori per le altre provincie.

Il settore del Commercio ha presentato una prima parte di lavoro relativa alle aree di mercato ed alla localizzazione delle correnti commerciali nell'ambito della provincia di Napoli. Le Commissioni Consultive Provinciali collaborano alle inchieste ed alla raccolta dei dati per i vari settori di studio.

La stato dei lavori dà sicuro affidamento per lo sviluppo dello studio dei due piani territoriali, la cui necessità appare sempre più evidente.

## Riepilogo dell'inchiesta urbanistica effettuata per i comuni della Campania e del Molise

Province	N. dei Comuni	Piani di ricostruzione		Piani regolatori			Regolamenti edili			Programmi di fabbricazione	Note
		approvati	allo studio od in approvazione	esistenti	allo studio od in approvazione	da studiare	esistenti	allo studio od in approvazione	da studiare e elaborare		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Avellino	118	1	1	2	5	39	60	3	115	72	Le percentuali sono calcolate in rapporto al numero dei Comuni fatto uguale a 100. Colonne: 4+5+6+10 = 100
	cento	0,84	0,84	1,69	4,24	33,05	50,84	2,54	97,45	61,02	
Benevento	75	1	—	—	5	16	48	3	72	54	
	cento	1,33	—	—	6,67	21,33	64	4	96	72	
Caserta	100	5	2	1	3	14	47	7	93	82	
	cento	5	2	1	3	14	47	7	93	82	
Napoli	89	2	—	1	4	66	69	6	83	18	
	cento	2,24	—	1,12	4,50	74,16	77,53	6,74	93,25	20,22	
Salerno	157	1	1	1	6	24	58	13	144	126	
	cento	0,63	0,69	0,64	3,82	15,29	36,94	8,28	91,72	80,25	
Totale Campania		539	10	4	6	23	159	282	32	507	351
		cento	1,85	0,74	1,11	4,27	29,50	52,32	5,94	94,06	65,12
Campobasso	136	6	3	—	1	7	58	4	132	128	
	cento	4,41	2,20	—	0,73	5,15	42,64	2,94	97,06	94,12	
Totale Molise	136	6	3	—	1	7	58	4	132	128	
	cento	4,41	2,20	—	0,73	5,15	42,64	2,94	97,06	94,12	

Mentre gli organi dei Piani Territoriali di Coordinamento della Campania e del Molise attendono — come detto — alle loro indagini, questa Sezione Urbanistica, che sovrintende a tali studi, ha effettuato una preliminare inchiesta sullo stato della pianificazione in tutti i Comuni delle due regioni.

Pianificazione intesa soltanto nei termini della legge del 17 agosto 1942 n. 1150, al fine di lasciar pienamente liberi gli Organi del Piano Regionale di pronunciarsi in merito ai risultati dell'indagine eseguita nell'ambito più generale della pianificazione urbanistica, così come oggi è intesa nella moderna accezione.

I dati che risultano dall'allegata tabella dimostrano la necessità dei provvedimenti adottati e l'urgenza di quelli da adottare a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, perché si proceda al più presto, sempre in armonia agli studi per i piani territoriali, all'elaborazione dei proposti piani regolatori generali e dei piani intercomunali.

Se dall'indagine è risultato che ap-

pena cinque Comuni della Campania e nessuno del Molise hanno piani regolatori generali approvati, e rispettivamente allo studio od in approvazione, 23 per la Campania ed uno per il Molise così come risulta dalle schede compilate dai Comuni, ciò dimostra non soltanto una deficienza numerica, ma vuol significare che la legge urbanistica ha sino qui trovato limitata applicazione in quanto le Amministrazioni Comunali non hanno provveduto allo studio di piani regolatori né tanto meno all'elaborazione di un semplice programma di fabbricazione.

La risposta alla domanda dell'indagine: «Ritenete necessario il Piano Regolatore?» è però molto espressiva della coscienza che gli amministratori dei Comuni hanno ormai della pianificazione, avendo essi segnalata la necessità del piano regolatore per 158 Comuni rispetto ai 539 della Campania mentre per il Molise la necessità viene rilevata per 8 Comuni rispetto ai 136 della provincia.

Obiettivamente chi conosce la realtà degli insediamenti umani della Campania

e del Molise, deve riconoscere che le necessità di elaborazione dei piani regolatori così come prospettate, rispondono alle esigenze della pianificazione delle due regioni.

Ne consegue che per gli altri Comuni — segnatamente 351 per la Campania e 128 per il Molise — sarà sufficiente la elaborazione di necessari programmi di fabbricazione unitamente ad appositi regolamenti edili come detto in precedenza.

In definitiva se si osservano con attenzione i  $14 + 73 = 87$  Comuni proposti per lo studio dei piani regolatori generali oltre ai 14 raggruppamenti per i piani intercomunali, appare subito come essi corrispondano a zone urbanistiche ben definite nei loro limiti, in funzione di particolari caratteri geografici, economici e demografici. Tuttavia, chi ha la responsabilità di queste proposte, sente il dovere di riconoscere che esse non vanno considerate rigide e indiscutibili, ma eventualmente da modificare o da ampliare in dipendenza delle conclusioni cui si arriverà in sede di studio di piani regionali.

I problemi urbanistici di una regione sono specifici, ma quelli della Puglia tanto caratteristici da definirla in modo completo:

— grossi comuni agricoli con popolazione accentuata e molto distanziati tra loro;

— vecchi centri con edilizia storico-ambientale del massimo interesse ed il cui risanamento non può — nella generalità dei casi — essere risolto con l'applicazione degli ordinari criteri.

Questa la impostazione regionale del problema urbanistico; è chiaro ad essa collegarsi tutta una serie di soluzioni, naturalmente non esclusive, e che ci sembra superfluo puntualizzare.

Analizzando più particolarmente la regione ne riportiamo appresso la suddivisione in province con il numero di comuni e popolazione complessiva:

Provincia	comuni	con popolazione
Bari	47	1.197.870
Brindisi	20	311.836
Foggia	60	660.703
Lecce	93	622.573
Taranto	27	421.572
	247	3.214.854

Per una regione della estensione di 19.346 km<sup>2</sup>, un totale di 247 comuni sono veramente un minimo e la dimostrazione della sua impostazione storico-urbanistica.

La provincia di Bari si precisa identificandosi con l'esistenza di 16 grossi centri di 20-70.000 abitanti, vere città, percentualmente ben il 34,03%, ossia più di un terzo. Essi sono la caratteristica della provincia, rinvenendosene alcuni in quelle finitimes ma in percentuale nettamente ridotta, come appare dalle cifre che riportiamo:

	comuni	percentuale
Brindisi	5	25%
Foggia	6	9,96%
Lecce	2	2,15%
Taranto	3	11,10%

Si puntualizza la realtà della provincia di Bari in cui si rinvengono ben 4 comuni — Andria - Barletta - Corato - Molfetta — con popolazione compresa tra 40.000 e 70.000 abitanti, percentualmente l'8,50%, comuni in cui il problema edilizio conseguente a quello umano ed economico, è di tale gravità da pensarla risolvibile solo con una pianificazione integrale.

Lungamente si è discusso e trattato del problema di questi grossi comuni agricoli, con economia agraria propria e tale da imporre la riforma fondiaria o la ricomposizione particolare, ed in cui il bracciante, costretto oggi a veri e propri viaggi giornalieri per recarsi sui campi di lavoro, ha entrate dell'ordine delle 500 lire quotidiane, e queste per un totale di 180 giorni al massimo!

Come può pensarsi nel caso in esame alla realtà di alloggi tali nel vero senso della parola, per eliminare le abitazioni nei «bassi» in cui vivono promiscuamente uomini ed animali e che oggi hanno la sola e pura funzione di giaciglio notturno, servendo la strada per la vita diurna?

D'altra canto se per questi 4 comuni esaminiamo statisticamente gli alloggi

che c'interessano facendo riferimento ai dati ufficiali più in basso riportati, balza subito evidente il numero di alloggi di tipo popolare — vani a p.t., senza illuminazione e aerazione diretta, senza il minimo di servizi igienici — che spesso hanno densità umane, dell'ordine di 9 persone a vano.

	abitazioni popolari n°	con vani n°
Andria	10.680	20.220
Barletta	10.685	17.141
Corato	9.750	17.410
Molfetta	9.130	16.110

Questi dati, come tutti quelli derivanti da statistiche vincolate a norme precise, non rivelano i caratteri degli alloggi considerati ed il metodo del conteggio. E' necessario perciò chiarirne il significato.

Per vano viene inteso ogni locale le cui dimensioni raggiungano un minimo (nel nostro caso circa mq. 9), che abbiano illuminazione diretta (cioè la porta di accesso al vano stesso); mentre la cucina, quale che sia la sua dimensione (teoricamente anche di un solo metro quadrato) purché abbia l'impianto di cucina e cioè il focolare, e sia illuminata direttamente, è vano.

Questo chiarimento mi è apparso necessario perché le cifre su riportate migliorano nettamente la realtà.

Passando ora all'esame della situazione urbanistica, dobbiamo puntualizzare l'azione positiva svolta dalla Sezione Urbanistica del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche.

Infatti essa si è prodigata per fare comprendere agli amministratori dei comuni la necessità ed utilità collettiva di un piano regolatore. E in non pochi casi si è giunti alla delibera dello studio del piano stesso.

Ma le difficoltà sorgono spesso sin dall'inizio. Ci si illude che attraverso un corso il piano è elaborato e pronto per passarlo alla superiore approvazione. Si bandiscono concorsi in modo talmente errato che solo la gretta ambizione di «fare soldi» invoglia qualcuno (naturalmente ingegnere generico e senza alcuna preparazione) a parteciparvi. Le pressioni particolari servono poi a definire l'incarico. E l'ambizione si dimostra quindi ben fondata.

Si danno anche incarichi e questa è la via ormai normalmente seguita; ma dobbiamo riconoscere che non esiste ancora una sufficiente coscienza urbanistica che faccia sentire le gravi responsabilità che comporta lo studio di un piano regolatore.

Manca in fondo a molti pseudo-urbanisti questa coscienza; come possiamo poi pretenderla dagli amministratori!

Per avvalorare quanto da noi asserito, possiamo citare il caso di un Comune, Canosa di Puglia, (che ha recentemente deliberato l'elaborazione del suo piano regolatore) che ha progettato circa 180 case minime — ma minime nel significato cattivo della parola — per eliminare l'abitazione nelle grotte, oggi usate dai poveri bracciati, senza la previsione di un minimo di sistemazione urbanistica, sia in relazione al comune che per la comunità

in se stessa, uscendosene con la scusante di non essere sicuro della disponibilità del suolo; mentre — lo giureremmo — la ragione vera è una: con i due tipi di abitazioni progettate, l'unica composizione, accettabile, logica, «bella» è certamente quella della scacchiera uniforme, vero campo di concentramento e assoluto pericolo sociale.

Quale meraviglia se in simili casi si constati la diserzione di queste abitazioni, indubbiamente un po' superiori alle attuali grotte, ma forse solo per la presenza del gabinetto?

L'esame della situazione nelle singole province mostra un notevole, indubbio riscatto. Tutti i capoluoghi di provincia sono forniti di piano regolatore.

Secondo la legge urbanistica del 1942 per ora solo Bari e Taranto; con leggi precedenti Foggia, Brindisi e Lecce.

Foggia ha un brutto piano con una clausola che lo rende valido a tempo indeterminato, le altre due città un piano in vigore per effetto di proroga.

La prima città sta ora facendo studiare il piano da due bravi urbanisti e l'incarico è stato dato in relazione ad un concorso su tema edilizio ed al piano di ricostruzione di cui la città è dotata.

Brindisi, Lecce per ora tacciono. Gli anni passano, uno è già quasi trascorso e la recente legge che limita a 2 anni il tempo per presentare il piano, se obbligati, non è ancora bene intesa.

Nella provincia di Bari, molti comuni e precisamente:

Acquaviva delle Fonti, Altamura, Andria, Barletta, Bitonto, Casamassima, Castellana Grotte, Conversano, Corato, Gioia del Colle, Giovinazzo, Molfetta, Putignano, S. Nicandro di Bari, Trani, hanno deliberato lo studio del piano ed in alcuni casi il progetto è stato già presentato.

C'è quindi una percentuale del 34% dei comuni che si è premurata di deliberare il piano regolatore ed il fatto viene puntualizzato perché torna ad onore della provincia.

Ma guardando più attentamente i singoli comuni osserviamo che ad eccezione di Bitonto, Altamura, Castellana e Corato, tutto è fermo. E ci stupiamo se esaminiamo attentamente le date delle delibere. Andria e Molfetta ad esempio che hanno lasciato passare due anni da quella data senza definire l'incarico e mandare avanti gli studi relativi.

A che dobbiamo addebitare tutto questo? Indubbiamente alla mancanza di cultura urbanistica, cultura che non si improvvisa con una chiacchierata col sindaco, ma che necessiterebbe — per dirla col Papini — di un esame obbligatorio di urbanistica.

Non ci dilunghiamo ulteriormente nella discussione, riportiamo in calce la situazione urbanistica nei suoi diversi aspetti sintetizzata in semplici elenchi.

### 1. - Piani di ricostruzione:

Foggia, S. Nicandro di Bari (parziale).

### 2. - P. R. redatti prima del 1942 ancora vigenti:

Foggia, Bari (centro vecchio), Brindisi, Trani, Lecce, Casarano, Otranto.

## Puglie (segue)

3. - Città con P. R. approvati con la legge 17-8-1942 n. 1150:  
Bari, Taranto.
4. - P. R. approvati dal Consiglio Comunale:  
Lequile.
5. - P. R. elaborati:  
Altamura, Bitonto, Castellana, Conversano, Corato, Putignano, Fasano, Ostuni, Margherita di Savoia, Veglie.
6. - P. R. deliberati ma non elaborati:  
Barletta, Andria, Acquaviva delle Fonti.

ti, Molfetta, Trani, Casamassima, Canosa, Gioia del Colle, Giovinazzo, S. Nicandro di Bari, Foggia, Lucera, Sansevero, Cerignola, Ortanova, Martina Franca, Mesagne, Lecce, Carovigno, Maglie, Matino, Monteroni di Lecce, Salice Salentino, Maruggio, Manduria, Grottaglie, Polignano, Spinazzola, Torremaggiore, Grumo Appula.

7. - Città di cui all'elenco Decreto Interministeriale n. 391 dell'11-5-1954:  
Bari, Brindisi, Foggia, Lecce, Taranto

è stranamente sfuggito pur essendo capoluogo di provincia.

8. - Piani paesistici proposti:

Rodi Garganico, Peschici, Vieste, Alberobello, Oria.

9. - Liste di comuni con urgenza di P. R.:

a) Sansevero, Cerignola, Barletta, Trani, Molfetta, Andria, Gravina, Lucera, Monte S. Angelo, Monopoli;

b) Vieste, Bitonto, Altamura, Castellana, Putignano, Polignano, Monopoli, Maglie, Nardò, Gallipoli.

## Calabria

Nº Comuni: 406

Nº Abitanti: 2.042.690

Hanno risposto all'Inchiesta dell'I.N.U.  
Nº 231 Comuni.

Hanno un piano regolatore Generale redatto prima del 1942:

Provincia di Cosenza: Cosenza.

Provincia di Catanzaro: Isola Capo Rizzuto, Zungri, Borgia, Carlopoli, Francavilla Angitola.

Provincia di Reggio Calabria: Reggio Calabria, Bova Marina, Siderno, S. Alessio D'Aspromonte, Palmi, Bagaladi, S. Giovanni di Gerace, Bruzzano Zeffirio. Ha il P. R. elaborato in base alla legge urbanistica dell'agosto 1942:

Cosenza (attualmente al Ministero dei L. P. P.).

Hanno un P. R. allo studio:

Provincia di Cosenza: Paola, Spezzano della Sila, Campana, Luzzi, Grimaldi, Cetraro, Altomonte, Fuscaldo.

Provincia di Catanzaro: Dasà, Nardodipace, Soverato, Cetona.

Provincia di Reggio Calabria: Bivongi, Scido, Locri, Reggio Calabria, Taurianova, Martone, Polistena.

Stanno preparando Studi Preliminari:

Provincia di Cosenza: Cassano Jonio, Rossano, Acquappesa, Luzzi, Grimaldi, Cetraro, Altomonte, S. Stefano di Rogliano.

Provincia di Catanzaro: Briatico, Olivadi, Catanzaro, Dasà, Carlopoli.

Provincia di Reggio Calabria: Rosarno, S. Eufemia d'Aspromonte, Locri, Reggio Calabria, Palmi, Candidoni, Martone.

Pensano che un P. R. sarebbe utile per il loro territorio: n. 160 Comuni.

Hanno un regolamento Edilizio:

Provincia di Cosenza: S. Giovanni in Fiore, Malvito, Cassano Jonio, Rossano, Paola, Spezzano della Sila, Campana, Luzzi, S. Fili, Serra Pedace, San Basile, Cipollina, Grimaldi, Albanese, Cetraro,

S. Benedetto, Caloveto, Frascineto, Buonvicino, Panettieri, Rogliano, S. Donato Ninea, Mormanno, Cerchiara di Calabria, S. Marco Argentano, Casale Bruzio, Rota Greca, Altomonte, S. Stefano di Rogliano, Vaccarizzo Albanese, Praia a Mare, Grisolia, Fuscaldo, Diamante, Cosenza, Castrovilliari, Bianchi, Amanella, Acri.

Provincia di Catanzaro: Pentone, Isola Capo Rizzuto, Acquaro, Filogaso, Nocera Terinese, Montepaone, Caccuri, Carfizzi, Cicala, Curinga, Olivadi, S. Mauro d'Acquino, Umbriatico, Crucoli, Maida, Belcastro Squillace, Palermiti, Sambiase, Giffalico, Catanzaro, Cagliato, Savelli, Dianami, Monterosso Calabro, Gasperina, Petronà, S. Caterina dello Jonio, Dasà, Serra S. Bruno, Caraffa di Catanzaro, Sersale, Pianopoli, Taverna, Nicotera, Filadelfia, Pizzoni, Strongoli, Simbario, Soverato, Satriano, Davoli, S. Andrea dello Jonio, Conflenti, Pizzo, Decollatura, Roccabernarda, Gerocarne, Borgia, Carlopoli, Francavilla Angitola, Chiavarella, Valleforita, Gimigliano.

Provincia di Reggio Calabria: Rosarno, San Giorgio Morgeto, Bova Marina, Serrata, Bivongi, Scido, Siderno, Palizzi, S. Eufemia d'Aspromonte, Petilia Policastro, Locri, Mammola, Oppido Mamertina, Reggio Calabria, Scilla, Taurianova, Palmi, Bagaladi, Cinquefrondi, Cittanova, Benestare, Laureana di Borrello, Seminara, Maropati, Gioja Tauro, S. Lorenzo, Bruzzano Zeffirio, Martone, Polistena.

Hanno l'abitato soggetto a spostarsi parzialmente o totalmente:

Provincia di Cosenza: S. Lorenzo Bellizzi, Campana, Pietrapaola, Lungro, Verbicaro, S. Martino di Finita, S. Donato di Ninea.

## relazione di Domenico Andriello

Provincia di Catanzaro: Pentone, Olivadi, Petrizzi, S. Onofrio, Tiriolo, Giffalico, Dinami, S. Caterina dello Jonio, Guardavalle, Nardodipace, Taverna, Coratale, Zungri, S. Andrea Jonio, Sellia.

Provincia di Reggio Calabria: Bivongi, Palizzi, S. Eufemia d'Aspromonte, Carrara, Marina di Gioiosa Jonica Sarno, S. Giovanni di Gerace, S. Luca, S. Pietro di Caridi, Ferruzzano, Portigliola, Roghudi, Monasterace, Bruzzano Zeffirio. Comuni che si propongono per l'inclusione negli elenchi ministeriali e che abbisognano di un piano regolatore:

Provincia di Reggio Calabria: Gioia Tauro, Palmi, Polistena, Locri, Siderno.

Provincia di Catanzaro: Crotone, Soverato, Nicastro, Vibo Valentia, Serra San Bruno, Sant'Eufemia Lamezia.

Provincia di Cosenza: Paola, Rossano, Spezzano Albanese, Castrovilliari, Diamante, Cetraro.

### Piani Paesistici proposti:

Provincia di Reggio: Palmi (Monte S. Elia e litorale), Scilla, Bagnara, Santo Stefano (Gambarie).

Provincia di Catanzaro: Pizzo, Tropea, Villaggio Mancuso e zona del Lago Ampolino (Comune di Taverna), Soverato, Serra S. Bruno.

Provincia di Cosenza: Camigliatello, Zona laghi Silani.

Comuni che abbisognano di un piano intercomunale:

Provincia di Reggio: 1) Reggio e Villa San Giovanni; 2) Polistena e Cinquefrondi.

Provincia di Catanzaro: 1) Sambiase e Nicastro; 2) Spadola, Prognatura e Simbario.

## relazione di Ludovico Quaroni

4 - Comuni che posseggono un regolamento edilizio: Potenza 4, Matera 2: Totale 6.

5 - Comuni che hanno espresso l'intenzione di redigere un P. R.: Potenza 14, Matera 5: Totale 19.

6 - Comuni che non hanno intenzione di redigere un P. R.: Potenza 30, Matera 5: Totale 35.

Ma qualunque orientamento si volesse trarre da queste cifre è opportuno tener presente che, almeno per quanto riguarda le intenzioni, dovremmo attribuirle più

all'opinione personale del sindaco, del segretario o dell'assessore che ha compilato personalmente la scheda, che alla volontà ufficiale dell'amministrazione, e che i comuni che hanno risposto al referendum non possono rappresentare l'andamento del fenomeno, limitati come sono a:

46 per la prov. di Potenza, pari al 48,4%; 11 per la prov. di Matera, pari al 37,9%; 57 in totale, pari al 45,2%.

Né è possibile trarre qualche conclusione da un eventuale paragone con quello che è stato l'esito dell'inchiesta nelle

## Lucania

L'indagine che l'Istituto Nazionale di Urbanistica ha condotto, attraverso un referendum diretto, nei comuni delle due provincie della regione lucana, ha dato i seguenti risultati:

1 - Comuni che posseggono un P.R.: Potenza —, Matera —: Totale —.

2 - Comuni che posseggono un Piano di Ricostruzione in atto: Potenza 1 (Corleto Perticara), Matera —: Totale 1.

3 - Comuni con un P.R. allo studio: Potenza 2 (Potenza, Moliterno), Matera 1 (Matera): Totale 3.

altre regioni, che la Basilicata ha tali caratteristiche, sul piano urbanistico, da non prestarsi ad un confronto del genere, e da tollerare soltanto considerazioni limitate, di campo, alla sua stessa realtà geografica, demografica economica, sociale e politica.

*Tre soli piani allo studio*, del resto, è quello che in ultima analisi caratterizza la situazione urbanistica della regione, quello che compendia tutto un passato recente di pianificazione, in relazione ad un passato, anche lontanissimo, di lento, quasi statico sviluppo della civiltà del luogo. Le linee vitali della cultura che parallelamente collegavano, lungo i litorali tirrenico ed adriatico, la civiltà del Mediterraneo con l'Europa continentale e viceversa, abbandonavano, divergendo a sud della caviglia dello stivale, tra il golfo di Salerno e quello di Manfredonia, un territorio malagevole per la scarsità dell'acqua, per la sua natura accidentata e meline ai dissesti idrogeologici, e già troppo lontano, nelle sue coste basse e prive della minima insenatura, dai centri vitali della Grecia e dell'Africa. Alle posizioni autoctone dell'Appennino, sia a quelle ancora rimaste dal paleolitico, sia a quelle sannite discese più tardi, i greci contesero solo le spiagge intorno a Metaponto, che non ebbe mai, né allora né dopo, un suo retroterra; e gli stessi romani, che avevano voluto estendere la loro civiltà mediterranea fino alle colline della Scoria, si limitarono a considerare la Lucania come un luogo che richiedeva solo la presenza d'una autorità militare di governo. Lo stesso traffico che interessava la zona, sulla strada che congiungeva, nel tracciato teoricamente più rapido, Napoli e Taranto, è stato presto deviato verso i percorsi più lunghi ma più agevoli e sicuri del Beneventano e delle Puglie.

In questo *no-man's-land* senza strade, senza porti, senza fiumi, e senza storia (nessuna battaglia importante ha lasciato sangue vitale sulla Basilicata) né la vita economica, né la vita sociale o quella politica potevano evidentemente prosperare. E le conseguenze di questo, nel campo urbanistico, sono state l'impossibilità di vero e proprio città (Potenza e Matera sono di recente sviluppo e tuttavia gravitano notevolmente sulle provincie esterne, finitamente, di Salerno e di Bari), e la contemporanea mancanza di abitazioni sparse e di villaggi. Tutta la popolazione, penultima per densità fra le regioni italiane, si è insediata, specie nella parte orientale del territorio, in grossi paesoni aggrappati alle colline nei quali fino a ieri ci si difendeva dalle rapine e dalla malaria, e ancor oggi ci si difende dalla solitudine e dallo sconforto d'una vita senza margini di tempo libero per i peccati, per la contemplazione o per la cultura. In questi particolari centri di residenza s'è cristallizzata una cultura statica e povera, che ha portato ad una sanità e ad un ordine sociale quali è difficile riscontrare altrove, ma raggiunti a prezzo del sacrificio dello spirito d'iniziativa e della fiducia nelle proprie forze verso un avvenire migliore, a prezzo del sacrificio d'ogni forma di conoscenza e di istruzione verso il progresso, a prezzo del sacrificio d'ogni sicurezza economica e sociale che non sia fondata sulla proprietà guadagnata sudando.

E' un capolavoro di equilibrio, per chi sa apprezzarla, la vita di quella cultura contadina; e se mancano i monumenti di una architettura solenne, testimoniano la grandezza di questo popolo tanto capace di sopravvivere alla speranza le abitazioni, che lentamente sono mature, attraverso i secoli, per fornire un rifugio conforme alle necessità ed alle possibilità di una gente che era anche disposta alla vita promiscua con gli animali che gli assicuravano il trasporto sul luogo del lavoro, la fatica dell'aratro ed i carichi di legna e di grano. Disegno della casa, disposizione nel raggruppamento con le altre vicine, distribuzione interna degli spazi e delle funzioni relative, materiali impiegati, metodo di costruzione, di conduzione dei lavori, di pagamento e di partecipazione da parte del contadino stesso, tutto è stato elaborato minuziosamente tenendo conto di tutti i costi e di tutte le possibilità economiche, provincia per provincia, zona per zona, paese per paese. Le spese di manutenzione e d'arredamento sono praticamente annullate, e non ha senso, in paesi simili, parlare di indice di affollamento o di case antgieniche, se non si dà alle parole un significato particolare, diverso da quello ordinario, positivisticamente, scientificamente inteso, come non ha senso lo scandalizzarsi che la gente non si lava abbastanza, che gli impianti igienici sono praticamente inesistenti e che i ragazzi non vanno a scuola, in un territorio nel quale l'agricoltura è rimasta ferma, gli acquedotti son cosa dell'ultima generazione, ed il terreno va in malora, corroso dalle acque che scorrono senza regola sulle colline oramai prive degli alberi che avevano un tempo dato nome alla regione.

Di queste cose, del resto, s'è accorto il governo soltanto dopo la seconda guerra mondiale.

L'azione è cominciata, preceduta da lunghi anni di discussioni fra le varie correnti dei meridionalisti, e si è provata già, negli ultimi anni, nelle esperienze, buone e cattive, ma comunque inevitabili, dei vari enti interessati. Agli oltranzisti, che vorrebbero la distruzione di tutta la realtà esistente e la sua sostituzione con una realtà nuova, completamente pianificata s'oppongono coloro che vorrebbero mantenere intatta la situazione dell'attuale equilibrio sociale, eliminando tuttavia il peso dell'ignoranza e della precarietà. Utopisti gli uni, che non si rendono conto delle dimensioni della cosa, e non considerano le difficoltà d'attuazione; utopisti gli altri, che non vedono come l'attuale equilibrio sociale sia proprio determinato dalla assoluta mancanza di forza di sviluppo, e dalla incerta situazione nella quale la gente si trova. Fra coloro che a cuor leggero vanno predicando la necessità di astrarre dalla tradizione e dalla psicologia del contadino, e tuttavia mantengono, nei loro piani, quella realtà fisica, strutturale ed economica, che è l'effetto e la causa della tradizione e della psicologia di quel contadino stesso, e coloro che al contrario pretendono di riuscire a risolvere il problema non trascurando nessuno degli elementi di quella tradizione e di quella psicologia in un piano tanto perfetto quanto impossibile, si pongono coloro che pensano che l'importante

è fare qualcosa, anche sbagliato, purché sia turbato, in qualche modo, quel tale equilibrio e si generi, così, un processo di scompensi che obblighi praticamente la popolazione a mettere in azione le proprie capacità verso un equilibrio di tipo nuovo, più dinamico, più adeguato ai nostri tempi.

Queste lotte si combattono in modo vario, fra gli appartenenti alle diverse classi sociali, alle diverse fedi politiche, alle diverse categorie professionali. Contro i tecnici della pianificazione agricola, che non amano azzardarsi fuori del terreno solido dei rapporti fra bonifica e produzione, sorgono i sindacalisti che vorrebbero cambiare il soggetto del discorso e non dimenticare la realtà uomo. Contro una politica centrale, che si preoccupa solo delle grosse cose e del modo col quale possono essere sfruttate per una propaganda immediata sul piano nazionale, sorge la politica periferica, locale, che si preoccupa dei riflessi, anche secondari, che seguono le azioni, e teme più le conseguenze d'una promessa non mantenuta o di un errore psicologico, che non la mancanza di interessamento sufficiente.

Tralasciando l'azione dei Consorzi Agrari e quella degli enti minori, sorvolando sull'azione diretta dei partiti politici, dobbiamo soffermare la nostra attenzione sulle tre forme di intervento politico che interessano il territorio della Basilicata.

Anzitutto dobbiamo ricordare l'azione delle pubbliche amministrazioni locali. Province e Comuni, che sono alle prese con la necessità di formare ex novo, in un'area per tanti secoli vittima della depressione che derivava dalla oppressione, una coscienza dei diritti e dei doveri politici del cittadino di una repubblica democratica. Azione difficile e lenta, questa, che avrebbe bisogno dell'appoggio di tutte le autorità superiori, e segnatamente della Prefettura, autorità che invece tendono spesso a sostituirsi, nelle necessità di una rapida decisione, a quelle amministrazioni, frustrandone così l'iniziativa e distruggendo alle basi la costruzione democratica. Tutte queste azioni, comunque, sono caratterizzate dall'essere momentanee e precarie, e sorte quasi sempre per appoggiare l'azione esterna degli organismi centrali.

Dobbiamo ricordare, in secondo luogo, l'azione della Cassa del Mezzogiorno, che si esplica principalmente attraverso l'Ente di Irrigazione Puglia e Lucania, e quella dell'Ente Riforma. Attività che si presentano troppo legate, tutte e due, alla politica del momento, e quindi ai limiti troppo o troppo poco definiti del campo d'azione delle leggi relative, e comunque svincolate, nell'attuazione, da qualsiasi ingerenza delle democratiche amministrazioni locali. Si debbono muovere velocemente, e debbono far miracoli per mettere un certo ordine, almeno in apparenza, nelle zone sulle quali esplicano la loro azione, zone tanto piccole, a volte, e disseminate ad oasi ad investire i terreni peggiori, da non permettere nulla che possa seriamente esser preso in considerazione.

Dobbiamo parlare, infine, della pianificazione di bonifica, che insieme con quella delle zone montane copre tutta la su-

perficie della regione. I piani di bonifica per i bacini idrografici della Lucania sono tutti in corso di pubblicazione, e rappresentano quanto di più moderno e di più serio sia stato fatto in materia, e non solo in Italia. Pur limitando gli scopi alla « trasformazione dell'ordinamento produttivo » di cui parla la legge del 1933, questi piani hanno preso in esame, almeno in sede di studio, tutta la realtà esistente, e ne hanno pesato gli aspetti con raro senso di responsabilità, scientifica ed umana. Ma si tratta di una pianificazione che è costretta a trascurare i centri abitati, e che prevede tempi di attuazione che risultano troppo lunghi per le necessità e le speranze del luogo.

Comunque, tutte queste attività sono vive, in Basilicata, e pongono il problema sociale, economico e produttivo della regione all'ordine del giorno della Nazione. Non esiste nessun altro territorio dove siano tanto visibili i segni d'una trascurnatezza politica di millenni, ma non esiste nessun'altra regione dove siano tanto chiare la volontà di rinnovamento da parte di una popolazione depressa ma non abbrutita, e la volontà di venirle in aiuto da parte della politica attuale, sia di maggioranza che d'opposizione. In altri termini si può dire che la Basilicata rappresenta il banco di prova della volontà democratica della nuova Repubblica Italiana, tante sono le possibilità che offre e l'interesse che desta per il rinnovamento d'una vita che potremmo dire ridotta solo alla sostanza umana della necessità.

Le forze di cui abbiamo parlato, le pianificazioni in atto obbediscono ad autorità differenti e sono mosse da diverse leggi; ma una è, e dove non è potrebbe essere, la volontà di fondo che tutte le accomuna nell'interesse di quella popolazione e della popolazione italiana tutta. Non c'è ancora, fra loro, quell'augurabile, e possibile, facile e doveroso collegamento e coordinamento che la politica stessa che le ha promosse esigerebbe, ma possibile appare, in Lucania, una unione di forze pianificate che sia al di sopra della politica stessa, tanto il problema è un problema di fondo, tanto è necessario, al di fuori d'ogni interesse di classe o di idea, dare al contadino lucano la sua completa dignità di uomo. E' su questa strada che ci si deve mettere, ed è su questa strada che già si sta lavorando.

Il Provveditorato alle OO.PP. della Basilicata ha già preso l'iniziativa di presentare, col Piano Regolatore Generale e di Risanamento della città di Matera, un piano che non si limita alle « sistematizzazioni » edilizie di una realtà che viene lasciata qual'era, ma che si propone, invece, una completa riforma della vita sociale ed economica, attraverso il risanamento dei « sassi » ed il trasferimento delle popolazioni nei nuovi insediamenti che si vanno costruendo in luoghi nei quali sia possibile una minore distanza fra la casa ed il posto di lavoro, attraverso un esperimento di ricostruzione dell'unità podere (ricomposizione particolare), e attraverso molte altre cose. Ma è interessante soprattutto, il tentativo di comporre le azioni delle varie autorità in una pianificazione generale del territorio. La rapidità con la quale il piano si va attuando, e la rapidità con la quale è pos-

sibile rendersi conto degli effetti della pianificazione stessa, caratterizzano lo spicato dinamismo di questa azione politica che permette una sperimentazione graduale e l'adattamento del piano all'uomo, risolvendo quei problemi che l'iniziativa privata non avrebbe mai potuto risolvere.

Accanto alla poderosa opera di sistemazione idraulica, l'Ente di Irrigazione Puglia e Lucania ha promosso in tutta la regione la costruzione di numerosi nuclei residenziali, appoderamenti, borghi di servizio e centri aziendali, che dovrebbero significare il luogo di vita per l'uomo in questa riforma agraria, e che perdranno via via, sull'esperienza degli errori commessi, le incertezze e le debolezze che ancora presentano.

L'UNRRA-CASAS ha già provveduto alla costruzione di alcuni borghi, ed ha fornito al piano di Matera le basi di partenza d'una completa inchiesta sociologica, che ha sondato in tutte le direzioni la realtà sociale materana, mentre un'inchiesta simile, seppure condotta su basi diverse per fini diversi, ci ha dato i due ultimi volumi della Inchiesta Parlamentare sulla Miseria e sui mezzi per combatterla che l'On. Gaetano Ambroio ha voluto dedicare alla sua città natale: Grassano. Il Genio Civile, inoltre, sta ultimando le inchieste urbanistiche per le città di Melfi, Lauria, Venosa, Rionero, Grassano, Irsina, Tricarico, delle quali ci contenteremo di riferire uno solo dei risultati: quello relativo alle abitazioni malsane, che rappresentano, in alcuni luoghi, il 55,1% della totalità.

Sono stati proposti, infine, dal Provveditore alle OO.PP., sedici piani comunali per la provincia di Potenza, e quattordici per quella di Matera (fra i quali due gruppi intercomunali), desumendone la necessità attraverso l'esame degli aspetti principali del problema, quali le necessità di risanamento, di consolidamento, di sistemazione stradale, di trasferimento in dipendenza della trasformazione fondata.

Se ora, alla luce di quanto è stato detto fin qui, si volesse arrivare a qualche conclusione sulle esigenze e sulle possibilità che la regione lucana offre alla pianificazione urbanistica comunale, si dovrà partire considerando i caratteri particolari di quelle città.

E' evidente infatti che la realtà della regione è tale per cui il piano comunale generale del tipo classico, quello cioè che si preoccupa d'una completa sistemazione edilizia dell'abitato, al di fuori da ogni considerazione di carattere sociale ed economico che serva a dosare ed a dirigere l'intervento, è completamente fuori di luogo, ed a stento sarebbe possibile ammetterlo per i due capoluoghi di Potenza e Matera. Ma con altrettanta sicurezza si potrebbe prospettare la necessità di un piano di consolidamento e di risanamento per tutti gli attuali centri abitati, nessuno escluso, giacchè non è nemmeno concepibile, nell'attuale situazione economica, il trasferimento dell'intera popolazione della regione in borghi di nuova costruzione, e d'altra parte non si vede perchè i nuclei esistenti non debbano beneficiare di quei servizi e di quelle attrezzature che non si negano a nessuno dei

nuovi insediamenti. In particolare si deve dire che il P.R. generale urbano è necessario, e urgente, in tutti quei comuni nei quali l'intervento della legge sulla riforma fondata ha condotto alla costruzione di un nuovo borgo, con una conseguente repentina e profonda modifica della struttura stessa della compagine sociale dell'abitato, che è stata scossa, con evidenti reazioni psicologiche, da un sonno secolare.

Se dunque guardando le cose sotto il consueto punto di vista si sarebbe indotti a dire che non è assolutamente possibile un intervento urbanistico negli attuali comuni della Basilicata, considerazioni più generali che partano dalla necessità, ormai sentita da tutti, di sollevare le aree depresse anche per un migliore equilibrio di tutta l'economia nazionale, ci portano a chiedere il piano per tutti i comuni. Ma si dovrebbe trattare di piani affatto speciali, che tendano, come appunto è stato fatto e si sta facendo per Matera, al coordinamento di tutte le azioni pianificate particolari, al fine di raggiungere l'adeguamento della vita del contadino locale ad uno standard che possa essere accettato da chiunque si preoccupi dei diritti delle umane necessità, sia sul piano spirituale che su quello materiale. E ciò attraverso una trasformazione completa, non soltanto ai fini della produzione, dell'ordinamento della proprietà, della conduzione e dell'uso del terreno (ricomposizione particolare per l'appoderamento o per la costituzione di unità di organizzazione del lavoro più grandi, quali i sistemi cooperativistici o addirittura le aziende completamente industrializzate), ma anche e soprattutto ai fini di un migliore insediamento degli uomini, sia in relazione alle necessità del lavoro, sia in relazione alle necessità della convenienza sociale. Sarebbe necessario prevedere, a tale scopo, il trasferimento in nuclei di nuova costruzione o in case coloniche legate al terreno (ed opportunamente raggruppate) di quelle famiglie soltanto che saranno interessate alla coltivazione dei terreni più distanti dagli attuali centri abitati, mentre si dovrebbero lasciare in questi tutte le altre; e mentre nel primo caso si dovrebbe provvedere alla costruzione di nuove attrezzature per i servizi collettivi (borghi di servizio, ecc.), non eccedendo nella spesa relativa, nel secondo si dovrebbe procedere al riaspetto dell'attuale nucleo abitato secondo le norme dettate da un P.R. comunale.

Questo, improntato principalmente ai criteri di consolidamento (sono moltissimi, in Lucania, i comuni che soffrono per gli slittamenti dovuti al dissesto idrogeologico) e di risanamento, dovrebbero indicare:

1 - le opere di protezione contro le frane, e le demolizioni necessarie in conseguenza;

2 - le zone di abitazioni malsane da distruggere completamente, e quelle che invece sono suscettibili di miglioramento in seguito a trasformazione, parziale o totale, nella disposizione e distribuzione degli ambienti o nell'uso; ed i criteri, tecnici ed economici, da seguire per realizzare questo risanamento delle unità edilizie, al fine di eliminare tutte le promi-

scuole nocive all'igiene fisica e mentale, fra gli uomini e gli animali o fra gli uomini stessi;

3 - i criteri da seguire per le nuove abitazioni, che lungi dall'essere la ripetizione dei comuni schemi derivati dallo standard dell'Europa centrale, dovrebbero derivare il tipo edilizio (criteri distributivi e costruttivi) direttamente dalle esigenze e dalle possibilità del luogo, basandosi principalmente:

— sulle consuetudini di vita che non derivino da un adattamento ad una situazione precaria, ma che siano direttamente collegate all'organizzazione del lavoro e della compagnia familiare;

— sulle esigenze nuove, determinate dai mutamenti apportati dagli interventi di pianificazione, direttamente ed indirettamente;

— sulle capacità economiche della popolazione tenendo conto di una razionale distribuzione delle entrate nelle varie voci (una abitazione dovrebbe costare all'incirca non più di mezzo milione);

— sulla difficoltà che la popolazione avrà anche in seguito di provvedere adeguatamente all'arredamento ed alla manutenzione (le attuali abitazioni tipiche rispondono in pieno a questa esigenza);

— sulle capacità tecniche della mano d'opera qualificata disponibile sul posto, e sulla possibilità d'impiego nella costruzione, di mano d'opera non qualificata (attualmente l'opera di manovalanza è disimpegnata direttamente dai futuri proprietari della casa), nonché sui sistemi di costruzione e di conduzione dei lavori, giacché sarebbe bene evitare, per quanto possibile, l'affrettata opera semi-industrializzata e scadentissima delle imprese che vengono da fuori;

— sui materiali disponibili sul posto in quantità sufficiente, e sulle possibilità offerte dall'artigianato locale;

— sulla possibilità infine, e sull'oppor-

tunità di integrare la produzione locale con elementi prefabbricati e prodotti in grande serie, studiando le cose, tuttavia, in modo tale da ridurre al minimo il deperimento del fabbricato e le difficoltà di sostituzione delle parti guaste (apparecchi igienici, ed eventualmente anche infissi, solai e coperture).

Tutto questo tenendo conto che sarebbe possibile che lo Stato aiutasse l'iniziativa privata cedendo il terreno gratuitamente (approfittando delle possibilità di esproprio in base alla legislazione sull'edilizia popolare ed economica), fornendo i materiali, grezzi o lavorati, a prezzo di costo, ed organizzando uffici distrettuali di consulenza urbanistica ed edilizia, analogamente a quanto si fa per l'agricoltura.

4 - l'elenco ed i caratteri degli uffici d'uso collettivo che si ritengono assolutamente necessari per la vita del paese, ed in particolare quanto riguarda l'attrezzatura di un centro sociale aperto liberamente a tutti perché tutti vi possano liberamente organizzare la loro educazione civica attraverso le attività più varie;

5 - i criteri per una più razionale distribuzione, raccolta e provvista dell'acqua già disponibile, e quelli per il possibile aumento della dotazione;

6 - i criteri per il miglioramento della rete di fognatura, predisponendo l'allacciamento a quella esistente degli impianti igienici, vecchi e nuovi, delle abitazioni, ed integrandola opportunamente con nuovi tronchi o semplicemente mediante una razionale disposizione, aiutata dalle autorità, dei pozzi neri e delle fosse settiche;

7 - i criteri per la costruzione e la gestione d'un sistema di docce e bagni pubblici, sistema che potrebbe facilmente risolvere i problemi della pulizia personale, e la costruzione di latrine d'uso pubblico, sia pure in via provvisoria;

8 - i criteri, infine, per un razionale sistema di ritiro ed eliminazione dei rifiuti, organizzando eventualmente allo scopo i cittadini stessi.

Questi i caratteri del piano comunale per la Basilicata, ispirati ad un concreto senso della realtà. Ma indubbiamente non sarebbe possibile nemmeno questo programma qualora non si tentasse di metterlo in atto su vasta scala, impegnando cioè tutte le amministrazioni e gli enti ad uno sforzo concorde verso la rivolta alla depressione. E sia consentito indicare, a questo fine, l'opportunità, e la sostanziale possibilità di provvedere ad una legge speciale per lo studio e l'attuazione del Piano Subregionale del Materano. Promosso dal Provveditorato alle OO.PP. d'accordo con gli organi periferici del Ministero dell'Agricoltura e con gli organismi amministrativi e sindacali del luogo, il Piano dovrebbe coordinare, per tutti i comuni interessati, l'azione della Cassa del Mezzogiorno, degli Enti di Riforma, dell'Ente di Irrigazione, dei Consorzi di Bonifica, al fine di integrare, sul piano d'una urbanistica sociale ed economica, la pianificazione prevista dalle bonifiche, ed assicurare una rapida ed armonica attuazione per la risoluzione del problema nazionale numero uno: il problema del mezzogiorno.

#### *Piani Regolatori proposti.*

In relazione alla richiesta fatta dallo Istituto di segnalare dieci comuni per i quali il P. R. riveste carattere di maggiore utilità ed urgenza, fermo restando quanto sopra espresso, si fanno i seguenti nomi:

1. Bernalda - 2. Grassano - 3. Grattone - 4. Irsina - 5. Lauria - 6. Maratea - 7. Melfi - 8. Pisticci - 9. Tricarico - 10. Venosa.

## Sicilia

L'iniziativa presa dall'Istituto Nazionale di Urbanistica di organizzare il rilevamento su scala nazionale della situazione dei Piani Regolatori e di Ricostruzione, ha un valore che trascende la portata puramente statistica per assumere il significato del principio di un impulso profondamente rinnovatore. Infatti tale iniziativa si sviluppa sincronicamente al vasto programma di opere a carattere decisamente ricostruttivo e altamente sociale che si intraprendono in ogni parte della Nazione con intensità senza precedenti.

Indubbiamente, perché tutte le opere possano venire organicamente distribuite e tra loro armonicamente collegate, è necessario anzitutto che si abbia una chiara visione delle effettive necessità e delle reali possibilità di potenziamento delle singole entità demografiche o territoriali. Ne discende, come logica conseguenza, la indispensabilità. Quindi la necessità del presente rilevamento preliminare di dati statistici sulla situazione di detti Piani, rilevamento dal quale già si ricavano non semplici cifre, ma altresì conclusioni di notevole valore orientativo.

Dei trecentosettantacinque Comuni dell'Isola, ai quali tutti è stato inviato il questionario dell'I.N.U., alla data del 15 settembre 1954, n. 120 non hanno restituito detto questionario. Dei rimanenti 255: n. 11 (4,3%) hanno dichiarato di avere Piani di Ricostruzione in vigore; n. 18 (6,2%) si sono detti forniti di Piani Regolatori tuttora vigenti (qualcuno in concordanza con Piani di Ricostruzione); altri 31 (12,1%) hanno indicato di avere Piani Regolatori in corso di redazione o di approvazione. Uno solo ha in corso un Piano regolatore paesistico. Ben 200 su 255, cioè il 78%, si sono riconosciuti sprovvisti di qualsiasi Piano. Dei 16 Piani Regolatori in vigore solo due in tutta l'Isola sono redatti in base alla legge del 1942. Dei Piani di Ricostruzione due sono limitati ad alcuni quartieri.

Una notevole aliquota dei Comuni sforzati di Piano (e tra questi qualcuno di rilevante importanza) ha espresso l'intenzione di non provvedere in alcun modo alla redazione di esso!

Le cifre sopra riportate sono molto significative: in Sicilia, Regione dotata di

autonomia amministrativa, la materia urbanistica è competenza esclusiva dell'Amministrazione Regionale, per questo motivo l'indagine attuale vi è stata svolta col diretto intervento dell'Assessorato Regionale ai LL.PP. E' stato appunto questo Ente che ha indirizzato i questionari I.N.U. ai Comuni accompagnandoli con una circolare nella quale era chiarita la importanza dell'indagine; ciononostante, ben il 32% dei comuni dell'Isola non ha sentito il dovere di rispondere all'appello!

Eppure le provvidenze Governative e Regionali finiscono oggi finalmente sulla Sicilia con un ritmo mai raggiunto! Tutta l'Isola è pervasa da un profondo anelito di rinnovamento che ne permea tutta la struttura economica e sociale suscitandovi ovunque un fervido rigoglio di feconde iniziative. E queste sorgono in ogni campo delle moderne attività: dai restauri dei Palazzi dei Re Normanni alla costruzione di grandi dighe; dagli incontri culturali internazionali alle ricerche minerali; dagli scavi che riportano alla luce tesori d'arte millenari alla creazione di vasti complessi industriali; dalle manife-

#### *relazione di Arturo Casella*

stazioni artistiche e sportive alla colonizzazione ed alla bonifica di vasti comprensori.

Certo tutti gli Amministratori dei Comuni siciliani sono consapevoli del potente impulso di vitalità che scorre oggi nelle vene dell'Isola generosa; certo essi Amministratori hanno il massimo interesse che le provvidenze superiori giungano copiose ai Comuni da loro amministrati e che le opere vengano valorizzate appieno; dunque, se tanti tra essi dichiarano che non intendono sopperire in alcun modo alla deleteria carenza del P.R., se ne deve arguire che le sue importantissime funzioni non sono affatto conosciute dai più. E si noti che ciò si verifica anche per grossi centri nei quali si addensano senza ordine e senza armonia opere e popolazioni che pure sentono urgere l'ansia verso un domani migliore cui hanno pieno diritto.

Del resto qualche risposta pervenuta ai questionari I.N.U. ci conferma che è tuttora diffusa la vecchia concezione secondo cui il P.R. consisteva in una scacchiera disegnata su un foglio, cioè in una semplice prescrizione di allineamenti!

Ancora si sconosce che una tale concezione, grossolanamente primitiva, che ha prodotto danni ingenti ed irreparabili alla massima parte delle nostre belle città, è stata, attraverso il travaglio di generazioni, definitivamente superata. Si sconosce che le odiere elaborazioni di P. R. dalle accurate analisi preliminari dei molteplici fattori che concorrono a costituire la complessa realtà degli insediamenti umani, risalgono con sintesi metodica a composizioni armoniche che tengono razionalmente conto di tutti quei fattori.

Purtroppo, in generale, chi è preposto alla amministrazione di Comuni (anche se importanti) raramente ha nozione degli insegnamenti dei Maestri quali Gustavo Giovannoni, non sa che in Italia si traccia con visione unitaria la pianificazione di intere Regioni, non sospetta che in Francia, prima di risanare un quartiere, se ne analizza direi microscopicamente, la struttura sociale sino alla composizione della singola cellula familiare; non immagina che in Olanda (ad esempio) gli Uffici Tecnici cui è devoluto l'immancabile compito della ricostruzione sono inquadrati con criteri organizzativi da azienda modello e adottano metodi che per precisione e disciplina rammantano le operazioni militari. Forse l'indifferentismo prevalente ancora tra noi in questo campo sarebbe sferrato dalla notizia che persino ad Addis-Abeba, per la redazione del nuovo P.R., il Negus ha sentito la necessità di incaricare tecnici e specialisti di diverse Nazioni (compresa l'Italia)!

Ad ogni modo le superiori Autorità debbono oramai prendere decisamente l'iniziativa provvedendo i Comuni di strumenti legislativi aggiornati e di mezzi adeguati per la redazione e per la effettiva realizzazione dei Piani Regolatori.

A questo riguardo è doveroso rammentare il disegno di Legge Urbanistica Siciliana delineato dagli On.li Francesco Costarelli ed Avv. Bino Napoli sulla scorta delle più aggiornate legalizzazioni e da essi spontaneamente sottoposto al parere dell'INU. Insigni membri di questo Istituto, convenuti a Palermo da più parti, esaminarono la prima stesura del progetto di legge che tentava di risolvere, nel modo

più completo, i multiformi problemi urbanistici della Regione siciliana.

Si ponga mente che questa, per la sua vastità, varietà di aspetti, configurazioni, insediamenti, rapporti con Regioni e Nazioni, per le molteplici possibilità (molte delle quali non sfruttate o addirittura inesplorate) offre la stessa gamma di problemi e di imperiose esigenze che può presentare uno Stato, con popolazione dieci volte superiore. Sentito il parere dei Membri dell'INU., come sopra detto, il progetto di legge fu ritoccato e sottoposto di nuovo spontaneamente all'INU. i cui rappresentanti, insieme con qualche suggerimento, espressero la loro unanime lode per quel magnifico lavoro che avrebbe posto la Sicilia decisamente all'avanguardia in questo campo forgiandole un poderoso strumento per il suo divenire. Purtroppo, a distanza di anni, il magnifico progetto di legge Costarelli-Napoli, arenato nelle procedure parlamentari, non è ancora entrato a far parte dei mezzi operanti per il bene dell'Isola. Solo l'istituzione del Comitato Regionale Urbanistico è stata stralciata da quel progetto e realizzata mediante un decreto del Presidente della Regione, cui è seguito l'insediamento del Comitato stesso. Auspiciamo che si possa riguadagnare il tempo trascorso, cosicché la Sicilia torni presto all'avanguardia in questo settore.

Nell'attesa che ciò possa verificarsi è necessario lumeggiare la situazione venuta a creare nell'Urbanistica Siciliana: come si è detto prima, tale materia è competenza esclusiva dell'Amministrazione Regionale; quindi il Ministero dei LL.PP. ha praticamente cessato di svolgere al riguardo qualsiasi azione direttiva sui Comuni appartenenti a Regioni autonome, quale appunto la nostra.

Questo sottintende logicamente che tali regioni abbiano già assunto l'iniziativa in questo campo, invece, per le lamentate more nell'emanazione della nuova legge, si è verificato uno sfasamento, che certamente sarà eliminato al più presto.

Occorre infatti tener presente che in questi ultimi mesi il Ministro dei LL.PP. ha preso in materia notevoli provvedimenti, che sono inoperanti in Sicilia: nel maggio 1954 ha emanato un decreto contenente un primo elenco di cento Comuni (da quelli maggiori come Roma e Napoli fino a quelli minori come S. Gimignano e Casamicciola) i quali, in base all'art. 8 della Legge Urbanistica 17 agosto 1942, n. 1160, sono obbligati a provvedere immediatamente alla redazione del Piano Regolatore Generale. Successivamente è stata tenuta presso il Ministero dei LL.PP. una riunione dei Sindaci, Assessori ai LL.PP. e Segretari di detti 100 Comuni; dal convegno «è emerso unanime l'orientamento sulla convenienza di non procrastinare l'adozione dei piani urbanistici al fine immediato di dare ordine e disciplina all'attività costruttiva dei privati e degli Enti, specie in questo momento di particolare espansione edilizia, assicurando quindi un organico sviluppo di quartieri, con la garanzia di una precisa distinzione delle zone secondo le singole destinazioni, e con la salvaguardia del patrimonio artistico e ambientale».

Il 7 luglio 1954 il Ministro dei LL.PP. ha diretto agli Uffici dipendenti la circolare n. 2495 nella quale, premesso che in base alle vigenti disposizioni tutti i Co-

muni dovrebbero entro il 31 dicembre 1955 «procedere alla revisione dei Piani esistenti o alla formazione di nuovi Piani secondo le norme della legge del 1942, vengono impartite norme dettagliate per l'impostazione, la progettazione, le procedure per l'approvazione e il deposito dei Piani Regolatori Generali e di quelli particolareggiati. Vi sono contemplate Misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei Piani, Istruzioni circa la approvazione di varianti, la Costituzione di demani di aree fabbricabili e la redazione di Programmi di fabbricazione». La adozione di questi ultimi (che consistono in un abbozzo di P. R. di massima) è immediatamente obbligatoria per tutti i Comuni, fino a quando non siano dotati di un P.R. regolarmente approvato. Insomma la citata Circolare costituisce un vero Regolamento per l'applicazione della Legge Urbanistica del 1942 (tuttora fondamentale) e delle successive.

Si tenta così di rendere operante su vasta scala la detta legge del '42 che, sino ad ora, (anche a causa delle vicende belliche) ha ricevuto applicazioni sporadiche e frammentarie. Si noti, al riguardo, che la Circolare in parola sancisce l'obbligatorietà dell'adozione del P. R. Generale anche per i Comuni dotati di Piano di Ricostruzione o di Piano redatto in forza di legge speciale (per es. paesi terremotati).

Senza dubbio ad una Circolare, sia pure elaborata con accortezza e competenza come lo è quella in argomento, sarebbe molto preferibile la tanto auspicata nuova Legge Urbanistica Nazionale, ma evidentemente si è voluto così approntare un rimedio rapido all'incompletezza ed arretratezza della legge del '42 senza dover attendere gli anni prevedibilmente necessari per giungere all'approvazione di una nuova legge complessa, profondamente innovatrice e come tale soggetta a forti opposizioni. Il carattere di emergenza che giustifica l'adozione di questa procedura eccezionale è del resto chiarito nelle premesse della Circolare («in vista delle sempre più pressanti esigenze connesse all'incremento edilizio, per il quale il Governo va predisponendo programmi e provvidenze di vasta portata...»). Sotto questo aspetto e tenuto presente l'immediato esito sortito dal tentativo innovatore Siciliano, di cui si è detto prima, si deve concludere che l'iniziativa del Ministro dei LL.PP. è stata lanciata molto opportunamente e congegnata in modo da raggiungere il massimo effetto con i modesti mezzi a disposizione. Peraltro nelle facoltà concesse dalla Legge al Ministro dei LL.PP. vi sono delle limitazioni tali che le probabilità di successo di questo lo-devole tentativo ne risultano fortemente menomate; ad es.: la inesistenza di termini perentori per la redazione dei P.R.; la mancanza di sanzioni per i casi di insoddisfazione; l'assenza di qualsiasi contributo statale per gli oneri inerenti alla redazione, approvazione e deposito dei Piani Regolatori.

Comunque, si tratta pur sempre di uno sforzo compiuto con senso realistico per rompere il cerchio di agnoscita indifferenza che circonda tuttora questa disciplina complessa, delicata e tanto vitale. È auspicabile che anche in Sicilia si provveda, mediante quegli accorgimenti che gli organi regionali competenti giudiche-

transiti opportuni, per ovviare alla situazione lamentata, nell'attesa che la necessaria nuova legge Urbanistica possa esplorare la sua attività, coordinatrice e foriera di benessere largamente diffuso e duraturo, attraverso i singoli Piani Regolatori congegnati in quello Regionale.

Poiché non può esservi effettiva collaborazione tra zone dell'Isola che sono ancora separate da gravi difficoltà di comunicazione; ed è assurdo che l'opera

dell'uomo si concentri quasi esclusivamente su ristrette fasce costiere, mentre enormi estensioni, che potrebbero riversare copiosi raccolti sugli avidi nuclei urbani, restano deserte o maleamente utilizzate. Nè si può considerare un fenomeno benefico il caotico accrescere dei centri maggiori, quando ubertose contrade si spopolano e paesi agricoli decadono!

Al contrario, la Pianificazione Regionale

dovrà, in sintesi, tendere alla fusione organica delle varie zone per la perfetta integrazione reciproca; cosicché, secondo la metà additata da eminenti Urbanisti, (vedasi, ad es.: Frank Lloyd Wright - « Broadacre City ») si saldi l'attuale deleteria frattura tra « le città » e « le campagne » così che l'intera Regione venga finalmente considerata come una sola grande « Città spaziosa ».

## Sardegna

Il rilevamento attraverso le cartoline — « test » dell'I.N.U. — è stato infruttuoso, o meglio ha servito a confermare ancora una volta il disinteresse di molte amministrazioni comunali per i problemi urbanistici. All'atto dell'invio del questionario, è stato rivolto dalla stampa un invito a tutti i sindaci a collaborare al rilevamento; l'Assessorato ai LL. PP. della Regione Autonoma provvedeva in pari tempo a collezionare i regolamenti edili in dotazione nei singoli comuni, registrando quelli che ne sono privi.

Delle 334 cartoline spedite nel mese di maggio (160 in Provincia di Cagliari, 75 in Provincia di Sassari e 99 in Provincia di Nuoro), ne sono pervenute compilate solo 97 (n. 40 da CA, n. 34 da SS, n. 23 da NU). A parte il fatto che molte risposte sono incomplete o addirittura errate, le cartoline pervenute costituiscono appena il 22,70% del numero dei comuni, e pertanto da sole insufficienti per trarne conclusioni sulla situazione reale.

In previsione di questo risultato, sono stati presi subito contatti col Provveditorato alle OO. PP., l'Assessorato ai LL. PP. della Regione Autonoma e altri Enti. Con la loro collaborazione sono state integrate le cognizioni dirette, in modo che il seguente specchietto dà la situazione esatta:

- 1) Piani di ricostruzione: Cagliari;
- 2) Piani intercomunali approvati: nessuno;
- 3) Piani regolatori approvati prima del 1942: Cagliari, Sassari; (quello di Carbonia, comune costituito nel 1938, è stato approvato solo dalla A.C.A.L.);
- 4) Piani regolatori approvati con la legge n. 1150 del 1942: nessuno;
- 5) Piani regolatori approvati dal Consiglio Comunale: Nessuno;
- 6) Piani già elaborati: Arborea (Arch. Berti), in istruttoria per l'approvazione;
- 7) Piani in corso di elaborazione: Tutti promossi, come il precedente, per iniziativa, dalla Regione Autonoma.

Provincia di Cagliari: Iglesias (Arch. Rattu), Quartu S. Elena (Arch. De Rose), Carloforte (Arch. Rattu e Virdis);

Provincia di Sassari: Olbia (Arch. Mossa), Tempio (Arch. Mossa e Cannas), Alghero (Arch. Simon), Ozieri (Arch. Clemente e Ing. Cadoni);

Provincia di Nuoro: Nuoro (Arch. Patteri), Macomer (Arch. Simon), Cuglieri (Arch. Frery);

### 8) Piani paesistici: nessuno.

Alcuni comuni hanno un piano di espansione generico (Orotelli, NU) o allo studio piani di espansione: Orune (NU) (Ing. Falchi), Dolianova (CA) geom. Corda, Masullas, Collinas Nuraminis (CA) (ad opera degli uffici municipali) — Altri hanno già interessato l'Amministrazione regionale: Ittiri, Calangianus (SS), Tonara (NU).

### Ufficio Tecnico Municipale:

Solo i centri principali: Alghero, Cagliari, Carbonia, Iglesias, Nuoro, Olbia, Oristano, Ozieri, Tempio, Sassari, hanno un Ufficio Tecnico Municipale. In alcuni sono in corso di costituzione (Guspini, Serramanna (CA)), altri invocano un ufficio tecnico consorziale.

### Regolamento Edilizio:

Come si è detto, la Regione Autonoma ha provveduto al censimento e alla collazione dei regolamenti edili in dotazione. Di 334 Comuni, lo hanno 105, ossia il 31,43%. In genere sono antiquati, o inadatti (alcuni copia fedele dei regolamenti in vigore nelle grandi città della Penisola).

### Proposte.

Un risultato significativo delle cartoline « test » è dato dalle risposte alla domanda: « Ha intenzione di redigere prossimamente un P.R. ? ». Su 97, ben 37 hanno risposto: NO. Alcune notazioni: « Il bilancio non lo consente », « Per ora non se ne prevede la possibilità », e simili ci spiegano in parte la causa.

In collaborazione col Provveditorato alle OO. PP. e con l'Ispettorato ai LL. PP. è stato compilato il seguente elenco di

### Piani regolatori generali, graduati per urgenza :

#### 1° Elenco.

#### Provincia di Cagliari:

1) Cagliari, per numero di abitanti (130.301), per incremento annuo, è il centro commerciale più importante dell'Isola.

### relazione di Vico Mossa

2) Carbonia, 49.000 abitanti; importissimo centro minerario.

3) Oristano, (ab. 16.914). Per incremento demografico supera Cagliari; è il centro agricolo più importante dell'Isola; ha diverse industrie.

#### Provincia di Sassari:

4) Sassari. (ab. 67.934). È la seconda città dell'Isola, capoluogo di Provincia; importante centro agricolo; ha il piano regolatore scaduto (approvato prima della legge del 1942).

5) Portotorres, (ab. 9.166), confinante col Comune di Sassari: è il porto di Sassari, e delle miniere della Nurra; ha diverse industrie.

6) Sorso, (ab. 8.533). Notevole centro agricolo.

7) La Maddalena, (ab. 11.062), base marittima; per il collegamento con Caprera e assieme alle altre isole dell'arcipelago è di grande importanza turistica.

#### Provincia di Nuoro:

8) Tonara, ab. 3.438. Di grande interesse paesistico e turistico.

9) Arzito, ab. 2.116). id. id.

10) Dorgali, (ab. 6.397) - Importante nodo di traffico. Centro turistico. Di notevole incremento demografico.

#### II° Elenco.

#### Provincia di Cagliari:

1 - 2 - S. Anticico (ab. 9.637) e Galaseta (ab. 2.798), entrambe nell'isola omonima; necessità di un piano intercomunale. S. Anticico ha un importante porto minerario (è il porto di Carbonia).

3 - 4 - Guspini (ab. 11.020) e Arbus (ab. 8.690). Notevoli centri minerari e agricoli a breve distanza. S'impone un piano intercomunale.

#### Provincia di Sassari:

5 - Ittiri (ab. 8.750). Notevole centro agricolo industriale.

6 - Thiesi (ab. 3.383). id. id. Necessità d'un piano intercomunale.

7 - Castelsardo (ab. 4.373). Di grande interesse turistico; necessità di risanamento igienico.

8 - Calangianus (ab. 6.075). Notevole centro d'industria sugheriera.

#### Provincia di Nuoro:

9 - Bosa (ab. 7.688). Notevole centro agricolo industriale. Necessità di un piano intercomunale, con i paesi frequenti e vicini della Planargia.

## Sardegna (segue)

10 - **Bitti** (ab. 6.059), Centro importante per industria casearia e zootecnica.

### III<sup>o</sup> Elenco.

#### Provincia di Cagliari:

1 - **S. Gavino Monreale** (ab. 7.210). Notevole centro agricolo e industriale.

2 - **Sanluri** (ab. 7.297). Notevole centro agricolo.

3 - **Villacidro** (ab. 9.337). Centro agricolo e turistico importante.

4 - **Serramanna** (ab. 6.005). Notevole centro agricolo.

Per questi comuni s'impone un piano intercomunale essendo limitrofi e presentando omogeneità nella subregione.

5 - **Senorbì** (ab. 3.218). Importante centro agricolo e nodo di traffico.

#### Provincia di Sassari:

6 - **Bonorva** (ab. 7.888). Centro agricolo. Industria casearia e armentizia.

7 - **Pattada** (ab. 5.585). Posto di villeggiatura.

8 - **Pozzomaggiore** (ab. 4.868). Centro di industria armentizia e casearia.

9 - **Santa Teresa** (ab. 2.570), di notevole interesse turistico.

#### Provincia di Nuoro:

10 - **Lanusei** (ab. 4.806). Centro turistico e di villeggiatura.

#### PIANI PAESISTICI

Tenendo presenti le varie proposte che ricorrono sovente nella stampa, si ritiene opportuno, per il momento, prendere soltanto in considerazione i seguenti piani paesistici:

#### Provincia di Cagliari:

1 - La fascia costiera da Capo Pula a Chia: paesaggio magnifico, con gli importanti scavi archeologici delle antiche città punica-romane di Nora e Chia.

2 - **Santu Lussurgiu**: San Leonardo di Siete Fuentes. - Amena località boschiva ricca d'acque, presso l'omonima chiesa romana circondato da « cumbessias » (specie di « beguinages »).

#### Provincia di Sassari:

3 - **Porto Conte**: la più affascinante località costiera dell'Isola; nel Capo Caccia, le più interessanti grotte del Mediterraneo.

4 - **Aggius**: « il Resegone ». E' imminente la tutela del paesaggio stupendo delle montagne formate da giganteschi blocchi di granito.

5 - **Caprera**: la casa, la tomba e i ricordi di Garibaldi, nella suggestiva isola dell'arcipelago de La Maddalena.

6 - **Olbia**: Isola di Tavolara: la caratteristica montagna calcarea costituente il « Regno di Tavolara », con la foca, l'aquila e altre attrattive turistiche.

#### Provincia di Nuoro:

7 - **Nuoro**: il parco del Monte Ortobene, che domina tutto il Nuorese.

#### Note critiche.

La popolazione della Sardegna, composta di 1.239.571 unità, vive prevalentemente in aggregati: poche città e molti grossi villaggi, distanti uno dall'altro, costituenti un tipo d'insediamento caratteristico, in un'isola dalle coste paradossalmente spopolate. La maggior parte dei centri costieri è sorta tra la fine del Settecento e il principio dell'Ottocento: feno-

meno centrifugo, dovuto a concessioni di aree demaniali, di immunità e di sussidi, nonché conseguenziale alla costruzione di edifici litoranei soprattutto religiosi.

Attualmente, il rapporto tra la popolazione che vive in case isolate e quella delle città e borgate è di circa uno a undici.

Il villaggio è andato via via ingrossandosi per effetto principalmente d'una singolare economia comunitaria, che s'impone allorché si dovevano combattere contemporaneamente i feroci barbaricini dell'esterno (movimento centripeto) e i pastori erranti delle montagne barbaricine. Da poco più d'un secolo, con l'avvento della proprietà individuale, il villaggio, per la sua struttura ancora medioevale, non trova più una giustificazione, ma costituisce anzi un danno economico.

L'abitato, disseminato in età nuragica, con tendenza all'aggregato dopo i primi attacchi dei Cartaginesi, alla caduta dell'Impero Romano risulta appena abbozzato, e sotto i primi Re Spagnoli compiutamente formato, quale oggi lo vediamo.

Dei due sistemi, a scacchiera e circolare, prevalse quest'ultimo; talvolta le due forme coesistono, una preponderante sull'altra. Non mancano esempi di gemmazione, lungo un asse stradale. Troviamo nelle diverse epoche, le stesse origini comuni a molte altre regioni. Così, dopo i centri fenici, punici e romani, nel Medio Evo molti traggono sviluppo da quest'ultimi, altri nascono secondo un piano prestabilito, (paesi franchi); ma la maggioranza è costituita da quelli a formazione spontanea: sono ragioni commerciali e religiose che agevolano il formarsi di questi villaggi, ma soprattutto sono ragioni di sicurezza: sono centri nati dalla paura.

Troviamo, di conseguenza, tipicamente medievale, il piano ad avvolgimento attorno a un edificio, quasi sempre la chiesa, le strade a fuso, la piazza appena accennata e il tipo cosiddetto di strada sarda, con le case costituenti addentellati, e da cui si diramano vicoli ciechi residenziali. Nel '400 e nel '500 si verifica anche in Sardegna un arresto quasi completo nella fondazione di centri abitati; si riprende alla fine del '500, ma con maggiore intensità nei secoli seguenti; nel '700 si ripopolano, come si è detto, le coste. Il secolo scorso e l'attuale hanno visto sorgere nuovi villaggi non solo, ma anche vere e proprie cittadine. I villaggi sorti o ampliati nell'Ottocento, alcuni a scacchiera, per opere di ingegneri piemontesi, hanno strade larghe, ma tracciate con classicismo accademico; negli ultimi decenni sono stati creati centri più rispondenti alla civiltà d'oggi, ma poco o nulla han servito da modello per il miglioramento dei vecchi villaggi, che sono rimasti medievali sia in montagna che in pianura. Il villaggio meridionale, specialmente, si sviluppa a macchia d'olio, mentre quello settentrionale appare più ordinato.

Invincibile sembra dunque la tendenza del Sardo a vivere in aggregati, restio ad insediarsi sul luogo di lavoro o dove ha il podere. Il suo « habitus » è giustificato da circostanze secolari: accanto alle ragioni di sicurezza, di viabilità (la rete stradale è ancora scarsa), di igiene (non dappertutto trovasi l'acqua; l'epidemia malarica mieteva vittime fino a ieri) la ragione principale è forse da ricercarsi nel feno-

meno della polverizzazione delle proprietà terriere, abbastanza recente, seguito al lungo periodo di economia comunitaria.

Prima di criticare il sistema, esaminiamo quale è stata finora l'attività urbanistica nell'isola. E' stata scarsa e frammentaria e, in un primo tempo, naturalmente, è rimasta circoscritta ai soli centri urbani.

Cagliari, che fu tra le prime città italiane a bandire un concorso per il piano regolatore (1928), non lo ha avuto mai approvato: redatto nel 1938, gli è stato sovrapposto il piano di ricostruzione, nel 1947.

La sola città della Sardegna che abbia un piano regolatore approvato e operante dal 1941 è Sassari; piano, però, redatto prima della Legge del 1942 e che verte sul solo centro urbano, e pertanto da considerarsi scaduto.

Qualche nuovo centro di bonifica e mineralo è sorto con un piano preordinato; recentissimamente, due villaggi sono stati creati per il trasloco degli abitanti di Gairo e Osini, per ragioni geologiche.

I Comuni interessati non hanno provveduto a far allestire i piani di ricostruzione previsti dalla Legge del 1945 per i centri danneggiati dalla guerra, eccettuata, come si è detto, Cagliari.

In questi ultimi anni sono stati banditi alcuni concorsi: per il piano regolatore di Sassari-Marina, per la sistemazione urbanistica del Palazzo della Regione in Cagliari, per sistemazioni parziali in Alghero.

La Regione Autonoma ha promosso i piani regolatori di Arborea (in istruttoria per l'approvazione), Iglesias, Quartu S. Elena, Carloforte, Olbia, Tempio, Alghero, Ozieri, Nuoro, Macomer, Cuglieri (in elaborazione).

Studi urbanistici sono stati avolti per il territorio della Nurra, la vasta regione a nord-ovest di Sassari, del comprensorio di circa 40.000 ettari, a cura dell'UNRRA-CASAS. Nella Nurra, sono state eseguite in un primo tempo, alcune strade di penetrazione e si sono assestate diverse borgate rurali, ad opera del Consorzio di Bonifica Provincia-Comune di Sassari; mentre queste opere, iniziate coi fondi E.R.P. continuano, l'E.T.F.A.S., L'Ente di trasformazione fondiaria e agraria della Sardegna, vi sta operando per proprio conto su vasta scala, con lavori grandiosi di bonifica, apriendo strade e costruendo borgate.

Lo stesso Ente sta operando o provvederà quanto prima allo stesso modo in altre zone dell'Isola, anch'esse spopolate: a sud di Tirso, presso Castiadas, presso Laconi, a nord di Iglesias e nella Campeda. I comprensori cominciano ad essere serviti da borgate principali e da altre satelliti secondo un piano studiato dal predetto Ente, che viene completando, con mezzi imponenti, le vaste opere di bonifica, iniziate nello scorso del secolo scorso e via via potenziate, specie negli ultimi trent'anni, ad opera di Enti e Consorzi vari. Alcuni centri sono già prosperi, come Arborea e Fertilia.

Nel settore minerario è da ricordare l'impianto di Carbonia, città sorta nel 1938, che oggi ammovera già 40.000 abitanti.

La stampa isolana tratta abbastanza di problemi urbanistici ed è notevole l'interesse del pubblico, ma sono quasi sempre

in discussione — specie nei due capoluoghi principali, Cagliari e Sassari — problemi locali di dettaglio, di viabilità e di estetica cittadina; il problema fondamentale, ossia la necessità d'un piano regionale, ancora non è sentito dalla maggior parte dei sardi. A studi avanzati di economia, d'agricoltura e d'ingegneria, non fa ancora riscontro la coscienza di uno studio organico, urbanistico, di coordinamento delle attività isolate. Esso è legato sostanzialmente a quel piano che da qualche tempo, in campo economico, ma sotto il nome di rinascita sarda trova eco, di quando in quando, se pur in forma vaga, nei programmi politici.

Il problema più grave è indubbiamente costituito dalla ricomposizione particolare e conseguente ridistribuzione della popolazione, in rapporto alle risorse, principalmente dell'agricoltura. Occorre istituire molti piccoli centri, in relazione alle risorse idriche del sottosuolo, non ancora sufficientemente studiate.

La pastorizia impera, perché è scarsa la popolazione agricola e perché è un'attività meno faticosa. L'organizzazione agricola è la premessa fondamentale per l'urbanistica in Sardegna ed è allo stesso tempo il fine principale dell'urbanistica isolana. Il problema del ripopolamento può far rivedere il programma delle bonifiche che, fino ad oggi, sono state impostate come problemi particolari di determinate plaghe.

Il frazionamento o addirittura la polarizzazione della proprietà fondiaria costituisce il più grave ostacolo alla realizzazione su vasta scala della casa legata al fondo. La parte più delicata del problema è quindi la ricomposizione particolare.

Le città si stanno ingrossando; oggi, la maggior parte di esse ha una popolazione che rappresenta l'ideale espresso dalla esperienza di amministratori e invocato da studiosi di sociologia e da igienisti: un piano deve cercare di non turbare questo equilibrio.

L'urbanesimo nell'Isola avviene per mancanza d'una coscienza rurale, per la inadeguata attrezzatura di molti centri, specie per ciò che riguarda il lavoro, l'igiene e la cultura. Occorre, ripeto, costruire molti piccoli centri rurali, evitando l'urbanesimo, inteso anche come addensamento delle borgate: occorre ridistribuire meglio la popolazione, come chiari economisti hanno da tempo indicato.

Lo studio dei nuraghi ha rivelato che in epoca preistorica e agli albori della storia l'Isola era interamente popolata e prospera. I grandi centri abbaziali medievali testimoniano dei primi esperimenti di bonifica agraria, le molte chiese solitarie sono le costruzioni superstiti di villaggi abbandonati, che popolavano numerose contrade già ubertose.

Ho insistito sul problema agricolo, che è il principale; ma è interessante anche quello minerario. Oggi questo importante settore appare quasi avulso, e domani risulterà certamente legato a un programma industriale della lavorazione in loco delle materie estratte.

La viabilità è legata alla rilottizzazione, e necessità di una maggiore organicità. Occorre migliorare la postura e le attrezzature dei porti e degli aeroporti, senza

interferenze, come avviene per molte strade, di indole provinciale. Non si deve tralasciare di studiare la possibilità, anche se modesta, di navigazione fluviale, lagunare e lacustre, data la crescente dotazione di bacini idroelettrici e di irrigazione.

Ed infine, un altro grande problema va messo a fuoco: un piano urbanistico regionale della Sardegna non può ignorare il turismo. Deve prevedere un'accurata attrezzatura turistica, dalla modesta casa da caccia al rifugio, all'albergo di soggiorno, al villaggio attrezzato, onde convegliare il movimento di forestieri non solo nazionale, ma internazionale. Qualcosa è stato realizzato recentemente ad opera di privati, dell'organizzazione Marzotto e sono in corso di costruzione i primi alberghi turistici dell'E.S.I.T. (Ente Sardo Industrie Turistiche), non sempre felici come impostazione a causa della mancanza di un piano urbanistico. Finora non è stato redatto nessun piano paesistico: è una necessità che s'impone per molte località del più alto interesse. Accanto all'aspetto industriale, alla fisionomia agricolo-pastorale, la Sardegna può offrire un aspetto paesistico fra i più suggestivi del Mediterraneo.

Fin'ora non esiste nessuna iniziativa a promuovere piani intercomunali, anzi non si è operato nemmeno nel comprensorio comunale, ma limitatamente ad alcuni centri abitati.

La sistemazione delle città e dei villaggi abbiamo visto che non è brillante: quanti comuni risultano senza regolamento edilizio e quanti altri hanno in dotazione i regolamenti vigenti nelle grandi città, come Roma o Milano?

La legge statutaria della Regione Autonoma della Sardegna contempla l'urbanistica (Titolo 1, art. 3, lettera f): e precisamente, la Regione ha la potestà in questa materia. Non si sa ancora se ciò costituirà un bene o un male, perché se da un lato si avrà una maggior libertà d'azione, dall'altro lato si verificheranno interferenze locali. E' pacifico, però che la situazione attuale debba essere chiarita al più presto, perché mancando la regolamentazione che definisca i limiti della materia, quello che dovrebbe costituire uno snellimento si risolve in una prassi più complessa.

Non esistono per l'Isola difficoltà di delimitazione territoriale; l'ambito regionale è nettamente definito: perciò un piano, pur inserito in uno schema di piano regionale, può farsi agevolmente. E si ha il vantaggio, rispetto alle altre regioni, che è più agevole operare in un terreno pressoché vergine, che correggere.

Quanto fino ad oggi si è fatto — e la mole dei lavori, specie di questi ultimi anni, comincia ad essere notevole: sistemazioni portuali, aeroporti, strade, impianti idroelettrici, bonifiche, ecc. — non ha carattere unitario, che tenga conto delle necessità dell'intera regione.

Poiché i piani comunali e intercomunali devono essere concertati col piano fondamentale, senza di questo la potestà di cui al citato art. 3 dello Statuto Regionale resterà lettera morta o peggio, potrà risolversi ancora nelle soluzioni particolari, perpetuando quel sistema già criticato.

Dalla legge urbanistica regionale dovrebbe scaturire la obbligatorietà di dotazione del piano regolatore almeno per i comuni che abbiano raggiunto i 5.000 abitanti, mentre tutti indistintamente i comuni dovrebbero avere un regolamento edilizio efficiente, e pertanto approvato e controllato nell'applicazione dalla Regione, con norme che contempi la disposizione planimetrica e volumetrica per quelli non provvisti di piano regolatore. Le difficoltà di attuazione d'un piano organico, nei paesi sono maggiori che nelle città: trovano ostacoli in mille piccoli interessi, nel vincolo della libertà individuale e soprattutto nella novità stessa; è indispensabile, però, affrontare il problema, almeno per quella parte che riguarda i piani d'ampliamento.

Quali sono gli ostacoli che si oppongono a questo programma? In parte sono già stati accennati.

Una delle cause « storiche » era costituita principalmente dalla malaria, oggi debellata. Essendo un fattore millenario, ha lasciato necessariamente le scorie nella mentalità del sardo. La grande battaglia antianofelica, condotta integralmente nell'immediato dopo guerra dall'E. R. L. A. A. S., ad iniziativa della Rockefeller Found., si è rivelata, d'altra parte, un buon saggio di collaborazione da parte di tutta la popolazione sarda.

Nel 1952, redigendo le tavole della Sardegna per la Mostra della tecnica dei piani regionali, mi balzava frequentemente la domanda: quale sarà la reazione umana? Resta un interrogativo di certo peso, al quale va aggiunto quello relativo al risultato economico, perché le teorie sono varie, anche se noi propendiamo per quella che contempla il popolamento.

L'urbanistica è essenzialmente legata alla trasformazione economica; è bene, forse, procedere — per dirlo con Quaroni — con dei piani-sonda. Appena verranno popolate, fra brevissimo tempo, le borgate che l'E.T.F.A.S. ha in corso di costruzione nelle diverse contrade dell'isola, si saggerà certamente la reazione.

Le due borgate di Gairo e Osini costruite, come si è detto, recentemente per surrogare i vecchi centri abitati che slittavano per cause geologiche, sono risultate negative.

Il disordine urbanistico attuale è senza dubbio fra le cause di depressione della Isola. E' assolutamente necessario che vengano al più presto coordinati gli studi, che ora si stanno svolgendo indipendentemente l'uno dall'altro: da quelli della Regione a quelli dell'E.T.F.A.S., a quelli dell'A.N.A.S. e degli altri Enti che presiedono alla costruzione delle strade, a quelli dei Consorzi di Bonifica. E' giunto il momento di studiare il piano regionale, tenendo nel dovuto conto quelle caratteristiche territoriali che si individuano agevolmente nelle sub-regioni che risalgono al medioevo, al prospero periodo dei Giudicati sardi.

L'Ente Regionale è il più qualificato a promuovere il piano: ed è bene che ciò avvenga al più presto, perché le molteplici iniziative operanti, come si è visto, in settori indipendenti, rischiano di compromettere quel terreno che abbiamo definito il più adatto per l'attuazione del piano stesso.

# Elementi sulla pianificazione urbanistica comunale

*Raccolta a cura del Servizio Tecnico urbanistico del Ministero dei LL.PP.*

*La elaborazione dei dati del censimento e la preparazione dei grafici sono state compiute sotto la direzione del Prof. Ing. Vincenzo Di Gioia.*

Il Ministero dei Lavori Pubblici — seguendo nella sua azione intrapresa nel dopoguerra al fine di avviare in forma concreta ed efficace la pianificazione urbanistica, quale indispensabile premessa per le conseguenti azioni realizzative di attività e di opere pubbliche e private — ha promosso in questi ultimi anni (dopo la chiusura del ciclo dei piani di ricostruzione) un vasto programma organizzativo e normativo, inteso ad avviare in modo compiuto ed organico la disciplina urbanistica in tutto il paese.

E' noto l'indirizzo generale dato per lo studio dei piani territoriali di coordinamento da sviluppare regione per regione, argomento questo di cui si è trattato ampiamente nel precedente IV Congresso Nazionale di Urbanistica tenuto a Venezia nell'ottobre del 1952; meno note, almeno alla generalità, sono invece le molteplici altre iniziative ministeriali che sono state avviate parallelamente a quella, e sulle quali è opportuno richiamare l'attenzione del presente Congresso, nel cui tema si inquadra principalmente le più recenti attività dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici in materia urbanistica.

In proposito, sarà bene ricordare l'istituzione di una apposita Sezione per l'Urbanistica in seno al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici — avvenuta con legge 20 aprile 1952, n. 524, — che ha dato luogo ad un importante riordinamento del Servizio Tecnico Urbanistico Centrale, specie per quanto concerne l'assistenza ai Comuni nella formazione dei piani regolatori; ed i cui sviluppi si sono maturati nella legge 9 agosto 1954, n. 64, per la quale l'approvazione tecnica dei piani stessi non è più frammentata nell'esame da parte dei singoli Ministeri interessati, ma concentrata nell'unico organo centrale responsabile costituito dalla anzidetta Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Con questi provvedimenti, sono altresì da ricordare le modifiche ed integrazioni apportate nel frattempo alla legge urbanistica del 1942, dapprima con la legge 3 novembre 1952, n. 1902, relativa alle misure di salvaguardia che è possibile adottare in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori, e successivamente con la legge già citata del 9 agosto n.s., che rideuce da cinque anni a due il termine massimo entro il quale i Comuni obbligati

gati a redigere il piano regolatore generale sono tenuti ad adottare il proprio piano: disposizione, quest'ultima, che si ricollega direttamente alla formazione del primo elenco di siffatti Comuni, avvenuta con decreto interministeriale 11 maggio 1954, n. 291, in cui sono compresi 100 Comuni, tra i quali tutti i capoluoghi di provincia (ad esclusione solo di quelli delle regioni a statuto speciale), nonché alcuni altri di speciale importanza ambientale, monumentale e turistica.

Tale dispositivo, unitamente all'altro della decaduta delle leggi speciali per i piani regolatori, fissata per il 31 dicembre 1955, a termini della legge 20 aprile 1952, n. 524, determinerà sicuramente una ripresa degli studi di piano regolatore per le più importanti città italiane, ed ha quindi riproposto in primo piano l'opportunità di una normazione sistematica, della quale si era già dato un primo saggio in materia di piani territoriali di coordinamento con la pubblicazione ufficiale del Ministero dei LL.PP. dal titolo « I PIANI REGIONALI » (Vol. I - 1952, Vol. II - 1953).

Si è ritenuto così opportuno proseguire nel criterio di diramare istruzioni argomento per argomento, di mano in mano che se ne presenti il bisogno, e con norme dettagliate e chiarimenti diretti, con che si pongono anche le basi per il formarsi di una continua ed affinata esperienza: si sono perciò compilate le istruzioni per la formazione dei piani regolatori comunali (generali e particolareggiati), contenute nella circolare n. 2496, diramata ai Prefetti ed ai Provveditorati alle OO.PP. in data 7 luglio 1954; mentre il successivo 30 luglio sono stati convocati dal Ministero dei Lavori Pubblici i Sindaci dei Comuni compresi nel I° elenco di quelli obbligati al piano regolatore, per indirizzare nel modo più efficace rapido e corretto l'attività delle Amministrazioni comunali in vista dell'aggiornamento e della compilazione di un nuovo strumento di disciplina urbanistica locale.

Questo sforzo di convogliare in unità di indirizzo ed in forma più compiuta e ordinata possibile l'attività urbanistica locale non è altro che il proseguimento della azione unitaria precedentemente intrapresa per la pianificazione regionale con la costituzione, presso ogni regione, di appositi organi direttivi per lo studio del

rispettivo piano territoriale di coordinamento; ed è diretta conseguenza dell'azione medesima volta alla instaurazione di una sana disciplina urbanistica che investe l'intero Paese, anche capillarmente.

Le indagini avviate in sede nazionale e regionale per lo studio dei piani territoriali non poteva quindi non essere integrata da una ricerca per la conoscenza anche della situazione urbanistica locale.

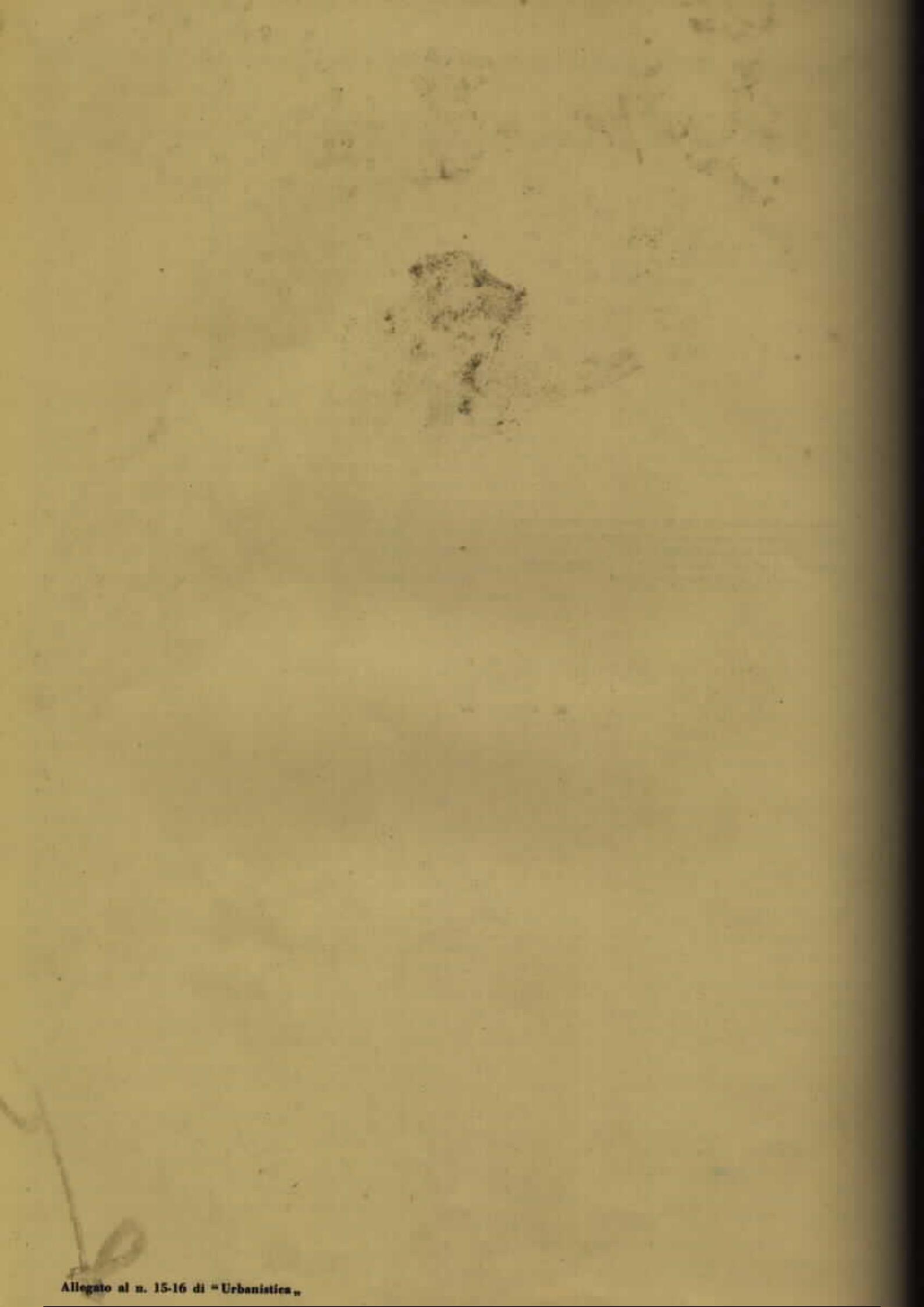
A questo fine il Ministero dei LL. PP. — dopo che le principali Sezioni Urbanistiche presso i Provveditorati alle OO. PP., di propria iniziativa, ebbero prodotto a un sommario rilevamento di detta situazione nell'ambito delle singole regioni — avviò una serie più compiuta di indagini al fine di predisporre convenientemente i propri interventi per un migliore e ordinato sviluppo della disciplina urbanistica, tra i quali si inserisce quello citato dell'obbligo a determinati Comuni della formazione di un piano regolatore.

Questa azione ministeriale coincide, per concorde iniziativa, con quella dell'Istituto Nazionale di Urbanistica nell'indire un apposito Congresso Nazionale su di un tema che, nello sviluppare le istanze già delineatesi nel precedente Congresso di Venezia sui piani regionali, ponesse all'ordine del giorno il problema della pianificazione comunale nella sua urgente definizione, quale elemento costitutivo e integrante della stessa pianificazione regionale.

L'intento è stato quello di incrementare gli studi della pianificazione regionale avvolgendo una analisi della pianificazione comunale in atto e in programma, affinché sia possibile impostare un lavoro basato su un rilievo per quanto possibile esatto e sistematico delle iniziative e dei problemi alla scala comunale. Il rilievo della situazione di fatto potrà, invero, essere utile per stabilire una gradualità di urgenza dei vari piani regolatori comunali e intercomunali, per riscontrare quali difficoltà si oppongano allo studio dei piani stessi, e quali impulsi invece li stimolino, per armonizzare — infine — in un giusto equilibrio le esigenze locali e quelle di ordine superiore in una corretta formulazione dei piani regionali.

In questo quadro, e con queste finalità, il Servizio Tecnico Urbanistico del Mi-





sterio dei Lavori Pubblici ha iniziato una raccolta sistematica di elementi dei quali ritiene opportuno ora dar notizia a questo Congresso attraverso la presentazione dei primi risultati che sono ricapitolati in una carta d'Italia in scala di 1:200.000. In tale carta sono stati sintetizzati alcuni dei dati di primario interesse che si è potuto raccogliere, in ordine soprattutto alla presenza di quei fattori sintomatici che sono generalmente alla base dell'interesse per lo studio di un piano regolatore.

Gli elementi che sono stati scelti in questa prima selezione si possono raggruppare in quattro categorie:

a) dati di interesse demografico, come: importanza numerica della popolazione; tasso di accrescimento, sia naturale che migratorio; popolazione stabile e fluctuante, principalmente in rapporto al movimento turistico, ed alla esistenza di attività stagionali, ecc.;

b) dati di interesse edilizio, come: indice di affollamento delle abitazioni; esistenza di vani inabitabili e necessità di risanamenti dell'abitato; necessità di opere di consolidamento, totale o parziale degli abitati, o del loro trasferimento per disastri idro-geologici del terreno; ecc.;

c) situazione delle attività di lavoro, come: esistenza di zone industriali, commerciali e artigiane e relativo numero di

addetti; attività agricola, specie in connessione con l'opera di riforma di appositi Enti e con la necessità della formazione di nuove unità residenziali agricole; ecc.;

d) presenza di fattori capaci di influenzare l'equilibrio e l'assetto degli abitati; come: problemi di traffico, specie di quello esterno e di attraversamento; necessità di spostamenti o di trasformazione degli impianti ferroviari; influenza di altre attrezzature di notevole interesse, quali porti, aeroporti, idrovie, zone balneari, grandi complessi sportivi, zone di cura, ecc.; vincoli di carattere monumentale e paesistico; ecc.;

La raccolta di tutti questi dati, opportunamente schematizzata, è stata dapprima fatta interessando i Prefetti delle singole provincie, cui sono note nel dettaglio molti particolari esigenze locali, anche sotto aspetti che, pur rivestendo un interesse urbanistico, possono peraltro sfuggire ad una semplice indagine tecnica; successivamente, i dati raccolti sono stati vagliati e coordinati da parte delle Sezioni Urbanistiche Compartmentali e quindi selezionati, sul piano nazionale e in sede centrale, da parte del Ministero dei LL. PP.

Il rilevamento che si presenta al Congresso viene comunicato solo a scopo di-

mostrativo, perché — nell'attuale fase — esso non può ancora dirsi completo, mancando dei necessari riscontri che si stanno facendo e che dovranno integrarsi con la collaborazione diretta dei Comuni interessati.

Il rilevamento in sé, poi, non potrà costituire, nei suoi vari elementi, un indice diretto della eventuale necessità ed urgenza, della formazione dei singoli piani regolatori, e tanto meno della diversa gradualità secondo cui gli interventi potranno essere disposti; piuttosto, l'iniziativa deve intendersi come un primo censimento generale dei dati di maggiore interesse urbanistico, in vista di fermare l'attenzione sui Comuni che presentano uno o più di siffatti elementi di interesse per una conseguente adeguata analisi, sia quantitativa che qualitativa, dei problemi che ne possono risultare, e per una indagine critica circa l'importanza dei legami che, da un punto di vista urbanistico, gli stessi elementi hanno tra loro.

Dopo aver chiarito in forma sommaria la natura e gli scopi della raccolta di cui trattasi si riportano nelle tavole che seguono i dati finora classificati, perché nella collaborazione che il Congresso vorrà dare all'iniziativa si possano trarre ulteriori utili indicazioni al fine proposto.

#### Legenda

D = importanza demografica;

E = necessità di costruzioni edilizie;

I = notevole attività industriale;

A = necessità di colonizzazioni agricole;

TP = interesse turistico, paesistico o monumentale;

T = esistenza di notevoli problemi di traffico;

#### PIEMONTE

##### Provincia di Alessandria

Asti	D	I	TP	T	Baveno	I	TP	Cesana T.	TP
Alessandria	D	E	I	A	Belgirate		TP	Claviere	TP
Canale Monferrato	D	E	I		Borgomanero	E	I	Chieri	TP
Novi Ligure	E	I			Cannobio		TP	Chivasso	TP
Ovada	E	I			Cannero		TP	Ciriè	TP
Tortona	E	I			Domodossola	E	I	Collegno	T
Valenza	E	I			Ghiffa		TP	Druento	TP
Provincia di Aosta					Gignese		TP	Gassino T.	I
Aosta	E		TP	T	Lesa		TP	Grugliasco	I
Breuil-Valtournanche			TP		Macugnaga		TP	Ivrea	TP
Cogne	E	I	TP		Méina		TP	Moncalieri	T
Courmayeur			TP		Novara	D	I	Nichelino	I
Gressoney La-Trinité			TP		Omegna	E	I	Orbassano	I
Gressoney St-Jean			TP		Orsa - S. Giulio		TP	Pianezza	I
Provincia di Asti					Stresa		TP	Pinerolo	I
Asti	D	I	TP	T	Verbania	E	I	Rivarolo	TP
					Valstrona		TP	S. Mauro T.	T

##### Provincia di Cuneo

Alba	E	I		T	Alpignano	E	I	Biella	TP
Bra	E	I		T	Avigliana		TP	Borgosesia	T
Cuneo	D				Baldissero T.		TP	Gattinara	T
Fossano	E	I		T	Bardonechchia		TP	Santhià	T
Limone P.			TP		Borgaro T.	I		Varallo S.	T
Mondovì	E	I	TP	T	Brusasco - Cavagnolo	I		Vercelli	TP
Saluzzo	E			T	Caluso	I	T		T
Savigliano	E	I		T	Cambiano	E	I		
Provincia di Novara					Carignano	E	I	Varallo S.	TP
Arona			TP		Carmagnola	E	I	Vercelli	T
					Caselle T.	E	I		TP
							T	Viverone	

**LOMBARDIA**

Provincia di Bergamo				Provincia di Milano				
Albino	I	TP	Menerbio	I	TP	T	Abbiategrasso	
Alzano L.	I		Marone	I	T		Cesano Maderno	
Ardesio	E		Palazzolo sull'O.	I			Codogno	
Bergamo	D E I	TP T	Ponte di Legno	E	TP	T	Desio	
Brignano-Gera d'A.		TP	Pisogne		TP	T	Legnano	
Caravaggio		TP	Sirmione		TP	T	Lissone	
Calso d'Adda	I		Salò		TP	T	Lodi	
Castione Presolana	E	TP	Sale Marasino		TP	T	Milano	
Clusone		TP	Sulsano		TP	T	Monza	
Dàlmene	I		Temù		TP	T	Rho	
Foppolo	E	TP	Tremosine		TP	T	Seregno	
Gazzaniga		TP	Toscolano M.		TP	T	Sesto S. Giovanni	
Gandino Nossa	I	TP	Zone	E	TP			
Isola di Fondra	E		Provincia di Como				Provincia di Pavia	
Leffe	I		Abbadia L.	E I	TP	T	Broni	
Lovere	I		Ballabio		TP	T	Carlasco	
Oltre il Colle		TP	Bellagio		TP	T	Casteggio	
Ponte S. Pietro		T	Brivio	E	TP	T	Clavegna	
Piazza Torre		TP	Cabiate	I	TP	T	Mortara	
Predore		TP	Cantù	I	TP	T	Pavia	
Roncobello		TP	Casasco Intelvi		TP		S. Martino Sic.	
S. Martino dei C.		TP	Castiglione Intelvi		TP		Sannazzaro dei B.	
S. Pellegrino		TP	Cavargna		TP		Stradella	
Sarnico		TP	Como	D E I	TP		Tronello	
Schilpario		TP	Esino Lario		TP	T	Vigevano	
S. Omobono Imagna	E	TP	Faggeto Lario	E I	TP		Voghera	
Sedrina		TP T	Figino S.	I	T		Provincia di Sondrio	
S. Giovanni Bianco	I		Gariate	E I	T		Aprico	
Strozza	E		Imbersago	E I	TP		Bormio	
Torre dei Busi	E		Lecco	D E I	TP		Chiavenna	
Treviglio	I A	T	Lierna		TP	T	Chiesa	
Trescore B.		TP	Lurate		TP	T	Morbegno	
Urgnano		TP	Moltrasio		TP	T	Sondalo	
Vialla D'Adda	I	TP	Musso		TP	T	Sondrio	
Zogno	I		Perledo		TP	T	Provincia di Varese	
Provincia di Brescia				S. Bartolomeo V.C.	E	TP	Angera	
Bagnolo Mella		T	S. Fedele Intelvi		TP	T	Besozzo	
Breno		T	Tremezzo	E	TP	T	Busto Arsizio	
Brescia	D E I	TP T	Valbrona		TP		Castiglione Olona	
Bovegno		TP	Provincia di Cremona				Codegliano	
Botticino	I		Castelleone	E I	TP		Gavirate	
Bagolino	E	TP	Crema	E I	TP		Ispra	
Chiari	I		Cremona	D E I	TP		Lavino	
Cedegolo		T	Soresina	E I			Lonate P.	
Desenzano sul G.	I	TP T	Provincia di Mantova				Luino	
Darfo		TP T	Asola	E I	TP		Porto Ceresio	
Edolo		TP	Castiglione dello S.	E I	TP		Porto Valtravaglia	
Gavardo	I	T	Campitello	E	TP		Sesto Calende	
Gardone Val Trompia	I	TP	Goito	E I	TP		Somma Lombarda	
Gardone Riviera		TP	Gonzaga	E	TP		Taino	
Garniano		TP	Mantova	D I A	TP		Tradate	
Iseo		TP	Marcaria		T		Val Marchirolo	
Lonato		T	Ostiglia	E A	T	D	Varese	
Lemezzane	I		Poggio Rusco	E	T	I	Vergiate	
Limone sul G.		TP	S. Benedetto Po	E	T		Viggia	

**TRENTINO - ALTO ADIGE**

Provincia di Bolzano				Provincia di Trento				Fiemme			
Bolzano	D E I	TP T	Arco		TP			E			
Bressanone		TP	Bezzecca		TP			TP			
Brunico		TP T	Borgo Val Sugana		TP			TP			
Dobbiaco		TP T	Canazei		TP			TP			
Merano	E	TP	Cavalese	E	TP			TP			
			Cles	E				TP			
								E			
								TP			
								T			

**VENETO**

Provincia di Belluno				Ponte delle Alpi			
Alleghe	TP	Falzade					
Belluno	T	Feltre					
Cortina d'Ampezzo	TP T	Pieve di Cadore	I	TP	Sappada		T
				TP T	S. Vito di Cadore		TP

Provincia di Padova			Provincia di Treviso			Garda			TP		
Abano Terme		TP	Asolo		TP	Soave			E	I	
Battaglia Terme	I	TP	Castelfranco Veneto	E	I	Verona			D	E	I
Cittadella		TP	Conegliano Veneto	E	I						TP
Este	E	TP	Mogliano Veneto	E	I						T
Monselice		T	Vittorio Veneto	E	I						
Montagnana		TP	Treviso	D	E	I					
Montegrotto Terme		TP									
Padova	D E I	TP									
Provincia di Rovigo			Provincia di Venezia			Provincia di Vicenza			TP		
Adria	D E A		Caorle	E		Arzignano			E		TP
Ariano Polesine	E A	T	Chioggia	D E		Asingo					T
Badia Polesine	E		Iesolo			Bassano del Grappa					T
Lendinara	E I		Mestre	E I		Lonigo	E	A			
Porto Tolle	E A		Venezia	D E I A	TP	Marostica					
Rovigo	D E A					Montecchio Maggiore	E				
Provincia di Verona						Noventa V.					
						Recoaro Terme					
						Thiene	I				
						Schio	I				
						Valdagno	I				
						Vicenza	D	I			

### FRIULI - VENEZIA GIULIA

Provincia di Gorizia			Provincia di Udine			Pordenone			TP		
Gorizia	D E	TP	Cividale del F.	I		S. Giorgio di N.	E I				T
Grado	E	TP	Codroipo	E I		Spilimbergo	E I				T
Monfalcone	I	T	Gemona			Tarvisio					T
Provincia di Trieste			Latisana	E I	TP	Tolmezzo					TP
Trieste	D I	TP T				Udine	D E				T

### EMILIA e ROMAGNA

Provincia di Bologna			Provincia di Cesenatico			Provincia di Piacenza			TP		
Bologna	D E I A	TP T	Forlì	D I A	TP	Bobbio	E I				T
Budrio	E	T	Meldola	E A		Castell'Arquato	E				T
Castel S. Pietro	E	T	Riccione			Cortemaggiore	I				T
Castiglione dei P.	E	T	Rimini	D E	TP	Fiorenzuola d'A.	E I				T
Crovalcore	E A	T				Piacenza	D E I A	TP			T
Imola	D E I	T									
Lizzano in Bel.	E	T				Provincia di Ravenna			TP		
Malalbergo	I	T	Carpi	D E I A	T	Cervia					T
Medicina	E I	T	Formigine	E		Faenza	D	I			T
Porretta Terme	I	TP T	Mirandola			Lugo	D	A			T
S. Giorgio di P.	E I	TP T	Modena	D E I A	TP	Ravenna	D E I A	TP			T
S. Giovanni in Pers.	E A		Pavullo nel Fr.	E							
S. Lazzaro di S.		T	Sassuolo	E I	T	Provincia di Reggio Emilia			TP		
S. Pietro in Casale	E	T	Vignola	E I	T	Campagnola E.					T
Provincia di Ferrara						Castelnovo ne' Monti	E				T
Argenta	I A	T	Collecchio	I	T	Correggio	E				T
Comacchio	E A	T	Fidenza	E I	T	Fabbrico	E I				T
Copparo	I A	T	Fontanellato	E I	TP	Guastalla	E				T
Ferrara	D E I A	TP T	Fornovo di Taro	E I	T	Reggio nell'Emilia	D E I A	TP			T
Provincia di Forlì			Noceto	E I	TP	Sant'Ilario d'Enza	I				
Cattolica	E	TP T	Parma	D E I A	TP	Scandiano	E I				
Cesena	D E I A	TP T	Salsomaggiore	E	TP						

### LIGURIA

Provincia di Genova			Provincia di Imperia			Genua			TP		
Arenzano		TP T	Diano Marina			Sarzana	E				T
Bogliasco		T	Imperia	E I	TP	Vernazza					T
Camogli		TP	Ospedaletti			Zignago	I				
Chiavari	I	TP	San Remo	D E	TP						
Cogoleto		TP T	Taggia			Provincia di Savona			TP		
Genova	D E I	TP T	Ventimiglia			Alassio					T
Lavagna		TP T				Albenga					T
Mele	I	T				Albisola M.					T
Portofino		TP T	Ameglia			Cairo Montenotte	I				T
Rapallo		TP T	Arcola			Celle Ligure					T
Rocca		TP T	Bonassola			Finale Ligure					T
S. Margherita Ligure		TP	Castelnuovo di M.			Laigueglia					T
Sestri Levante		TP T	La Spezia	D E I	TP	Loano					T
Sori		TP T	Lerici			Noli					T
Uscio		TP T	Lévento			Pietra Ligure					T
Zoagli		TP T	Monterosso al Mare			Savona	D E I				T
Provincia di Imperia			Ortonovo			Spotorno					T
Hondighera		TP T	Portovenere			Vado Ligure	I				T
			Rio Maggiore			Varazze					T

## TOSCANA

### Provincia di Arezzo

Arezzo	D	E	TP	T	Massa Marittima	I	A	TP	T
Bibbiena	I	A	TP	T	Monte Argentario	I	A	TP	T
Castiglion F.	E	A	T		Orbetello	I	A	TP	T
Cortona	D	E	TP	T	Roccastrada	E	I		T
Montevarchi	I		TP	T					
S. Giovanni Valdarno	I		T						
Sansepolcro	I		TP	T					

### Provincia di Firenze

Bagno a Ripoli	I		TP	T	Cécina	E	I	TP	T
Barberino di M.	I		TP	T	Livorno	D	E	I	A
Borgo S. Lorenzo	I		T		Piombino	D	E	I	TP
Carmignano	I		TP		Portoferraio	E	I	TP	
Castelfiorentino	E	I	TP	T	Rosignano M.	I			
Certaldo	E	I	T						
Empoli	E	I	T						
Fiesole			TP	T					
Figline Valdarno	I		T						
Firenze	D	E	I	A					
Impruneta			TP						
Lastra a Signa		I		T					
Prato	D	E	I	T					

### Provincia di Grosseto

Gavorrano	D	I	A	T	Aulla	I		T	
Grosseto	D	I	A	T	Carrara	D	E	I	TP

### Provincia di Livorno

Cécina	E	I		
Livorno	D	E	I	A
Piombino	D	E	I	TP
Portoferraio	E	I	TP	
Rosignano M.	I			

### Provincia di Lucca

Bagni di Lucca	E	I		
Camaiore	I		TP	T
Capannori	D	I	A	T
Forte dei Marmi	I		TP	T
Lucca	D	E	I	TP
Pietrasanta	E	I	TP	T
Seravezza	I		TP	T
Viareggio	D	E	TP	T

### Provincia di Massa-Carrara

Aulla	I			
Carrara	D	E	I	TP
Fivizzano	I		TP	T
Massa	D	E	I	TP
Pontrémoli	E	I	TP	T

### Provincia di Pisa

Bagni di Casciana				TP
Càscina	I			T
Pisa	D	E	I	TP
Pontedera	E	I		T
S. Giuliano Terme				TP
Volterra	E	I		TP

### Provincia di Pistoia

Abetone				TP
Monsummano Terme				T
Montecatini Terme				TP
Pésia	E	I		T
Pistoia	D	E	I	TP
S. Marcello P.				T
Tizzana	I			

### Provincia di Siena

Chiusi	I	A	TP	T
Colle Val d'Elsa	I	A	TP	T
Montalcino				TP
Montepulciano	A	TP		
Poggibonsi	I			
Rapolano Terme	I		TP	
S. Casciano Bagni			TP	
San Gimignano			TP	
Siena	D	E	TP	T
Sinalunga	I	A	T	

## MARCHE

### Provincia di Ancona

Ancona	D	E	I	A	TP	T			
Arcèvia			TP						
Camerano	I		TP						
Castelfidardo	E	I	TP						
Fabriano	E	I	T						
Falconara M.	E	I	TP	T	S. Benedetto del T.	E	I	TP	T
Iesi	D	E	I	T	San Elpidio a M.	E	I	TP	T
Loreto			TP						
Osimo	E	I	TP						
Numana	E	I	TP						
Sassoferato	I		TP						
Senigallia	D	I	TP	T	Camerino	E			
Sirolo	E	I	TP		Cingoli	E	A	TP	T

### Provincia di Macerata

Civitanova M.	D	I	A	TP	T
Macerata	D	I	A	TP	T
Porto Recanati			TP	T	
Potenza Picena	I		TP	T	Urbino

### Provincia di Pesaro e Urbino

Cagli	E	I	A	TP	T
Fano	D	E	I	TP	T
Fossombrone	E		A	TP	T
Gabicce Mare				TP	T
Gradara				TP	T
Mondolfo	E			TP	
Novaflétria	E	I			
Pérgola	E		A	T	
Pesaro	D			TP	T
Urbino	E			TP	

### Provincia di Latina

Ciateria di L.	T								
Fondi	I	A	T						
Formia	I		TP	T	Civitavecchia	D	E	I	TP
Gaeta	E	I	TP		Colleferro	I			
Latina	D	I	A		Frascati	E	TP		
S. Felice Circeo			TP		Grottaferrata	E	TP		
Terracina			TP	T	Marino	E	TP		
					Nettuno	E	A	TP	T
					Palestrina	E	TP		
					Pomezia	E	TP		
					Rocca di Papa	E	TP		
					Roma	D	E	I	TP
					Santa Marinella	E	TP		

### Provincia di Rieti

Antrodoco	T								
Cittaducale	TP								
Grecchio	TP								

### Provincia di Viterbo

Acquapendente	E	A	TP	T
Bagnoregio	E			
Bolsena	E			
Capranica	E			
Caprara	E			
Civita Castellana	I			
Marta				
Montefiascone	E			
Orte	I			
Soriano nel Cimino				
Sutri	E			
Tarquinia				
Toscana				
Vetralla				
Viterbo	D	E	TP	T

## UMBRIA

Provincia di Perugia			Gualdo Tadino		T	Trevi		A	TP
Assisi	E	TP	Gubbio	D	E	TP	Umbertide	I	T
Campello sul Clitunno		TP	Nocera Umbra			TP	Provincia di Terni		
Cascia		TP	Perugia	D	E	I	T	Narni	I
Castiglione del Lago	I	T	Spello			TP	Orvieto		TP
Città di Castello	D	E	I	TP	T	Spoleto	D	E	T
Foligno	D	E	I	TP	T	Todi	A	TP	San Gemini
									Terni
							D	E	I
							A	TP	T

ABRUZZI e MOLISE

Provincia di Campobasso				Ortona	E	TP	T	Salmona	E	TP	T
Agnone				S. Vito Chietino	E	I		Tagliacozzo	E	TP	T
Boiano				Vasto	E		TP	T	Provincia di Pescara		
Campobasso				Provincia dell'Aquila				Caramanico	E		T
Capracotta				Alfedena			TP	Loreto Aprutino	E	TP	T
Isernia				Avezzano	E	I	A	Penne	E		T
Larino				Castel di Sangro	E		TP	Pescara	D	E	I
Termoli				Celano	E	A		Provincia di Teramo			T
Venafro				L'Aquila	D		TP	Atri	E	I	
Provincia di Chieti				Luco no' Marsi			A	Giulianova	E		TP
Chieti	D	E	I	Pescina			A	Nereto	E	I	
Francavilla al M.	E			Rivisondoli	E		TP	Roseto degli Abruzzi		TP	
Guardiagrele	E			Roccaraso	E		TP	Silvi	E	TP	T
Lanciano	E			Scanno			TP	Teramo	D	E	
Orsogna	E							Tortoreto	E	I	TP

## CAMPANIA

## PUGLIA

Provincia di Bari			Ruvo di Puglia				Provincia di Lecce			
Alberobello		TP	Trani	D	E	I	A	TP	Casarano	E
Altamura	D	E	A	Provincia di Brindisi					Galatina	I A
Andria	D	E	A	Brindisi		E		T	Galatone	A
Bari	D	E	I	TP	T	Fasano		TP	Gallipoli	TP
Barletta	D	E	I	A	TP	T	Francavilla F.	E	Lecce	D
Bisceglie	D	E	I	A	TP		Ostuni	D	I A	TP
Bitonto	D	E	A	Provincia di Foggia					Maglie	I
Canosa di Puglia	D	E	A	Cerignola	D	E	A	T	Nardò	E I A
Castellana Grotte		TP		Foggia	D	E	I A		Santa Cesarea Terme	TP
Cornito	D	E	A	Lucera	E		A	Provincia di Taranto		
Gioia del Colle	E	A	Manfredonia					Provincia di Taranto		
Gravina di P.	D	E	A	Margherita di Savoia	I	A	TP	Grottaglie	A	T
Molfetta	D	E	I	T		Monte Sant'Angelo	E	TP	Manduria	A
Monopoli	D		San Severo				D	I A	Martina Franca	D
							E	TP	Taranto	D E I A TP T

## BASILICATA

Provincia di Matera		San Giorgio Lucano	E	Melfi	E	A
Accettura	E	Stigliano	E	Montemurro	E	
Aliano	E	Tricarico	E	Pistrapertosa	E	
Bernalda	E	A		Potenza	D	E
Ferrandina	A			Rapolla	E	T
Grassano	A			Sant'Angelo le Fratte	E	
Irsina	A			San Martino d'Agri	E	
Matera	D E	A		Savoia di L.	E	
Pisticci	A			Venosa	E	TP T
		Maratea	TP			

## CALABRIA

Provincia di Catanzaro		S. Caterina dello I.	E	Provincia di Reggio Calabria		
Badolato	E	S. Andrea Ap. dello I.	E	Africo	E	
Belcastro	E	Sellia	E	Bagaladi	E	
Briatico	E	Serra San Bruno	TP	Bianco	E	
Cardinale	E	Soveria Mannelli	TP T	Bivongi	E	
Catanzaro	D E	Spilinga	E	Bruzzano Z.	E	
Cessaniti	E	Tropea	TP	Cànolo	E	
Cortale	E	Vibo Valentia	T	Caulonia	E	
Crotone	D E	Zambrone	E	Condofuri	E	
Dinami	E	Zungri	E	Ferruzzano	E	
Dràpia	E			Locri	E	A
Fossato S.	E			Maròpati	E	
Girifalco	E	Acquappessa	E	Melito di Porto Salvo	E	
Gizzeria	E	Bonifati	E	Oppido M.	E	
Guardavalle	E	Castiglione C.	E	Palizzi	E	
Isca sullo I.	E	Castrovilliari	E	Palmi	E	T
Magisano	E	Cosenza	D E	Plati	E	
Martirano L.	E	Lago	E	Reggio di Calabria	D E	A TP T
Mileto	E	Longobardi	E	Roghudi	E	
Nardodipace	E	Lungro	E	Rosarno	E	A
Nicastro	D E	Mandatoriccio	E	Samo	E	
Nicòtera	E	Marano M.	E	San Roberto	E	
Nocera T.	E	Rogliano	E	Sant'Agata del B.	E	
Olivadi	E	Rossano	E	Sant'Eufemia d'A.	E	
Parghelia	E	San Lorenzo B.	E	Sant'Ilario dello I.	E	
Petrizzi	E	San Martino di F.	E	Scido	E	
Ricadi	E	Scala Coeli	E	Scilla	E	TP
S. Gregorio d'I.	E	Verbicaro	E	Taurianova	E	
				Villa S. Giovanni	E	T

## SICILIA

Provincia di Agrigento		Provincia di Enna		Provincia di Ragusa		
Agrigento	D E	TP	E	Còmiso	E	T
Canicattì	D	T	E	Mòdica	D E	A T
Licata	D I	T	E	Ragusa	D E I A	TP T
Porto Empedocle	E	T	D E	Vittoria	D E I A	T
Scinca	E	TP				
Provincia di Caltanissetta		Messina	D E			
Caltanissetta	D E	A	E I	Provincia di Siracusa		
Gela	D E	A	TP T	Augusta	E	
				Avola	A	T
Provincia di Catania		Patti	TP	Cargentini		
Acireale	D E	TP T	TP	Lentini	E	T
Adrano	E		TP	Noto	D	A TP T
Biancavilla	A		TP	Pachino	A	
Bronte	A		T	Palazzolo		TP
Caltagirone	D E	A T	E	Siracusa	D	A TP T
Catania	D E I A	TP T	E	Provincia di Trapani		
Giarre	TP T	Monreale	E	Alcamo	D E	A T
Misterbianco	A	Montemaggiore B.	E	Castellamare del G.	I	
Nicolosi	TP	Palermo	D E I A	Castelvetrano	D	TP T
Paterno	D E	Petralia Soprana	TP	Marsala	D	I A
Randazzo	A	Petralia Sottana	TP	Mazzara del V.	D	I A
Riposto	TP T	Santa Flavia	TP	Trapani	D E I A	TP T
		Termini Imerese	E I			
			T			

## SARDEGNA

Provincia di Cagliari		San Giovanni Suergiu	I	Provincia di Sassari		
Cagliari	D E I	Villamassargia	E I	Alghero	A	TP
Carbonia	D I			Olbia	I	TP T
Iglesias	I			Ozieri	I A	
Oristano	I A	Bosa	E	Sassari	D E I A	TP
Sant'Antioco	I	Macomer	E	Tempio Pausania	A	
		Nuoro	A			

*Atti del V Congresso Nazionale di Urbanistica tenuto a Genova il 14-17 ottobre, sul tema:  
I Piani comunali nel quadro della pianificazione regionale*

**Relazioni sui Piani regolatori comunali**

Venezia	<i>Giuseppe Samonà</i>	<i>designato dall'INU</i>	Pag. 71
	<i>Angelo Scattolin</i>	<i>Assessore ai L.L.P.P.</i>	80
Sassari	<i>Ferdinando Clemente</i>	<i>designato dall'INU</i>	84
Roma	<i>Salvatore Rebecchini</i>	<i>Sindaco di Roma</i>	92
	<i>Ludovico Quaroni</i>	<i>designato dall'INU</i>	96
Napoli	<i>Carlo Cocechia</i>	<i>designato dall'INU</i>	100
Torino	<i>Giovanni Astengo</i>	<i>designato dall'INU</i>	110
	<i>Giorgio Rigotti</i>	<i>designato dal Comune</i>	118
Firenze	<i>Edoardo Detti</i>	<i>designato dall'INU</i>	125
	<i>Alessandro Giuntoli</i>	<i>ingegnere capo del Comune</i>	130
Palermo	<i>Edoardo Caracciolo</i>	<i>designato dall'INU</i>	132
	<i>Vincenzo Nicoletti</i>	<i>ingegnere capo del Comune</i>	
Cortina	<i>Giovanni Barbin</i>	<i>designato dall'INU</i>	136
Matera	<i>Luigi Piccinato</i>	<i>designato dall'INU</i>	142
Genova	<i>Eugenio Fuselli</i>	<i>designato dall'INU</i>	152
	<i>Mario Braccialini</i>	<i>ingegnere capo dell'Ufficio del P. R.</i>	160
Varese	<i>Mario Morini</i>	<i>designato dall'INU</i>	166
Bologna	<i>Plinio Marconi</i>	<i>designato dall'INU</i>	171
	<i>Francesco Fanton</i>	<i>direttore dei Servizi Tecnici</i>	178
Enna	<i>Roberto Calandra</i>	<i>designato dall'INU</i>	184
Ivrea	<i>Nello Renacco</i>	<i>designato dall'INU</i>	188
	<i>Giacomo Ottello</i>	<i>Sindaco di Ivrea</i>	195
Milano	<i>Ludovico Barbiano di Belgiojoso</i>	<i>designato dall'INU</i>	196
	<i>Piero Bottoni</i>	<i>designato dall'INU</i>	197
	<i>Amos Edallo</i>	<i>Dirigente della Divisione urbanistica</i>	201
	<i>Domenico Rodella</i>	<i>vice capo Ripartizione urbanistica</i>	204

*Durante i lavori del Congresso*



1. Il professor Giuseppe Samonà illustra gli studi per il Piano di Venezia: al tavolo l'On. Daga, Sindaco di Bologna e l'ingegner Adriano Olivetti

2. Il professor Luigi Piccinato parla su Matera

3. Il Sindaco di Roma ingegner Salvatore Rachebini

4. Il professor Ludovico Quaroni risponde i problemi urbani di Roma.





## Per un Piano regolatore di Venezia

*relazione di Giuseppe Samonà*

Le vecchie città si sono formate lentamente nel tempo, determinando la loro struttura edilizia con la struttura sociale, attraverso l'esperienza di secoli. In esse è tutta la storia e vi si condizionano gli eventi della nostra vita presente, anche se tentiamo di sottrarci alla continuità del suo divenire, anticipando per schemi una struttura della vita sociale che la storia rifiuta di legittimare nei molti aspetti critici dell'attuale civiltà.

Un più attento esame delle espressioni vitali delle vecchie città potrebbe farci sentire più concretamente ancorato il nostro mondo di esigenze moderne, a una realtà di sviluppi, che condizionino le forme attuali di vita, alle espressioni giustificatrici del passato, per mezzo di strutture urbane convenienti all'inserimento, nella moderna città, di forme di convivenza già caratterizzate, come interessi, come ambiente e costume, dagli eventi della storia delle vecchie città.

Tutte le strutture che progettiamo per la nuova città potrebbero immedesimarsi nella continuità sociale della

sua storia. Tutte le esigenze moderne dovrebbero essere risolte tenendo conto che il complesso sociale della città è determinato, nei suoi caratteri, da secolari vicende e che perciò richiede una logica interpretazione che sia capace di condizionarvi, con strutture adeguate, gli sviluppi attuali.

Quale città possiede più di Venezia una significativa esperienza di vita sociale in cui riconoscerci nel momento presente come parte di una continuità storica che non può essere spezzata senza mettere in crisi l'umana convivenza? Attraverso questo riconoscimento si potranno giustamente interpretare i bisogni attuali della città e giudicare logicamente ed umanamente il senso di tutti i problemi condizionati a questi bisogni. Questo giudizio sui problemi potrà farci risolvere, in strutture urbane e in provvedimenti relativi, quelli che non determinano discontinuità di processo nell'insieme di relazioni sociali della città, fra attività già costituite per validi interessi di tradizione e attività di oggi che le proseguono, le aumentano

o le rinnovano trasformandole. Il rinnovamento e le trasformazioni potranno essere decisi con maggior rispondenza a necessità riconosciute, in quei valori progressivi della civiltà che avvantaggiano il complesso tradizionale della convivenza, superandolo per fatti e avvenimenti concreti che la tradizione non contempla e che non si potrebbero ostacolare senza danno.

Tutto questo presuppone uno studio particolarmente sensibile della città. Particolare perché distinto dalle analisi molto approfondite e dettagliate che, se hanno un valore teoricamente decisivo in casi limite di indagine campione, praticamente non sono il tipo di inchiesta più diretta per riconoscere le caratteristiche della vita civica in modo da esprimere urbanisticamente, cioè condizionate all'intervento possibile.

Lo studio dovrebbe essere per la prima volta condotto con un insieme di indagini critiche compiute per mezzo di escursioni in ogni zona della città. Si tratterebbe di svolgere tutta una serie di osservazioni sulle aree edilizie dei sestieri giudicando situazioni in esse reperibili. Pur disponendo di alcuni dati base, come numero di popolazione insistente in determinate zone, suddivisione della proprietà in compatti edilizi, numero e qualità di esercizi commerciali, ecc., si dovranno tenere in risalto le osservazioni fatte sul posto allo scopo di esprimere un giudizio convinto sulla situazione di quel posto intesa come integrazione, nel senso più completo possibile, di elementi materiali e spirituali che vi sono inclusi e la determinano. E' forse importante aggiungere che le osservazioni dovrebbero essere metodicamente ripetute con ricognizioni gradualmente più puntualizzate su determinati argomenti, per riuscire in definitiva ad esprimere in una sintesi che tocchi la sostanza degli argomenti osservati. Saranno le situazioni di fatto, allorchè criticamente determinate, e arricchite di tutte le osservazioni compiute, a suggerire gli argomenti più validi per ulteriori ricerche a determinati fini. Si tratterà allora di saggiare su di esse la validità dei bisogni attuali, decidendo sul valore di tali bisogni, sulla possibilità di soddisfarli e sulla opportunità di graduarne nel tempo il soddisfacimento, anteponendo la pianificazione di quegli interessi che urge promuovere a maggior beneficio della collettività. Come punto di partenza si dovrebbero localizzare le escursioni sulla base indicata dalle caratteristiche generali della città e dalla situazione fenomenologica che oggi le esprime per problemi, che riconosciamo universalmente in qualche senso validi. Il conflitto fra dette situazioni generali e quelle di fatto ricavate dall'indagine, è possibile in molti casi e si pone nella stessa forma dei trapassi che avvengono da generalizzazioni di tipo schematico su determinati argomenti e fenomeni di carattere pratico, alle corrispondenti applicazioni esecutive che dovrebbero esprimere la validità di fatto. In ogni caso si tratta di problemi d'adeguamento sempre possibili, perché i conflitti implicano argomenti in genere contenibili entro limiti abbastanza ristretti che non distorcono o capovolgono nei particolari, il senso generale che caratterizza un certo gruppo di fenomeni e problemi fondamentali. D'altra parte il conflitto è in questa sede molto più facilmente componibile di quello fra concetti di piano generale e la loro applicazione nel piano particolareggiato. Nel primo caso anzi, cioè in fase d'indagine, il conflitto esprimendo una forza dialettica nel dominio ancora ideale della pura ricerca, consente una più concreta messa a fuoco delle argomentazioni che hanno interesse oggettivo e indica quasi la misura della loro reale attuabilità. Cioè esprime implicitamente la natura del rapporto che legherà le situazioni schematiche del piano generale con quelle analitiche e concrete del piano particolareggiato e può preventivamente costituire una norma di natura critica per organizzare il piano generale in modo da ridurre al minimo le

divergenze della sua applicazione in sede di intervento nel piano particolareggiato.

Ciò premesso indicheremo qui le caratteristiche generali della città servendoci della situazione fenomenologica attuale e dei problemi che vi sono implicati. Tali problemi trovano riferimento diretto nella relazione tecnica della sezione urbanistica del Comune che ne illustra statisticamente i dati analitici e dovranno avere un seguito nelle indagini più sopra indicate. Queste avranno come punti di partenza le caratteristiche e i problemi generali e come obiettivo la loro messa a punto nel significato, nello sviluppo e negli scopi. E' possibile che caratteristiche e problemi qui puntualizzati, non trovino tutta piena conferma nella indagine oggettiva determinante le varie situazioni di fatto; si dovranno operare in questi casi gli adeguamenti più avanti previsti che daranno vigore dialettico al dato della realtà, con la possibilità di approfondire quei fenomeni secondo cui oggi si traduce il moto di interessi che sintetizzano il carattere delle istanze attuali della vita veneziana.

Il processo di rinnovamento che le esigenze della moderna civiltà meccanica hanno determinato con fenomeni imponenti nelle città continentali di tutto il mondo, a Venezia si è svolto in forma particolare, favorita dalla caratteristica posizione geografica del centro urbano. Venezia piantata nell'acqua, isola circoscritta da terre non lontane, ha vissuto il suo dramma di rinnovamento tutto all'interno, senza i gravi travolimenti che hanno in molti casi frantumato la compagine organica delle città continentali. Non potendo espandersi e ricevendo di riflesso gli urti di forze rinnovatrici, essa ha potuto respingere da sé tutte le strutture della moderna economia sociale che avrebbero compromesso in maniera troppo profonda il suo magnifico organismo di concentrazione. Fenomeno raro nella storia recente delle città, certo favorito dalla posizione geografica, ma indubbiamente potenziato da tenaci espressioni di costume, ha determinato nella città sistematizzazioni parziali e situazioni in parte conseguenti, che si possono chiaramente individuare, perché localizzate nel singolare processo di adattamento alla vita moderna che la città ha subito.

Anzitutto per quel che riguarda le trasformazioni interne, si può affermare che in un secolo di mutamenti tanto profondi nelle città continentali, quelli di Venezia sono stati episodi circoscritti in trasformazioni minime. I grandi errori della pianificazione ottocentesca sono infatti localizzati e sottilmente diffusi nella struttura della città, che ha conservato i suoi caratteri originari di secoli di storia.

Pertanto esaminando la città nella sua complessiva espressione sociale, si può altresì affermare che questa corrisponde ai caratteri di un gruppo sociale quasi unico, sottrattosi, per la pienezza della sua tradizione, al dissolvimento generalizzatore a cui hanno dovuto invece soggiacere quasi tutti i gruppi sociali delle città continentali. Si può affermare ancora che l'espressione totale della città oggi come in passato, è fatta dall'intimo nesso tra l'uomo e la struttura urbana; per cui ogni questione d'ambiente presenta caratteristiche singolari, non solo per la vincolante configurazione dei canali che imprimono misura tenacissima al moto degli uomini e alle loro case, ma ancora per la carica di vitalità che vi imprime i cittadini, con un costume che è nell'ambiente, vita della architettura tanto trasfusa con gli atti di umana convivenza, da apparire un equivalente della vita che scorre negli uomini stessi.

Queste generali constatazioni di fatto sulla città, complesso di cittadini-struttura edilizia, implicano tutta una serie di problemi sul modo con cui si dovrebbe interpretare il concetto di tradizione, per integrare le forme conservative di tutela del patrimonio edilizio storico monumentale, con le altre riguardanti, nel costume, le carat-

teristiche di gruppo sociale a cui l'edilizia sempre si riferisce. Si tratta di problemi estremamente delicati che richiedono particolari indagini dimostrative, in cui dovrebbe apparire ben chiaro, da situazioni di fatto espresse con vigore critico, la caratterizzazione di un costume che negli interessi, nei sentimenti, nelle tendenze, nelle principali attività produttive, esprime sia l'inseparabilità fra queste espressioni di vita e l'involucro che le contiene, sia la necessità documentata che tutte le trasformazioni di questa struttura sociale, imposte da esigenze di vita moderna, devono risolversi in trasformazioni d'involucro. Questa obbligata implicazione d'involucro-struttura urbana con le espressioni di vita sociale che vi sono immerse, è l'unica intelligente possibilità che ci rimane per garantire la continuità storica dei fatti di una società, senza condannare all'immobilismo le strutture dell'ambiente in cui gli eventi svolgono questa continuità storica. Mancando tale dato orientativo, mancherà ogni logica possibilità di stabilire criteri d'equilibrio fra espressioni tradizionali e istanze al progresso e non sarà possibile prevedere un piano d'interventi, anche modesti, ma non per questo meno essenziali e concreti, che esprimano anzitutto le nostre idee ben chiare sulla capacità del centro urbano di essere organismo di una società ancora perfettamente caratterizzata e nello stesso tempo modernamente attrezzata per assolvere i compiti direzionali di centro propulsore, per un territorio molto più vasto di quello segnato dagli insediamenti umani nella città e nelle aree comunali che la circondano.

Il problema dei problemi si pone come giudizio sulla organicità attuale o meno della città. Esiste in noi l'intima persuasione che la città insulare si sia conservata organismo perfetto fino ad oggi, ma che questa sua organicità di nucleo che concentra e distribuisce una somma di valori e di interessi equilibrati alle istanze attuali, soprattutto a quelle che dall'esterno vi si proiettano e dal nucleo si dipartono, implicate in una più vasta economia territoriale, sia ormai arrivata al limite delle sue possibilità e che debba essere potenziata e trasformata nella sua organicità di quel tanto che, pur mantenendo intatte le meravigliose caratteristiche di concentrazione dell'unità urbana, le superi e le rivivifichi con gli ammodernamenti di attrezzatura indispensabili alla sua futura vita di città direzionale per gli interessi di un vasto territorio.

Il problema di mantenere questa organicità del centro urbano è, lo ripetiamo, nella convinzione di tutti: le divergenze nascono nella impostazione dei concetti direzionali e nella procedura tecnica conseguente per raggiungere lo scopo. L'impostazione cioè dell'organismo città, definito in questo caso come congegno equilibratore fra istanze al progresso e tradizione operante, viene coinvolta da interessi particolari che dividono l'opinione pubblica, e le forze implicate alla pianificazione, in due grandi gruppi, uno, astrattamente ancorato alla conservazione dell'involucro edilizio storico monumentale, impone l'immobilismo assoluto di ogni iniziativa che si traduca in nuove strutture edilizie, l'altro, praticamente sospinto da interessi economici molto generici, reclamerebbe un impianto d'attrezzature di cui non si cura affatto di controllare le possibili conseguenze sulla configurazione della città.

Per fortuna di Venezia non ci sono apprezzabili forze interessate all'incremento edilizio del suo tessuto urbano. E' questo un elemento di fatto fondamentale da tener presente nella pianificazione della città, che potrebbe agire da elemento mediatore fra le due diverse interpretazioni con cui si vorrebbe attuarla, se non fosse ignorato da tutti. I conservatori ad oltranza attribuiscono alla loro incondizionata intransigenza immobilistica tutto il merito d'aver salvato Venezia e di continuare a salvarla da sicura distruzione, gli spiriti progressivi, legati a interessi particolaristici, vedono invece grandiose possibilità di trasformazioni edilizie, che darebbero alla

città un risalto economico superiore ad ogni previsione. I primi dimenticano che Venezia si è salvata da sé senza tutele, per virtù proprie, già molti anni prima che lo spirito conservativo insorgesse con tanto vigore; i secondi fanno gran conto in un radicale rinnovamento edilizio di cui nella città mancano in ogni senso i presupposti attivi.

Venezia città non ha subito il fenomeno migratorio di sovrappopolazione a cui hanno soggiaciuto, in questi ultimi cento anni, la più gran parte delle grandi città continentali; la pressione demografica si è mantenuta costante da cinquanta anni a questa parte, limitando gli impulsi alla speculazione edilizia. Anche in questi anni del dopoguerra, malgrado qualche immigrazione di dalmati e giuliani, la quantità di costruzioni è molto piccola, in confronto ad altri centri dello stesso comune, come per esempio Mestre, e limitata la più parte a modeste sopraelevazioni disseminate in tutta la città, soprattutto nei quartieri più periferici. Niente per esempio ha turbato la tranquilla antica coerenza della struttura edilizia che fronteggia le fondamenta delle Zattere. Qui i cittadini si sono accontentati, come in altri luoghi, di ammodernare all'interno le case, ma si tratta di piccole operazioni edilizie individuali che dimostrano l'assenza di fenomeni economici di qualche vigore in questo campo. Quale zona della città, più delle Zattere, presenta atti requisiti di carattere residenziale che si sarebbero prestati ad uno sfruttamento edilizio, se fossero state presenti soltanto modeste tendenze a incrementare questo settore dell'attività economica urbana?

Eppure una stasi edilizia tanto evidente, da tranquillizzare i più accaniti conservatori e moderare l'illusione dei rimodernisti ad ogni costo, è stata ignorata da tutti, con grave ostacolo per una più obiettiva e meditata impostazione della politica planificatrice della città, politica che si fa anche senza piano regolatore e da qualche anno purtroppo assai male.

Questo male non è tanto grave nelle trasformazioni del tessuto edilizio della città, che sono eccezionali, ma molto modeste, quanto nell'orientamento, in questo caso concorde, per creare un piano di Venezia che preveda grandiose sistemazioni fuori di Venezia e... niente dentro Venezia. Il piano della grande Venezia, si localizzerebbe secondo le differenti convinzioni dei pianificatori: vuoi in terra ferma (conservatori), vuoi nelle altre isole della laguna e nella fascia di territorio che chiude la laguna verso il mare, vuoi in fine ai margini del tessuto urbano periferico della Venezia attuale, con ulteriore estensione di tale tessuto per mezzo di interrimenti (le cosiddette sacche); nessuno si è soffermato a interessarsi adeguatamente di Venezia centro, non fosse altro per attrezzarlo a sopportare gli oneri dei supposti necessari ingrandimenti o più giustamente il carico di una attività direzionale che si fa sempre più pressante.

Questa diversità di opinione dimostra quanto sia ancora poco approfondita la conoscenza dei problemi veramente concreti dell'urbanistica veneziana. Tanta disparità di giudizi per la soluzione dei problemi urbanistici non può meravigliarci perché deriva anche a Venezia dalla forma mentis procedurale che caratterizza tutta la pianificazione urbanistica delle nostre città. I nostri piani generali sono impostati facendo convergere l'impegno di strutture vive e regolatrici sul territorio periferico alla città e trascurando il significato di questa, malgrado che essa si presenti al pianificatore come l'unica realtà veramente concreta, per la somma dei suoi valori stabili e forse, proprio per questo, tanto superficialmente è accettata come un dato non sceverabile. In questo senso la denuncia ci è fornita dai piani regolatori generali comunali che dimostrano, nei buoni progetti, estrema cura nell'organizzare l'azzonamento delle aree intorno alla città, condizionate quasi esclusivamente alla localizzazione di elementi di incrementazione economica e alle arterie di comuni-

cazione, e invece, nelle operazioni che riguardano il centro urbano, la convergenza quasi piena degli studi in osservazioni e ritocchi limitati all'involucro edilizio per ragioni di viabilità, e l'assenza di sostanziose analisi delle forze sociali e direzionali che vi insistono, le sole capaci di imbrigliare le attività di periferia. Il piano comunale così operando, dimentica la realtà più viva del complesso città, cioè l'individuazione qualitativa e quantitativa delle forze sociali che potrebbero essere potente mezzo di rinnovamento, qualora fossero pianificate con criteri coerenti alle molte espressioni secondo cui agiscono, anche indirettamente, su interessi periferici, e diventano invece ostacolo dei più tenaci e controproducenti, quando il piano si attua avendo dimenticato, come quasi sempre avviene, di approfondirne le caratteristiche essenziali e di subordinarvi tutte le estensioni di strutture edilizie del territorio urbano che circonda la città, che sono sempre condizionate agli interessi direzionali del centro.

Per Venezia il problema dei problemi dovrebbe consistere nel capovolgimento dei termini secondo cui si vuole impostare lo studio dei piani regolatori generali: fare prima convergere sulla città insulare tutto l'impegno di una serrata pianificazione e poi condizionarvi gli interventi sul restante territorio comunale. Il piano di Venezia città dovrebbe riuscire a coordinare interessi e relazioni di vita sociale in un quadro di attività coerenti alle esigenze concrete della comunità veneziana di cui la moltiplicata entità di fenomeni, soprattutto economici, impone un particolare ritmo direzionale e una attrezzatura di servizi conseguente che sposti alcuni rapporti della sua attuale forma di convivenza. Si tratta anzitutto di coordinare i fenomeni già presenti nella vita della città a quelli che riguardano la moderna economia regionale e nazionale e che sono in prevalenza diretti da interessi di attività extra-lagunari. Di tali fenomeni è necessario determinare anzitutto gli effetti sulla vita urbana e le possibilità di organizzare questa vita nello spirito di una continuità storico-sociale di cui Venezia possiede le essenziali caratteristiche. Penetrata e organizzata la città interna, sarà meno arduo e schematico orientare una eventuale pianificazione del territorio comunale intorno alla città, perché si potranno dedurre dal centro urbano i necessari indici quantitativo-qualitativi per una giusta localizzazione di attività del territorio extraurbano a cui far corrispondere opportune organizzazioni edilizie e altri strumenti e attrezzature necessarie.

Si dovrebbe dunque dar inizio alle operazioni di riconoscimento della situazione di fatto per la città, secondo la procedura più avanti indicata e, fondando su questa piena conoscenza, imporre ai conservatori di involucri edilizi il rispetto, in questi involucri, del contenuto umano, cioè della struttura concreta e ideologica dei gruppi sociali che secoli e secoli di storia vi hanno incluso, con forme di convivenza in cui emergono tendenze, sentimenti, abitudini, interessi e preferenze altrettanto degne di essere conservate quanto tutti gli involucri storico-edilizi di questo mondo.

Purtroppo la politica edilizia a Venezia si è impegnata all'immobilismo delle strutture edilizie e solo delle strutture edilizie, disinteressandosi completamente, per esempio, della sorte a cui andrebbero incontro le famiglie di classi meno abbienti se ridistribuite secondo i soliti piani lungimiranti, nei soliti generalizzati quartieri operai alla periferia di Marghera o peggio in una eventuale periferia lagunare.

La politica immobilistica non si rende conto altresì che tutte le organizzazioni di carattere direzionale di cui vanno sorgendo gli uffici, per complessi culturali, tecnici, amministrativi, ecc., non sono soltanto possibili ferite alla storica struttura edilizia di Venezia, da evitare impendo organizzazioni e attrezzature di adattamento per ragioni puramente figurative, ma sono ferite altrettanto

gravi inferte alla comunità veneziana, qualora non si distribuiscano logicamente in un tessuto urbano a cui lentamente si va strappando la terra ove sorgono case per farvi sorgere uffici. L'opinione comune che non ci sia altro rimedio, per migliorare le condizioni residenziali dei veneziani meno abbienti, del trapianto di centinaia delle loro famiglie fuori dalla città, è contraddetta dalle possibilità che hanno istituti di credito, enti parastatali e via dicendo, di far sgombrare a suon di milioni intere aree abitate per costruire i loro edifici.

Tutto questo dimostra a chiare lettere che in questa città di concentrazione, dove la gente vive secondo concentrazione e per questo conserva intatti i suoi caratteri di gruppo sociale, le zone depresse debbono essere risanate non con il trapianto, ma con la permanenza fortunata di comunità nella loro culla madre, che può e deve essere tecnicamente attrezzata per sopportarne l'addensamento, ma in condizioni igieniche molto migliori.

Sarebbe questo un modo veramente concreto e realistico di operare urbanisticamente secondo nuove direttive di piano regolatore, convincendo storici dell'arte, soprintendenze ai monumenti e autorità preposte alla tutela del patrimonio artistico nazionale, della necessità di integrare, nei loro giudizi di conservazione, le qualità dell'involucro edilizio di qualche valore, con i caratteri del nucleo sociale che vi risiede e che in definitiva lo caratterizza. Si tratterebbe dunque di pianificare i giudizi di valore in base alla conoscenza piena delle situazioni di fatto, che non sono né di sole strutture edilizie, né di soli gruppi sociali, ma di entrambi presi insieme, in un logico rapporto che condizioni eventuali modifiche di involucro edilizio a nuove esigenze della vita associata la cui continuità, assicurata dalla continuità dei caratteri del gruppo sociale, garantisce, nelle strutture di involucro modificate, altrettanta continuità.

Tutti i problemi di pianificazione della città veduti sotto questa luce, tenderebbero a conservare l'integrità del suo organismo nei caratteri sostanziali, in ogni senso conosciuti per indagini dirette e potrebbero altresì potenziare con più sicuri provvedimenti l'organizzazione, e la creazione, di mezzi strumentali adatti alle istanze di una economia più ampia e complessa, che non fosse in passato.

Uno sguardo anche superficiale a tutti gli interventi di piano regolatore, operati nel secolo passato e nei primissimi di questo, mostra il sopravvento di preoccupazioni di carattere direzionale su quelle di carattere figurativo del patrimonio storico edilizio. Si tratta indubbiamente di errori più o meno gravi a seconda dei casi, ma, con gli errori, si tratta anche di benefici che è giusto sottolineare perché costituiscono esperienze per noi ancora di qualche valore. Se è vero che aver coperto non pochi canali, demolito storici edifici di qualche interesse, per sostituirli con altri di cattivo gusto, ampliato campi e calli senza alcun rispetto dell'equilibrio figurativo, sono stati gravi errori in molti casi, è altrettanto vero, d'altra parte, che vie di comunicazione interna, come la così detta strada nuova o la calle XXII marzo, sono state, lo vediamo oggi, interventi drastici nel sistema circolatorio e nell'attrezzatura, che hanno immesso nuova vita, e intensissima, in zone della città che sarebbero tagliate fuori dalle infinie del centro in via di graduale trasformazione sotto l'impulso di esigenze e attività moderne, soprattutto in seguito all'allacciamento della città con la terra ferma. I molti edifici pubblici costruiti o restaurati per disimpegnare tali nuove attività, se pur criticabili nell'espressione figurativa e nella mancanza di idonei rapporti con l'ambiente, furono tuttavia ubicati con una certa coerenza agli intenti direzionali di allora, che ancora oggi si dimostrano validi. Così ancora meritano rilievo le sistemazioni a giardini pubblici di aree urbane, i soli che da allora si siano creati in città.

Se ci domandassimo: avremmo saputo noi, con la mentalità di colti conservatori, che dirigono i nostri giudizi, fare altrettanto per pianificare le strutture di Venezia che si andava trasformando alle influenze della vita moderna? Penso che la risposta dovrebbe essere no.

Con la nostra magnifica sensibilità sulle cose d'arte, con la nostra preparazione critica tanto vigile e sollecita a tutelare involucri appena di qualche valore storico e a non farli contaminare da altri nuovi, che potrebbero sorgervi accanto, avremmo forse paralizzato qualunque iniziativa concreta per istanze sociali e purtroppo le paralizziamo ancora.

Ma poichè la vita non può fermarsi per la distaccata intransigenza di certe espressioni di organismi culturali, a stiilicidio un po' qua un po' là, si va toccando l'antico involucro edilizio e nuovi edifici ogni tanto sorgono, sotto la pressione di forze sociali non guidate e organizzate.

Lasciamo pur stare gli esempi di quanto si va facendo malgrado i divieti e limitiamoci a constatare che si opera quasi sempre nelle forme più illecite e incongruenti, in ogni senso menomate da compromessi, che praticamente rendono sempre più difficili la futura pianificazione.

Una pianificazione che dalla città si inizia e nella città si conclude, subordinando ogni altra pianificazione del territorio comunale, è quanto riteniamo più concreto e più utile per l'intelligente procedura di un piano regolatore di Venezia che ponga fine alle disorganizzate iniziative di oggi. Abbiamo insistito sulla interpretazione dei problemi di ambiente, perchè da essa dipende la giusta messa a fuoco di ogni opera pianificatrice all'interno della città. Lo dimostra la necessità di veder chiaro in tutti i problemi del territorio urbano di Venezia che più o meno dalla interpretazione dei valori tradizionali della città dipendono.

Il problema direzionale, con tutti gli strumenti e le attrezzature necessarie a potenziarne gli elementi già in atto, si pone come problema di continuità, facendo insistere nel centro storico di Venezia ogni nuova organizzazione strumentale di carattere direttivo. Questo è un principio base che dovrebbe essere verificato da concreti accertamenti di fatto; ma tutto converge a dimostrarne la validità: la città stessa ha adattato da secoli l'organizzazione dei suoi vari nuclei sociali a questo fine, determinando l'integrazione di edifici a carattere residenziale con altri prevalenti in certe zone, destinati a servizi direzionali. Questa integrazione fino ad oggi quasi perfetta, può essere ancora mantenuta, anche se fortemente potenziata, qualora si riesca ad organizzarne, con intelligenza di tutte le necessità, la distribuzione coordinata ed estesa a giuste previsioni future.

La pianificazione del centro intesa in questo senso, pone due problemi, il primo riguarda lo sfruttamento più razionale di tutta la strutturazione del sestiere di San Marco, il secondo riguarda la validità o meno di incrementare la tendenza che hanno le fasce edilizie prospicienti il Canal Grande al trapasso da una destinazione residenziale a una destinazione di servizio collettivo in prevalenza direzionale.

Queste due possibilità d'uso del Canal Grande si collegano a un preciso quesito di interpretazione d'ambiente, che deriva dalle sue funzioni di arteria principale del traffico urbano. La meccanizzazione dei mezzi di trasporto ha determinato a Venezia un singolare fenomeno di paralleli nell'attività fra le due sponde del Canale. In passato le gondole e altri natanti a remi univano intimamente in ogni punto le due parti della città attraversate da questa grande via d'acqua; oggi i mezzi meccanizzati, sostituendo la gondola, hanno moltiplicato le possibilità di circolare sul Canale, ma, diversamente di quanto avviene nelle altre città, hanno quasi totalmente atrofizzato la possibilità di movimento trasversale, annullando fra i palazzi delle due sponde, quella comunicabilità che fa piena la

vita di un'arteria urbana col muoversi in essa. Il Canale, diventato un'arteria che divide le due fasce edilizie che vi si affacciano, ne ha fatto gradualmente scadere l'interesse economico, determinando la graduale evasione di vita residenziale, a cui si sono andati sostituendo attività culturali, amministrative e tecniche non necessariamente interessate ad avere forte comunicazione da canale. Si è moltiplicata pertanto la comunicabilità introversa alle spalle dei palazzi del Canale; ma solo in quelle zone in cui gli uffici pubblici determinano forte afflusso di pedoni, nelle altre c'è il silenzio dell'abbandono: sono tante calli strettissime e senza sbocco dove la vita gradualmente si incupisce e muore chiusa fra gli alti muri di giardini e di palazzi. Il Canale si anima ancora di intensa attività sociale solo nelle ristrette zone in cui la comunicabilità fra le due sponde è assicurata dai ponti; al di fuori di queste zone, il Canale diventa solo un fatto di contemplazione, i suoi palazzi delle facciate interessanti. Una interpretazione equilibrata di questo ambiente dovrebbe condizionare l'orientamento della politica edilizia, da adottare per il Canale, alla destinazione ritenuta più opportuna per gli edifici che vi prospettano. Si dovrebbe cioè in via preliminare stabilire se nel Canale debba prevalere una funzione direzionale di cultura, oppure una funzione di carattere economico-sociale più complessa, che incrementi le possibilità di una più intensa destinazione residenziale dei suoi palazzi. Per decidere in un senso o nell'altro è necessario saggiare le due possibilità alle caratteristiche secondo cui il centro urbano dovrà essere pianificato per adeguarsi alle attuali istanze e mantenere intera la sua continuità storico-sociale. Nel primo caso, assecondando il graduale declino di taluni aspetti residenziali del Canale, si dovrebbe pianificare con criterio omogeneo il trapasso a organismi direzionali dei palazzi più decadenti per effetto di quel declino e si potrebbe adottare una politica edilizia che interpretasse l'ambiente in senso anche molto conservativo, una politica ispirata al criterio che il Canale debba essere in prevalenza un fatto di contemplazione e che a questo fine le trasformazioni dei molti edifici modesti a riva di canale possano essere consentite solo per valide ragioni di cultura. Nel secondo caso, dovendo prevalere ragioni di carattere economico sociale, che impegnino la residenza e il commercio, dovrebbero essere presi opportuni provvedimenti per intensificare la comunicabilità fra palazzi e Canale, indispensabile a promuovere interessi commerciali che sono sempre di circolo. La politica edilizia in questo caso dovrebbe essere più sciolta e comprensiva di queste necessità e tener conto nell'interpretare con spirito conservativo l'ambiente, che questo non è fatto di solo involucro edilizio, ma altresì di contenuto sociale, di fatti umani la cui tradizione va rispettata non con l'immobilismo, sempre inattuale nella struttura viva della società, ma con l'interpretazione critica di questa tradizione, in cui bisogna riconoscere le caratteristiche determinanti e stabili, per orientare con intelligenza le necessità vive che esigono un logico rinnovamento nelle situazioni e nelle strutture.

E' chiaro che la prima o la seconda maniera d'organizzare il Canal Grande, perchè sia parte viva dell'organismo città adeguato alle esigenze attuali, dipende dalla compiuta interpretazione di tutte le necessità di questo organismo, ma soprattutto e più direttamente, dalle maggiori o minori possibilità di usare razionalmente la struttura del sestiere di S. Marco, eliminandovi le molte discontinuità di circolo e di destinazione che oggi ancora impediscono di utilizzarne pienamente ogni parte.

Se una ordinata pianificazione di questa zona centrale della città dovesse dimostrare inutile, o sovrabbondante una ulteriore destinazione a servizio direzionale del Canal Grande, il problema di un suo adeguamento a necessità sociali più complesse, si porrebbe in maniera categorica per risolvere problemi di vita e di circolazione

fra loro coordinati che si vanno sempre più dimostrando gravi con l'atrosia, a tutti evidente, del sistema circolatorio nelle calli che adducono al Canale. Il problema del sestiere di S. Marco è pertanto un problema di più piena utilizzazione delle sue aree già edificate, ma solo in piccola parte utilizzate logicamente per uso direzionale, residenziale, commerciale e di servizi complementari collettivi.

Questo problema è legato all'altro delle comunicazioni pedonali del sestiere, che hanno qui un particolare carattere come strumenti necessari a determinare l'utilizzazione senza residui di tutte le aree edificate. Le comunicazioni non servono soltanto al trasporto e alla circolazione, ma alla ridistribuzione relativa delle complesse destinazioni di aree edificate secondo provvedimenti di tecnologia edilizia adatti a ridurre gli inconvenienti dell'addensamento e ad agevolare le possibilità di un maggiore rendimento economico in questo sestiere, che presenta singolarissime discontinuità economiche, malgrado la sua privilegiata posizione di centro della vita urbana. Non è il caso di insistere sulla necessità di penetrare acutamente i molti aspetti e valori di questo nucleo sociale del centro, che definisce forse nella maniera più concreta, le caratteristiche preminentí della città e quelle dei suoi interessi spirituali ed economici di maggior rilievo. Alla sua sistemazione, per un giusto adeguamento alle esigenze sociali della città di oggi, dovrebbe cooperare una razionale sistemazione, sul bacino di San Marco, degli edifici della punta della Salute e della riva degli Schiavoni, in riguardo soprattutto alle componenti del turismo, per il quale dovrebbe essere fatto un lungo discorso a parte. Più distaccati da coerenza a strutture sociali, sono i problemi che riguardano funzioni tecniche della città. Alcuni si riferiscono alle varie possibilità di migliorare i mezzi e le vie di comunicazione su canale; altri alla necessità di ampliare, rinnovare o costruire alcuni impianti di servizio, indispensabili alle necessità del nucleo urbano.

Di questi problemi si occupa per esteso la relazione tecnica dell'assessore all'urbanistica del comune, arch. Angelo Scattolin; non è il caso pertanto di insistervi. Ci limiteremo solo a sintetizzare alcuni aspetti che costituiscono problemi di fondo per la città. Il problema delle comunicazioni urbane per via d'acqua dovrebbe impostarsi col proposito di alleviare il Canal Grande dal traffico dei mezzi meccanizzati di trasporto passeggeri: vapori e motoscafi. La soluzione, abbastanza semplice in apparenza, di far dirottare il traffico più veloce dal Canal Grande al canale della Giudecca, migliorando molto le comunicazioni col centro, è condizionata alla sistemazione di tutta l'area della cosiddetta testa di ponte di Venezia verso la terra ferma, compresa fra il canale della Scomenzera, il canale di S. Maria Maggiore e il canale della Giudecca. La sistemazione di tale zona dovrebbe infatti prevedere il prolungamento della strada automobilistica fino alle fondamenta del Canale della Giudecca circa in corrispondenza della zona attualmente occupata dal punto franco e l'apertura dell'ultimo tratto del Canale di S. Maria Maggiore su quello della Giudecca. Purtroppo la sistemazione di questa zona singolare della città, malgrado l'urgenza di realizzarla, è ostacolata dalle molte situazioni preconstituite da attività e servizi sorti senza logici criteri d'ubicazione e di coordinamento alle caratteristiche funzionali di questa parte della città a cui fanno capo i collegamenti con la terra ferma. Il punto franco, i padiglioni di una industria tessile, l'officina del gas, sono gli ostacoli più difficili da rimuovere. I due primi potrebbero trovare ubicazione più idonea nella zona industriale di Marghera, qualora fosse posto in atto l'ampliamento previsto per tale zona. L'officina del gas, con i più moderni criteri di impianto, potrebbe occupare un'area molto più piccola di quella attuale, cedendo il resto a servizi altrettanto utili alla città, oppure potrebbe essere trasferita in

un nuovo eventuale pennello che si vorrebbe costruire adiacente a quelli del porto commerciale per ospitarvi altri servizi di carattere tecnologico: acquedotto, centrale elettrica di trasformazione, magazzino ed economato e la caserma dei pompieri. Farebbe parte della sistemazione della testa di ponte, oltre l'eventuale pennello, la strada automobilistica fino al canale della Giudecca, la stazione marittima, oggi ancora praticamente inesistente, alberghi di massa collegati ad essa, nuove autorimesse e nuovi ampi parcheggi scoperti per il fabbisogno sempre crescente di spazi di sosta per auto di servizio pubblico e privato e infine una adatta organizzazione di strutture edilizie direzionali e residenziali. Questo programma piuttosto ampio, oneroso nei trapianti di attività che dovrebbero trasferirsi, compromesso da elementi eterogenei e non pertinenti alla zona, sarà difficilmente risolto con organicità e continuità, a meno che energici provvedimenti di piano regolatore non forniscano mezzi giuridici adatti a facilitarne la sistemazione. In ogni caso i singoli gruppi di attività preminentí nella zona dovrebbero organizzare concordemente i presupposti economici per facilitare e ridurre gli oneri di trapasso e di trasformazione; tali presupposti economici sono facilmente raggiungibili per tutte le attrezzature di servizio riguardanti la meccanizzazione, in quanto hanno un rendimento sicuro; più difficile è la pianificazione economica delle strutture residenziali, e direzionali, perché non è facile prevederne la misura e il rendimento, date le difficoltà derivanti dai vincoli della zona e quelle create dalla scarsa consistenza in Venezia di interessi rivolti alla industria edilizia. Una politica realizzatrice dovrebbe assumersi la responsabilità di facilitare questa pianificazione, che dovrebbe essere progettata tenendo conto di tutti gli sviluppi che potranno avere le più importanti attività economiche e tecniche in questa zona, quando fosse dotata di un'attrezzatura capace di disimpegnare insieme ai collegamenti, le varie espressioni di vita sociale che vi si manifesteranno in conseguenza dei migliorati contatti con la terra ferma.

Si tratterà di collegare la pianificazione di questa zona con quella più ampia comunale di terra ferma e con l'indirizzo di correnti di interessi e di installazioni a carattere continentale, che possono essere molto più vaste. A questa sistemazione è collegata anche l'altra che prevede lo sblocco dei magazzini e depositi di sale in edifici sulla riva delle Zattere e in tutti quelli della punta della Dogana; questi ultimi potrebbero destinarsi a più degna funzione. Trattandosi di opere di importanza storica figurativamente notevoli e situate nel cuore della città, dovrebbero far parte integrante delle attrezzature di cui il centro direzionale si potrebbe avvantaggiare per adeguarsi alle crescenti esigenze di oggi. E' arduo stabilire le maglie di questa pianificazione che è in parte quella di tutto il nucleo urbano e in parte quella del suo più grande interland non determinato, che localizziamo volta a volta da situazioni fenomenologiche in qualche senso valide per i problemi che vi sorgono.

I piani regolatori generali hanno affrontato con molta disinvolta pianificazioni di questo genere, che sono di tutte le città, soprattutto le grandi, ma hanno quasi sempre fallito lo scopo per non aver saputo giustamente prevedere, nella forma delle generalizzazioni schematiche con cui il piano risolve le situazioni fenomenologiche non localizzate, uno strumento di natura prevalentemente critica con cui poter operare l'integrazione degli schemi alle situazioni di fatto che si verificano con l'intervento del piano particolareggiato. Per fare un esempio, riferito alla testa di ponte di Venezia, consideriamo il problema del porto commerciale e della sua gravissima crisi. Si tratta in questo caso di una situazione dell'economia attuale i cui fenomeni sfuggono completamente a dati di luogo o di attività vicine localizzabili e ad altre cause circoscritte in situazioni reperibili, ma dipendono da fenomeni interna-

zionali prima e nazionali di riflesso, che non si prestano a pratiche soluzioni da portare in campo tecnico e urbanistico, per contribuire al miglioramento della difficile situazione attuale. Altri fatti presentano difficoltà notevoli, se si vuole ridurre in forma concreta la loro influenza possibile. Si tratta di tutti gli interessi, soprattutto i più grossi, che dalla terra ferma, per questa via, raggiungono Venezia; molti sono localizzati nello stesso comune, ma spinti da attività anche molto lontane, altri provengono da zone continentali, di cui non è sempre facile stabilire l'ubicazione, che può essere variabile nel tempo. Tutti questi interessi lontani o vicini, si presentano come problemi, la cui impostazione, ai fini urbanistici, è molto difficile, perché, come si è detto, mancano dati sicuri per stabilire quale influenza potranno avere su Venezia in generale e sulla sua testa di ponte in particolare. Si potrebbero fare previsioni più esatte cercando la collaborazione di esperti in questa complessa economia moderna che influenza o potrà influenzare Venezia. Se una collaborazione fattiva di questo genere sarà possibile, avremo realizzato un notevole passo verso la giusta pianificazione per schemi del piano generale, ma ricordiamoci di possedere altri dati più concreti e alla nostra portata, nelle situazioni di fatto della vita sociale veneziana, che sono anche situazioni economiche direzionali. Queste situazioni e solo queste, ci possono dare una prima valida configurazione del modo come il piano deve essere determinato nelle sue strutture, anche più moderne, per corrispondere alle caratteristiche sociali della città e per continuare ad imporre a esigenze e interessi, non omogenei con i suoi caratteri, una localizzazione e organizzazione che a questi caratteri possa assimilarsi e, se ciò non fosse possibile, altra destinazione in terra ferma, come Venezia ha fatto per il passato quasi d'istinto.

Questa terra ferma comunale è Mestre e Marghera: due espressioni di una struttura economico-sociale dipendente da Venezia. Due espressioni periferiche di questa città lagunare, che caratterizzano la sua partecipazione al fenomeno imponente della civiltà moderna, con le localizzazioni di potenti interessi creati dalla meccanizzazione del lavoro, che ha richiamato masse umane dal territorio e ne ha determinato gli insediamenti, urbanizzando in modo abnorme e senza un ordine apparentemente logico aree limitrofe alla città prima disabitate. Questa è la espansione di Venezia in terra ferma, ma, a differenza di altre città, le espressioni periferiche della moderna economia veneziana sono localizzate: la situazione topografica della città e della vicina terra ferma, lambita dalle acque della laguna e situata alla convergenza di importanti vie di comunicazione continentale, hanno creato le condizioni adatte a localizzare gli insediamenti della moderna struttura economico-sociale, invece di farla espandersi a macchia d'olio tutto intorno al nucleo della città, come è avvenuto in molti altri casi in cui le installazioni industriali hanno proliferato senz'ordine intorno alla città, chiudendola con una cintura edilizia periferica, disordinatamente accresciutasi per continuo inurbamento delle aree contigue ai centri di produzione.

Bonificando il terreno barenoso dalla laguna, in posizione adatta, a ovest del ponte che congiunge Venezia alla terra ferma, si è creato il porto industriale di Marghera, installazione perfetta, fiorentissima oggi, che consente il trapasso immediato del materiale grezzo in arrivo con piroscatti, dalle banchine alle macchine dei padiglioni industriali, per modo che dallo sbarco hanno inizio i cieli di lavorazione.

Intorno al nodo stradale di Mestre, che include importanti vie di comunicazione stradale e ferroviaria, si è localizzato l'inurbamento periferico di Venezia, provocato dalla concentrazione industriale di Marghera e in via subordinata da altri interessi che si sono formati con la vicinanza di Venezia. Mestre in 40 anni si è ingrandita

molto, con saltuari accrescimenti lungo le strade di traffico, dilatando senza ordine il suo piccolo nucleo originario, che aveva al principio del secolo 16.000 abitanti e oggi ne ha circa 60.000.

E' singolare l'atteggiamento di Venezia verso il fenomeno Mestre. Atteggiamento di antagonismo e di contrasto come verso una forza pericolosa. Venezia avendo espulso da sé le componenti più drammatiche della industrializzazione e meccanizzazione della vita sociale moderna, se le vede ora di fronte fenomeni imponenti. I prodotti più genuini della civiltà e della economia contemporanea sono a due passi, in terra ferma, forze per un verso antagoniste alla città storica, significativa dello spirito e dell'equilibrio, forze che giganteggiano per imporsi soltanto attuali di fronte alle espressioni più raffinate della tradizione e della cultura: contro l'ordine e l'equilibrio, creati dal tempo nell'ambiente antico, il disordine, ma vivo e pulsante, di interessi materiali che è Mestre. Marghera nei suoi impulsi moderni rappresenta anch'essa l'ordine, un ordine nuovo dato dai cieli di produzione, da sistemi tecnologici perfetti, una città che fa da sé la sua storia e non contrasta così vivamente con Venezia come il centro enorme di Mestre, in cui gli interessi, non costretti a disciplinarsi attraverso la tecnica dei processi industriali, hanno determinato il caotico sviluppo di una vita sociale e di un tessuto edilizio con uno svolgimento tipico dell'urbanesimo. Peraltro più che di antagonismo, più che di minaccia per Venezia, si tratta di risolvere un problema di periferia, che qui si presenta circoscritto in una sola zona e perciò più facilmente risolubile che non siano i problemi di altre periferie di grandi città, ove lo sviluppo di fenomeni abnormi si è determinato in maniera pluridirezionale. Si tratta di un problema di integrazione fra la città storica e un suo nucleo periferico dalla vita sociale intensamente moderna, che per la situazione topografica dei reciproci insediamenti, non può creare seri ostacoli di piano a Venezia città. Si tratta non tanto di fare uno dei soliti piani regolatori che regolano quasi soltanto strade e compatti edilizi, ma di approfondire i fenomeni di questa periferia, ponendoli in relazione con l'intreccio di interessi che anima e dirige la vita sociale. Questi interessi provocano un grande fervore di vita, un movimento e una instabilità di imprese le più disparate, una concorrenza di attività impegnate nei servizi più diversi, che le forze progressive di Marghera industriale alimentano. Si tratta di una instabilità e precarietà di situazioni, che bisognerebbe studiare a fondo prima di tentare un ordine pianificato di questo centro periferico moderno. La società Mestrina, fatta di ricchezza di relazioni economiche, ma occasionali e precarie, ha certamente rapporti con i più notevoli interessi in gioco, sia a Mestre, che a Venezia; tali rapporti dovrebbero essere precisati per avere elementi concreti di giudizio nello stabilire quanto vi sia di positivo nello svolgimento instabile di questo nucleo urbano, perché impegnato in interessi che debbono trovare una logica forza progressiva, e quanto vi sia di negativo per ragioni più intimamente umane, che impediscono a questa, come a molte altre periferie, di determinarsi con appropriate caratteristiche di città. Si tratta di un'indagine nuova nel suo genere, ma indispensabile se vogliamo una volta tanto che i piani siano fatti, prima tenendo conto degli uomini e poi delle strutture edilizie e delle strade.

Il problema di Mestre è dunque un problema aperto, da pianificare tenendo conto della estrema fluidità che hanno le sue relazioni economiche, per la mancanza di espressioni definite nella direzione di interessi adeguatamente coordinabili, in strutture e attrezzature di città. Per quanto uno studio delle varie situazioni possa chiarire aspetti essenziali, è probabile che esso dimostri una immaturità di fatto, cioè la mancanza, in questo nucleo periferico, del concreto possesso di una struttura econo-

mica localizzata e la scarsità di caratteristiche sociali definibili in sicuri legami di convivenza. Forse è possibile comprendere la situazione che unisce limitati gruppi, ma si tratta di una classe generalizzata e uniforme, spesso presente in nuclei urbani a forte concentrazione di interessi e dipendente da una forte vitalità del centro, che a Mestre è probabilmente ancora immaturo nelle sue componenti direzionali concrete.

Per questo stato di cose, un piano concepito secondo la normale procedura, potrebbe essere troppo vincolativo nelle attribuzioni strumentali non corrispondenti a fenomeni stabilizzati e perciò controproducente rispetto alle loro concrete finalità. D'altra parte non potendo aspettare che la situazione peggiori per mancanza di piano, questo dovrebbe essere concepito, nella fase attuale, senza alcun vincolo a schemi prefissi, per seguire con intelligenza i vari impulsi che ogni giorno si vanno determinando, e impegnarsi entro un ordine, che, pur non precisando destinazioni, sia sufficiente a tutelare le possibilità di un futuro stabilizzarsi del nucleo urbano.

In linea generale il piano non dovrebbe fissare norme e limiti troppo definiti per zone da destinarsi a particolari funzioni: norme e limiti del genere sono sempre astratti, se non corrispondono a ragioni sicure e a decisa volontà di forze e di interessi collettivi. Il piano dovrebbe altresì approfondire il fenomeno edilizio attuale nelle due componenti più caratteristiche, quella di speculazione con edifici piuttosto pretenziosi, rappresentativi di una classe abbiente non ancora perfettamente determinata, che va costituendosi una proprietà fondiaria di un certo valore, e quella molto più povera, costruita a proprio uso dagli operai, e costituita da casette unifamiliari generalmente di un solo piano. Queste due diverse forme di edilizia continuano ad espandersi in zone separate, ubbidendo ai fenomeni negativi del mercato dei terreni edificatori, che con lo squilibrio dei prezzi, divide inesorabilmente le classi sociali. Il piano dovrebbe far di tutto per frenare questa separazione, agendo anche con mezzi coercitivi dell'esproprio, qualora altri non bastassero a provocare l'integrazione delle due forme di edilizia, impedendo la prevalenza nella pianificazione attuale delle forze della speculazione. Per agevolare questa integrazione il piano dovrebbe ancora impedire che si costruiscono intere zone residenziali a carattere popolare: queste incrementano enormemente la dilatazione del nucleo urbano e agendo ai suoi margini, creano la cancrena di quartieri morti fin dall'origine anche se fatti con le migliori intenzioni e con la tecnica più brillante. Il piano infine dovrebbe vietare tutte le costruzioni a margine delle strade di grande traffico e imporre una certa percentuale di zone verdi dove possibile. Questi dovrebbero essere i caposaldi di un piano concepito criticamente, come strumento che, mitigando l'effetto di alcuni fenomeni spontanei, non ne impedisca lo sviluppo naturale.

A un certo momento tali fenomeni dimostreranno lo stabilizzarsi di interessi e di gruppi sociali protagonisti; il piano allora potrà agire in una sua seconda fase, costituendosi sovrastruttura tecnica conveniente alle situazioni di fatto. Allora tutti i servizi potranno stabilizzarsi perché corrisponderanno a precise funzioni di esigenze collettive e la città sarà attrezzata secondo le reali istanze della vita moderna, che la strapperanno dalla sua attività di borgo informe. Questo avverrà con tanta maggior intelligenza urbanistica, quanto più paziente e vigile sarà stata l'attesa del pianificatore e più attenta la sua cura a penetrare nel momento giusto le situazioni chiave che indicheranno lo stabilizzarsi di un senso direzionale nel caos di interessi periferici non definiti. Da questo momento la moltitudine che oggi vive a Mestre si trasformerà in una società stabilmente insediata e questa periferia diventerà un centro della città.

I veneziani osservano con una certa trepidazione i fe-

nomeni che stanno trasformando in epicentro cittadino questa zona comunale di periferia. E' giustificata la preoccupazione dei veneziani? La grande Venezia, la città unica per l'equilibrio di una « élite » sociale, fatta di cultura in ogni senso concreta, dal primo all'ultimo cittadino, ha veramente molto da temere per le trasformazioni di Mestre in centro urbano caratterizzato? Penso di no. Penso, al contrario, che Venezia potrà avvantaggiarsi dalla stabilizzazione dei fenomeni sociali di Mestre, perché la stabilità di questo nucleo sociale significherà stabilità di interessi economici, di lavoro produttivo, incrementazione di beni che gioveranno direttamente a tutta la comunità veneziana.

L'espansione di Venezia in terra ferma potrà essere assicurata con funzioni di strumento efficiente per l'economia territoriale che coinvolgono Marghera e Mestre: Marghera, perfetto congegno industriale in accrescimento, potrà essere sempre fonte di maggior lavoro per le genti insediate nel comune di Venezia; Mestre, se acutamente pianificata, concentrerà energie, attività, lavoro, soprattutto commerciale, a vantaggio diretto di Venezia, perché con Venezia dovrà essere una comunità sola. Molti fenomeni attuali corrispondenti alle attività che si svolgono in questa periferia lo dimostrano, si tratta di stabilizzarli e di integrarli con altri tipicamente di Venezia città. Si tratta di concentrare tutto l'impegno su questa terraferma di Venezia, perché si pianifichino gli interessi di maggior rilievo che la legano alla città lagunare. Già oggi Mestre riceve da Venezia molteplici incrementi alla sua vitalità, che dovrebbero essere resi più fluidi e sicuri da solide ragioni di scambio nel lavoro.

Il piano regolatore dovrebbe proporsi come scopo finale l'integrazione di questo nucleo alla città madre, che almeno chilometri d'acqua profonda pochi metri non possono dividere senza danno della economia generale.

Alla luce di questo compito delicato l'espressione di una grande Venezia che si espande sulle altre terre della laguna fino al mare sembra retorica e desta qualche non lieve preoccupazione. Quali sono le ragioni che da qualche tempo orientano personalità politiche e soprattutto alcuni tecnici verso una espansione di Venezia nella direzione opposta al nucleo mestriano? Sono soprattutto ragioni precauzionali; cioè la persuasione che una grande Mestre debba essere equilibrata da una molto più grande Venezia, che si espanda verso il mare e si arricchisca di proprie industrie autonome. Considerando l'onere dei trasporti per via lagunare sul costo dei prodotti lavorati, sulla laguna non si potrebbero concepire tecnicamente altre industrie che quelle di precisione, il cui prodotto lavorato ha un peso e un volume minimi in rapporto al costo. Potrebbero concepirsi altresì, sulla laguna, industrie di tipo artigianale, come quella vetraria di Murano, perché il valore intrinseco di ogni singolo pezzo è sempre molto elevato rispetto al peso e al volume; ma sia le industrie di precisione, che quelle di tipo artigianale, anche se per ragioni diverse, assorbono una mano d'opera molto limitata, tutta di specializzati. Resterebbe pertanto insoluto, in massima parte, il problema di trovare larghe fonti di lavoro alla notevole disoccupazione delle classi meno abbienti di Venezia. Pertanto, volendo risolvere questo problema senza ricorrere a una più efficace relazione di interessi unificati con Mestre e Marghera, volendo cioè l'indipendenza di centri di lavoro propriamente veneziani, con una espansione industriale autonoma, che assorba larghe masse di lavoratori, sarebbe necessario trovare uno strumento che riduca i costi di trasporto, eliminando la via d'acqua e rendendo con ciò possibile l'installazione, per esempio, di industrie merceologiche, o meccaniche, nella laguna e nelle terre vicine che la chiudono verso il mare.

Su questa possibilità si è fissata l'attenzione dei tecnici che auspicano una grande Venezia lagunare. E' di attua-



Pianimetria del territorio comunale (rapporto 1: 150.000). Viali a tratto pieno, strade statali - viali a doppio tratto, strade provinciali - viali pieno, zona industriale esistente - viali a tratteggio, zona industriale di progetto - rosso a tratto pieno, autostrade esistenti - rosso a trattini, autostrade di progetto - rosso pieno, sviluppo edilizio dei centri urbani dal 1911 ad oggi - rosso a tratteggio, aeroporto di progetto - azzurro, nuovi canali - verde, zona ortofrutticola.

lità un progetto di strada subacquea che dovrebbe congiungere Venezia al litorale del Cavallino, partendo dal Tronchetto, percorrendo tangenzialmente il lato nord della città lungo le Fondamente nuove, allacciando la Certosa e S. Erasmo e raggiungendo infine con un ponte mobile, il litorale suddetto. Questa strada subacquea dovrebbe costituire lo strumento necessario a pianificare una forte espansione di Venezia nelle isole lagunari e nelle terre che fronteggiano il mare. L'afflusso di popolazione dovrebbe essere assicurato dalla concentrazione di interessi di capitale e lavoro con l'installazione di industrie appropriate.

In realtà non esistendo fenomeni che rivelano forti tendenze all'espansione di Venezia sulla laguna, anzi al contrario, non presentando la città in cinquant'anni, alcun incremento di popolazione di un certo rilievo, non esisterebbe un vero problema naturale dell'espansione di Venezia sulla laguna. Il problema si porrebbe pertanto come una ricerca di mezzi per creare artificialmente questa espansione.

A parte la gravità di sconvolgere un certo equilibrio naturale di insediamento e di strutture naturali tipiche per produzioni caratteristiche (ortofrutticola) e per gruppi sociali definiti da forme di convivenza singolarissime, a parte il dubbio che una ridistribuzione e industrializzazione di questo genere, urtando con l'altra già impiantata a Marghera, possa generare dei fenomeni critici non giovevoli all'equilibrio economico complessivo, sarebbe necessario, qualora queste riserve potessero essere risolte favo-

revolmente, misurare le conseguenze possibili della installazione di una strada subacquea che toglierebbe a Venezia il privilegio di essere origine di se stessa.

Se Venezia dovesse perdere questa sua caratteristica, diventando una città di circolo come tutte le altre continentali e come queste sottoposta ai pericoli dell'urbanesimo e all'urto conseguente della spezzatura edilizia, essa potrebbe veder compromesse rapidamente e irreparabilmente, quelle strutture caratterizzate da secoli di storia, che fino ad oggi per un miracolo ha saputo conservare.

Pertanto se si dovesse decidere in pro o in contro a questo tipo di pianificazione, anche quando fossero risolti favorevolmente gli interrogativi sulla opportunità di pianificare le genti e i territori, oggi stabilmente determinati da una tipica convivenza negli insediamenti lagunari e risolti altresì gli interrogativi sulla efficacia economica di industrializzare il territorio lagunare, si dovrebbe preliminarmente studiare se i mezzi a nostra disposizione siano capaci di affrontare ed eliminare i pericoli di un possibile urbanesimo di Venezia.

Qualora questi pericoli dovessero permanere, mancando sicuri mezzi da opporvi, sarebbe necessario per il bene di Venezia abbandonare l'idea di questa pianificazione, che con una arteria subacquea, probabilmente bene accetta ai così detti amatori dell'arte e ai critici perché... non si vede, crea tutti i presupposti continentali che hanno distrutto le vecchie città. Venezia non deve essere distrutta.



Sopra: pianta della città con l'indicazione degli sviluppi residenziali dal 1948 in poi.

Sotto: pianta della città con l'indicazione delle attrezzature per la vita collettiva.



# Problemi del Piano regolatore di Venezia

*relazione di Angelo Scattolin*

Il territorio del Comune di Venezia, quale risulta dalla unificazione del 1926, presenta tutto un campionario di caratteristiche fisiche le più varie e complesse, fatta eccezione dei rilievi orografici.

La superficie del territorio comunale risulta di ettari 45.511 così suddivisi in grandi categorie:

— acque interne (laguna e valli)	ettari 16.716
— terraferma	" 17.160
— isola (Venezia compresa)	" 11.635

La popolazione complessiva censita al 31-12-1953, risulta di 325.273 abitanti, così raggruppati:

— Venezia-centro	n. 174.935
— Mestre-centro	" 57.340
— isole Estuario	" 39.394
— Estuario-nord (zona depressa)	" 7.208
— frazioni di terraferma	" 46.396

Tralasciando le varie iniziative di piano regolatore riguardanti il centro cittadino, succedutesi dal 1870, fortunatamente condotte a compimento solo per brevi tratti, con l'apertura di profonde ferite nel tessuto urbanistico della città e mediante l'interramento di rivi e canali, i problemi urbanistici dei punti più significativi del Comune sono stati negli ultimi tempi esaminati solo superficialmente mediante la redazione di piani regolatori parziali.

In particolare, va citato il piano di risanamento del centro insulare, appoggiato alla diligente indagine Vivante; il piano regolatore di Mestre, messo a concorso e successivamente rielaborato dagli Uffici Tecnici del Comune e rimasto lettera morta; il piano regolatore del Lido, limitatosi alla conclusione del solo concorso ed infine il piano di ricostruzione di Mestre dovuto ad una redazione sommaria ed affrettata.

Nel decorso quarto di secolo, profondo significato nella tessitura urbanistica ebbero due opere di fondamentale importanza per la fisionomia del territorio comunale e precisamente in primo luogo la creazione nelle barene di Marghera del complesso del Porto Industriale, che attualmente ospita 159 stabilimenti, in grado di impiegare 25.400 operai. Il Porto Industriale di Marghera ha sopportato al continuo declinare del traffico commerciale del Porto di Venezia, che da 3.000.000 di tonn. del 1913 è purtroppo disceso ad appena 1.500.000, soprattutto per noti motivi di ordine politico, mentre il traffico industriale da zero tonnellate nel 1924 è progressivamente aumentato

fino a raggiungere nel decorso anno le tonn. 4.092.000. Questa mirabile opera è costata allo Stato in cifra ricalcolata L. 5.700.000.000, ai quali vanno aggiunti altri 4.000.000.000 spesi dagli Enti locali per la sistemazione dei servizi pubblici nel quartiere urbano con il risultato di attivare un investimento di capitale privato che assomma oggi ad oltre 280 miliardi di lire.

La seconda opera fondamentale è l'avvenuto collegamento di Venezia con il suo retroterra a mezzo del ponte translagunare.

Queste realizzazioni hanno inciso profondamente nell'andamento economico del Comune senza che il definitivo assetto sia stato raggiunto.

L'Amministrazione Comunale di Venezia nel 1952 ha preso l'iniziativa di affrontare il problema urbanistico nella sua interezza, al lume di quanto dispone la legge urbanistica del 1942 e poiché la raccolta degli elementi, di qualsiasi genere, che devono essere presi a base per la compilazione di un piano regolatore ed il tempo necessario alla compilazione del medesimo, è noto abbisognare di un rilevante lasso di tempo, il Comune, pur avviando gli opportuni studi e ricerche ha inteso provvedere indipendentemente alla risoluzione di particolari problemi che non ammettono alcuna dilazione.

In un primo tempo fu affrontato ed avviato a definitiva soluzione il problema della provvista dell'acqua potabile, assolutamente insufficiente al fabbisogno della popolazione, provvedendo alla costruzione, previo relativo finanziamento, di una nuova rete adduttrice dell'acqua captata in lontane sorgenti, terebrate nei comprensori del Sile e del Brenta. Mediante quest'opera, il volume giornaliero di acqua convogliata nei centri abitati andrà a salire progressivamente da mc. 50.000 a mc. 140.000, mentre l'acquedotto industriale avrà una portata che lo porterà dagli attuali 80.000 mc. a ben 480.000 mc. giornalieri.

Secondo punto di urgente definizione, in attesa del piano regolatore generale, fu quello di assicurare sufficienti aree alla edilizia sovvenzionata per consentire l'auspicato sviluppo edilizio, atto ad assicurare nel tempo la propria decorosa abitazione ad ogni cittadino.

Il Comune, sia direttamente, sia attraverso una propria Società Immobiliare, assicurò tempestivamente la disponibilità di terreno necessario al fabbisogno di circa un decennio, erigendo appositi quartieri, nei quali fossero assicurati le comunicazioni ed i servizi generali fonda-

## Problemi del Piano regolatore di Venezia (segue)

mentali di fognatura, acqua, elettricità e, ove possibile, gas.

Risultarono, pertanto, un quartiere in località Ca' Emiliani in terraferma, un quartiere a Ca' Bianca di Lido ed infine un quartiere in corso di realizzazione con l'INA-Casa nella zona di S. Giuliano.

A fianco dell'edilizia sovvenzionata direttamente dallo stato, il Comune ha assunto in proprio, usufruendo al limite di ogni possibilità finanziaria, la costruzione di case per i senza tetto, per gli sfrattati e per gli abitanti di case malsane o pericolanti costruendo gruppi di abitazioni nelle proprie aree reperibili, attigie ai centri abitati e ciò nella visione sociale più appropriata, edificando, non solo a parole, quartieri destinati ai reietti.

Oltre queste iniziative il Comune non ha potuto esimersi dal seguire le vicende ed incrementarne altre dovute alla iniziativa ed alla speculazione privata, mediante l'approvazione di azzonamenti di terreni agricoli nella terraferma.

Gli strumenti legali per vigilare su tali iniziative sono purtroppo inefficienti in quanto solo due articoli dei vigenti regolamenti del Comune in materia di igiene ed edilizia consentono al Comune di imporre a questi azzonamenti la istituzione dei fondamentali servizi di strade, fognature e rifornimento dell'acqua.

Di fronte alle disastrose conseguenze spesso derivanti dalla creazione di questi quartieri sotto il punto di vista strettamente urbanistico, sta il peso positivo del vantaggio sociale assicurato a migliaia di piccoli proprietari, in genere operai, che hanno avuto il modo di poter costruire ed essere proprietari della loro abitazione.

Dopo i problemi dei pubblici servizi e delle aree edilizie, il Comune ha propugnato l'avvio alla risoluzione — in parte già realizzata — dei problemi del tutto particolari, la definizione dei quali non può dipendere esclusivamente da un piano regolatore, bensì da fattori economici di fondamentale importanza.

Il primo di questi problemi, ormai avviato a definitiva soluzione, è quello dell'aeroporto internazionale di Venezia. Questo aeroporto verrà realizzato sotto gli auspici di un Consorzio per la Navigazione Aerea delle Venetie, nel quale sono associate, oltre al Comune di Venezia, le Province dell'intera Regione Veneta.

L'aeroporto « Marco Polo » sorgerà ai bordi della laguna, in località barene di Tessera e sarà pertanto collegato immediatamente alla rete stradale nazionale, alla futura autostrada Venezia-Trieste ed inoltre, direttamente per via acquea, con il centro cittadino e la stazione balneare del Lido.

Altro problema che con la Camera di Commercio e con l'Amministrazione Provinciale è stato avviato a soluzione è l'ampliamento della zona industriale di Porto Marghera, estendendone il comprensorio per circa altri 1.000 ettari. Detta iniziativa risponde ad una reale e sentita necessità, vagliata al lume delle domande di installazione di nuove industrie che continuano ad affluire, tenendo presente che l'attuale zona industriale non dispone di un solo metro quadrato di terreno. Si prevede che il nuovo comprensorio potrà occupare circa 30.000 lavoratori, creando la possibilità, nel prossimo triennio, di dare l'occupazione ad altre otto o dieci mila persone.

Problema pure indilazionabile, affrontato dal Comune, è stato quello dell'annonia. In particolare è risultato necessario provvedere all'organizzazione ed alla adeguata installazione indispensabile al mercato ittico. Il mercato

del pesce di Rialto è stato limitato nella sua funzione a mercato cittadino centrale, mentre tutte le operazioni di astatura, vigilanza igienica, censimento e avvio al retroterra, si svolgono ora in località Tronchetto, accessibile anche ai pescherecci a grande alberatura. I risultati ottenuti nel primo biennio sono eloquenti; la merce trattata in un anno è passata da Lire un miliardo e 400 milioni a circa 2 miliardi di Lire.

Per quanto concerne invece il mercato ortofrutticolo, si è verificato il fatto, per una serie di fenomeni complessi, che la pregiata produzione dell'estuario nord normalmente avviata al mercato di Venezia, ha subito una enorme flessione, dovuta soprattutto ai mezzi di trasporto in quanto si è constatato che il mezzo nautico risulta più conveniente per tonnellata-chilometro solo quando si tratta di merce pesante e non è richiesta apprezzabile velocità di trasporto.

In pratica, i prodotti ortofrutticoli trattati sul mercato di Rialto, hanno subito negli ultimi anni una enorme contrazione (l'acquisto delle merci viene fatto per il 50% a Padova, Mestre, Bologna e Treviso).

Per sanare in parte la situazione attuale, l'Amministrazione Civica ha deliberato la costruzione di un sottomercato nella zona di terraferma, nel quale l'attrezzatura e gli impianti frigoriferi varranno ad assicurare ai produttori dell'estuario migliori condizioni di quanto non si verifica oggi.

Infine attiva è la partecipazione dell'Amministrazione nei problemi delle idrovie, che interessano vivamente Venezia e che serviranno ad estendere il suo interland commerciale anche in Nazioni limitrofe.

La preparazione degli elementi necessari alla compilazione del piano regolatore generale ha occupato per circa un biennio l'Amministrazione Comunale.

In primo luogo è stato proceduto alla stesura della cartografia di tutto il territorio provvedendo ai fondamentali aggiornamenti. Attualmente la Divisione Urbanistica del Comune è in possesso della cartografia nelle scale 1:25.000; 1:5.000; 1.2.000; e, in buona parte 1:1.000, limitata questa ai centri abitati o località di particolare interesse artistico, storico ed idrografico.

Avviando la redazione cartografica, il Comune ha istituito opportuno sistema metodico di aggiornamento della edilizia privata, tale da consentire in qualunque momento l'acquisizione di tutti gli elementi statistici che riflettono tale attività.

Per la raccolta di tutti gli elementi di studio del piano regolatore, il Comune, valendosi della fattiva entusiastica collaborazione degli organi urbanistici ministeriali ed in particolare di quella del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, mediante l'istituzione di apposite conferenze di servizio ha voluto reperire presso tutti gli enti ed organismi statali e parastatali gli elementi fondamentali, aventi attinenza a servizi ed installazioni di carattere generale, che nelle previsioni o nei programmi andrebbero ad insistere sul territorio del comprensorio comunale.

In sede locale, sempre con il valido sistema delle conferenze di servizio, sono stati reperiti elementi fondamentali, atti a caratterizzare nei suoi molteplici aspetti la vita e la fisionomia di Venezia.

Da questa indagine sono emersi dati fondamentali che verranno messi a base del piano regolatore. Dati assolutamente ineccepibili che agli urbanisti che si dedicheranno alla estensione del piano regolatore forniranno materia prima alla visione completa di tutti gli aspetti che

L'urbanistica nella sua espressione moderna deve possedere.

Collateralmente a questa indagine, il Comune ha voluto approfondire gli studi per la risoluzione di due importanti problemi, la adozione dei quali verrà sottoposta al vaglio del piano regolatore.

Il primo di questi problemi riguarda le comunicazioni ed in particolare la possibilità di un collegamento autostradale tra il nodo di Mestre e l'estuario nord, saldando la magnifica Via Fausta con il centro industriale, allo scopo di migliorare le comunicazioni terrestri comunali, riducendo di una cinquantina di chilometri il percorso terrestre, propugnando altresì in sede nazionale la necessità e la opportunità della immissione di nuova vita nelle terre depresse che stanno tra Punta Sabbioni ed il Cavallino, allacciando con un nuovo percorso litoraneo Trieste a Venezia.

Gli studi comunali sono stati volti soprattutto a reperire i mezzi tecnici atti a superare le difficoltà provenienti dal regime lagunare e dal paesaggio nell'attraversamento a nord di Venezia.

E' stata studiata una galleria autostradale lungo la laguna, in un percorso teorico che va dalla testa di ponte translagunare ai bacini di carenaggio e quindi all'isola di S. Erasmo.

I presupposti economici e l'interesse che tale costruzione avrebbe in sede nazionale sono favorevoli, si presume, al progetto, il quale per la sua natura, non influisce menomamente sul centro urbano della Venezia insulare, ma servirebbe, come detto, a risolvere soprattutto problemi attinenti i vasti territori dell'estuario.

Secondo argomento studiato e messo a punto dall'Amministrazione Civica è quello volto alla costruzione di un molo comunale, creando il terzo dente della forchetta della attuale marittima.

Su questo argomento tanto si è parlato e, basandosi su dati non rispondenti alla realtà, giustamente si sono sollevate aspre critiche e pronunciate documentate preoccupazioni.

Sta di fatto che mettendo a fuoco il problema, come impostato dal Comune, il nuovo molo verrebbe ad avere una ben limitata estensione e risulterebbe vincolato ad una precisa destinazione.

Il molo dovrebbe fornire delle banchine atte a consentire il trapasso delle merci più varie dai mezzi terrestri ai natanti e reciprocamente. Tale banchina dovrebbe avere la dotazione di alcuni magazzini fiduciari, atti alla breve sosta delle merci in transito. Si tenga presente che da tali possibilità dipende la vita e la preesistenza in Venezia dei numerosi traffici di natanti a remi, di piccola stazza, il cui numero è attualmente di circa 4.000 e che non sarebbero in grado di affrontare con qualsiasi tempo l'attraversamento della laguna quando si pensasse di avviare detto traffico nella vicina terraferma.

Le 4.000 barche a remi e le 450 gondole che percorrono i canali di Venezia, prendono viva parte alla fisionomia ed alla vita della città. Attualmente circolano 1.000 barche a motore che vanno assumendo un predominio assoluto sui natanti a remi con le conseguenze che tutti conosciamo per le condizioni edilizie cittadine.

Nell'attuale molo del Tronchetto in un anno le merci trasbordate hanno superato le 400.000 tonnellate, il che costituisce giustificazione delle preoccupazioni del Comune su tale tema.

Alle spalle del molo comunale, che risulterebbe ben protetto dai venti, dovrebbero trovare sede solo ed esclusivamente installazioni attinenti a pubblici servizi e non

edilizia volta ad abitazione, uffici od altro. Tanto per enumerarne alcuni, si intenderebbero installare i serbatoi dell'acquedotto, tanto necessari in quanto la aduzione delle sorgenti avviene per caduta su piccoli dislivelli e si consideri che con la deficienza attuale dell'acquedotto cittadino ogni notte vengono sperduti in laguna oltre 20.000 mc. d'acqua che non è possibile immagazzinare. Si provvederebbe al trasferimento della centrale del gas, che ora insiste nel cuore di un centro abitato; una centrale di trasformazione per le linee elettriche; il trasferimento di caserme attualmente esistenti in edifici monumentali del centro cittadino; la liberazione, mediante permuta, dei magazzini occupati dai tabacchi di Punta della Dogana; la costruzione della caserma ed il parco veicoli e natanti dei Vigili del Fuoco (attualmente sistemati come comando in fabbricato necessario alla Università di Ca' Foscari); la costruzione delle installazioni dell'Azienda Comunale di Trasporto, dando possibilità di maggior attrezzatura delle motozattere.

Tutto questo materiale verrà posto, come detto, a disposizione dello studio del piano regolatore generale.

Per la stesura di tale piano il Consiglio Comunale di Venezia intende valersi, in un primo tempo, di un concorso internazionale di idee.

Non sembra strano, proprio in questa sede, detto intendimento, considerando soprattutto che Venezia appartiene molto anche al cuore di altri popoli, che dimostrano di amarla e di interessarsi sinceramente delle sue vicende.

Il concorso sarà limitato, come detto, a un semplice concorso di idee e risulterà suddiviso in due sezioni.

Nella prima sezione, aperta a chiunque, verrà richiesto di esprimere concetti inseriti in una visione di Venezia attraverso un manoscritto in un numero limitato di cartelle. Nella seconda sezione il concorso è aperto esclusivamente agli urbanisti, architetti ed ingegneri e su un numero ben preciso di tavole verrà richiesto di esprimere in sede tecnica il pensiero del concorrente.

La sola enunciazione, in sede di Consiglio Comunale, del divisamento dell'Amministrazione Comunale, ha sollevato enorme interesse in tutto il mondo. Numerosissime sono le lettere a richiesta del bando che sono pervenute dai più lontani Paesi. Per citarne alcuni: Francia, Inghilterra, Germania, Svezia, Danimarca, Israele, Canadà, Stati Uniti, Australia, Sudafrica, ecc. Anche da Nazioni al di là della cortina di ferro e di bambù è stato pronunciato vivo interessamento. Numerosi sono stati gli urbanisti che si sono presentati al Comune di Venezia per rendersi meglio conto personalmente del concorso e addirittura si sono avuti quesiti da organizzazioni urbanistiche richiedenti la possibilità di concorrere come enti. Basti citare gli uffici urbanistici della Municipalità di Berlino.

Gli elementi che perverranno da questa consultazione saranno vagliati da apposita Commissione, la definizione della quale non è ancora avvenuta, in quanto la partecipazione di cittadini ad enti appartenenti a Nazioni straniere pone particolari problemi, sia sulla nomina dei membri della Commissione giudicatrice, sia per l'inquadramento del problema sotto il punto di vista degli scambi culturali con le Nazioni straniere.

Il concorso porterà elementi certamente di grande importanza che, con la premiazione, verranno acquisiti al Comune a tutti gli effetti.

Per la redazione del piano verrà istituita particolare Commissione esecutiva, esclusivamente italiana, nella quale gli urbanisti, tecnici ed artisti provvederanno a redigere la compilazione secondo i dettami della legge urbanistica 1942.



# Studi preliminari per il Piano generale di Sassari

*relazione di Fernando Clemente e Oreste Noto*

I termini della pianificazione in Sardegna sono posti dalla necessità di nuovi livelli di sviluppo dell'assetto territoriale in aerea fino ad oggi ancora scarsamente utilizzata e interessata prevalentemente da insediamenti e da attività limitate ad alcune oasi abitate e coltivate.

Gli interventi dovranno mirare infatti al raggiungimento di un più appropriato rapporto tra popolazione e territorio. Si manifestano nell'isola frequenti movimenti migratori interni verso le principali città e verso le zone minerarie motivati dalla ricerca di un generico impiego fuori dei luoghi di origine in realtà poco popolati e le cui risorse disponibili sono scarsamente utilizzate.

La maggior parte di questi movimenti avviene da parte di manodopera non qualificata che ha avuto modo negli ultimi anni di lavorare nell'industria (prevalentemente opere pubbliche) con impiego a carattere temporaneo ma ritenuto perpetuabile e che ha affezionato gli addetti alla convenienza di uno stipendio mensile con conseguente abbandono delle attività tradizionali dell'agricoltura e della pastorizia, e che realmente si perpetuano ma che vengono svolte in forme consuetudinarie primitive e disagevoli.

Il fenomeno emorragico di popolazione delle zone più povere converge prevalentemente verso Cagliari e verso Carbonia, ma anche verso il Sassarese tende ad assumere notevole importanza.

In sostanza sarà opportuno che avvengano interventi di pianificazione per rendere utilizzabili le risorse al fine di trattenere la popolazione nelle zone più deppresse e lontane dai centri in corso di industrializzazione e che in questi ultimi, parallelamente, vengano predisposti piani che ne suscittino ulteriori sviluppi coordinati.

La situazione del Comune di Sassari viene qui di seguito presentata come esempio di una situazione generale riferita a questo secondo genere di interventi.

La presenza di una città di oltre 60.000 abitanti coniugata dall'afflusso di manovalanza generica rende necessaria infatti l'utilizzazione integrale del territorio in un quadro organico nel quale le oasi attuali di insediamento e di attività, che sono ubicate nel raggio di influenza della città stessa, risultino vantaggiosamente riferite ad un unico disegno riflesso da necessità pratiche della vita di relazione e di scambio.

Per la concretazione di tale programma un aspetto negativo è rappresentato dall'orientamento persistente dell'opinione pubblica locale a considerare i propri interessi limitati e isolati territorialmente ed economicamente a quelli legati alla più vicina oasi culturale.

Si rende pertanto necessaria un'ampia informazione sulle suscettibilità di sviluppo del più vasto territorio che debba convenientemente essere considerato, e l'istituzione di un Consiglio tra comunità locali ed Enti operatori la cui attività stimoli le comunità stesse ad assumere un chiaro atteggiamento in relazione ai probabili sviluppi dell'area ottenibili mediante integrazioni di interessi comuni e renda gli Enti operatori in grado di rispondere nel modo più ampio alle necessità locali.

## *Morfologia del territorio.*

Nel quadrante Nord-Ovest, la Sardegna si conclude verso Capo Falcone in una penisola, di circa Km. 1.300 di superficie, slargata e di bassa altitudine, che degrada dal sistema continuo di alte colline che la contornano verso terra.

Essa comprende zone di piano-colle e di collina. Pochi rilievi isolati tra i 200 e i 470 metri di altitudine si trovano verso la costa occidentale a tratti articolata e per la maggior parte tagliata a picco sul mare; su di essa si aprono le grandi insenature del Golfo di Alghero e di Porto Conte.

A Nord, la striscia di terra che si protende nel mare fino quasi a toccare l'isola dell'Asinara racchiude con l'isola stessa il golfo omonimo. Il litorale sabbioso sul golfo disegna un ampio arco interrotto soltanto dal promontorio di Balai a Porto Torres.

Il territorio comunale di Sassari occupa la parte più a Nord di quella penisola e si arretra dalla costa soltanto attorno a Porto Torres: esso, il più esteso della Sardegna, risulta disposto secondo una fascia della larghezza media di quindici chilometri che si svolge per circa quaranta chilometri da Est verso Ovest.

La città nella quale risiedono i 4/5 della popolazione, vi si trova ubicata, nella sua estremità Est, in posizione del tutto eccentrica.

Nel territorio si distinguono tre zone marcatamente differenziate per le diverse utilizzazioni: la città, l'Agro e la Nurra.



1. Panorama della città dal centro verso la periferia di Nord-Est.

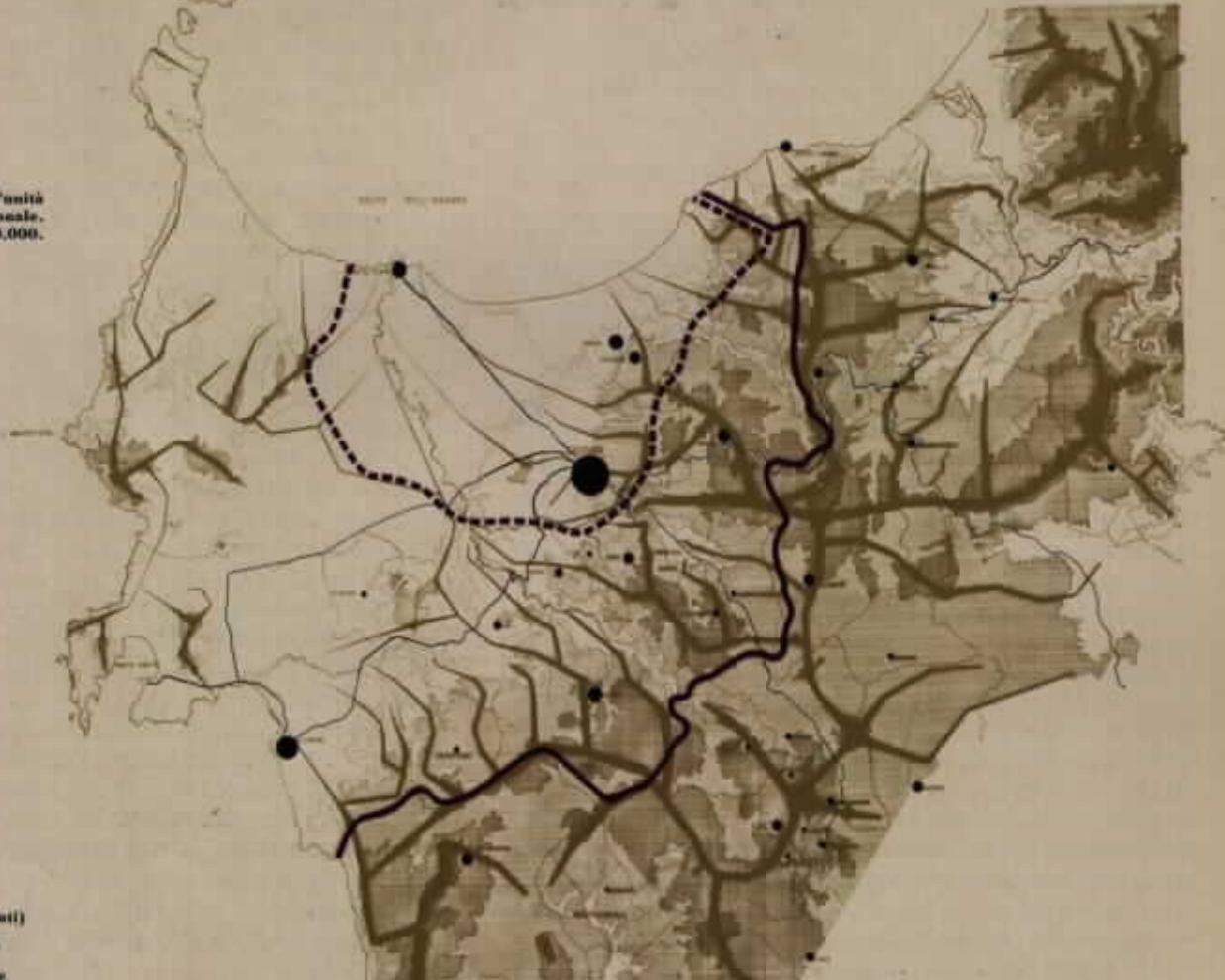
D'intesa con l'Amministrazione Comunale di Sassari sono state svolte indagini dirette alla conoscenza delle condizioni di vita della popolazione nella parte più antica della città e nell'agro. L'indagine è stata condotta qualificando i dati generali ottenuti dagli archivi comunali mediante il metodo di campionatura estesa ad un numero sufficiente di casi.

L'inchiesta è stata svolta particolarmente sul genere di vita e sulla abitabilità; sulle forme di attività esplicate e sui fenomeni di disoccupazione; sui movimenti migratori caratterizzati secondo i motivi, le provenienze e le destinazioni.

Sono state condotte indagini di intesa con la locale Camera di Commercio Industria e Agricoltura sul genere ed entità delle attività agricole, industriali e commerciali tenendo conto particolarmente dei recenti sviluppi produttivi.

I risultati delle indagini sono serviti alla compilazione di un piano preliminare illustrato dalle tavole che seguono.

Tav. I. Delimitazione dell'unità territoriale e della zona direzionale. Planimetria nel rapporto 1:500.000.



La città vive nell'Agro, oasi intensamente abitata e coltivata. Alla Nurra, «area arretrata», fino a pochi anni fa rimasta quasi inculta, la città ha invece guardato come a terra di scarsa e generica utilizzazione.

Elementi concreti di valutazione non possono provare da considerazioni limitate all'aggregato urbano; la città vive nel suo Agro ed è interessata direttamente al porto, i rapporti tra la città e il porto e tra la città e l'Agro sono immediati. E' necessario che lo studio della città venga esteso alla valutazione di questi rapporti.

#### Il porto.

La presenza del porto, in collegamento diretto con il Nord-Italia è la condizione fondamentale della localizzazione a Sassari del centro commerciale cui sono legati interessi di un vasto retroterra.

In dipendenza dei servizi ottenibili sorgerebbero vicino al Porto, a Km. 18 da Sassari, la zona industriale per la quale nella località si rendono disponibili altri servizi come quello dell'approvvigionamento dell'acqua.

La Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Sassari ha concretato il piano della zona industriale di intesa con l'Amministrazione Provinciale e i comuni di Sassari e di Porto Torres. Tra le quattro amministrazioni è in corso di costituzione un Consorzio per la zona industriale.

Agevolate dalle provvidenze statali per l'industrializzazione del Mezzogiorno e da quelle regionali per l'industrializzazione della Sardegna, sorgerebbero nella zona industrie locali di servizio e industrie di produzione interessate alle fonti di materia prima e ai mercati del Mediterraneo.

#### L'agro.

Le colture intensive dell'Agro costituiscono il complesso principale delle attività produttive da cui trae sostentamento la comunità urbana.

Il territorio dell'Agro (Ha 17.613, ab. 7.800 pari a 0,44 ab/Ha), è per la maggior parte ricoperto da olivi; lungo le valli si estendono orti e frutteti. Le vigne precedono gli oliveti verso il mare distribuite su piccole oasi tra i seminativi; sul litorale le dune vengono imbrigliate e rimboschite. Da questa parte l'Agro di Sassari è coltivato meno intensamente; ciò è dovuto alla notevole distanza della città alla quale fino a qualche anno fa bisognava fare capo per tutti i servizi.

La colonizzazione spontanea dell'Agro ha avuto inizio nella seconda metà del secolo scorso (1860) con la privatizzazione dei terreni di proprietà della Curia Arcivescovile secondo contratti enfiteutici in alcune località ancora osservati. I lotti originari di Ha 1,5, e nei quali sono praticate colture specializzate, soltanto in alcune zone sono rimasti dell'ampiezza originaria; alcuni sono stati ulteriormente frammentati diventando poco utili; altri sono stati nuovamente accorpati a costituire la media e la grande proprietà.

Oltre al movimento migratorio legato alla prima privatizzazione dei terreni è stato importante quello avvenuto tra il '29 e il '36 a seguito degli alti profitti degli affittuari che hanno potuto riscattare i terreni che lavoravano.

La popolazione è rimasta stazionaria dal 1936 al 1951. Dal 1951 l'immigrazione nuovamente in modo sensibile prevale sull'emigrazione, essa è motivata dalle recenti opere di bonifica e di trasformazione agraria verso il litorale e nella vicina Nurra.

I movimenti migratori avvengono in limitata misura dalla città. Al 1951 risultava che la popolazione residente per il 30% era nata nel comune di Sassari, il 40% proviene dalle regioni vicine del Logudoro, il 10% da Sorso e il rimanente 20% da altre località della Sardegna.

Dalle indagini svolte risulta che la maggior parte delle

famiglie agricole lavora il proprio campo come attività secondaria e presta lavoro nei terreni di terzi come attività principale; tuttavia l'attività in proprio è quella che in periodi di sottoccupazione dà garanzia di sostentamento alla intera famiglia. Per questa possibilità il risiedere nell'agro è ritenuta condizione favorevole al primo formarsi dell'economia familiare prevalentemente agricola e che non tutti riescono però a consolidare per lo scarso reddito del lavoro e per la saltuarietà degli impegni che rendono l'economia familiare troppo sensibile all'andamento dell'annata agricola. Di qui l'emigrazione frequente e cambi di residenza tra zone diverse dell'agro anche quando la quantità della popolazione vi risulta stazionaria.

Gli insediamenti nell'agro sono sparsi nelle campagne e si trovano molto addensati in alcune zone come quella di Ottava, Marchetto, S. Michele dove i poderi sono rimasti della dimensione originaria o sono stati ulteriormente frazionati.

Le abitazioni sono ubicate nelle zone sopraelevate, le zone vallive sono ad orto: ne risulta una spontanea spartizione tra verde e aree abitate, dove le abitazioni sono spaziate le une dalle altre, ma il complesso di corti, di muretti, di siepi, e di pergole dà intimità agli spazi abitati.

L'intensificazione degli insediamenti diffusi nell'agro ha stimolato la formazione recente di piccoli centri con popolazione dedita ad attività artigianali di servizio; le località prescelte sono quelle di Caniga e di Li Punti alle quali convergono le strade dell'agro.

Questi piccoli centri non informati ad una tradizione strutturale urbanistica, estremamente poveri, si addensano sulle aree poco coltivate, come le cave abbandonate, e vanno a congestionare i nodi di traffico.

In genere la popolazione dell'agro nelle abitudini e nella varietà delle attività svolte è una popolazione in via di inurbamento.

I rapporti con la città sono continui, e in questa risiedono molti agricoltori. Le piccole e medie industrie agricole della città, che costituiscono il complesso industriale più consistente, si alimentano prevalentemente delle produzioni agricole dell'Agro.

Oltre questi aspetti delle relazioni della città con il porto e con l'agro gli elementi dai quali risulti motivato l'interesse della città all'assetto territoriale esteso ad un vasto territorio sono riferibili allo sviluppo del turismo sul litorale, alle attività minerarie dell'Argentiera e di Canaglia, all'attività agricola in forme diverse in zone fino ad oggi poco coltivate e che sono le prevalenti.

Si avverte per questi sviluppi la necessità che il nuovo assetto territoriale venga delineato secondo un quadro organico che ponga in chiaro rapporto i successivi livelli di sviluppo con la ridistribuzione della popolazione. Per il concretamento di questo, dai primi risultati degli studi in corso, si rendono definibili due aree più direttamente legate agli interessi della città stessa:

la zona direzionale;  
l'unità territoriale.

Esse sconfinano entrambe oltre i limiti comunali amministrativi e risultano motivate da necessità pratiche di spaziatura territoriale della vita locale.

#### Zona direzionale.

L'interesse diretto della città al porto e all'agro motiva la delimitazione di un territorio comprendente la città stessa, nel quale il proprio ruolo direzionale si manifesta in linee di traffico, in concentrazione di attività e in addensamento di popolazione.

Il territorio che viene a costituire la «zona direzionale» rispetto a una vasta regione comprende zone del Comune di Sassari, del Comune di Porto Torres, di Sorso e di Sennori.

Esso risulta delimitato a Sud dal mare, ad Ovest dalla fascia di territorio interessata al fiume Mannu, a Sud dalle valli del Mascari e del Bunnari, ad Est dai limiti comunali di Sennori e di Sorso fino a comprendere la bassa valle del rio di Sorso.

Questo territorio risulta costituito dalle seguenti zone che si differenziano per i problemi particolari che ognuna di esse presenta:

*A) La città.* Nella città, all'antica struttura agricola e commerciale si sono sovrapposte quella legata alla vita amministrativa del Capoluogo di Provincia, che vi prevale, e quella degli studi universitari. La più recente impalcatura strutturale ha avuto riflessi molto limitati nelle attività produttive locali.

La popolazione della città invece è aumentata, notevolmente con l'accentuazione dell'aumento negli ultimi anni; ciò è dovuto in parte al suo incremento naturale (2/3 del totale) e in parte ai movimenti migratori (1/3 del totale).

Questi ultimi sono motivati dalla presunta occupabilità nelle amministrazioni e nelle attività di servizio e di produzione legate alla città e interessano prevalentemente la mano d'opera non qualificata assegnabile al braccianti generico che proviene dalle « aree arretrate » del retroterra.

Questa mano d'opera raramente trova occupazione stabile in città dove non è prevedibile per il futuro uno sviluppo adeguato di attività.

Di qui la necessità che ha mosso l'iniziativa degli Enti locali di utilizzare aree agricole produttive e di diramare nel territorio anche attività differenziate da quelle agricole ove esse siano convenientemente localizzabili.

L'aver considerato il tema della città esteso ad un territorio molto più vasto di quelli della tradizionale oasi culturale attorno all'abitato condiziona una differenziazione più accentuata, che non in passato, dell'aggregato urbano come centro direzionale. La priorità degli interventi diretti nell'aggregato urbano riguarda il risanamento della città vecchia e la formazione di unità residenziali legate all'affermarsi del centro direzionale e che, dato lo sviluppo ormai raggiunto da questo, è prevedibile debbano essere considerevoli malgrado la graduale specializzazione direzionale del centro stesso.

Sono state scelte aree per circa 5000 abitanti ciascuna ubicate presso l'attuale aggregato urbano, spaziate tra loro mediante zone coltivate e che consentano la struttura organica di unità residenziali che per alcune manifestazioni della vita associata risultino autonome dal centro direzionale.

Le aree scelte dovranno costituire una congrua riserva per l'espansione della città.

Tuttavia ad integrare l'opera di risanamento interno della città si rende più urgente la formazione di unità residenziali distribuite nell'agro dove la popolazione agricola e operaia che attualmente vive nella città vecchia si troverà più vantaggiosamente ubicata in posizione barientrica per le attività in corso di sviluppo nel territorio.

*B) Il porto e la zona industriale.* La zona è suscettibile di importanti sviluppi: vi risulteranno tra breve localizzate importanti attività industriali. Connessa con le necessità di sviluppo del territorio e con la localizzazione della zona industriale è la sistemazione e l'ampliamento del porto. Le aree necessarie allo sviluppo delle attività industriali e del retroterra del porto implicano la limitazione dello sviluppo residenziale della città di Porto Torres. Le unità residenziali previste tra Sassari e Porto Torres avranno ancora questo scopo di compensare tale limitazione, mentre il centro di Porto Torres risulterà sempre più caratterizzato dalle attività commerciali legate al movimento del porto.

*C) Fascia delle linee di traffico tra Sassari e Porto Torres.* Lungo le linee di traffico della strada SS 122 e della ferrovia Sassari-Porto Torres si manifesta spontaneo l'addensarsi di attività e di residenze interessate al movimento del porto e alla vita economica della zona.

E' necessario porre vincoli territoriali che garantiscono la fluidità del traffico sempre in aumento e le esigenze di vita locale delle zone attraversate, anche esse in sviluppo.

*D) La zona del fiume Mannu.* Ecetto le zone ortive di alcune aziende funzionali, la maggior parte della zona (Ha 12.000) non ha avuto sviluppo. Sebbene la valle del fiume sia ristretta e non consenta che per tratti la sistemazione di colture irrigue, tuttavia è realizzabile una ulteriore espansione delle colture attuali. Inoltre, ai lati della valle, a ponente in territorio della Nurra e a levante in agro di Sassari, i terreni sono adatti a colture specializzate e vi si rende possibile mediante sopraelevazione dell'acqua l'irrigazione di aree collinari.

Nella zona dell'Agro si ritiene conveniente la localizzazione di due borgate, di cui una a Pian de Sorre e una a Bancali, con popolazioni dedite a colture specializzate. Dall'altra parte del fiume, in Nurra, ne potranno sorgere altre tre in località Nuraghe Ertas, Saccheddu e Arconi.

*E) Fascia litoranea turistica.* Tra Porto Torres e Castelsardo si svolge una fascia litoranea di interesse turistico fino a pochi anni fa del tutto trascurata.

Di recente, ad iniziativa dei comuni di Sassari, Sorso e Porto Torres, hanno avuto luogo sistemazioni per rendere disponibili alla popolazione locale l'utilizzazione del litorale per la stagione balneare e per gli sport.

Col completamento della strada litoranea si renderanno possibili ulteriori sviluppi. E' prevedibile a tempi ravvicinati, la localizzazione presso il litorale di nuclei residenziali di particolare consistenza richiamati dalle attività turistiche, dall'intensificazione delle colture agricole e da altre attività esplicabili, che in un prossimo futuro saranno probabilmente più addensate verso il mare.

*F) Agro.* L'agro offre ulteriori possibilità di utilizzazione verso il litorale. Attorno a Sassari è da ritenersi già intensamente coltivato; vi si potranno tuttavia diramare nuove attività di servizio e gli impianti di quelle riconducibili che gradualmente lasceranno la città.

Col criterio di diramare le residenze presso le attività nell'Agro nel quadro integrativo del risanamento della città stessa sono state individuate come convenienti le seguenti localizzazioni degli insediamenti:

— A valle della città, oltre la zona ortiva e delle industrie locali di servizio, in posizione che risulta simmetrica della città stessa rispetto alle zone di lavoro; le località preselezionate sono quelle di Monte Fiocca e di Li Punti; esse risultano sopraelevate sulle zone pianeggianti ed oliveti.

— Lungo le linee di traffico tra la città e la zona industriale di Porto Torres è prevista la formazione di altre unità come quella di Ottava.

Il territorio dell'Agro è andato umanizzandosi secondo certi rapporti spontanei tra insediamenti e campagna coltivata, rapporti che risultano validi. Si avverte l'esigenza che anche le nuove unità residenziali vengano a costituirsi su piccole e frequenti piattaforme abitate riferite al nucleo di impianti collettivi e immediatamente a contatto con la campagna ma da queste differenziate per l'intimità ottenibile tra gli spazi murati.

Circa le attività merita rilevare sulla base degli elementi risultati dall'indagine condotta nell'agro la necessità che sorgano presso le residenze laboratori dell'industria e colture specializzate.

Secondo quanto già osservato i bilanci familiari vengono integrati mediante redditi ottenuti dallo svolgi-

mento di attività secondarie. Queste possono essere svolte per conto di terzi e per conto proprio.

Le attività gestite dalle comunità locali è conveniente vengano ordinate su base produttivistica, cooperativa e svolte su un livello di spicata specializzazione (colture intensive, allevamenti, laboratori industriali).

In complesso la zona direzionale offre possibilità concrete di sviluppo immediato, che motivano un organico piano intercomunale che non si limiti al semplice coordinamento degli interessi dei singoli comuni, ma che ne proponga le necessarie integrazioni. Tale piano è conveniente venga delineato e concretato da un Consorzio per la pianificazione tra i comuni di Sassari, Porto Torres,

#### **La Nurra.**

Per quanto riguarda il territorio della Nurra, esso si trova all'esterno della zona direzionale esaminata ad eccezione della valle del fiume. Dell'area arretrata della Nurra (Ha 68.000) il piano dell'UNRRA-CASAS 1<sup>a</sup> Giunta, dà un quadro delle possibilità ricettive e delle attività esplicabili.

Il Piano prevede che si ottenga il risultato della necessaria trasformazione dell'ambiente attuale dispersivo in quello efficiente di vita di scambi e di rapporti tra diversi nuclei di popolazione con attività differenziate, mediante l'immissione in sette anni di circa 25.000 abitanti distribuiti su piccoli e frequenti nuclei abitati (undici in totale).

In particolare la capacità ricettiva della Nurra di Sassari (42.000 Ha) risulta di 20.000 abitanti compresa la popolazione attuale di 6.236.

La densità di popolazione da 0,12 ab/Ha può raggiungere nella prima fase di insediamento prevalentemente agricolo i 0,43 ab/Ha.

Tra le attività esplicabili oltre quella dell'agricoltura, in un primo tempo si renderà incrementabile quella del turismo, particolarmente a Stintino.

I centri minerari ubicati verso la costa occidentale (Argentiera e Canaglia) si avvantaggeranno della colonizzazione agricola e sarà offerta agli addetti alla miniera l'alternativa dell'occupabilità in altre attività.

Le realizzazioni compiute dall'ETFAS nella Nurra, confermano la giustezza dei criteri del piano UNRRA-CASAS 1<sup>a</sup> Giunta.

#### **Nota sugli insediamenti nell'unità territoriale.**

Sulla localizzazione degli insediamenti nella regione ha influito l'insicurezza e la insalubrità delle zone vallive del litorale.

La vita dei porti di Porto Torres e di Alghero è rimasta limitata per lungo tempo a quella legata alle necessità di approdo.

Tra i centri disposti sulle alte colline vicine ha avuto maggior sviluppo quello di Sassari ubicato a dieci chilometri dalla costa su una collina di calcare (q. 225). Centri minori compresi nel « sassarese » sono Sorsò e Sennori.

Degli altri centri del retroterra alcuni sono isolati, come Osilo (q. 671) e Monteleone Rocca Doria (q. 421) generatisi presso un castello, o come Ittiri (q. 392) e Putifigari ubicati su pianori coltivabili.

Altri centri di popolazioni dedite alla pastorizia e alla agricoltura formano sistema sui pendii degradanti attorno alla terrazza terminale di un monte. Così avviene per i gruppi dei centri della regione Figulina e Coros che sono Usini, Tissi, Ossi, Muros, Cargeghe, Florinas e Codrongianus, piccoli paesi sul monte Formiosu (q. 525) e, in posizione molto più arretrata rispetto alla costa, per il gruppo dei centri del Meilogu che sono Banari, Siligo, Bessude, Tiesi, Torralba, Berutu e Bonnanaro sul Monte Pelao (q. 731).

Tra Alghero e Sassari, a bassa altitudine, è ubicato Olmedo, sorta come stazione dei pastori e dei carbonai provenienti da Ittiri e da Uri per la regione spopolata della Nurra, che occupa la maggior parte della zona valliva dell'estremo Nord-Ovest.

#### **Unità territoriale.**

La regione della Nurra è la maggiore di quelle vallive del quadrante Nord-Ovest della Sardegna. La sua sistemazione è legata agli interessi di una vasta regione collinare del retroterra oltreché a quelli del sassarese.

Si renderanno necessarie integrazioni tra zone di alta collina e zone vallive riguardante trasferimenti di popolazione, ordinamenti culturali, lavorazioni industriali e rapporti commerciali.

Risulterà conveniente la formazione di una unità territoriale nella quale verranno particolarmente valutati i rapporti del comune di Sassari con quelli di Porto Torres, Sorsò, Sennori, Alghero, Olmedo, Putifigari, Ittiri, Uri, Usini, Ossi, Tissi, Cargeghe, Muros, Florinas, Codrongianus, Osilo. Dai paesi dell'alta collina in particolare si manifestano migrazioni in misura considerevole nell'agro di Sassari e nella Nurra.

Per alcuni di quei comuni, i cui territori sono molto ristretti (Tissi ed Ossi) e non passibili di ulteriori sviluppi paralleli all'aumento della popolazione, la Nurra offre possibilità concrete di dilatazione dei loro interessi.

Questi gli elementi documentativi delle condizioni ambientali così come esse si manifestano in divenire, per rappresentare una situazione territoriale nella quale si rendono necessarie trasformazioni sostanziali dell'ambiente stesso per un appropriato rapporto tra popolazione e territorio. Riferendoci alle identificazioni delle aree di sviluppo nel Mezzogiorno fatto dalla SVIMEZ, l'unità territoriale considerata vi risulta compresa tra le « aree arretrate », cioè caratterizzate da una grave deficienza di risorse sia naturali che tecniche che non lascia suscitare prospettive di sostanziale sviluppo. Da un quadro di risorse risulta invece appropriato accostare l'area a quelle classificate di sviluppo. In essa ha notevole importanza infatti la realizzazione di opere di bonifica condotte parallelamente alla ridistribuzione di popolazione.

Le trasformazioni da ottenersi nel territorio interessano le integrazioni di popolazioni e di risorse fra i comuni che vi risultano compresi.

Le necessità integrative degli interessi comuni motivano intese di benefici effetti di sviluppo: intese ottenibili mediante un consiglio di pianificazione locale formato dalle rappresentazioni dei Comuni e da quelle degli Enti operatori.

Il territorio dell'unità territoriale si estende per una superficie di Ha 156.000. Il territorio del Comune di Sassari occupa il 38% della superficie dell'unità territoriale. Quello della regione della Nurra il 43% (parte del comune di Sassari, Alghero, Porto Torres e comune di Olmedo).

In totale la popolazione che vive nell'Unità territoriale (Kmq. 1.526) formata da quei comuni è nel complesso di 152.000 abitanti escluso il gruppo dei paesi del Monte Pelao i cui interessi risultano meno legati a quelli del sassarese e con tendenza a gravitare verso Chilivani.

L'altitudine media alla quale vive la stessa popolazione è di m. 205,85. Ecetto nel comune di Sassari, nel quale 1/5 della popolazione vive sparsa e in nuclei, e in quella di Alghero, negli altri essa vive accentuata nel capoluogo.

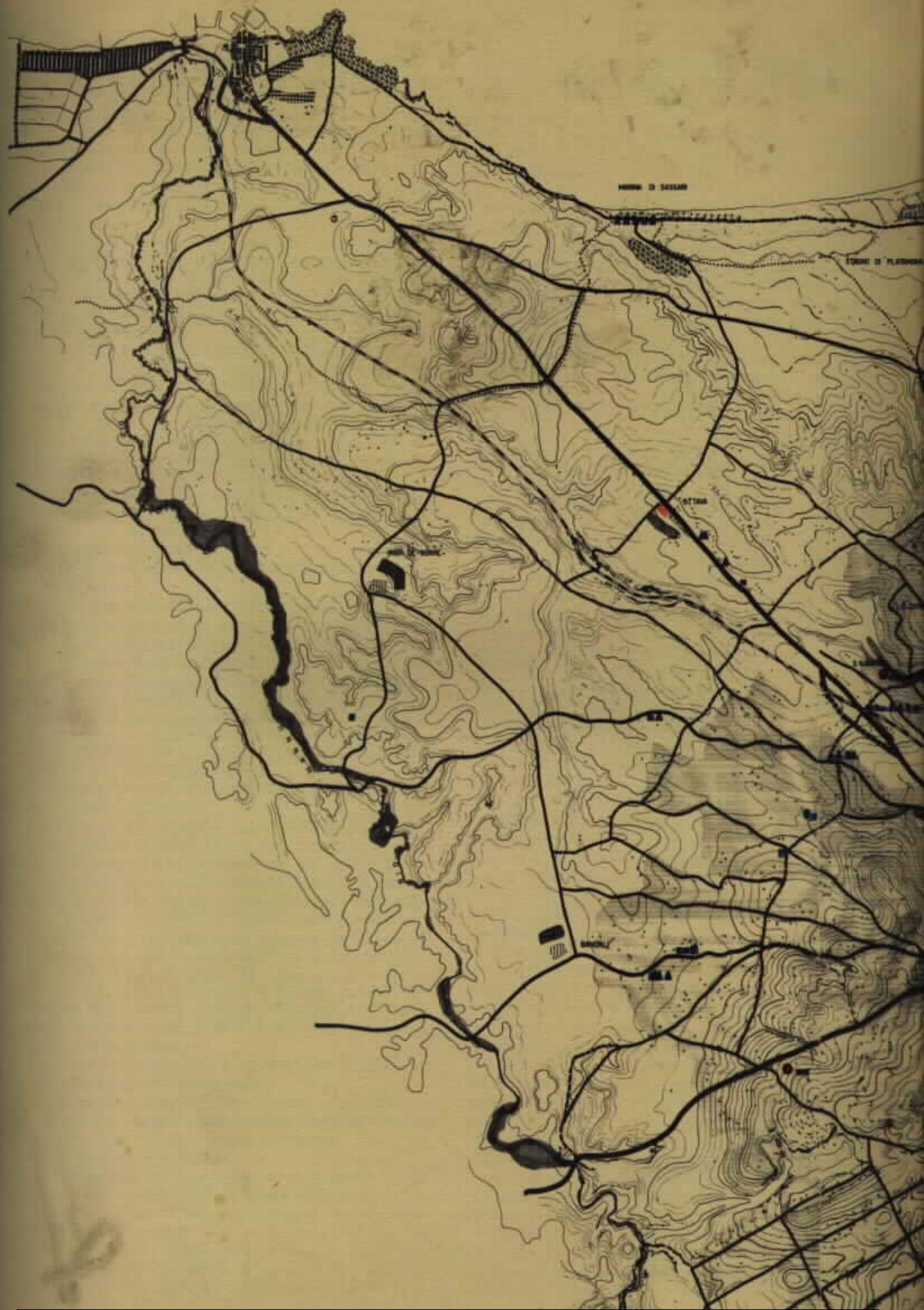
La popolazione di Sassari (75.000 ab.) risulta il 40,70% della totale. Degli altri comuni il più popolato è quello di Alghero, con 21.000 abitanti.

Con popolazione tra i 10.000 e i 5.000, sono Porto Torres (9.063), Sorsò (8.879), Sennori (5.207), Ittiri (8.846) e Osilo (6.045). Con popolazione non superiore ai 1.000 abitanti sono Cargeghe (376), Muros (320), Putifigari (693). Nel territorio la densità media di popolazione è di circa 1 Ab/Ha.

Con densità superiore a 1 ab/Ha sono i comuni di Sennori con 1,6 ab/Ha, Sorsò (1,3), Tissi (1,4), Ossi (1,3), Sassari (1,25).

Con densità inferiore a 0,5 ab/Ha sono Olmedo e Codrongianus, con 0,4. Uri e Cargeghe, con 0,3, Putifigari con 0,1.

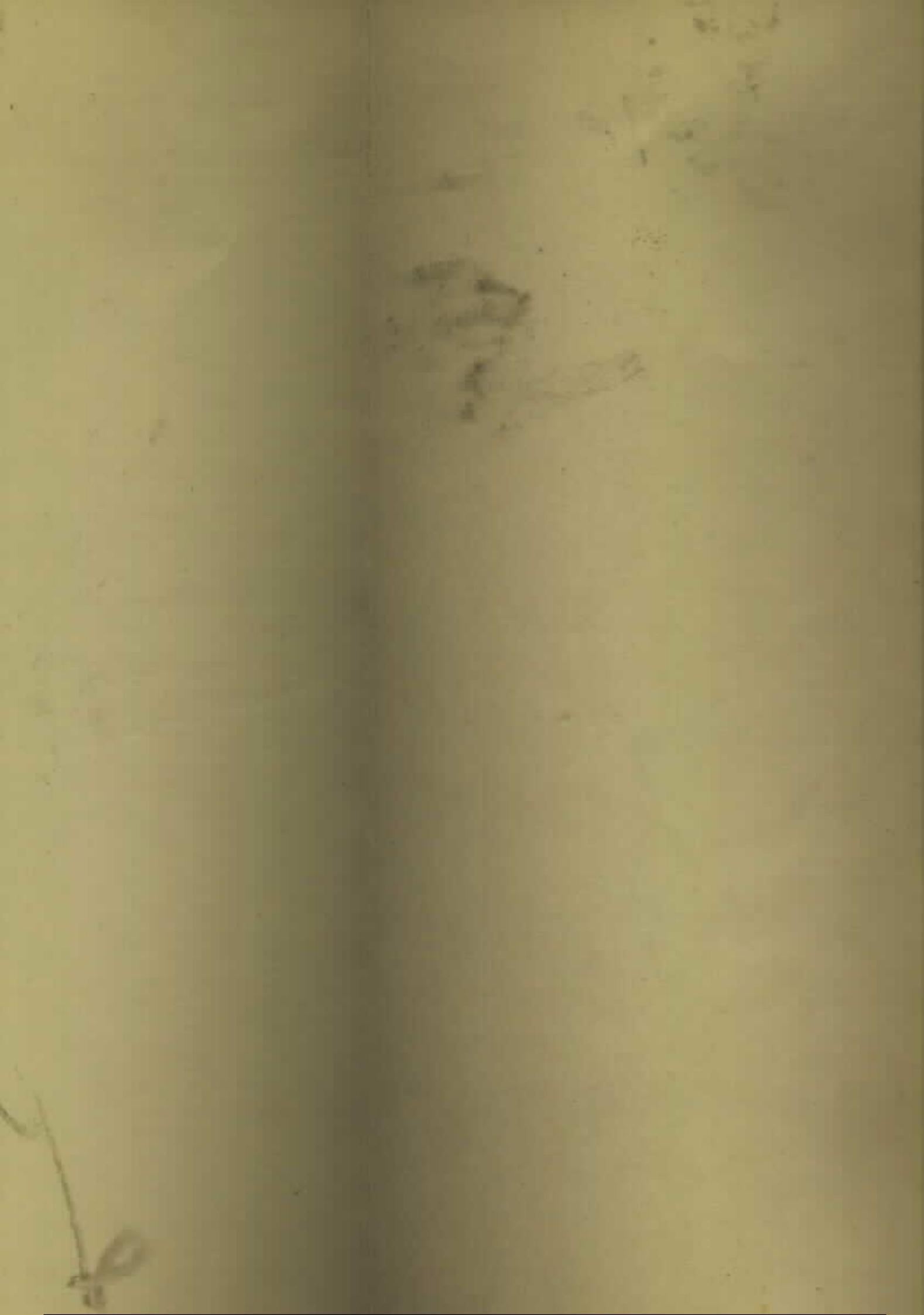
PORTO TORREJ



### Sassari: zona direzionale

## Stato di fatto e programma di assetto territoriale







**Sassari: zona direzionale**

## La città.

La città sorge a dieci chilometri dalla costa su un'ampia platea di calcare leggermente conformata a cava, sollevata e inclinata in vista del mare.

Verso Sud, opposto alla costa, il ciglio rialzato della platea strapiomba sulle valli del rio Bunnari e del rio Mascari; verso il mare invece la platea declina con pendenze minori; essa è solcata da piccole valli che si formano dall'orlatura a monte e si articolano in vario modo andando a dissolversi nella distesa di piano-colle del litorale.

In posizione rilevata sulle vicine valli presso il ciglio alto della platea si è formato il primo nucleo della città: il suo sviluppo è stato favorito dalla presenza di alcune sorgenti, di una falda freatica facilmente captabile, dalla vicinanza di terre coltivabili ad orto e dall'importanza del nodo di traffico.

La strada principale giungendovi da Porto Torres, attraversa la città e superato con molti tornanti il ciglio roccioso prosegue per il retroterra fino a Cagliari.

Dalla valle convergono ancora le strade della zona collinare e di piano-colle del Nord-Ovest distribuite su un ampio ventaglio, e diramate, nel primo tratto verso la città, nelle zone intensamente coltivate, la strada di Sorsò e di Sennori e quella di Alghero.

Alla strada principale a monte della città, si attestano la strada di Osilo e quelle provenienti da vicine regioni, gravitanti sul « sassarese ».

Nella città si rilevano:

- A) Una parte antica che era compresa nel perimetro delle mura.
- B) Zone di espansione già caratterizzate in quartieri.
- C) Zone di espansione di vecchia e recente formazione comprendenti piccoli nuclei residenziali.

La struttura della città antica, compresa nel perimetro delle mura costruite nel XIII secolo, risulta impostata su due direttive di traffico tra loro ortogonali: una principale che si svolge nel senso longitudinale, e l'altra trasversale. Quella longitudinale è risultata dall'allineamento dei fondaci tra la porta S. Antonio in basso e il castello in alto: fino ad alcuni anni fa essa era la strada di penetrazione dal porto e dal retroterra; strada di recente trasferita all'esterno.

La via principale ripartisce la città antica in due zone, quella di levante e quella di ponente; la prima, di tracciato più regolare, è probabilmente la più antica; la seconda, articolata in tempi diversi, manifesta che la città si è generata secondo l'esigenza strutturale delle corti agricole e di quelle interessate al traffico commerciale.

La direttrice trasversale, dal tracciato vario e meno evidente, tuttavia molto frequentata, incontra la precedente presso il vecchio palazzo di città; di qui si sfalda in due tratti: quello di ponente si articola intorno alla cattedrale e al palazzo comunale e raggiunge la Porta Utzeri e la Porta Nuova; l'altro tocca i mercati e si attesta alla Porta Rosello.

La città risulta ripartita da questa seconda direttrice in due zone: una alta e una bassa.

La zona alta comprende le sedi delle istituzioni cittadine la cui presenza è accusata dalla struttura urbana; essa risulta più murata e spicca nettamente sulla zona bassa di modeste abitazioni.

In questa vive una popolazione di agricoltori e di artigiani costretta in un tessuto urbano saturatosi di piccole costruzioni che hanno trasformato il sistema originario delle corti agricole e di quelle commerciali in un dedalo di vicinze. Vi rimane tuttavia qualche specializzazione di nuclei di abitazioni di artigiani, di industrie agricole e di stalle, ma il tema originario delle corti vi ha

perso ogni riservatezza; esse sono state penetrate e aperte dalla vita capillare urbana che ha articolato nella centralità di tanti piccoli episodi la loro originaria spaziosità.

La zona bassa della città è malsana per la mancanza di spazi liberi al di fuori dei cunicoli stradali; per il tufo calcare, altamente permeabile, di cui è costituita la collina e col quale sono realizzate le murature; per il sovrappiamento e per la mancanza di servizi.

L'abitazione più povera comprende raramente più di una stanza. Nell'unico locale che costituisce l'abitazione, nella maggior parte dei casi cadente, la vita della famiglia si svolge in condizioni di ristrettezza e di promiscuità intollerabili; il gabinetto, senza propria recinzione, è compreso nell'unico vano, aerato e illuminato soltanto dalla porta di accesso.

Comprese nella città vecchia risultano 2800 unità di abitazioni malsane (3400 vani - 3,38 persone a vano) nelle quali vivono 11.900 persone, i 4/9 del totale.

L'espansione della città fuori delle mura ha avuto inizio ai primi del XIX secolo. Un piano di ampliamento del 1829 si preoccupa di dare un ordine agli sviluppi spontanei manifestatisi su tre direzioni: a Sud del castello, ad Ovest della Porta Utzeri e a Est della Porta Rosello; in esso è chiaramente indicato il piegamento verso Ovest della direzione principale di sviluppo oltre il castello che doveva costituire il fulcro tra la città vecchia e la nuova.

Nel piano del 1837, invece, la direzione di sviluppo riprende, oltre il castello, l'allineamento dato dalla strada principale del vecchio centro secondo la massima pendenza del terreno. La struttura urbana risulta peggiorata da questa seconda soluzione. Il piano viene realizzato per dare alla città, capoluogo di provincia, il suo centro amministrativo burocratico. Nel 1904 l'espansione urbana risulta della stessa estensione della città antica; i principali palazzi rappresentativi sono realizzati; essi risultano dominati dalla mole delle carceri.

L'espansione ad Est e ad Ovest della città antica rimane in un primo tempo molto limitata. Le piccole abitazioni agricole vanno ad allinearsi e a pigliarsi, anziché attorno alle corti, lungo i nuovi spaziosi rettilini.

La principale direttrice di sviluppo tracciata oltre il castello perde ad un certo punto validità e vengono preferite aree libere (zona di Cappuccini, zona Porcellana) rese di facile accesso con colmate delle valli a levante e a ponente della città. Il viadotto sulla valle di Rosello ha favorito il recente sviluppo della zona residenziale di Baddimanna.

Quest'ultima zona vicina agli orti e alle industrie è abitata dalla stessa popolazione che vive nella zona del vecchio centro. Vi sono state costruite modeste abitazioni e case popolari (D. U. 526 ab/Ha).

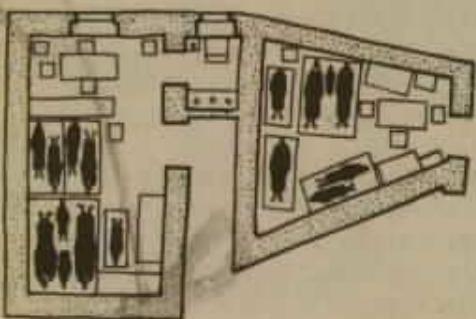
In genere per questi sviluppi più recenti si tratta di quartieri ottenuti semplicemente con l'allineamento di isolati disposti a scacchiera in contrasto con l'andamento del terreno. Nella zona di Prunizzeda sul Colle dei Cappuccini è adottata un'articolazione viaria sinuosa ad imitazione di schemi di altre città giardino. In essa il disordine edilizio ha compromesso i caratteri ambientali del colle olivetato ben esposto e aperto su settori panoramici.

Oltre le zone del Colle dei Cappuccini, di Porcellana e di Baddimanna, altre limitate zone di espansione si sono formate di recente spontaneamente senza un piano di fabbricazione. Ubicate presso i nodi di penetrazione alla città, esse saturano gli intervalli rimasti tra le altre zone residenziali e compromettono l'ordinamento di una chiara struttura urbana.



Tavola III - Elementi di struttura urbana.

Nella parte più antica della città che era compresa nel perimetro delle mura vive una popolazione di agricoltori e di artigiani contratta in un tessuto urbano costituito di piccole costruzioni che hanno trasformato il sistema originario delle corti in un dedalo di vicende; vi rimane tuttavia qualche specializzazione di nuclei di abitazioni di artigiani o di industrie agricole e di stalle. Ma il tessuto originario delle corti ha perso ogni riservatezza, esse sono state penetrate ed aperte dalla vita capillare urbana che ha articolato nelle curiosità di tanti episodi la loro originaria spaziosità. La zona bassa della città è maliana. Hanno indotto a renderla in uno stato di inabilità: le mancanze di spazi liberi al di fuori dei canicoli stradali, il tufo calcare altamente permeabile di cui è costituita la collina e col quale sono realizzate le mureture, il sovrappiombamento, la mancanza di servizi e di attrezzature sanitarie. L'abitazione più povera comprende raramente più di una stanza. Nell'unica locanda che costituisce l'abitazione nella maggior parte dei casi, la vita della famiglia si svolge in condizioni di ristrettezza e promiscuità intollerabili; il gabinetto senza propria scarico è compreso nell'unica stanza serena ed illuminata dalla porta di accesso con finestra ricevuta in un angolo alto nell'ante di legno. Prevalentemente comprese nella città vecchia risultano 2.000 unità di abitazione maliane dette «cittiglie» (vasi 3.400 per 3,88 persone a vaso) nelle quali vivono 11.900 persone, 1/49 del totale della popolazione.





### **Sistemazione dell'aggregato urbano.**

Le esigenze di sistemazione e di ampliamento dell'aggregato urbano risultano le seguenti:

- A) Risanamento della parte più antica della città.*
- B) Definizione delle zone residenziali di espansione esistenti e loro dotazione di impianti collettivi e di servizio.*
- C) Scelta e vincolo delle aree per nuove unità residenziali.*

Per quanto riguarda il risanamento c'è stata una certa attività non del tutto ben orientata ma che ha puntato alla formulazione di programmi di intervento.

La gravità eccezionale del problema del risanamento ha infatti interessato lo Stato e l'Amministrazione Comunale da alcuni anni. Il Piano del 1941 fu redatto e reso esecutivo per tale scopo. Di recente l'Amministrazione Comunale ha formulato un piano economico finanziario per dare una casa alle famiglie che vivono nei tuguri e per il risanamento e la demolizione di questi. Il piano minimo dovrebbe realizzarsi in cinque anni col contributo a titolo straordinario dello Stato e della Regione per il 50% della spesa per costruire i 750 alloggi che l'Amministrazione stessa ha valutato necessari e per i quali ha predisposto i progetti di due nuove unità residenziali ubicate in città, alla periferia, quella di S. Maria per 292 alloggi e quella di Baddimanna per 526 alloggi.

Ha inoltre reso esecutivo il piano particolareggiato di sistemazione di una zona interna alla città già espropriata e resa libera mediante demolizioni operate a scopo di risanamento.

Il problema del risanamento ha fatto porre quello della espansione dei quartieri esistenti; sarebbero state invece più opportunamente motivate unità residenziali distaccate dalla città in località di facile impiego della mano d'opera come quelle di Li Punti e di Monte Fiocca.

Come verrà chiarito tra breve la città infatti è decentrata rispetto alle zone suscettibili di maggiori sviluppi produttivi. Anche per il dimensionamento dei quartieri esistenti in relazione alla programmazione degli impianti collettivi nulla è stato ancora fatto.

Il peso della persistenza di sistemazioni urbanistiche viziata di inopportuna genericità è dovuto alla adozione del piano del 1941 da parte dell'Amministrazione Comunale. Detto piano, di cui si rende urgente la revisione, non risponde alle esigenze pratiche locali per alcuni punti fondamentali e cioè:

l'aver considerato soltanto l'aggregato urbano:

l'aver programmato il risanamento della città secondo un disegno che tiene poco conto della struttura urbana: tale criterio richiede demolizioni totali zona per zona; l'azione di risanamento risulta limitata alle poche zone demolite.

Le nuove aree fabbricabili sono genericamente tracciate secondo isolati disposti a scacchiera, eccetto che nel caso di Prunizzedda dove sono impostate genericamente sul modello di altre « città giardino » italiane.

Dall'esame delle condizioni ambientali e delle necessità di sviluppo risulta necessario adottare differenti criteri per l'assetto dell'aggregato urbano.

*A) Nel risanamento si dovrà tener conto della struttura della città espresso in direttive e in nuclei di interesse collettivo e di episodi di interesse locale. Il piano degli interventi dovrà essere esteso a tutta la parte della città che necessita di risanamento per ottenere uniformati i successivi livelli di miglioramento delle condizioni ambientali.*

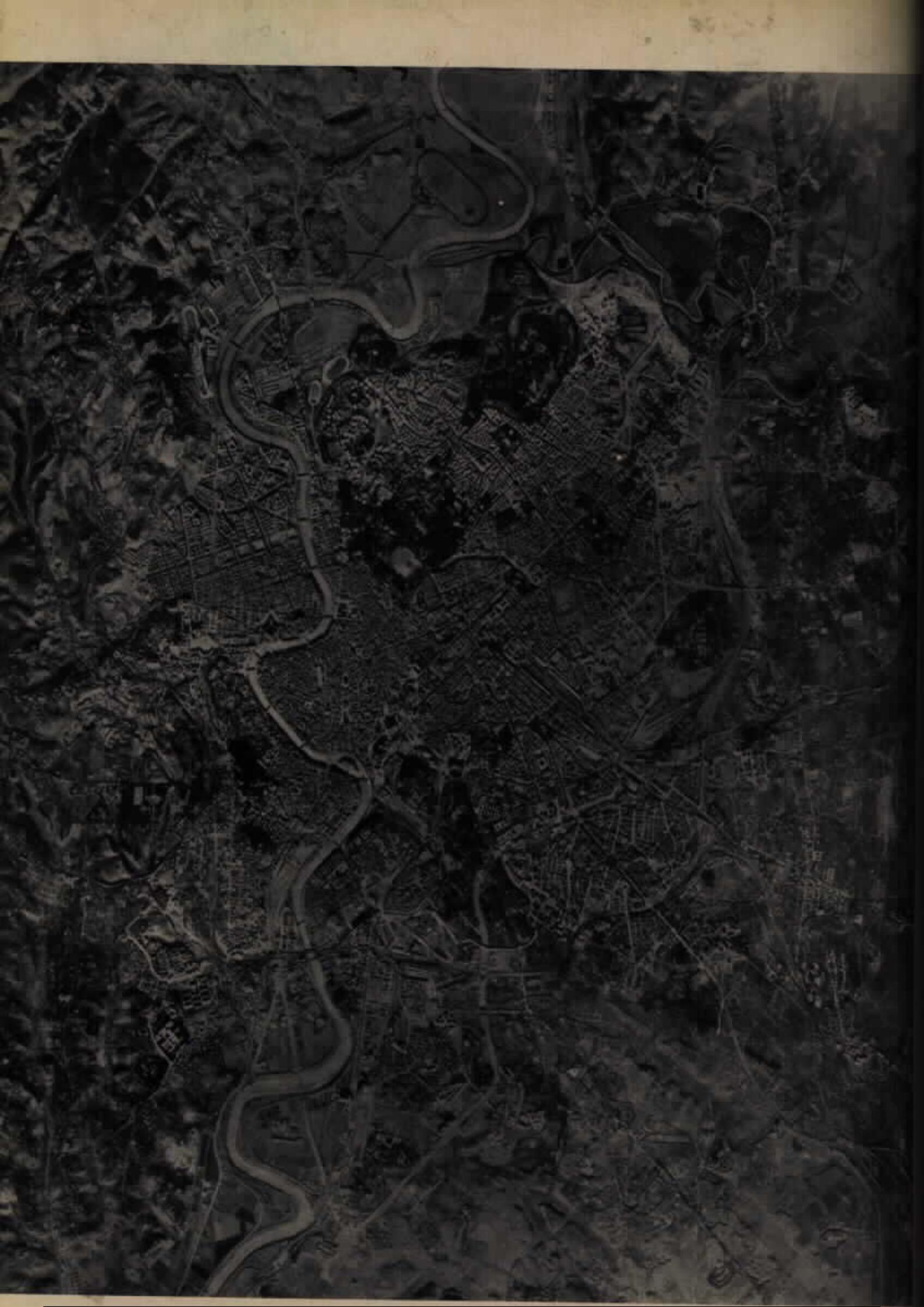
Si dovrà pertanto procedere alla formazione di compatti edificatori particolareggiati disposti mediante rifusione e ricomposizione particolare chiamando a concorrere al risanamento l'iniziativa privata.

*B) Nelle aree fabbricabili disponibili nei quartieri esistenti costruirà spontaneamente l'iniziativa privata secondo gli allineamenti esistenti ed entro limiti che verranno definiti per il completamento dei quartieri. I limiti di tale iniziativa saranno condizionati prevalentemente dal numero di abitanti ritenuto conveniente per la vita delle istituzioni di quartiere.*

Le nuove unità residenziali dovranno essere delineate secondo un disegno organico generato da necessità locali di vita comunitaria. Si ritiene conveniente la formazione di unità sui 5.000 abitanti, non del tutto autonome.

*C) La struttura urbana che si articola dal centro dovrà essere aperta per lasciare adito alla linfa di verde portata dalle valli e dalla campagna ad attestarsi al centro della città.*

Il sistema di verde deve essere infatti inteso come elemento di conduzione delle arterie di traffico e degli itinerari campestri lungo i quali la popolazione si dirama dalla città alla campagna.



# Roma prepara il nuovo Piano

*discorso del Sindaco, ingegnere Salvatore Rebecchini*

*Egregi Colleghi,*

*Nell'ordine dei lavori è stata inserita la relazione degli architetti Ludovico Quaroni ed Ignazio Guidi, il primo rappresentante dell'Istituto Nazionale di Urbanistica e il secondo Dirigente l'Ufficio Speciale per il Piano Regolatore di Roma: non voglio quindi fare alcuna anticipazione su quanto dai relatori è stato accuratamente preparato e vi sarà da loro esposto.*

*Debbo però, prendendo, sia pur brevemente, la parola, compiacermi per la maniera come questo Congresso è stato impostato e come si svolge. Questa mattina abbiamo ascoltato il saluto affettuoso e cordiale del Sindaco Pertusio il quale, accogliendoci in questa sua città, più che mai « Superba », nella festività di una splendente giornata di ottobre, pur avendo modestamente dichiarato di non essere un « iniziato » ai nostri studi, ha invece con le sue osservazioni, tanto acute e penetranti, messo in luce, a mio giudizio, una preparazione di cui dobbiamo dargli atto in questa sede, mentre vivamente lo ringraziamo per la sua cordiale, squisita ospitalità.*

*Abbiamo anche ascoltato la parola dell'Ing. Olivetti che ha saputo, come egli sa, portare, in questi nostri studi, un soffio di spiritualità, ricordando che essi non sono solamente aride enunciazioni di Piani, ma tendono a rappresentare qualche cosa di vivente, di aderente alla vita dei cittadini ai quali occorre dare, col lavoro, serenità e gioia.*

*Abbiamo ascoltato poi le elevate parole del Sottosegretario Colombo, il quale ci ha illustrato l'azione del Governo sul piano della realtà oggettiva ed ha definito l'opera dell'Urbanista come azione che, superando il problema contingente, tende ad un fine di elevazione sociale e morale.*

*Consentite ora che — nel rivolgervi il mio saluto — io accenni rapidamente al problema del nuovo P. R. di Roma.*

*Desidero in particolare esporvi l'attività che il Comune di Roma, attraverso le Amministrazioni che si sono susseguite dal 1944 ad oggi, ha svolto e sta svolgendo, per la preparazione di tale Piano che dovrà, per così dire, delineare il volto urbanistico della Città non solo esaminata nelle attuali condizioni demografiche con le conseguenti odierne necessità, ma proiettata verso il futuro nel ritmo del suo sempre più ampio sviluppo.*

*È superfluo mi dilunghi sulle condizioni che rendono particolarmente grave il problema di Roma perchè ben note.*

*La grande città di Augusto, con il suo milione e mezzo di abitanti, con le sue maestose architetture, tuttora affioranti dalle rovine, per il volgere delle vicende storiche si ridusse a quel borgo di appena 17.000 abitanti, quale lo trovò Gregorio XI al suo rientro da Avignone. Poi le iniziative, che oggi diremmo urbanistiche, di Sisto V, di Paolo V e di Urbano VIII, condussero lentamente la città — attraverso l'opera di sommi architetti ed artisti — al singolare aspetto che fa oggi di ogni angolo di Roma un luogo di raccoglimento, un centro di ricordi.*

*Nelle sue gloriose vestigia, infatti, e nel suo aspetto Roma riassume e ricorda tutta la nostra civiltà latina e cristiana.*

*L'unità d'Italia, nel 1870, trova Roma raccolta intorno ai suoi gloriosi monumenti con una popolazione di circa 260.000 abitanti.*

*Da questa data, di fronte all'aumento di popolazione derivante dalle esigenze della sua nuova funzione, si profila la necessità di redigere il Primo Piano Rego-*

latore, che porta infatti la data del 1883, ed al quale seguono poi quelli del 1909 e del 1931.

Oggi Roma si avvia rapidamente ai 2.000.000 di abitanti e, purtroppo, non si trova nella condizione fortunata di Venezia, la quale — come è stato poco fa ricordato — racchiusa nella sua laguna, ha potuto conservare intatto il suo carattere, orientando verso la terraferma il suo naturale sviluppo.

Roma dal 1870 ad oggi ha subito una espansione marginale, a macchia d'olio, in parte contenuta dagli ostacoli naturali, il Tevere e le colline di Monte Mario e del Gianicolo.

Più di una volta il bisturi è stato affondato nel corpo vivo della Città e, se ne ha messo in valore antiche bellezze e gloriosi monumenti, ne ha però sovente alterato il carattere ambientale.

La maggiore difficoltà del nuovo Piano Regolatore di Roma è infatti quella di creare una struttura funzionale della città, per quanto possibile aderente alle sue attuali e future esigenze di vita, mantenendo però inalterato il suo carattere miliario ed il fascino che da lei promana.

Quando nel 1944, si ricostituì l'Amministrazione democratica di Roma, era in vigore il Piano del 1931, ampliato nel 1939 per la creazione dell'E.U.R. Lo stato di guerra, oltre ad interrompere l'attuazione di detto Piano, aveva acuito il fenomeno dell'urbanesimo, che raggiunse in quel periodo punte vertiginose. Ne derivarono problemi gravissimi in tutti i settori, come quelli dell'approvvigionamento, dei servizi e della abitazione.

Il conseguente inevitabile disordine che ne risultò in campo edilizio consigliò la Giunta Provvisoria presieduta dal Sindaco Doria a nominare una speciale Commissione Comunale, nella quale i tecnici Capitolini vennero affiancati da urbanisti particolarmente esperti, come il compianto Arch. Della Rocca, da noi ricordato stamane nel consegnare i premi del concorso intitolato alla Sua memoria.

Detta Commissione indicò allora, ad integrazione del piano del 1931, alcuni indirizzi di massima. Di questi, due furono i più importanti:

1) eliminazione del traffico di attraversamento nella Città con la creazione di grandi arterie di scorrimento a tracciato tangenziale che valessero ad allontanare il traffico più pesante dal centro urbano propriamente detto.

2) divieto di qualsiasi sventramento o notevole demolizione nel centro storico della città, e ciò sia per rispettare il carattere, sia per non richiamarvi, con l'apertura di nuove strade, un maggior volume di traffico, sia perchè la carenza di locali per abitazione non consentiva l'attuazione di demolizioni.

A questi criteri si è informata l'Amministrazione fino a quando, passata la bufera, non si potè ridare un ordine alla vita cittadina.

La prima Amministrazione eletta, che ha preceduto l'attuale e che io stesso ebbi l'onore e l'onore di presiedere, iniziò i veri e propri lavori di preparazione del nuovo Piano.

Fu così ricostituito l'Ufficio Ecografico (Anagrafe per abitazione), già creato poco prima della guerra e deviato poi, con questa, a fini di tesseramento e razionamento. Tale Ufficio nel 1950 potè iniziare e sviluppare tutti i necessari rilevamenti di popolazione e di alloggi — rilevamenti oggi completati e tenuti a giorno, dei quali è evidente l'utilità, anzi la necessità — per lo studio e la compilazione del nuovo Piano.

Si giunse così al 1952, nel corso del quale l'attuale Amministrazione — eletta nello stesso anno — affrontò con ogni decisione il problema. E così dapprima l'Assessore Cattani, che vedo qui presente ed al quale rivolgo il mio cordiale saluto, e successivamente l'Assessore Storoni, hanno cooperato, con il loro tenace lavoro, alla costituzione, avvenuta in questi giorni, della Commissione per il Nuovo Piano Regolatore, Commissione — da me presieduta — della quale fanno parte insieme ai rappresentanti della Giunta e del Consiglio Comunale quelli di tutti gli Enti Statali, parastatali o privati interessati al problema oltre a noti ed esperti ingegneri,

*architetti ed urbanisti designati dall'Università dagli Ordini professionati e dall'Istituto Nazionale di Urbanistica.*

*In precedenza, l'attuale Amministrazione aveva costituito un Ufficio Speciale per il Nuovo P.R., con il compito di affiancare l'opera della Commissione e di raccogliere e predisporre tutto il materiale di studio, cartografico e statistico. A far parte di questo Ufficio furono chiamati alcuni giovani e valenti professionisti.*

*Seguirono poi, sulla stampa e in convegni culturali, interessantissimi dibattiti, che — attraverso una elaborazione più completa e più vasta — furono portati dall'Assessore Storoni ad altro esauriente e completo dibattito del Consiglio Comunale protrattosi per ben 18 sedute.*

*Da queste discussioni, cui parteciparono molti Consiglieri di ogni parte politica, scaturivano alcuni voti precisi e cioè: preservazione e valorizzazione del centro tradizionale della città; attuazione di un necessario decentramento urbanistico, attraverso una razionale distribuzione dei nuovi quartieri residenziali ed una adeguata rete di comunicazioni; incremento delle attività produttive.*

*Insieme alla Commissione del Nuovo Piano Regolatore fu pure nominato un Comitato di elaborazione del Piano, composto esclusivamente di tecnici specializzati.*

*La Commissione per il Nuovo P.R. dovrà, sulla base del voto del Consiglio Comunale, formulare i criteri e le direttive del nuovo P.R., che poi il Comitato di Elaborazione provvederà a delineare sul piano tecnico. Successivamente il progetto esaminato e discusso dalla Commissione passerà al Consiglio Comunale per la decisiva approvazione.*

*Si tratta di un lavoro le cui conclusioni interesseranno la fisionomia stessa di Roma; si tratta di compito grave e non privo di difficoltà; si tratta di accostarsi con animo reverente, ma deciso, alla Città per migliorare la funzionalità della sua struttura in relazione alle esigenze della vita cittadina di oggi, conservando però il fascino millenario che da Roma promana ed armonizzando la sua augusta incommparabile bellezza con le necessità di un'ordinata e razionale funzione.*

# I problemi del Piano regolatore di Roma

*relazione di Ludovico Quaroni*

All'invito dell'Istituto di Urbanistica di partecipare a questo Congresso, Roma non ha potuto rispondere di no.

I suoi problemi cittadini sono tanti e tanto grandi, che non sarebbe stato possibile giustificare, nella discussione dei problemi del P. R. urbano, la mancata presenza della voce della millenaria città e della giovane capitale italiana.

E se anche essa non ha da mostrare, come Milano, i risultati dello studio, e dell'iniziata applicazione di un piano regolatore redatto in base alla legge del 1942, è tuttavia la città più impegnata, proprio in questi tempi, nelle faccende della sua pianificazione urbanistica.

Dopo la preparazione morale necessaria ad affrontare, con la dovuta purezza d'animo, il suo nuovo piano, preparazione cominciata con i primi colpi di fucile sparati fra le vie della città nel 1943, la popolazione di Roma è arrivata, il 22 Dicembre 1953 ad affrontare i suoi problemi urbanistici nel salone di Giulio Cesare in Campidoglio, con un impegno ed una serietà tali, che possiamo dire che sono state scritte due bellissime pagine: una nella storia dell'urbanistica, ed una nella storia di Roma come Comune democratico. In sedute che hanno interessato l'intero Consiglio comunale al di sopra degli stessi interessi di partito, per più di quattro mesi, è stata discussa in tutti i suoi valori e in tutti i suoi aspetti la politica edilizia ed urbanistica di Roma, per il passato e per il futuro. Questo ampio dibattito, il più importante nella storia municipale della Roma liberata, ha mostrato chiara la volontà dell'attuale amministrazione di arrivare ad una risoluzione del problema, ed ha portato alle deliberazioni del 20-21/5/54 e del 25/6/54, l'una che stabiliva i criteri per la redazione del nuovo Piano Regolatore, l'altra che precisava la nomina della Grande Commissione e del Comitato di Elaborazione Tecnica, Commissione e Comitato che sono stati insediati solennemente in Campidoglio proprio tre giorni or sono.

Col 31 dicembre 1955, infatti, scade la validità del piano regolatore del 1931, che rappresenta l'attuale realtà giuridica dell'urbanistica romana. Approvato il 6/7/1931, esso trova modo ancor oggi di dettare la regola alle costruzioni ed alla viabilità della città, nonostante le aggressioni subite. Molto bene e molto male è stato detto, infatti, in vent'anni, di questo piano, ma non è ancora stata fatta la storia: una storia lunga di oscure quanto nobili origini, di tentate violenze prima della nascita, di violenze poi, morali e materiali, che ne hanno distrutto e sfuggito l'impalcatura, involgarito la forma, annullata la sostanza. L'attuale realtà tecnica e legale del P. R. di Roma trae la sua origine dagli studi che due gruppi diversi di urbanisti, di pionieri dovremmo dire, andavano conducendo, per il Comune e contro il Comune, intorno al milenovecentoventicinque. La fusione, e qualche volta la collisione, dei due progetti; il loro adattamento alle necessità, non sempre accettabili, degli uffici capitolini; la obbligatoria accettazione del parere non sempre personale ma sempre superficiale e retorico del Capo del Governo, avevano ridotto le idee organiche d'origine ad un mediocre compromesso, che, seppure molto lontano dalla serietà e dalla limpidezza dei piani che si attuavano allora in Germania o in altri Paesi, rappresentava tuttavia per la cultura italiana una nuova affermazione nel campo urbanistico, ed un notevolissimo passo avanti rispetto ai precedenti piani di Roma.

Questi ultimi costituiscono ancor oggi, infatti, insieme con il piano del '31 un documento dei più significativi agli effetti della dimostrazione degli errori dovuti alla mancanza d'una cultura specifica che portasse i tecnici a rendersi conto dell'essenza stessa del fatto urbanistico, e dei grandi danni che possono derivare ad una città da un piano male o poco studiato, ma mostrano al tempo stesso la rapidità con la quale gli urbanisti italiani si sono adeguati alle necessità dei tempi, per quanto almeno lo permettevano le loro qualità personali e la situazione politica e culturale romana.

Dai due piani del '78 e dell'89 è infatti assente qualunque preoccupazione di rispetto per la struttura ed il carattere della vecchia gloriosa città, e si pensa di poter risolvere nel centro stesso i problemi derivanti dalle esigenze sorte dalla nuova posizione di capitale.

Altrettanto insensibili si mostrano nella pianificazione degli ampliamenti, collocati e tessuti senza tener conto alcuno dell'organismo urbano, della sua realtà presente e della sua diversa realtà futura, senza definire la funzione precisa, spesso, ed il carattere di questi nuovi nuclei cittadini, tanto importanti, allora, per le dimensioni ed il momento storico della città. Ma manca in essi, soprattutto, ogni denuncia della situazione difficile, ogni *idea* che valga a risolverla, non soltanto sul piano economico o sociale, ma semplicemente sul più solido piano della struttura tecnica del nuovo, del futuro organismo.

Più intelligente e più aperto si presenta, invece, il piano del 1909, che già pone, sia pure in modo eccessivamente timido, la differenziazione fra i tipi edilizi, e cerca a suo modo di adeguare ad essi, senza troppe preoccupazioni, il tessuto viario dei nuovi quartieri d'espansione. Ma anche in questo caso nessun tentativo di risoluzione del problema del centro al di fuori degli orientamenti accademici, fatalmente legati all'idea di un'urbanistica intesa come l'architettura dei complessi monumentali, e non come un'attività posta al di sopra e al di fuori di quegli interessi, tutta volta a risolvere i problemi della città su di un piano più aderente alla cultura moderna: su di un piano di comprensione sociale profonda della realtà della vita del nostro secolo, della civiltà meccanica, e nel contempo di comprensione critica dei valori che il passato ci ha lasciato, coi monumenti e coll'ambiente nel quale erano nati.

La mancanza di una sensibilità del genere, del resto, si nota anche nel piano del '31. E' questo, anzi, il suo peccato peggiore: perché le grandi opere di sventramento sono state quelle che hanno maggiormente colpito l'immaginazione della massa, e per questo maggiormente hanno interessato, in un senso o in un altro, le attività della professione, della speculazione, della politica e dell'amministrazione, fino a nascondere del tutto le vere idee urbanistiche che il piano conteneva, e a dar via libera alle aggressioni cui abbiamo già accennato.

Le idee, le vere buone idee del piano del '31, possono essere ridotte essenzialmente a quattro. La prima di queste idee, consiste nell'impostazione del piano su di una vera zonizzazione: negli elaborati del piano originario sono facilmente distinguibili la zona centrale, lasciata in bianco — ad eccezione di alcune opere di modifica — a simboleggiare un platonico amore per il nucleo storico della città; la zona di interesse archeologico, che dai fori imperiali si allargava ad abbracciare tutta la zona del Circo Massimo e delle Terme di Caracalla per proseguire

poi a destra e a sinistra della via Appia, a rappresentare un interesse più concreto per le vestigia dell'antica Roma: la fascia verde, a nord e ad ovest, d'un parco che voleva unire, attraverso Villa Glori, Monte Mario ed il Gianicolo, la massa di Villa Savoia con quella di Villa Pamphili; le zone residenziali, infine, articolate oramai in una più estesa gamma di tipi fabbricativi: intensivo, semintensivo a palazzine, estensivo a villini comuni, a villini signorili, a ville, a casette a schiera. Se anche manca, in questa articolazione di zona, la chiarezza e la completezza che oggi noi pretenderemmo da un piano, se anche non è molto il respiro lasciato ai quartieri d'espansione, pure era stata superata la pesantezza dei vecchi piani monolitici, e s'erano gettate le premesse per un interessante sviluppo urbanistico.

La seconda idea consiste nell'aver compreso, sia pure inconsciamente, la necessità di assecondare lo sviluppo prevalente verso sud-est, onde aiutare il centro direzionale della città a trarsi fuori dagli impacci del nucleo storico per vivere una vita più comoda in un ambiente più adatto, e liberare, nel tempo stesso, la vecchia Roma dalla noia di un traffico che non poteva più sopportare, e dai pericoli degli sventramenti relativi. Se anche lo sviluppo appare compatto entro il perimetro del P. R., non è possibile tuttavia parlare di macchia d'olio nel vero senso della parola; le zone di protezione paesistica ed archeologica a nord, ad ovest e a sud lo dimostrano chiaramente, e vengono a materializzare il limite di espansione in quelle direzioni.

La terza idea consiste nell'aver compreso come fosse necessario assecondare lo spostamento verso sud-est della massa urbana con lo spostamento concorde della zona per le attrezzature direzionali: ne fa fede la progettata sistemazione ferroviaria, che riduceva il groviglio dei binari e dei parchi in quella direzione e prevedeva un sistema di tre stazioni sotterranee collegate, una a nord, una a sud-ovest ed una ad est al posto dell'attuale stazione di Termini, che lasciava libera l'utilizzazione della fascia dell'attuale parco in penetrazione di testa (la famosa spina nel fianco della città) per una grande arteria di sviluppo del centro cittadino verso i colli.

La quarta ed ultima idea, la più importante di tutte, consiste nell'aver corredato i disegni del piano di una legge per l'attuazione del piano stesso, legge che può ben dirsi la genitrice dell'attuale legge urbanistica del 17 agosto 1942, e che anzi su di questa presentava e presenta non pochi vantaggi, per la chiarezza di alcune disposizioni relative alla espropriazione delle aree a fini di pubblica utilità, comprendendo fra questi anche la costruzione delle case di abitazione.

Purtroppo di tutte queste idee ben poco è rimasto in piedi. La mancata fiducia nell'urbanistica, e molte altre cose, le hanno demolite, una per una. Il confronto fra il disegno originario del piano ed il mosaico dei piani particolareggiati approvati fino ad ora ci mostra chiaramente come si sia riusciti a trasformare in un ammasso indiscernibile di case e di strade quello che era un piano. A questa opera di demolizione tutti hanno un po' contribuito, più o meno consapevolmente: dal politico all'uomo della strada, dall'amministratore al burocrate, all'urbanista stesso che ha rinnegato la sua idea, per un'altra idea che aveva solo il pregio, ai suoi occhi, d'essere più bella della prima solo perché più nuova.

Le Ferrovie, innanzi tutto, hanno ritirato il loro appoggio alla sistemazione ferroviaria con la scusa della « impossibilità tecnica di realizzazione », proprio quando, alla vigilia dell'approvazione, non s'era più in tempo per studiare un'altra soluzione più valida, o di demolire criticamente l'opposizione, e il piano è stato approvato dagli organi ministeriali privato d'una delle sue parti vitali. Lo studio dei piani particolareggiati, poi, lasciato in mani troppo deboli per resistere ai continui, ripetuti attacchi

della speculazione edilizia, degli interessi dei singoli, della mancanza di comprensione di tutti, ha finito per distruggere tutto quello che formava l'impareggiatura del piano: invece di aiutare, col piano particolare, lo sviluppo della zona che doveva realizzare, secondo una certa logica, il piano generale, si è corso appresso, giorno per giorno, alle costruzioni che qua e là voleva quella che con un eufemismo si suol chiamare « iniziativa privata ». Le fasce verdi sono state spezzate, mangiate, distrutte, pezzetto per pezzetto; le costruzioni estensive hanno ceduto il posto alle semintensive o alle intensive; le zone di rispetto non sono state rispettate; e tutto senza nessuno schema logico, senz'altra giustificazione al di fuori di quella di un presunto « possibilismo ». Anziché opporsi alla macchia d'olio, la realizzazione del piano ha finito per aiutarla, passivamente, come passivamente ha distrutto ogni criterio di zonizzazione. E ad ogni richiamo alle responsabilità, si rispondeva che le cose sono diverse in teoria ed in pratica, quasi che non fosse implicita nell'idea di Piano Regolatore la difficoltà di passare, appunto, dalla teoria del piano alla pratica della sua attuazione. Ma quel che è peggio, è che l'essenza politica del piano, contenuta nella legge del piano stesso, è stata deliberatamente dimenticata, negando così al programma quelle facilitazioni e quel finanziamento che soli potevano renderlo attuabile.

All'amministrazione democratica restaurata dalle baionette dell'esercito di liberazione, la situazione si presentava oltremodo delicata: da una parte tutta la buona volontà di fare il piano per i cittadini, per tutti i cittadini; dall'altra le consuetudini derivate da una cattiva politica edilizia che non si potevano cancellare nello spazio di un giorno. Gli interessi ad esse collegati erano e sono tali e tanti, da far pensare quasi ad una qual sorta di « diritti preconstituiti » che minacciavano ed impedivano la formazione del piano.

Né diversa si presentava la realtà fisica della città: l'aumento della popolazione (da 220.000 abitanti del 1870 a 1.730.000 abitanti oggi; 33.000 abitanti all'anno, uno ogni quarto d'ora), e lo sviluppo della motorizzazione individuale si trovavano di fronte una superficie costruita senza raziocinio, con una rete stradale incompleta e inorganica non soltanto nei quartieri più vecchi, ma anche e soprattutto nei quartieri più recenti, dove strade di mediocre sezione sono affaticate da tutto il carico di un quartiere, e dove invece arterie larghissime ed alberatissime partono da un punto morto per condurre nel nulla; la città giardino Aniene, a N-E, unico tentativo di una logica urbanistica, era stata raggiunta e circondata dalla espansione urbana, che ne iniziava la metodica distruzione, mentre a S-O il fantasma dell'E. 42, sorto contro i programmi del P. R. Comunale per la violenza del dittatore nazionale, tentava di perpetuare la dittatura su di un certo numero di ettari di terreno, cercando di creare il fatto compiuto d'un nuovo quartiere.

Tutt'intorno, e particolarmente nel settore Est, la pianificazione del caos: oltre la cortina del parco ferroviario, dei magazzini e dei depositi, un'edilizia discontinua e disordinata, nella quale trionfa, triste retaggio, l'istituto delle borgate.

E' questa, se vogliamo, la lezione più importante della urbanistica romana, e merita soffermarsi un pochino. Ma dovremo distinguere, prima le borgate vere e proprie, quelle pianificate, per intendere, dai vari Enti che si interessavano delle abitazioni popolari, da quelle spontanee, i cosiddetti « borghetti abusivi », che rappresentano la pianificazione spontanea di coloro che cercano di sfuggire ad una cattiva pianificazione paternalistica, di coloro che invece provvedono a quelle cose per le quali non ha provveduto la pianificazione di autorità, o di coloro, infine, che cercano di violare i termini stessi della pianificazione per scopi puramente speculativi.

Le prime, le borgate pianificate, sono spesso state create per trovare un alloggio, sia pure provvisorio, per le persone che gli sventramenti del periodo fascista cacciavano dal centro. Le persone che vi abitano oggi sono ancora in gran parte il residuo delle persone originariamente condotte lì dal centro dove vivevano di artigianato, e che non sono riuscite a trarsi fuori con i loro mezzi dalla situazione precaria: portati lontani dal luogo della loro vita di lavoro hanno perduto la clientela e l'abitudine stessa al lavoro. E questo dimostra chiaramente il pericolo d'una urbanistica affrettata che cerca di risolvere l'equazione senza tener conto di tutti i fattori.

Le seconde, le borgate abusive, sono lo specchio fedele della situazione creata in Roma da una politica edilizia che teneva conto dei diritti e delle necessità di alcune soltanto fra le classi sociali.

Un esame dello sviluppo dell'abitato dal '70 ad oggi ci dà l'idea delle dimensioni e delle direzioni dello sviluppo stesso; un esame del rilievo aereo della città attuale ci dà l'idea delle caratteristiche edilizie nelle varie zone e nei vari periodi di sviluppo; un esame della situazione di Roma nei confronti del territorio che la circonda ci dà l'idea, infine, della realtà economica d'una popolazione che, salvo quel che riguarda gli sparuti gangli dei castelli, risulta praticamente tutta concentrata nell'abitato della città. C'è il deserto economico intorno ad una città di due milioni di abitanti provvista di una scarsissima attrezzatura per la produzione del lavoro. Questo significa due cose: poche possibilità di lavoro e di guadagno per le masse, e una certa possibilità di sfruttamento di queste da parte della élite, con scarsissime possibilità di investimento dei relativi profitti, se si eccettua il campo fertilissimo dell'industria e del commercio delle case e dei terreni. Una popolazione con un reddito medio ad abitante molto basso e pochissimo sicuro è portata naturalmente, come attesta la storia di tutte le aree depresse, a sottrarsi alla spada di Damocle dei fitti, ma con una casa in proprietà che non può evidentemente rappresentare molto più del livello minimo. E se è vero quindi che gli Istituti per le case popolari hanno un numero di richieste che è sempre superiore al numero delle abitazioni disponibili, non è men vero che il numero delle richieste sia inferiore, e di molto, al numero delle famiglie bisognose di un alloggio.

Costruire una casa povera, ridotta all'essenziale, libera da vincoli, dalle servitù, dalle tasse e dall'affitto, è in ultima analisi l'aspirazione d'una gran parte della popolazione romana. Ma il prezzo della casa non dipende soltanto dal prezzo della costruzione, dei materiali cioè e della mano d'opera; dipende anche, e non poco, dal prezzo dei terreni. E il prezzo dei terreni dipende ancora, da noi, dall'inflessibile legge della domanda e dell'offerta, un gioco nel quale non entrano, perché non possono entrarvi, le classi più povere, quelle che hanno bisogno di una casa povera. Per queste, evidentemente, si sarebbe dovuto provvedere cedendo terreni acquisiti in base allo articolo della Legge di Roma o all'art. 18 della legge urbanistica, a meno che, più umanamente e più saggiamente, si fosse invece preferito sistemare la faccenda del costo delle aree indipendentemente dalla classe sociale dei cittadini. Ma questo evidentemente non poteva, almeno allora, essere avvenuto, per ovvie ragioni, e quindi quei tali patiti della casa dovevano ricorrere all'espeditivo di acquistare, per pochi soldi, un terreno che pochi soldi valesse; e questo si poteva avere soltanto fuori dei confini del P.R. Al limite teorico che gli urbanisti avevano tracciato per l'aggregato urbano le case spesso non erano ancora arrivate, tanto caro era il terreno e tanto mal servita la zona; ma oltre questo ecco germogliare in poco tempo una muffa di casette ad un piano o a due, che si organizzano alla meglio con strade improvvise, con tanto di nome e numero civico.

La spinta è individuale di tutti, ma l'iniziativa per la traduzione in atto è di pochi, un muratore, un capomastro, un piccolo sensale per lo più, che organizzano la casa, costruiscono in una notte ed eludono, di giorno, il controllo delle pochissime guardie poste a tutela dell'ordine edilizio. Ma a questa speculazione artigianale fa presto seguito una speculazione di più vasta portata. Un capitalista compra un grosso lotto di terreno a prezzo agricolo, lo lottizza e lo rivende, assicurando i servizi pubblici da parte del comune; i compratori costruiscono come possono e aspettano i servizi pubblici che il Comune, alla fine delle cose, non si sente di rifiutare. L'opinione pubblica, in certi casi, ed il ricatto politico sono pesi troppo grandi perché un'amministrazione possa infischiarne. E una volta concessi i servizi, una volta sistematate le strade, è stato operato, sancito e legalizzato il passaggio dell'abuso nella legge.

E' questo, in brevi termini, il quadro del fenomeno tipico di questo tempo e di questa città, di questa catena che mette insieme l'interesse di tutti, dal poveraccio senza casa allo speculatore, all'amministratore, al consigliere di un partito qualsiasi. Ognuno, preso per suo conto, in un aspetto, in un momento particolare, si mette contro l'interesse di tutti presi insieme nel loro aspetto, nel loro tempo totale di cittadini, di compartecipanti del bene o del male di un organismo urbano bene o male ordinato, bene o male amministrato. L'industria edilizia è il mezzo attraverso il quale tutto questo si produce: ma è un'industria che troppa parte lascia all'attività commerciale a Roma. E se per i poveri è preferibile la proprietà della casa ad un affitto che non si sa se si potrà sempre pagare, per i ricchi investire il denaro nelle abitazioni è troppo rischioso e poco lucroso; è preferibile investire nei terreni, che non presentano rischi e garantiscono un rapido incremento del capitale.

E' così che i terreni, uno alla volta, passano dal privato qualsiasi nelle mani di quei pochi che hanno in mano l'unica industria romana, l'unica fonte di produzione originaria della ricchezza: i costruttori.

Basterebbe un'occhiata al catasto per rendersi conto di due cose: che ci sono proprietari che posseggono addirittura milioni di metri quadri di terreno, molti più di quanti ne possiede lo stesso Comune; e che se volessimo conoscere chi sono questi proprietari, troveremmo, accanto a qualche residuo nome dell'aristocrazia meno antica, i nomi di tutti i costruttori e delle società per le costruzioni. Cosa più che sufficiente per indicare ad uno qualsiasi dei consiglieri comunali, quale sia, al di fuori e al di sopra dei partiti, la linea da seguire nella politica edilizia della città.

Comunque dobbiamo dare atto all'attuale Amministrazione d'essersi messa sulla buona via della comprensione dei problemi, e, quel che più conta, della loro risoluzione. Dopo quasi un decennio di lavoro e di combattimento nel quale la sezione laziale dell'I.N.U. è sempre stata in prima linea, esiste una Commissione per il nuovo P. R. di Roma, ed un Comitato per la sua elaborazione tecnica, che fra cinque giorni esatti dovranno mettersi al lavoro. Il compito che si pone loro dinanzi non è certo dei più semplici, non è certo dei più facili: ma la situazione, seppure delicata, è tale da poter essere affrontata con piena speranza di risoluzione. E se molti dei problemi che ci si presentano sono problemi che hanno la loro origine lontano dall'urbanistica, nei difficili terreni dell'economia e della politica, pure possono tutti essere risolti nel limitato campo dell'urbanistica. Diremo di più: che per la loro soluzione organica è proprio in sede urbanistica che occorre affrontarli, onde evitare i pericoli della demagogia, o semplicemente d'una ottima soluzione sociale che però non risolve il problema urbanistico, che invece a noi, almeno in questa sede, interessa per primo.

Esiste poi un problema tecnico in senso stretto, per la città di Roma: il problema dell'organismo cittadino. E l'urgenza della risoluzione di questo problema è tale da giustificare anche un P. R. generale al di fuori di un piano intercomunale o regionale, prima ancora della risoluzione politica dei più urgenti problemi sociali ed economici legati all'urbanistica. La situazione topografica non deve essere ulteriormente compromessa, pena la impossibilità di una soluzione decente domani, anche a problemi economici sociali e regionali completamente risolti. E' questo l'unico « possibilismo » accettabile, l'unico realismo che consenta una violenza alla teoria.

Questo non significa, tuttavia, che contemporaneamente allo studio dei problemi tecnici specifici del P. R. Generale la Grande Commissione del Piano non debba sentire l'opportunità, e il dovere, di porre allo studio quelle parti del problema generale della città che più direttamente interessano l'attuazione del piano regolatore, e che mi sembra possano essenzialmente ridursi a quattro punti.

Il primo riguarda il problema della cosiddetta « situazione transitoria »: problema grave in ogni città, e gravissimo a Roma, per le condizioni che abbiamo dianzi descritto.

Il secondo riguarda il problema dell'integrazione economica e sociale della città. Si è molto parlato di Roma come città amministrativa, ma è ormai chiaro a chiunque che gli orientamenti attuali dell'economia non accettano più gli schemi ottocenteschi delle città ad indirizzo unico: ogni centro abitato deve cercare di attuare, nei limiti del possibile, una economia integrata, affiancando all'industria il commercio, e a questo l'agricoltura, pena uno scompenso dannosissimo sia all'economia locale che alla economia nazionale. Del resto la stessa situazione urbanistica, così come l'abbiamo vista, ha la sua chiara origine nella mancanza in Roma di adeguate forme di produzione di lavoro e di ricchezza; né è possibile seguitare a chiedere allo Stato un aiuto speciale per una capitale che molta parte dell'Italia non vuole ancora riconoscere come una inevitabile struttura nazionale.

Le città, come gli individui, debbono mantenersi da sè, ed il lavoro è un diritto, oggi, ancora prima che un dovere. Una città democratica è una città che ha acquisito la piena capacità d'intendere e di volere, che del diritto e del dovere ha fatto una cosa sola, una forza di vita.

C'è un pericolo, poi, che minaccia sempre la povera economia di Roma: il pericolo d'una crisi edilizia simile a quelle che la storia della capitale ha già registrato. Il giorno che la città dovesse aver raggiunto una temporanea, relativa saturazione nel campo delle abitazioni, noi dovremmo assistere, in mancanza di altre fonti di lavoro e di ricchezza, ad un vero disastro economico e sociale.

Il terzo punto riguarda gli studi per l'inserimento del P. R. generale nel più vasto respiro della sua area economica. Se teoricamente il P. R. generale avrebbe dovuto esser preceduto dal Piano Regionale, praticamente sappiamo che questo non è possibile per molte ragioni, la più importante delle quali è che non è possibile lo studio di un piano regionale che non parta proprio dallo studio contemporaneo delle singole realtà spaziali dei gruppi di città e paesi aventi un'area d'interesse comune. E se anche nel caso di Roma è opportuno escludere l'idea di un piano intercomunale per i pericoli di ordine politico che potrebbero derivarne (l'opposizione metodica di un piccolo comune potrebbe rendere impossibile l'approvazione del piano di Roma), non è affatto inopportuno impiantare, contemporaneamente al P. R. Generale di Roma, lo studio del piano territoriale di coordinamento, che la Legge del 1942 ha previsto appunto « allo scopo di orientare e coordi-

nare l'attività urbanistica da svolgere in determinate parti del territorio nazionale » (art. 5). L'integrazione economica di Roma, va vista nel quadro di tutta la Provincia, e per quanto il territorio comunale della città sia il più grande d'Italia, pure la rapidità del suo sviluppo è tale da consigliare di fare in tempo i passi dovuti perché non si verifichi, subito oltre i confini del territorio comunale nei Comuni vicini, quello che attualmente si verifica ai confini del piano Regolatore vigente.

Il quarto ed ultimo punto è quello che riguarda i mezzi tecnici, giuridici e finanziari per l'attuazione del P.R. generale stesso. E' evidentemente il problema più grosso di tutti, non soltanto per le carenze che si debbono imputare, in tal materia, alla vigente Legge Urbanistica, ma anche, e soprattutto, perché si tratta di distruggere una consuetudine che non è solo quella degli Uffici Capitolini.

Anzitutto sarà necessario fin d'ora pensare in quali limiti debba finire il piano generale, perché venga convenientemente e tempestivamente sviluppato nei singoli piani particolareggiati di attuazione: la nuova legge urbanistica distingue giustamente i caratteri generali, prevalentemente urbanistici, del piano generale da quelli prevalentemente architettonici del piano particolareggiato, ma non stabilisce con esattezza fino a qual grado di definizione vadano spinti questi elaborati, col rischio che ci si limiti, come si fa ora, al tracciamento esatto della rete stradale, senza precisare nulla sul modo di realizzare la sostanza formale e costruttiva del paesaggio urbano che ne deve nascere, legato oltre che all'architettura delle case, che pure dovrà essere curata meglio di quanto non si faccia oggi, anche alla pavimentazione e al cosiddetto arredamento stradale. Cose tutte che richiedono capacità creative tutt'altro che comuni. Ma soprattutto sarà necessario provvedere perché il P. R. Generale venga approvato già corredata di un conveniente numero di piani particolareggiati, onde evitare il disastro del blocco totale delle costruzioni nell'intero territorio comunale, fintanto che non siano approntati ed approvati i piani stessi, ovvero, cosa ancora peggiore, la costruzione delle case indipendentemente dal piano, che verrebbe così completamente compromesso proprio sul nascere.

Sarà poi necessario integrare la legge urbanistica stabilendo criteri che rendano possibile l'attuazione di un piano regolatore moderno, che permettano cioè la realizzazione d'un piano con vincoli di zona, senza per questo compiere l'ingiustizia di regalare la ricchezza ad uno e toglierla ad un altro, col risultato della ribellione segreta e tollerata dei proprietari più potenti, tutta a danno, come si sa, del P. R. stesso. Non sarà mai possibile regolare l'attività edilizia senza prima aver distrutto nel singolo proprietario di terreni l'interesse per una o per una altra soluzione di piano, vale a dire per una o per un'altra destinazione delle aree in proprietà; ma non sarà nemmeno possibile l'attuazione del P. R., se tutto questo sarà ottenuto con mezzi che non assegnino la quota di plusvalore incamerata al diretto finanziamento del piano. Si debbono calmierare i prezzi delle aree, è necessario; ma è anche necessario che una parte almeno del valore che le aree ricevono dalla trasformazione determinata dalle opere di P. R. serva per la realizzazione delle opere stesse. Altrimenti si dovrebbe ricorrere all'elemosina dell'auspicata legge speciale per Roma, sulla quale abbiamo già espresso il nostro pensiero.

Si riuscirà nell'intento? Per ora è difficile dirlo; possiamo solo parlare di buona volontà. Se le rose fioriranno, come speriamo, potremo avere la gioia di presentare il nuovo piano di Roma al prossimo congresso di urbanistica. E vogliamo che la nostra speranza si muti, almeno in questo monento, in vera, assoluta certezza.

Esiste poi un problema tecnico in senso stretto, per la città di Roma: il problema dell'organismo cittadino. E l'urgenza della risoluzione di questo problema è tale da giustificare anche un P. R. generale al di fuori di un piano intercomunale o regionale, prima ancora della risoluzione politica dei più urgenti problemi sociali ed economici legati all'urbanistica. La situazione topografica non deve essere ulteriormente compromessa, pena la impossibilità di una soluzione decente domani, anche a problemi economici sociali e regionali completamente risolti. E' questo l'unico « possibilismo » accettabile, l'unico realismo che consenta una violenza alla teoria.

Questo non significa, tuttavia, che contemporaneamente allo studio dei problemi tecnici specifici del P. R. Generale la Grande Commissione del Piano non debba sentire l'opportunità, e il dovere, di porre allo studio quelle parti del problema generale della città che più direttamente interessano l'attuazione del piano regolatore, e che mi sembra possano essenzialmente ridursi a quattro punti.

Il primo riguarda il problema della cosiddetta « situazione transitoria »: problema grave in ogni città, e gravissimo a Roma, per le condizioni che abbiamo dianzi descritto.

Il secondo riguarda il problema dell'integrazione economica e sociale della città. Si è molto parlato di Roma come città amministrativa, ma è ormai chiaro a chiunque che gli orientamenti attuali dell'economia non accettano più gli schemi ottocenteschi delle città ad indirizzo unico: ogni centro abitato deve cercare di attuare, nei limiti del possibile, una economia integrata, affiancando all'industria il commercio, e a questo l'agricoltura, pena uno scompenso dannosissimo sia all'economia locale che alla economia nazionale. Del resto la stessa situazione urbanistica, così come l'abbiamo vista, ha la sua chiara origine nella mancanza in Roma di adeguate forme di produzione di lavoro e di ricchezza; nè è possibile seguitare a chiedere allo Stato un aiuto speciale per una capitale che molta parte dell'Italia non vuole ancora riconoscere come una inevitabile struttura nazionale.

Le città, come gli individui, debbono mantenersi da sè, ed il lavoro è un diritto, oggi, ancora prima che un dovere. Una città democratica è una città che ha acquisito la piena capacità d'intendere e di volere, che del diritto e del dovere ha fatto una cosa sola, una forza di vita.

C'è un pericolo, poi, che minaccia sempre la povera economia di Roma: il pericolo d'una crisi edilizia simile a quelle che la storia della capitale ha già registrato. Il giorno che la città dovesse aver raggiunto una temporanea, relativa saturazione nel campo delle abitazioni, noi dovremmo assistere, in mancanza di altre fonti di lavoro e di ricchezza, ad un vero disastro economico e sociale.

Il terzo punto riguarda gli studi per l'inserimento del P. R. generale nel più vasto respiro della sua area economica. Se teoricamente il P. R. generale avrebbe dovuto esser preceduto dal Piano Regionale, praticamente sappiamo che questo non è possibile per molte ragioni, la più importante delle quali è che non è possibile lo studio di un piano regionale che non parta proprio dallo studio contemporaneo delle singole realtà spaziali dei gruppi di città e paesi aventi un'area d'interesse comune. E se anche nel caso di Roma è opportuno escludere l'idea di un piano intercomunale per i pericoli di ordine politico che potrebbero derivarne (l'opposizione metodica di un piccolo comune potrebbe rendere impossibile l'approvazione del piano di Roma), non è affatto inopportuno impiantare, contemporaneamente al P. R. Generale di Roma, lo studio del piano territoriale di coordinamento, che la Legge del 1942 ha previsto appunto « allo scopo di orientare e coordi-

nare l'attività urbanistica da svolgere in determinate parti del territorio nazionale » (art. 5). L'integrazione economica di Roma, va vista nel quadro di tutta la Provincia, e per quanto il territorio comunale della città sia il più grande d'Italia, pure la rapidità del suo sviluppo è tale da consigliare di fare in tempo i passi dovuti perché non si verifichi, subito oltre i confini del territorio comunale nei Comuni vicini, quello che attualmente si verifica ai confini del piano Regolatore vigente.

Il quarto ed ultimo punto è quello che riguarda i mezzi tecnici, giuridici e finanziari per l'attuazione del P.R. generale stesso. E' evidentemente il problema più grosso di tutti, non soltanto per le carenze che si debbono imputare, in tal materia, alla vigente Legge Urbanistica, ma anche, e soprattutto, perché si tratta di distruggere una consuetudine che non è solo quella degli Uffici Capitolini.

Anzitutto sarà necessario fin d'ora pensare in quali limiti debba finire il piano generale, perché venga convenientemente e tempestivamente sviluppato nei singoli piani particolareggiati di attuazione: la nuova legge urbanistica distingue giustamente i caratteri generali, prevalentemente urbanistici, del piano generale da quelli prevalentemente architettonici del piano particolareggiato, ma non stabilisce con esattezza fino a qual grado di definizione vadano spinti questi elaborati, col rischio che ci si limiti, come si fa ora, al tracciamento esatto della rete stradale, senza precisare nulla sul modo di realizzare la sostanza formale e costruttiva del paesaggio urbano che ne deve nascere, legato oltre che all'architettura delle case, che pure dovrà essere curata meglio di quanto non si faccia oggi, anche alla pavimentazione e al cosiddetto arredamento stradale. Cose tutte che richiedono capacità creative tutt'altro che comuni. Ma soprattutto sarà necessario provvedere perché il P. R. Generale venga approvato già corredata di un conveniente numero di piani particolareggiati, onde evitare il disastro del blocco totale delle costruzioni nell'intero territorio comunale, fintanto che non siano approntati ed approvati i piani stessi, ovvero, cosa ancora peggiore, la costruzione delle case indipendentemente dal piano, che verrebbe così completamente compromesso proprio sul nascere.

Sarà poi necessario integrare la legge urbanistica stabilendo criteri che rendano possibile l'attuazione di un piano regolatore moderno, che permettano cioè la realizzazione d'un piano con vincoli di zona, senza per questo compiere l'ingiustizia di regalare la ricchezza ad uno e toglierla ad un altro, col risultato della ribellione segreta e tollerata dei proprietari più potenti, tutta a danno, come si sa, del P. R. stesso. Non sarà mai possibile regolare l'attività edilizia senza prima aver distrutto nel singolo proprietario di terreni l'interesse per una o per una altra soluzione di piano, vale a dire per una o per un'altra destinazione delle aree in proprietà; ma non sarà nemmeno possibile l'attuazione del P. R., se tutto questo sarà ottenuto con mezzi che non assegnino la quota di plusvalore incamerata al diretto finanziamento del piano. Si debbono calmierare i prezzi delle aree, è necessario; ma è anche necessario che una parte almeno del valore che le aree ricevono dalla trasformazione determinata dalle opere di P. R. serva per la realizzazione delle opere stesse. Altrimenti si dovrebbe ricorrere all'elemosina dell'auspicata legge speciale per Roma, sulla quale abbiamo già espresso il nostro pensiero.

Si riuscirà nell'intento? Per ora è difficile dirlo; possiamo solo parlare di buona volontà. Se le rose fioriranno, come speriamo, potremo avere la gioia di presentare il nuovo piano di Roma al prossimo congresso di urbanistica. E vogliamo che la nostra speranza si muti, almeno in questo monento, in vera, assoluta certezza.

della città. Il collegamento con Roma, a mezzo della nuova via Domiziana, rappresenta il nuovo incentivo ad ulteriore estensione della città in quella direzione. Ma non basta: la collina del Vomero, che, sul finire dell'ottocento, era ancora completamente coperta di orti, vigneti e frutteti, e in meno di cinquant'anni è diventata un centro abitato di oltre centomila abitanti, si va attualmente estendendo verso occidente, per collegarsi, direttamente lungo il crinale, all'abitato di Posillipo Alto. Esso tende chiaramente, inoltre, a traboccare verso la piana dei Campi Flegrei.

La mancanza di valide norme disciplinatrici di questa naturale espansione ha fatto sì che centri residenziali, quali il Vomero e l'Arenella, si siano allargati oltre le giuste dimensioni di un quartiere residenziale e si siano stesi l'uno verso l'altro, fino a formare tutt'uno, e si vadano ormai gradualmente accostando all'abitato di Villanova, che pure avrebbe avuto la possibilità di formare un quartiere a sé, con proprie caratteristiche e proprie spaziature, ed all'abitato di Fuorigrotta, enormemente accresciutosi in quest'ultimo dopoguerra e che, per essere ubicato in piano, dovrebbe opportunamente essere circoscritto e limitato.

In questi indiscriminati ampliamenti, estensioni, unioni di vari nuclei abitati, non poco hanno influito, precisamente, i piani parziali, redatti in base a principi programmatici e rigorosamente geometrici, derivanti ancora dal rigore geometrico e programmatico della scacchiera e della stella, indiscriminatamente applicati sui centri ubicati in pianura ed in collina. E' inoltre assai chiaro che, per i mutati ordinamenti della società, tali piani risultavano privi di quella limitazione indispensabile, costituita dalla cinta muraria che ne effettuava il contenimento e che, attraverso le porte di città, indicava i soli punti dai quali si poteva prendere la strada per raggiungere un altro nucleo abitato, attraversando la campagna. E' persino superfluo rammentare qui che entrambi i sistemi geometrici, rispondenti ad alcune esigenze contingenti, non contengono in loro stessi, per il loro geometrismo esasperato, alcuna possibilità di limite e possono anche indefinitamente ampliarsi.

Aggiungasi che la maglia a scacchiera, applicata sulla altura del Vomero, che nella sua configurazione naturale, offriva infinite possibilità di aperture di panorami e di insolazione a mezzogiorno, ha determinato non soltanto che da nessuna delle abitazioni si goda ormai più alcuna veduta, ma altresì che si sia persino notevolmente limitata la possibilità di avere abitazioni che siano validamente insolate dal mezzogiorno, mentre che la collina era appunto tutta propria del mezzogiorno.

Le sole abitazioni della fascia esterna, che sono proprie di via Aniello Falcone, conservano ancora la loro originaria esposizione e panoramicità; ma non pochi sono attualmente i tentativi di scavalcare i vincoli che ancora difendono la panoramicità della via Aniello Falcone.

Tra le strade con andamento nord-sud, la sola via Luca Giordano avrebbe avuto in effetti la possibilità di offrire una diretta apertura verso il mare, ma, essendo tutta alla stessa quota, essa non può offrire che un fondale di cielo frastagliato dalla chioma di un paio d'alberi superstite, lasciati salvi e pressoché illesi dalla cruenta battaglia scatenata qualche anno fa intorno ad un suolo a valle di via Aniello Falcone.

Tutte le altre strade, a monte di via Luca Giordano, hanno come fondale il magnifico parco della Villa Floridiana, che, appartenendo al Demanio dello Stato, è assai decorosamente mantenuta, ma non è aperta al completo pubblico godimento ed il cui muro di cinta limita ogni visuale delle strade del quartiere.

Anche tutto l'abitato del rione Vasto, a nord-est del più vecchio abitato della città, nacque su una maglia a

scacchiera. Tutte le strade nord-sud di questo quartiere sbattono contro il rilevato della collina di Poggioreale e, dall'altro, contro la recinzione del tracciato ferroviario e quelle da ovest ad est proseguono indisturbate ed indefinite. In questo quartiere il danno è certamente minore che altrove, e forse più riparabile, in quanto, essendo ubicato in zona pianeggiante e ormai limitato a nord e a sud, potrà in certo modo essere opportunamente limitato negli altri due estremi e riordinato in un quartiere che, per quanto triste, malinconico e spropositato nei suoi fondamentali rapporti spaziali, sarà pur sempre ammissibile sul piano dell'utilità e sopportato per la stessa impossibilità di disfarsene.

La scacchiera del quartiere di Bagnoli, anch'essa piuttosto meschina, tagliata a livello dalla Ferrovia Secondaria Cumana, andava ad arrestarsi in tronco al limite di uno strapiombo ad occidente del quartiere; dal lato nord si arresta contro la linea ferroviaria dello Stato, senza alcuna logica conclusione, e dal lato orientale, essendo per sua natura indefinita, si disperde in campagna, in attesa che l'abitato di Fuorigrotta la raggiunga.

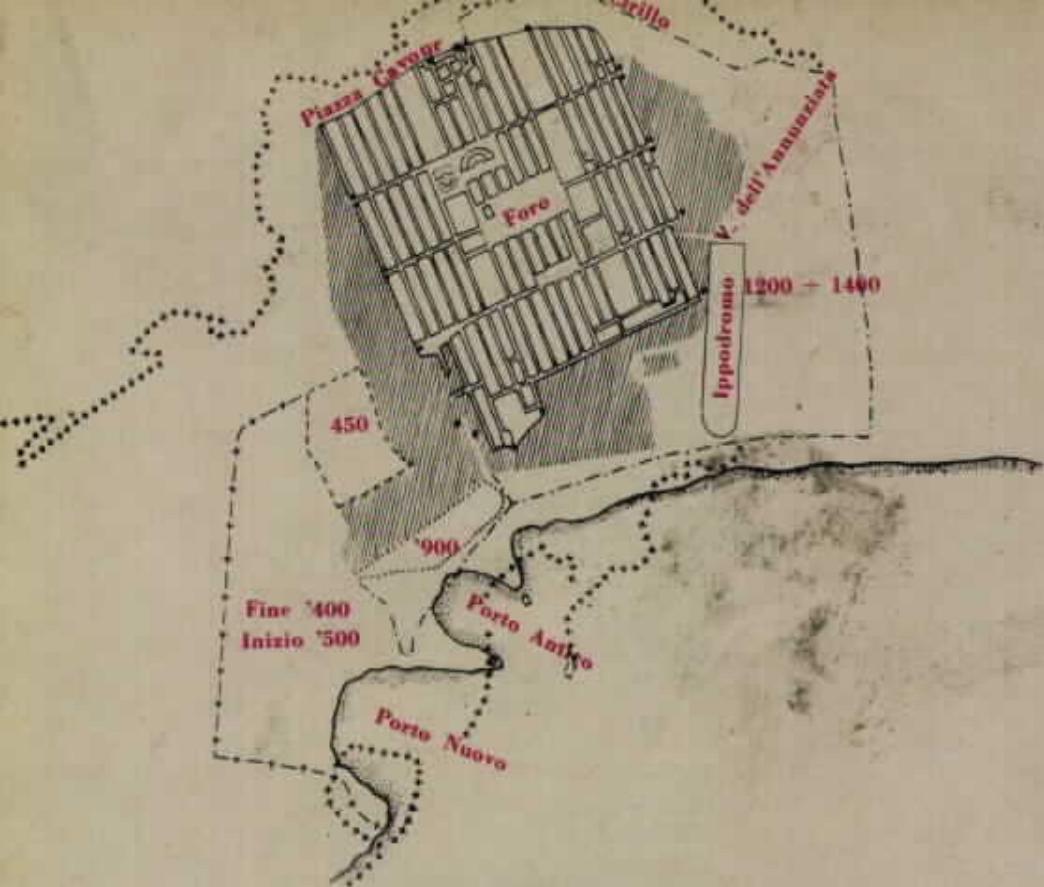
In fatto di residenza, l'aspirazione di ogni cittadino di questa città è quella di avere una casa esposta a mezzogiorno e dalla quale si possa vedere il mare. Vediamo come questa aspirazione si sia tradotta in concreto e come, in definitiva, questa aspirazione, in mancanza di chiari patti e norme, ed in virtù dei soliti parziali ed errati piani di ampliamento, abbia favorito ben pochi cittadini, pur lasciando anche questi nel costante incubo di perdere da un momento all'altro il bene conquistato.

Da un lato i cittadini andavano man mano ricoprendo le pendici, e, nella ricerca di esposizione a sud e di panorama, andavano a sottrarli, con costruzioni a valle, a quelli che li avevano preceduti, dall'altro i danneggiati, almeno in parte, cercavano di ovviare alla perdita subita, con l'elevare maggiormente il loro edificio.

Nei rioni più fitti di costruzioni, anche se ubicati nelle zone pianeggianti della città ogni sforzo era diretto a ottenere l'aumento verticale delle fabbricazioni, con danno dei retrostanti che a loro volta sopralzavano, e così via, fino a trasformare interi quartieri. L'esempio (si può dire in questo caso, più luminoso?) è fornito dalla incredibile trasformazione subita, attraverso i tempi, precisamente dal più antico quartiere della città, e cioè dal nucleo greco-romano, che, essendo nato con case di un piano solo, nel volgere dei secoli è cresciuto fino a quattro, cinque, sei e sette piani, e non è detto che debba, permanendo l'attuale stato di cose, arrestarsi a tanto.

Da più parti si è detto che, nelle più gravi coincidenze della vita della città, dopo le crisi più gravi che l'hanno travagliata, dopo che la città si è liberata dal male, essa cresce in altezza. Tal quale come accade dopo le malattie dell'adolescenza. Forse anche questa città è ancora da considerarsi adolescente, e qualche aspetto di essa, come ad esempio la sua vitalità e vivacità, confermerebbe questa ipotesi. E questo sarebbe ancora motivo di conforto, ma in noi sorge viceversa il sospetto che questa città sia già diventata adulta e che, avendo avuto uno sviluppo anormale, non riesca a mettere giudizio.

In un certo momento della sua storia, quando tutto lasciava supporre che dovesse stabilizzarsi nella sua ala orientale, più accosto alle grandi linee di comunicazioni terrestri e marittime, la zona destinata allo sviluppo del lavoro industriale, inopinatamente, dall'altro estremo della città, in una zona a ponente dell'altro estremo promontorio di Posillipo, prendeva sostanza il grande complesso siderurgico dell'*"Iiva"*. Ma, in tempi assai recenti, d'altronde, altri stabilimenti industriali sono andati ad incrementare quella zona e, attorno ad uno di essi, è proprio di questi giorni una ennesima violenta polemica, con nomina di illustri Commissioni, le quali hanno



2. Il nucleo antico: l'edilizia greco-romana è tuttora visibile nella città.

3. Plastiche della Napoli aragonese attorno al 1470. In mille anni i limiti della città si sono di poco spostati.

4. Da un modello della città tra il 1400 ed il 1500, risulta chiaramente la destinazione ad orti, giardini e zone verdi delle alture circostanti la zona bassa abitata.





3. Carta del Laffrey del 1566; la via Toledo è già aperta e la fabbricazione dei quartieri a monte è già un fatto compiuto.

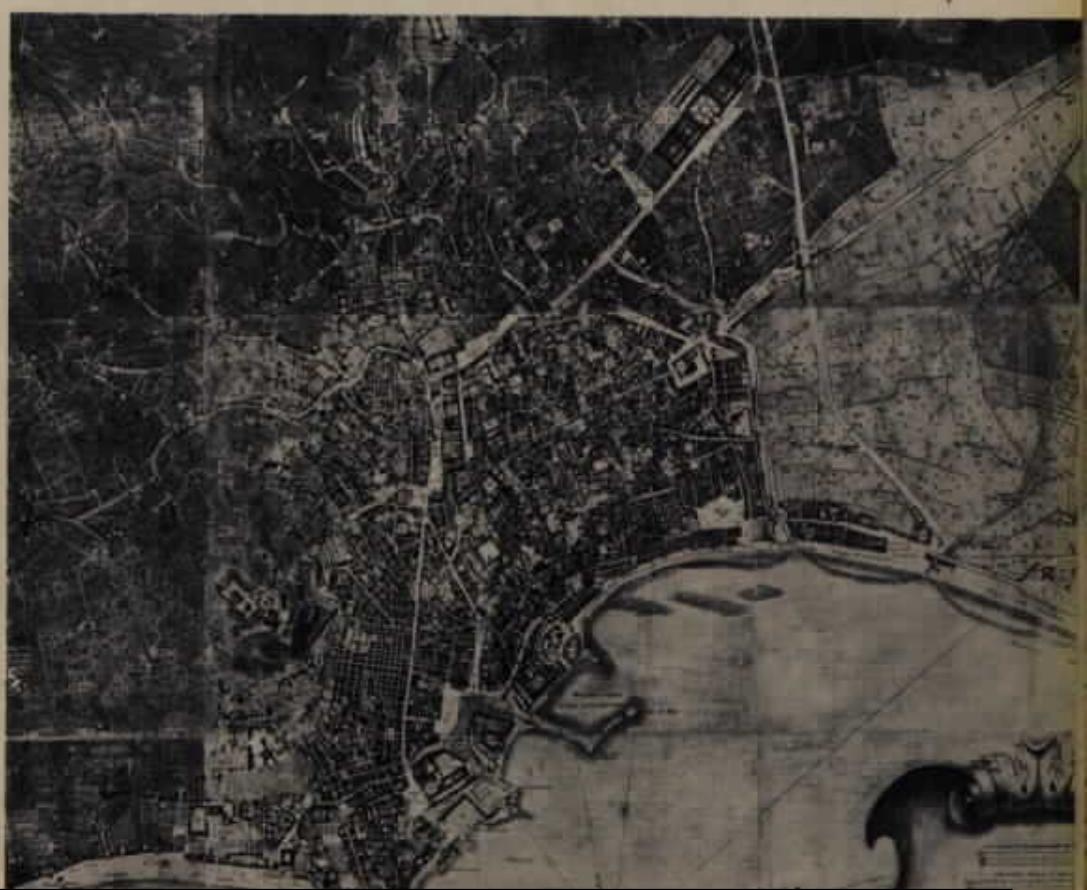
4. Carta prospettica del Woppendal tra il 1600 e il 1700.

5. «Mappa topografica di Napoli e dei dintorni incominciata da Giovanni Carafa duca di Noja e perfezionata nel governo di Ferdinando IV a pubbliche spese... circa il 1775 (dettaglio).

a pagina seguente:

6. Napoli vista da ponente in un disegno di anonimo del secolo XIX.

7. Napoli attorno al 1850. Fra il '60 e l'84 fu aperta la via Cavour.





dovuto ridurre la produzione ed imporre un gravoso supplemento di impianti atti a evitare la completa distruzione sulla collina di Posillipo, che si era iniziata per effetto dell'impalpabile polvere di cemento, portata dal vento dominante in quella direzione.

Ma, come per l'*« Elva »*, anche in quest'ultimo caso si tratta di fonti di lavoro, di cui la cittadinanza ha assoluta scarsa, e la città finisce quindi per subire con rassegnazione ogni conseguenza derivante da errori e da defezioni, accettando, in definitiva, gli accorgimenti che vengono proposti, al fine di ridurre il malanno.

Ed ecco come, attraverso i secoli scorsi, ma assai più negli anni recenti, e con un ritmo sempre più accelerato, fino a diventare addirittura frenetico, l'antica città, ricca soltanto di naturali bellezze, racchiusa tra verdi altezze, nell'insenatura più profonda dell'arco del golfo, si è trasformata in una montagna di costruzioni, rompendo ogni equilibrio tra costruzioni e zone verdi, e distruggendo quasi interamente la sua naturale bellezza paesistica.

Nel panorama della città ancora resistono le oasi verdi del declivo ai piedi del Castel S. Elmo, la Villa Floridiana, la villa Rosbery, il Parco di Capodimonte, il Parco della Rimembranza e poche altre zone; ma è bene ricordare che queste zone sono fortunatamente di proprietà della Stato o del Comune. Le altre superstiti zone verdi sono destinate, invece, ad essere sostituite o sommerse da nuove costruzioni, qualora non intervenga un nuovo ed efficiente patto di non aggressione, e fintantoché le più singolari di esse zone non entrino a far parte del Demanio dello Stato o di quello Comunale.

Nel linguaggio moderno, patti di questo genere, che garantiscono, pur con i loro limiti, e pur se attaccabili per una insufficienza o defezione d'ordine giuridico, uno sviluppo graduale ed armonico della città, nel rispetto dei diritti e dei doveri reciproci fra i cittadini, si chiamano « Piani ».

Deve apparire a prima vista assai strano che, in un Congresso di Urbanistica in Italia, si debba venire a ripetere ancor oggi questo concetto ed a riaffermarlo; ma dove e quando ripeterlo, nella speranza che finalmente esso abbia una più ampia eco e una maggiore diffusione? E, d'altra parte, l'amarezza derivante dal fatto che non ancora il concetto di « Piano » trovi i numerosi e validi sostenitori di cui esso abbisogna, dove versarla, se non in un Congresso di cittadini e di tecnici capaci di comprenderla?

Lo sviluppo caotico e indisciplinato che, in estensione, e, come sempre, in altezza, la città ebbe nel periodo successivo alla guerra '15-'18, e l'esperienza negativa che si trasse attraverso gli anni che vanno dal '20 al '34, consigliarono infine l'adozione di un Regolamento Edilizio, in base al quale erano lasciate aperte, tuttavia, tante fessure, che al minimo alito potevano trasformarsi in porte, aperte, per la realizzazione di ogni sopruso o sopraffazione.

In effetti, quel R. E., nel golfo tentativo di ovviare agli inconvenienti che si erano manifestati negli anni che lo precedettero, per non commettere ingiustizie a danno di chi non aveva in tempo sfruttato le possibilità fino allora offerte, fini da un lato col perpetuare molte consuetudini tutt'altro che lodevoli, ma soprattutto, per la stessa imprecisione, favorì interpretazioni tutt'altro che ortodosse e diede nelle mani del Podestà le più ampie possibilità di discriminazione. Unica temperanza ed argine, notevoli per la verità, fu il controllo dei progetti da parte di una Commissione per l'Edilizia, nominata su designazione delle categorie più interessate, secondo il criterio corporativo.

Ma si era giunti al tempo della Guerra d'Africa e delle Sanzioni: già dal 1931 il 7% delle abitazioni erano libere per mancanza di affittuari e, di conseguenza, in quel-

l'epoca, il R. E. fu ben poco criticato, perché scarse furono le occasioni di applicarlo. Comunque, quello stesso R. E., quel Regolamento, che era stato approvato nel 1935, è sopravvissuto anche all'ultima guerra ed ai bombardamenti ed ha regolato le nuove costruzioni di questo dopoguerra. Per vero dire, esso fu reso ancor meno efficiente di quanto non fosse già, per effetto delle interpretazioni della legge sulla ricostruzione, sempre favorevoli a consentire una ricostruzione più fitta, più alta e più densa di quanto non fosse stata l'edilizia distrutta; e ciò fu in base al principio che i poveretti, che avevano visto crollare sotto le bombe le loro proprietà, avevano diritto alla massima comprensione e che, perciò, dovesse esser loro concesso, oltre che il contributo dello Stato, anche il vantaggio di poter ricostruire nello stesso luogo ove i loro edifici avevano subito il crollo e che si sarebbe inoltre chiuso un occhio se, nel volume analogo a quello preesistente, fosse entrata una maggiore consistenza. Fu anche, e soprattutto, considerato ingiusto limitare le altezze delle fabbriche a quelle indicate nei regolamenti locali, che viceversa la legge per la ricostruzione, esplicitamente, voleva rispettare.

In certo senso, non si può dire che tali principi umanitari fossero infondati. Inutile però aggiungere che chi trasse partito da queste umanitarie considerazioni furono, come sempre, gli affaristi e imprenditori improvvisati, i quali liquidarono con quattro soldi gli antichi proprietari colpiti, fecero sloggiare, con le buone o con le cattive, gli inquilini ancora abbarbicati ai ruderii e realizzarono il loro cospicuo profitto, godendo anche del contributo finanziario dello Stato, che desiderava cancellare nel più breve tempo almeno le tracce più visibili della guerra. Ma questa storia è storia nota e arenotata, e, d'altra parte, è comune a tutte le città italiane che hanno sofferto di distruzioni belliche, ed è ormai acqua pressoché passata.

Quello che, viceversa, non è così noto è che lo stesso Regolamento del '35 è tuttora quello che regola esclusivamente, senza variante o modifica alcuna, l'edilizia cittadina di Napoli. Il Regolamento di cui si parla fu approvato dalle autorità competenti, come si è detto, nell'Ottobre '35. Quasi immediatamente, cioè nel 1936, una Commissione di tecnici si accinse allo studio di un P.R.G. e di un nuovo R. E. ad esso connesso. Fra studi preparatori, stesura del piano, esame da parte del Ministero dei Lavori Pubblici e preparazione della legge relativa, passarono tre anni, per cui, nel '39, con tutti i crismi ed esaurito il suo sviluppo procedurale, il Piano veniva approvato e adottato.

Approvato, sì, ma non tutto. Il Piano del '39 (qui presenti sono i Proff. Piccinato, Calza Bini ed altri che a quell'epoca si occuparono di quel piano) prevedeva una espansione della città verso levante, con l'arretramento di 2 Km., in quella direzione, della Stazione Ferroviaria, che diventava di transito.

Dall'approvazione del Piano fu escluso proprio lo spostamento e la trasformazione degli impianti ferroviari. Superfluo è dire che approvare un piano, senza approvare l'ubicazione della stazione ferroviaria, val quanto non approvarlo per niente. Chiunque può ben comprendere che 2 km. di spostamento di una stazione ferroviaria comportano tutt'un complesso di nuovi problemi, sì da costituire una variazione sostanziale e profonda del Piano.

Fra Commissione ed Incaricati, Organi di Controllo ed Organi Controllati, ancora non si sa come, il R. E., che accompagnava il Piano, si disperse o si arrestò lungo le vie della procedura di approvazione, per cui, pur essendo in possesso di un P. R. approvato, non si ebbe al tempo stesso un corrispondente R. E. e, da parte degli Organi Comunali, cominciò ad essere applicato, nella concessione di licenze di costruzione, contemporaneamente, il P. R. del '39 ed il R. E. del '35, i quali fra l'al-

tro, erano in profondo e sostanziale contrasto fra loro. Il R. E., non abrogato, in mancanza di uno nuovo ed idoneo, cosentiva costruzioni che, secondo le linee del P. R. erano vietate, e la confusione già grande aumentò ancora. In definitiva, essendo il R. E. meno rigoroso, e consentendo una maggiore possibilità di costruzione, fu applicato con sempre maggiore frequenza che non le restrizioni adottate dal Piano, probabilmente al fine di evitare contestazioni, e per quieto vivere, fino a rendere il Piano stesso completamente inefficiente per le molte violazioni che di esso si erano fatte e facendolo funzionare soltanto quando questo tornava a favore di una qualche iniziativa edilizia, consentita dal Piano, ma negata dal R. E.

Si era giunti d'altronde alla vigilia di un'altra guerra ed il problema dell'edilizia, nuovamente, non era di certo all'ordine del giorno. Con i giorni che si prospettavano davanti a noi, e con le limitazioni in atto, ben poche erano le iniziative per nuove costruzioni e ben poche furono quindi le occasioni per accorgersi dell'anacronistica situazione generata dal fatto di avere, contemporaneamente validi ed approvati, un P. R. ed un R. E., in contrasto stridente tra loro. In particolare, il P. R. suddividava la città in 12 zone, ciascuna delle quali con una propria tipologia edilizia, laddove il R. E. si limitava a definire soltanto tre, indicando inoltre speciali caratteristiche, unicamente per le costruzioni in zone panoramiche, tra zone sottoposte agli inabrogabili rescritti borbonici ed altre che a quelle dovevano essere assimilate, ecc.

Ai primissimi del 1946, l'Amministrazione Comunale di Napoli deliberò di nominare una Commissione per lo studio del Piano Regolatore di Napoli, affidando l'incarico ad un gruppo di tecnici che fin dal principio del 1945 aveva iniziato l'analisi della città.

« Accingersi a studiare il P. R. di Napoli, al principio del 1945, con prospettive tanto incerte per il nostro avvenire — dice la relazione della Commissione al Sindaco — poteva sembrare impresa disperata, riflettendo alle tremende difficoltà del tema, anche in tempi normali ».

La Commissione, composta di 14 tecnici, tre i quali 4 Membri Effettivi dell'INU, presto valutò le difficoltà del compito, soprattutto per l'organizzazione molto deficiente e specialmente per l'assenza di un materiale cartografico aggiornato. Essa comprese quanto fosse necessario « allargare il più possibile le basi dell'organizzazione, chiamando a collaborare tutti quanti, tecnici e non tecnici, fossero in grado di dare un contributo a così ardua impresa e di dare la precedenza assoluta ai problemi della ricostruzione delle zone distrutte e più utili, avviando in pari tempo lo studio di nuovi quartieri, atti a ricevere la popolazione supercompressa nel vecchio nucleo ».

In base a queste premesse, la Commissione si avvalse della collaborazione di numerosissimi tecnici e specializzati. In complesso, figurano tra i collaboratori, in una con i Componenti della Commissione, ben 143 nomi, e, tra questi, dodici Membri Effettivi dell'INU.

Con una relazione al Sindaco, a dieci mesi dalla nomina, la Commissione per il Piano Regolatore aveva concluso: « quella che può definirsi la prima e più importante fase degli studi per la ricostruzione urbana di Napoli: "Il Piano Regolatore Generale" ». (Sono parole che cito dalla stessa Relazione al Sindaco).

Ma più notevole appare, a distanza ormai di dieci anni, l'impostazione programmatica del Piano Regolatore, basata su due fondamentali ricerche, che hanno oggi più che mai valore: trovare una soluzione di equilibrio tra i problemi contingenti (ricostruzione edilizia e ricostruzione industriale) ed i problemi del futuro, gravati dal dinamico incremento demografico di Napoli.

La Commissione dichiarava inoltre che: « la battaglia per risanare Napoli è ardua, ma essa deve essere una buona volta affrontata. E certo non si potrà pensare di affrontarla, dopo che si fosse commesso l'irreparabile errore di ricostruire la città, così come prima ».

A dieci anni di distanza è dimostrato assai chiaramente come l'entusiasmo di quella Commissione fosse in massima parte eccessivamente ottimistico. La città si è ricostruita *non come prima*, ma *peggio di prima*.

L'unica zona cittadina, che si è miracolosamente salvata da una siffatta ricostruzione, è precisamente quella inclusa nel Piano di Ricostruzione dei Rioni Porto, Mercato e Pendino, che, nato nel Piano Regolatore Generale, fu in tempo utile sottratto alla sorte del Piano Generale, ed ottenne tutte le necessarie approvazioni, diventando esecutivo ed operante.

Furono così fatte salve le aree destinate all'ampliamento degli impianti portuali, che, secondo le previsioni del Piano Regolatore, erano considerati i capisaldi più necessari alla cittadinanza, la quale dal Porto stesso doveva trarre ragione di vita.

La Commissione per il P. R. di quel tempo, stranamente profetica, concludeva la sua Relazione al Sindaco affermando testualmente:

« Ciò che principalmente preme a questa Commissione è di fermare l'attenzione della S. V. sulla necessità che tutto il lavoro fatto da un numero di tecnici, quale difficilmente si era veduto anche fuori di Napoli, non vada perduto » e raccomandava con molto calore di adottare tre provvedimenti:

a) il ripristino del Consiglio Tecnico Comunale, al fine di affiancare e consigliare il Comune in tutta la sua complessa attività, ivi compresa quella tendente ad assicurare lo sviluppo e l'applicazione del P. R.

b) la creazione di un Ufficio Urbanistico, che attenda alla compilazione dei Piani Particolareggiati, a cui affidare in primo luogo il completamento e l'aggiornamento della carta 1/1000 di tutto il territorio comunale.

c) dare la necessaria organicità agli Uffici della Fognatura e delle Strade, in modo da curare, con il necessario tecnicismo, questi elementi fondamentali della struttura urbana.

La Commissione enunciava infine categoricamente un principio che ancora oggi ha la sua piena validità, e nel quale noi crediamo ancora fermamente, anche se la Legge Urbanistica non lo esprima in termini di eccessiva chiarezza, e cioè che:

« Un Piano Regolatore Generale sancisce le grandi direttive della sistemazione urbana, ma, per quanto riguarda il contenuto delle sue maglie, ha carattere di massima ed occorre pertanto accompagnare la difficile ripresa della vita urbana, con un'assidua, vigile opera di accendimento tecnico » e la relazione di accompagnamento del Piano si concludeva riaffermando che:

« Per quanto sia stato necessario addivenire presto alla formulazione del Piano, onde permettere il riattivamento della circolazione e la ricostituzione dei tessuti dello organismo urbano, non si è inteso cristallizzare lo sviluppo urbano in una visione legata a particolari contingenze di tempo. Si è inteso piuttosto studiare uno schema di massima, il quale, tenendo conto delle tendenze naturali di sviluppo, consenta un elastico aggiornamento a future situazioni, anche di notevole respiro ». In sintesi, si è sviluppato questo tema: fare un piano realistico, senza compromettere il futuro.

Lo scrupolo di addivenire presto alla formulazione del Piano appare quanto mai eccessivo, oggi, anche se allora fu espresso con parole veramente sante, perché dovevano passare ancora nove anni, ed arrivare all'anno 1954, perché lo, che non potei avere a quel tempo la ventura di col-



10. Piano Regolatore del 1946 rielaborato nel 1949.



11. Carta degli stralci del Piano Regolatore 1946 rielaborato nel 1949.

In azzurro: impegno di piano particolareggiato (Colline di Posillipo) di intesa con il Ministero della Pubblica Istruzione; in viola: impegno di piano particolareggiato (area storica) di intesa con il Ministero della Pubblica Istruzione; in rosso: piano di ricostruzione dei quartieri Porta, Mercato e Fenotico, (approvato ed operante); in arancio: sistemazione subordinata all'esito di un concorso nazionale di intesa con il Ministero dei Trasporti.

laborarvi, potessi presentarmi a Voi, in questo V Congresso di Urbanistica, per dirvi che quel Piano *non è*, fino a questo momento, operante.

In stretta connessione con la Commissione per il P. R. lavorava una Commissione per il R. E., istituita dall'ANIAI, ed anche questa Commissione, attraverso numerosissime riunioni, andava elaborando il Regolamento corrispondente al Piano, sottoponendone l'articolazione al continuo dibattito nelle Assemblee dell'Associazione, appositamente convocate.

Ma anche questo, sebbene un tantino più fortunato del Piano, ancor oggi non può entrare in vigore, per cui, come già vi ho informati, l'edilizia napoletana è sempre regolata da quell'immortale documento che è il Regolamento Edilizio del '35, e del quale già Vi ho dato notizia.

Il Comune di Napoli aveva adottato il P. R. del '46, nel febbraio 1948 e, nel settembre del '49, la Direzione Generale dell'Urbanistica e delle Opere Igieniche lo aveva trasmesso, per esame e parere, al Consiglio Superiore. Questo ultimo, nell'Assemblea Generale del Febbraio 1950, esprimeva il proprio parere: « che l'esaminato Piano Regolatore Generale del Comune di Napoli ecc. ecc., debba essere modificato e integrato, tenendo conto delle considerazioni di cui ai precedenti "considerando" ».

Nella premessa, il Voto afferma innanzi tutto (e ciò è opportuno precisare) che il Piano « si compone degli elaborati di rito » e che « il vigente P. R. G., approvato nel 1939, non è rispondente alle necessità ».

In merito al R. E., afferma che il vigente R. E. della città, (cioè quello del 1935), è assolutamente inadeguato alle moderne esigenze della popolazione ed ai moderni criteri cui si deve ispirare attualmente l'edilizia.

L'Amministrazione Comunale, in possesso del Voto del Consiglio Superiore, nominò una nuova Commissione, cui commise l'incarico di apportare al Piano le modifiche e le integrazioni suggerite nei « considerando » del Voto.

Questa Commissione, della quale furono chiamati a far parte 4 Membri Effettivi dell'INU, espletò i suoi lavori nel settembre 1951 ed uno stralcio del Piano da essa rielaborato, è qui esposto in queste sale.

Oltre il notevole incremento delle aree portuali e la grande strada a ridosso di queste, di cui già si è detto a proposito del Piano di Ricostruzione, il P. R. G. prevedeva una altra grossa opera: la cosiddetta « parallela a Toledo ».

Si tratta di un'opera, già studiata in precedenza, della quale una soluzione di minore portata era stata contenuta anche nel piano del '39.

Con il Piano del '46, la « parallela a Toledo » era stata collegata anche a mezzo di notevoli opere d'arte, con la strada di Capodimonte a nord e quindi con lo stradone di Secondigliano e con l'Appia, a sud con la parallela a Chiaia, che, piegando ad occidente, si collegava a sua volta con piazza dei Martiri, via Calabritto e Riviera di Chiaia.

In base al voto, questa dovette essere modificata. Il Consiglio Superiore ne aveva chiesto un più economico inserimento nella maglia cittadina, in corrispondenza di piazza Carità, e uno sbocco occidentale che non andasse a disturbare né la via Chiaia, per le sue peculiari caratteristiche ambientali, né la piazza Martiri, e pertanto si prevede di convogliare il traffico in tre direzioni:

- a) mediante una galleria, che nasce alle spalle del porticato di San Francesco di Paola e termina in Via Domenico Marelli, per dare al traffico un conveniente inserimento nella Riviera di Chiaia;
- b) mediante uno sbocco diretto in Piazza del Plebiscito, tra il Palazzo della Prefettura ed il Colonnato di S. Francesco di Paola;
- c) mediante una galleria che nasce in corrispon-

denza di via Santa Brigida, per terminare all'incontro di via Filangieri con via dei Mille.

Con la risistemazione del Centro Storico, furono risolti i problemi del traffico, a mezzo di strade di modesta sezione e più aderenti alla trama della originale città greco-romana; si tenne conto degli studi precedenti e fu soprattutto deciso dall'Amministrazione Comunale, su consiglio della Commissione nominata, di preparare, entro breve tempo, un Piano Particolareggiato, d'intesa con le Soprintendenze alle Antichità ed alle Arti Medioevali e Moderne e con liberi professionisti particolarmente qualificati.

Anche per la sistemazione della Stazione Ferroviaria e degli accessi da est, che erano stati oggetto di riserve da parte dell'Amministrazione Ferroviaria e del Consiglio Superiore, la Commissione dimostrò che, oltre la soluzione prevista nel Piano del '46, anche altre soluzioni erano possibili e concluse proponendo lo stralcio di questa zona dal P. R., per sottoporre la definitiva soluzione all'esito di un Concorso Nazionale, da bandirsi tra liberi professionisti, architetti e ingegneri.

Fu realizzato l'accesso da nord alla città, attraverso il Parco di Capodimonte, sempre secondo i suggerimenti del Consiglio Superiore, rinviando alla redazione di un altro Piano Particolareggiato la sistemazione dei Quartieri Alti: Vomero, Arenella, Cangiano, per i quali il Consiglio Superiore aveva raccomandato una minore compattezza edilizia media ed una più ampia previsione di zone verdi.

Per i quartieri periferici, per i quali si prospettava la possibilità di ridurne il numero, per aumentarne la estensione, si previde, certo nei limiti del possibile, di unificare quelli di Fuorigrotta e di Soccavo, di Barra e di Ponticelli, nonché quelli di Capodimonte e Scudillo.

Fra le altre osservazioni al Piano, il Consiglio Superiore aveva rilevato che l'ulteriore sviluppo della fabbricazione nella zona di Posillipo, previsto nel Piano, avrebbe compromesso ancor più gravemente quella amenissima collina, che deve invece conservarsi immutata, almeno nell'attuale aspetto, specialmente sul versante che guarda il golfo, e giustificava la sua opinione, affermando che una estensione ulteriore delle costruzioni « potrebbe deturpare in modo irreparabile la sovrana bellezza dei luoghi, analogamente a quanto già deplorevolmente verificatosi per una parte, in conseguenza della lottizzazione del quartiere Speme ».

Oggi, con il vincolo totale imposto dal Ministero della Pubblica Istruzione su tutta la collina di Posillipo, si è cercato di difendere quella serena bellezza dei luoghi, nei quali una nuova strada ampia, panoramicissima, è stata in questi ultimi anni realizzata, comportando una immediata esaltazione dei valori dei suoli a monte e l'inizio di non poche costruzioni. Queste, per la verità, sono contese e limitate dalla Soprintendenza, ma non impediscono del tutto, ad evitare il rischio, che è a voi tutti noto, di dover esplicitamente qualificare inedificabili le aree ed istigare i vari proprietari alla richiesta di indennizzo, prevista con l'art. 16 della legge 1497 del 29 giugno 1939.

La Commissione di rielaborazione del Piano ritiene, prudentemente, che un divieto assoluto di edificare avrebbe urtato contro difficoltà pratiche non indifferenti e paventò che la zona non avrebbe mantenuto, in realtà, neanche il modesto carattere agricolo preesistente, ma che avrebbe, una volta attivato il divieto assoluto di edificazione, accentuata la sua tendenza di decadimento. E' certo che a nessuno dei proprietari della zona sarebbe mai saltato in mente di provvedere alla creazione di un parco o di una pineta, per offrirli in godimento ai cittadini. Nell'attuale panorama della città, si vedono assai chiaramente quali sono oggi i parchi e le pinete: sono pochi e sono tutti di proprietà dello Stato.

La Commissione di Rielaborazione, quindi, propose alla Amministrazione Comunale (che accettò) di procedere in breve tempo, d'intesa con la Soprintendenza ai Monumenti e con la Commissione per la tutela delle bellezze panoramiche, alla redazione di un piano particolareggiato di tutta la zona, onde consentire una limitata possibilità edilizia, e soprattutto imporre l'obbligo della formazione di estese zone alberate, private. Parve, comunque, a quella Commissione che un piano particolareggiato, per le sue caratteristiche di esecutività, fosse il più idoneo a definire il carattere della zona di Posillipo. E, tanto per la cronaca, l'Amministrazione Comunale del tempo aderì all'intenzione della Commissione di Rielaborazione di affidare lo studio di un tal piano alla Sezione dell'INU, la quale Sezione iniziò anche, a tale scopo, i necessari rilievi e gli studi preliminari.

Sempre sulla scorta dei « considerando » del Voto del Consiglio Superiore, fu riesaminata la dislocazione della zona sportiva, che il Piano del '46 aveva prevista concentrata nel Cratere di Agnano, e furono create più zone minori distribuite, fissando, come richiesto esplicitamente dal voto, la ubicazione del Grande Stadio Polisportivo, con accesso dal Piazzale antistante la Mostra d'Oltremare. E in quella posizione, l'Amministrazione Comunale, decaduta nel '52, acquistò le aree necessarie e lo Stato fece iniziare la costruzione del nuovo Stadio, in sostituzione di quello Comunale distrutto dalla guerra. Era la prima opera pubblica, per la quale si teneva conto del P. R. G., del Voto del Consiglio Superiore e del parere della Commissione per la Rielaborazione.

Per la Zona Industriale, per la quale peraltro il Voto del Consiglio Superiore riconosceva giusta l'ubicazione ed il dimensionamento previsti, ma richiedeva che fossero prese in esame anche altre zone industriali ubicate fuori del territorio comunale, l'Amministrazione Comunale accettò di riesaminare il problema in sede di Piano Territoriale di Coordinamento, dato che la zona ad est dell'abitato, destinata all'espansione industriale, non contrastava di certo con l'eventualità di scegliere altre zone esterne al territorio comunale, per l'ubicazione di particolari grosse industrie.

Come fu per il Piano Regolatore, così anche il Regolamento Edilizio fu sottoposto a revisione, in base al voto del Consiglio Superiore e, successivamente, esso fu approvato dalla Amministrazione Comunale e dalla Giunta Provinciale Amministrativa.

Con questo si ritenne di aver assolto il mandato e di aver messo il Piano e il Regolamento in condizioni di poter essere approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici e l'Amministrazione Comunale, approvata la rielaborazione, la sottopose alla Giunta Provinciale Amministrativa, la quale la approvò a sua volta.

Si era peraltro a questo punto, quando, a seguito delle elezioni amministrative del 1952, la maggioranza consiliare di Napoli cambiò colore politico e la nuova Amministrazione, ritenendo il Piano *non rispondente ai propri programmi*, decise, in una delle prime riunioni del Consiglio Comunale, di non ratificare la deliberazione di approvazione del Piano e di « dover riprendere il procedimento dall'inizio, ritirando il progetto in questione ».

Inutile qui riprodurre la polemica che ne nacque, poiché gli episodi di quella polemica non sfuggirono di certo a Voi, che di Urbanistica vi occupate quotidianamente.

Fu accertato, successivamente, che anche quella ulteriore ratifica non era necessaria, in quanto già avvenuta, ed il Piano attendeva soltanto l'invio al Ministero per la definitiva approvazione.

I fatti che seguirono e che qui riassumo, non erano che il logico sviluppo e le logiche conseguenze di quella riunione del Consiglio Comunale:

a) Ritirato il Piano Generale, furono sospesi gli incarichi di studio dei Piani Particolareggiati, che la precedente Amministrazione aveva commessi a numerosi professionisti napoletani, al fine di trovarsi in possesso di tutti gli strumenti necessari per la realizzazione di qualunque programma di opere pubbliche, al momento in cui fosse diventato operante il P. R. G.

b) Ritirato il Bando di Concorso per la sistemazione della piazza Garibaldi e per il progetto del Nuovo Fabbricato Viaggiatori, già pubblicato di intesa fra il Comune di Napoli e l'Amministrazione Ferroviaria. (Come è a Voi noto è stato quest'anno ribandito il Concorso, con una nuova formulazione).

c) Non più conferito l'incarico alla Sezione dell'INU dello studio di un Piano Particolareggiato per la zona di Posillipo e sospeso l'incarico conferito per lo studio della sistemazione della « Zona Storica ».

In buona sostanza, ritirato il P. R. G., diveniva automaticamente inutile ogni studio di Piano Particolareggiato, se non per quella parte relativa alla rilevazione degli stati attuali, diveniva inattuale uno studio della piazza Garibaldi, che presupponeva una sistemazione urbanistica in armonia con le previsioni di P. R. G., e divenivano impossibili, privi di ogni indispensabile premessa, gli studi del Piano di Posillipo e della Zona Storica.

Mentre è evidente che ogni Amministrazione Comunale deve realizzare il proprio programma di opere, stralciandolo da un programma di massima generale della città, accade invece che, se la città è ancor priva di piano regolatore, questo venga paventato dall'Amministrazione, come se fosse di per sé stesso un programma esecutivo.

A mio avviso, questo è un equivoco, perché non è possibile presumere che ogni Amministrazione Comunale condensi il proprio programma di quattro anni in un P. R. G., perché in quattro anni è impossibile studiare un P. R., ottenere le approvazioni, studiarne i piani particolareggiati e realizzarne le opere. Quattro anni sono forse appena sufficienti, non tanto per lo studio di un P. R. G., quanto per lo svolgimento di tutto la procedura democratica e burocratica delle approvazioni.

In definitiva, è qui superfluo ripetere che il primo strumento di cui un'Amministrazione Comunale abbisogna è precisamente un piano di massima della città, per poter dar corso al proprio programma di opere, scegliendo e dimensionando opportunamente i « particolareggiati », in correlazione ai « desiderata » della propria base.

Ma è facilmente comprensibile perché alcune Amministrazioni Comunali sono particolarmente restie ad adottare i piani. Questi rappresentano una disciplina alla quale sottoporsi, un vincolo per le iniziative spicciole ed un impegno gravoso per le grandi.

Per mitigare ed addolcire queste evidenti preoccupazioni, è necessario che sia finalmente ribadito e codificato il carattere di Piano di Massima per i P. R. G., particolarmente per quanto riguarda l'interno delle sue grandi maglie, ed è necessario infine che il P. R. G., impostato a seguito di analisi accurate e scientifiche dei singoli fenomeni connaturati alla vita di una città, sia suscettibile, con facile procedura, del necessario, continuo aggiornamento.

Io personalmente ho difeso e difendo il Piano Regolatore di Napoli del '46, sia per lo studio analitico, appassionato e profondo, che ne costitui la maggiore fatica, che per le sue caratteristiche di elasticità e di flessibilità, per le sue possibilità di esaurirsi e di rinnovarsi, di tempo in tempo in dipendenza delle circostanze contingenti e future, prescindendo da impostazioni meramente programmatiche e destinate ad essere sopraffatte dagli avvenimenti.



## Torino senza Piano

*relazione di Giovanni Astengo*

2

A dieci anni dalla fine della guerra anche Torino è ancora senza Piano approvato ed operante. E' ben vero che la necessità di un Piano che consentisse una razionale ricostruzione e favorisse la rinascita economica della città fu acutamente sentita nell'immediato dopoguerra; è ben vero che alcuni seri sforzi per avviare il Piano furono fatti in diverse occasioni e ad essi la Rivista « Urbanistica » ebbe a dedicare gran parte del suo primo fascicolo; ma sta di fatto che a tutt'oggi il piano definitivo non è ancora nato.

Illustrare le vicende ed esaminare le cause di questa quasi inspiegabile lentezza a fare e a decidere in sede di politica edilizia sarà il compito della prima parte della mia relazione; quindi dopo la esposizione che il Prof. Rigotti vi farà sul Piano in allestimento mi proporrò di avanzare su di esso alcune osservazioni e di esporre alcune critiche personali e di colleghi, volte non solo a chiarire ed illuminare situazioni ed opinioni, ma soprattutto a contribuire ad una rapida revisione e conclusione dello studio in atto.

Prima di parlare dell'oggi mi rifarò un momento all'indietro per cogliere i punti di innesto dei rami nuovi sul vecchio tronco. Mi riferirò alla Torino di cent'anni addietro, alla Torino capitale del regno sardo che contava, alla metà del secolo scorso, un 150.000 abitanti e si presentava perfettamente individuata ed omogenea, in ogni sua parte giusta di dimensioni e chiaramente inserita nel bellissimo paesaggio: era, tutti lo sanno, il risultato di precisi atti di pianificazione autoritaria; le sue vie rettilinee e le sue uniformi case ammirate da alcuni, dai più deprecate come monotone e fastidiose, componevano e compongono tuttavia il più compiuto esempio urbanistico della regolarità barocca (figg. 1 e 2).

Dalla metà del secolo inizia anche per Torino una sempre più rapida espansione che avviene con successive, ma sempre meno coerenti ed individuate, espansioni a scacchiera. Intanto si affacciavano in Torino le prime industrie.

Sulla carta del '77 riscontriamo una notevole distribuzione di stabilimenti industriali sul territorio. In nero sono contrassegnati gli stabilimenti

2. Carta di Torino e dintorni del 1855. - Sono riabiliti le due stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa, non collegate fra loro; è inoltre individuabile la cinta daziaria che contorna l'abitato.



industriali ivi indicati nominativamente; leggiamo: le officine per il materiale ferroviario, l'arsenale di costruzione con la fucina delle canne ed il laboratorio pirotecnico, due grandi fonderie, varie altre officine meccaniche e chimiche. Siamo agli inizi della rivoluzione industriale in Italia e Torino, traendo vantaggio dalla sua posizione politica nella formazione del Regno, si avvia a diventare un importante centro industriale (fig. 3).

Gli atti di pianificazione urbana nella seconda metà del secolo scorso sono però assai modesti e timidi; degnò di menzione unicamente il taglio diagonale tra piazza Castello e piazza Solferino ultimato nel '97.

Intanto la città si espande secondo le tre direzioni ortogonali: a nord, a sud e ad ovest. In queste espansioni si perdono le antiche tradizioni di chiarezza: la maglia a scacchiera si connette maleamente con le preesistenti radiali, sopravvivono e si consolidano gli interessi precostituiti delle piccole borgate periferiche, e la fabbricazione edilizia si mescola in modo caotico a quella industriale, che via via aumenta e forma, a cavallo del secolo, la nuova ragione d'essere della città di Torino.

E' il periodo epico dei primordi dell'industria metalmeccanica torinese: il fermento creativo di quegli anni fu tale da rinnovare completamente la mentalità degli uomini: fu quella una generazione di pionieri, di tecnici, di creatori e di capitani d'industria; fu una generazione di operai intelligenti e attivi da cui sortirono, come da un vivaio, nuovi tecnici e nuovi imprenditori, oltreché sindacalisti e politici.

Tra l'80 e il '90 nascono la Savigliano, la Nebiolo, le prime fabbriche di macchine utensili, tra cui l'Ansaldi, e poi successivamente la Diatto, la Moncenisio, le Ferriere, la Elli Zerboni, la Emanuel, e all'inizio del secolo la Fiat, la Ceirano, l'Itala, la Lancia: nel 1906 le industrie automobilistiche torinesi occupavano quasi 2.000 operai.

Per questo fermento creativo Torino ha avuto l'onore di essere citata dal Mumford come una delle quattro città produttive, assieme a Pittsburg, Lione ed Essen. Ma la generazione dei pionieri dell'industria torinese non aveva genio per la configurazione urbanistica della città.

La pianificazione edilizia tradizionale torinese fu da ingegneri e funzionari piemontesi generosamente regalata a Roma subito dopo il '71 con i piani formalistici del Quartiere Esquilino e con l'infelice e puerile trapianto di piazza Vittorio.

A Torino si spense anche questa disciplina puramente formale e l'anarchia perdurò fino al 1908 fino cioè al Piano regolatore tuttora vigente e la cui validità è ora in progetto di cadere: fu un infelice piano di allineamenti, assai più timido e più banale di altri suoi contemporanei, come, ad esempio, quello di Roma.

In queste maglie è avvenuta l'espansione della città. Dai 150.000 abitanti del 1850 Torino era intanto cresciuta a 300.000 nell'87, e nel 1911, all'entrata in vigore del nuovo Piano, la città toccava i 400.000 abitanti con 84.000 operai. Era già una grande città con seri problemi industriali, ma di essi non si ritrova traccia nel piano del 1908 e nel suo aggiornamento del '20.

I problemi ubicazionali furono quindi risolti dalle singole ditte, non sempre felicemente poiché le singole iniziative non potevano evidentemente risolvere i problemi generali che tali ubicazioni andavano via via ponendo e che si andavano ingrossando, anche perché la posizione di retrovia nel fronte della prima guerra mondiale aveva influito in modo decisivo su di un ulteriore sviluppo industriale di Torino. Le industrie ormai consolidate avvolgevano la città sui tre lati, arrestandosi in alto e in basso alla sponda del Po.

Tra il '21 e il '29, l'industria torinese tocca il vertice del massimo sviluppo e della massima produttività. Non così l'urbanistica cittadina. Il «ventennio» non segna grandi novità, all'infuori del rifacimento in chiave di monumentalità, come si addiceva ai tempi, del centro cittadino; rinnovamento che, pur essendo da annoverare fra le grandi e dolorose sconfitte della nascente, ma ancora acerba, architettura moderna, ebbe, se non altro, il pregio di essere contenuto in limiti di una certa decenza.

Intanto le crisi economiche avevano portato alla città un certo ristagno, tanto che i 600.000 abitanti del '29 restano per qualche anno quasi stazionari. Rallentano così le costruzioni edilizie. Unico grande avvenimento urbanistico di quegli anni il nuovo stabilimento Fiat-Mirafiori, che si insedia a sud di Torino, abbandonando il leggendario Lingotto (fig. 5).

L'accerchiamento industriale di Torino è così completo (fig. 6).

Siamo alla vigilia del conflitto, alla vigilia, per la città, di quel profondo sovvertimento economico ed edilizio, causato dalle distruzioni belliche che operarono non solo sulle fabbriche, ma indiscriminatamente su tutto





l'agglomerato urbano, che intanto, fluendo entro le maglie del vecchio piano, si era enormemente dilatato attorno al centro, soprattutto secondo la direzione di corso Francia e in Borgo San Paolo (fig. 7).

La situazione delle distruzioni poneva sul tappeto il grande problema della ricostruzione: ricostruzione non solo edilizia, ma ricostruzione anzitutto morale, e quindi politica ed economica.

Grandi problemi incombevano sulla città alla vigilia e all'indomani della Liberazione, ma anche grandi erano in quel momento le speranze, i propositi e le possibilità. E se grandi non furono i risultati, la ragione dell'insuccesso è da legare al quadro generale di tutta la situazione politica italiana del dopoguerra, in cui l'episodio della mancata pianificazione torinese fu solo uno dei mille episodi, e forse neppure fra i più significativi.

Che occorresse un piano non c'era dubbio. Ma come allestirlo?

Intanto si era creato un primo intoppo. Un piano ufficiale si stava già allestendo fin dal '44, ed incaricata ne era la commissione Melis - Orlandini - Rigotti.

Se all'aprile del '45 il campo fosse stato completamente sgombro forse si sarebbe potuto partire subito, senza perdere un sol giorno, nel calore della nuova atmosfera. Invece, la Giunta Popolare volle prima esaminare il piano in allestimento, che, anche se seriamente studiato, non poteva accettarsi, se non altro per la necessità di una procedura democratica, e concludeva sulla necessità di un nuovo piano. Si giunse così all'ottobre del '46 (e un anno purtroppo era già perso), quando il Sindaco Roveda indisse una riunione di un'ottantina di invitati per lo studio della procedura di compilazione del nuovo piano.

Tra gli altri suggerimenti, fu illustrata in quella riunione la procedura avanzata dal nostro gruppo ABRR e che ebbi ad illustrare poi sul n. 13 di Metron.

In sostanza la nostra proposta di procedura comprendeva tre fasi: una pubblica *discussione-concorso*, per la definizione dei concetti generali informatori, da convocare entro pochi mesi; la successiva formazione della *commissione* per la compilazione del piano generale, con le persone distinte nella prima fase della pubblica discussione-concorso; la terza fase comprendente la formazione di *concorsi* per i piani particolareggiati. La proposta tendeva a risolvere, nel più breve tempo e con la concentrazione degli sforzi, il problema di addivenire, al più presto, all'impostazione generale del piano e alla progettazione, mediante il primo piano particolareggiato, del primo quartiere organico, che avrebbe potuto entrare in costruzione nella primavera-estate del '47 ed assorbire così in modo ordinato i primi impulsi della ricostruzione edilizia che si stavano in quei mesi manifestando.

Sensate l'accenno personale (altri ne dovrò ancora fare).

Se ho insistito su questo punto è solo perché non ho mai avuto in vita mia un rammarico più cocente di quello di non essere riuscito a convincere l'assemblea e di vedere respinta in quell'occasione una proposta che coll'andare del tempo si è dimostrata come forse la sola procedura possibile e viva per rapidamente concludere qualcosa di concreto: essa aveva in sè la garanzia della procedura democratica e avrebbe posto in luce, e subito, tutte le forze attive che potevano allora contribuire alla soluzione dei problemi urbanistici cittadini. Tale fu, grosso modo, la procedura adottata a Milano, che ha fruttato un piano in tempo utile per intervenire nell'assetto cittadino.

Ma in quella riunione di otto anni fa la grande maggioranza dei convenuti si dichiarò favorevole al concorso generico e nazionale, e l'Amministrazione fece suo tale indirizzo.

Vi era anche in quel momento un'altra occasione che non si volle sfruttare, ed è il Piano Regionale Piemontese che, avviato, come è noto, dal nostro gruppo, era in quel tempo allo stato di grazia delle origini ed aveva incontrato autorevoli consensi nel Ministro Cattani e nel Presidente Visentini. Son anche queste cose note e la pubblicazione su Metron n. 14, nel febbraio 1947, degli studi per il Piano Regionale, ed in particolare di quella parte interessante l'area d'influenza di Torino, porgeva alla pubblica opinione elementi di discussione sull'impostazione del Piano cittadino che diveniva per altro di giorno in giorno più urgente. Infatti gli stabilimenti industriali distrutti avevano incominciato le riparazioni e la riedificazione.

Era urgente un indirizzo generale di politica edilizia: si potevano allora creare nuove zone industriali; alcune amministrazioni di stabilimenti semi-distrutti da noi interpellate (tra cui ricordo a titolo di esempio Westinghouse e Nebiolo) si erano dichiarate favorevoli a un trasferimento, qualora ne fossero state in qualche modo agevolate e guidate. Ma l'atmosfera si era raggelata in attesa del concorso.



Nel campo dell'edilizia residenziale iniziava la ricostruzione in situ, ma con assai più vani di prima e con l'utilizzazione fino all'ultimo metro cubo consentito dai regolamenti edili. L'idea dei compatti edificatori detta e scritta un po' dovunque non trovava alcun seguito nell'Amministrazione. Si attendeva il concorso. E intanto gli uffici tecnici municipali preparavano, chiusi nel segreto d'ufficio, un piano di ricostruzione.

In quei mesi di attesa snervante ed inefficace l'APAO Piemontese aveva cercato di smuovere l'attenzione con lo studio di un quartiere residenziale organico sfruttando il grande comprensorio di terreno sito di fronte alla Fiat-Mirafiori e che risultava fino allora completamente sgombro. Lo studio presentato all'Esposizione di Parigi nell'estate '47, fu pubblicato, ma cadde ben presto nell'oblio. A nulla valsero in quel tempo articoli, conferenze, studi, riunioni. L'opinione pubblica era attratta non tanto dai problemi generali, quanto da questioni singole ed il problema della ricostruzione del Politecnico commuoveva assai più della ricostruzione dell'intera città.

Ciascuno attendeva tranquillo il concorso. Che finalmente venne, con tutta la lentezza possibile. La delibera consiliare fu del dicembre '47, il bando uscì nel gennaio '48 e i risultati furono noti nel novembre '49.

Ormai erano passati quattro anni dalla fine della guerra e tutte le situazioni cominciavano a compromettersi e a cristallizzarsi.

Sarebbe occorso da parte dell'Amministrazione un grande atto di coraggio che essa non aveva ancora saputo dimostrare. Ma questo atto non venne. I risultati del concorso sono noti e pubblicati sul primo numero di *Urbaniistica*; accennerò unicamente ai due primi ex aequo, dei due gruppi Dodi - Morini - Vigliano e Astengo - Renacco - Rizzotti.

In sostanza i due progetti avevano molti punti di contatto: dislocazione di aree industriali, indicazioni di nuovi quartieri organici, schema della grande viabilità esterna.

In più il nostro gruppo proponeva la integrale sistemazione ferroviaria (ancora allora la stazione di Porta Nuova era completamente a terra per quanto riguarda binari, impianti, servizi, pensiline) e la creazione dell'asse attrezzato di attraversamento nord-sud, oltre ad una maggiore precisazione delle aree dei nuovi quartieri, tutti individuati sul terreno e di possibile esecuzione per effettiva disponibilità di aree (alcune delle quali in parte anche di proprietà municipale). Questa sostanziale concordanza di idee che si ritrovava, grosso modo, anche nei progetti di Rigotti e Molli Boffa, avrebbe dovuto, logicamente, portare ad una riunione di questi apporti per definire immediatamente il Piano generale.

Ma non erano questi gli intendimenti dell'Amministrazione: per il Piano c'era tempo. Lo disse e lo scrisse l'on. Casalini, allora Assessore dei LL. PP., dichiarando che il nuovo Piano Regolatore Generale doveva essere pronto alla scadenza dei termini prefissati per la scadenza del Piano Regolatore vigente, secondo la nuova legge Urbanistica.

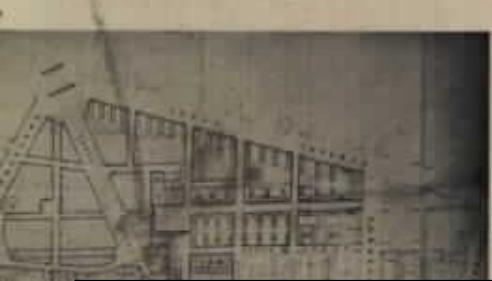
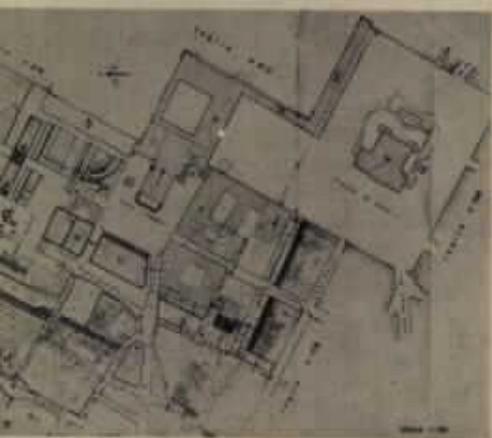
La interpretazione di questa frase è chiara: il Piano non aveva da servire per il momento, per la ricostruzione che ancora s'avesse da ultimare e per dare guida e norma alle nuove costruzioni industriali e civili, pubbliche e private, ma sarebbe stato approntato al solo scopo di soddisfare una necessità burocratica, rispettando unicamente il termine massimo prescritto dalla legge! Ciò significava ripudiare il contenuto stesso del Piano, annullare la sua forza formatrice della vita cittadina, il suo valore sociale, per confinarlo ad un atto di ordinaria amministrazione. Significava, per l'Amministrazione, rinunciare con ciò ai suoi diritti oltre che ai suoi doveri di pianificare, di stabilire e di attuare una politica edilizia.

Questa mentalità rinunciataria portò l'Amministrazione a vendere all'asta, a prezzi irrisori, oltre 40.000 mq. di terreni municipali, alienando così il già scarso demanio comunale. Il problema fu accantonato e presero il sopravvento i problemi singoli, i problemi del giorno, che non sempre si riuscivano a risolvere. Le porte erano così spalancate all'iniziativa della speculazione.

Intanto silenziosamente si iniziava negli uffici tecnici municipali la redazione del Piano di Ricostruzione che fu deliberato dal Consiglio comunale nel dicembre 1949 e che da allora iniziava un via vai, a moto alternativo, tra Roma e Torino. Il Piano riguardava alcune zone cittadine in cui più estese erano state le distruzioni: si ebbe nel '51 una prima approvazione relativa a piccole zone periferiche, ma per il grosso del progetto vennero richiesti dal Ministero aggiornamenti e precisazioni.



11. La situazione della città al 1948: in marrone i grandi stabilimenti industriali, in rosso le strade pubbliche, in rosso scuro, negozi, cinematografi, in verde le aree verdi. - 12. Il progetto Dodi-Morini-Vigliano, l'ex sequestrato nel Concorso del P. R. di Torino. - 13. Il progetto Astengo-Renacco-Rizzotti, l'ex sequestrato nel Concorso del P. R. di Torino.



Una delle zone stralcio riguardava la sistemazione delle Torri Palatine e delle adiacenze. Per essa fu indetto nell'agosto del '51 un concorso, in cui risultarono vincenti, secondo la graduatoria, i progetti: 1° Arch. Nicola - Berlanda - Todros con la collaborazione dell'Arch. Martinola; 2° Arch. Romano; 3° Arch. Rigotti. Il progetto della sistemazione definitiva della zona passava quindi attraverso varie vicende, con manipolazioni varie e con interventi diretti sia del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che del Consiglio Superiore delle Belle Arti e portava ad una edizione finale di compromesso, né bella, né brutta, ma tale da lasciare probabilmente tutti insoddisfatti, mancando in essa il marchio di una precisa personalità.

Intanto maturava un altro grosso problema: la ricostruzione del Teatro Regio, che coinvolgeva la sistemazione generale di tutta la cosiddetta zona « culturale ». Tema eccellente per un piano particolareggiato. Per esso fu promosso un secondo concorso con scadenza 31 gennaio '52 esteso a tutto il comprensorio fra Via Po e Corso S. Maurizio. Risultarono vincenti: 1° il progetto del prot. Annibale Rigotti e 2° ex aequo i due progetti dell'arch. Perelli e del gruppo Nicola - Berlanda - Fasana - Giovando - Martinola - Todros. I risultati del concorso, a quanto mi risulta, sono stati per ora accantonati.

Intanto in attesa del Piano di ricostruzione e del Piano Generale nel Centro della città la speculazione edilizia ha avuto buon gioco delle incertezze dell'Amministrazione; si sono rese ad esempio possibili quelle follie edilizie ed urbanistiche dei grattacieli, di cui ora ogni cittadino amante del decoro in cuor suo si vergogna.

Il Piano di Ricostruzione, salvo che per la zona delle Torri Palatine, ancora fortunatamente non compromessa dall'esecuzione di opere, è stato dunque quasi del tutto inefficace. Concepito senza nerbo e senza idee, attuato senza coraggio, non poteva fruttificare.

Niente comparti edificatori, niente rifusioni particolari, niente espropri, salvo un caso da citare perché unico: il 26 giugno '52 (siamo a soli due anni fa) il Consiglio comunale approvava un programma di espropri di alcune aree. La minaccia di esproprio smuoveva allora i proprietari recalcatranti ed il procedimento di esproprio veniva confermato per l'area ben nota dell'edificio distrutto di Piazza Castello. Benissimo, ma troppo poco per una ricostruzione massiccia come quella di Torino.

Il Piano di Ricostruzione potrebbe dunque essere liquidato con poca lode, se non dovessimo invece ad esso due fatti positivi di una certa importanza, e cioè due nuovi quartieri periferici: il primo di iniziativa municipale, il quartiere Miraflori, il secondo di iniziativa dell'INA-Casa, ed il cui piano riuscì ancora ad aggiungersi nel '52 al piano di Ricostruzione come piano di espansione, in una sosta, in questo caso fortunata, di quel lungo andirivieni tra Torino e Roma.

Entrambi entrarono a far parte del Piano di Ricostruzione col decreto 20 luglio 1954, che approvava le zone stralcio di Porta Palazzo e delle Torri Palatine.

Inserimento che può essere studiato come esempio elegante di acrobazia e di buona volontà amministrativa, ma che dimostra anche a quali vie traverse si è dovuto ricorrere in mancanza della via maestra del Piano Generale. Al quale ora ritorniamo, dopo gli episodi singoli. I termini estremi di validità del Piano del 1908, aggiornato al 1920 e fissati allora al 1958, erano stati ricondotti al 1952 con la legge urbanistica. Ma poiché nella stessa situazione di Torino si trovavano tutte le altre città aventi piani approvati con leggi speciali, escluse le poche città che lodevolmente avevano affrontato il nuovo piano secondo la legge urbanistica del '42, erano da prevedersi proroghe su proroghe.

Comunque i termini si avvicinavano e l'Amministrazione Civica, con delibera del 7 febbraio '50, decideva la formazione di una Commissione per lo studio del nuovo Piano Regolatore.

A far parte della Commissione venivano chiamati rappresentanti di Enti cittadini, degli ordini professionali e dell'INU. La Commissione insediata nel novembre 1950 comprendeva una trentina di membri e nominava una commissione esecutiva più ristretta (formata da 7 membri) sotto la presidenza del Prof. Chevalley, che resse attivamente tale incarico fino al suo decesso avvenuto nel 1953.

In questa commissione entrarono un po' tutti coloro che avevano in qualche modo contribuito all'attività urbanistica cittadina, ma molti furono anche esclusi ed a poco a poco andò col tempo integrata di nuovi membri anche su richiesta di vari Enti che desideravano essere rappresentati.

14. Il centro di Torino. - 15. Il piano definitivo per le Torri Palatine. - 16. Concorso per la sistemazione della zona culturale: progetto Annibale Rigotti. - 17. idem, progetto Cesare Perelli. - 18. idem, progetto Nicola Berlanda, Fasana, Giovando, Martinola, Todros. - 19. Il piano particolareggiato del quartiere Miraflori, di iniziativa municipale.

Intanto la commissione aveva incominciato a lavorare e cercava di affrontare la complessa materia che si era nel frattempo andata accavallando. E, diciamolo subito, non era facile orientarsi fra idee e progetti che potevano essere realizzabili pochi, pochissimi anni prima, ma che non erano ormai più attuabili, almeno nella loro interezza, essendo le aree irrimediabilmente compromesse e le situazioni mutate. Così dicensi della ricostruzione degli stabilimenti industriali che si andava velocemente compiendo per opera degli sforzi singoli e quindi, necessariamente, in loco.

Clamoroso il caso della ricostruzione di Porta Nuova, interamente rifatta anche questa in loco, senza tener conto, non dico della possibilità del trasferimento progettato, realizzabile ancora nel 1948-49, ma neppure di più modesti suggerimenti, relativi all'arretramento della fronte o anche solo all'allineamento del nuovo fabbricato laterale di Via Sucedli, per il quale la civica Amministrazione aveva chiesto un arretramento ben modesto di un metro o due.

La ricostruzione della stazione di Porta Nuova, rifatta in cemento armato e marmi, con pilastri che avvolgono e conserveranno per decenni come in un sepolcro le esili strutture in ghisa preesistenti, è uno dei più sfacciati esempi di sordità assoluta del Ministero delle Comunicazioni sia nei riguardi dei problemi urbanistici cittadini, sia di insipiezza edilizia ed architettonica.

Altri fatti ostacolavano ancora i lavori della Commissione esecutiva ed erano le continue richieste di pareri per nuove lottizzazioni di privati che precedevano e compromettevano via via l'opera di pianificazione.

Dal 1951 ad oggi la Commissione Esecutiva, soprattutto per merito dell'attività di alcuni suoi membri che con particolare dedizione si sono votati allo studio, primo fra tutti il collega Rigotti, ha molto lavorato, in condizioni spesso rese difficili dagli assolutamente insufficienti mezzi forniti dall'Amministrazione Civica per tale studio.

Solo dopo mesi e mesi di una lenta opera di paziente persuasione svolta dall'interno e favorita dall'intelligente collaborazione del nuovo ingegnere Capo e dal Capo della divisione urbanistica, si poterono recentemente ottenere i primi strumenti, se non ancora adeguati, per lo meno sufficienti ad impiantare lo studio.

Di esso vi dirà fra poco il collega Rigotti.

Ma prima di passare a lui la parola desidero darvi una rapida idea di quale è ora la situazione della città.

Intanto fra il '45 ed oggi la città è cresciuta di altri 80.000 abitanti: oggi la popolazione è di 770.000 presenti e 760.000 residenti.

Il flusso delle immigrazioni è in questi anni aumentato con una media di 25.000 immigrati l'anno (quest'anno si stanno raggiungendo i 30.000), molti di questi costituiti da mano d'opera non qualificata che accorre a Torino nel miraggio di un impiego costituendo una perenne domanda di casa e di lavoro.

Questo spiega perché la Falchera, che, essendo un quartiere INA-Casa, avrebbe dovuto essere abitata da operai e impiegati torinesi, è ora, ad assegnazione avvenuta, popolata per il 97% da famiglie non piemontesi.

Questa situazione che già avevamo illustrato nel Congresso di Venezia in scala regionale, non è certo favorevole per la sistemazione dei vari problemi cittadini e costituisce un gravame sull'economia cittadina se viene subita passivamente come è accaduto fin'ora.

Bisogna tuttavia riconoscere che per una ridistribuzione coordinata della popolazione occorrono strumenti di pianificazione ben più efficaci del solo Piano Regolatore: piani regionali e piani economici diventano allora indispensabili. Ma anche il Piano Regolatore ha la sua parte nel predisporre nuove zone industriali e nuovi quartieri residenziali. Riflettete un momento: per assorbire la sola immigrazione occorrerebbe costruire quattro o cinque quartieri tipo Falchera all'anno. Ma un ritmo di quattro quartieri tipo Falchera all'anno, chi lo potrebbe garantire? E quale spinta economica occorrebbe per uno sviluppo industriale capace di assorbire ogni anno 4.000 nuovi addetti, mentre al contrario oggi molti settori dell'industria lungonno e licenziamenti massicci contraggono la mano d'opera impiegata?

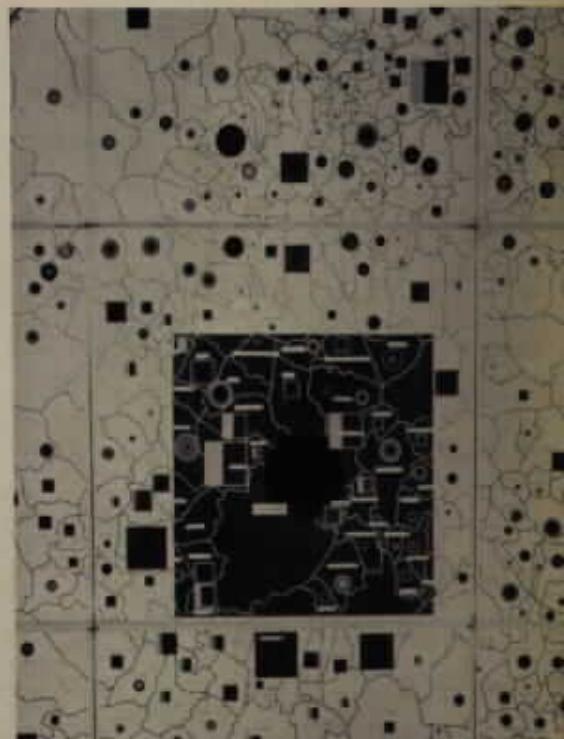
Ma ritorniamo alla città così come essa si presenta. Ed il modo migliore per mostrarvelo è di fare assieme un volo su Torino per renderci conto del saccheggio delle aree periferiche e della nuova situazione che si è venuta formando nel primo decennio del dopoguerra.



20-21



22



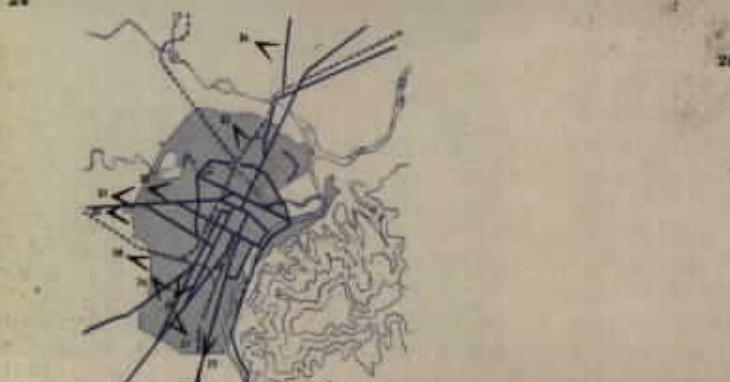
23



24



25



26



24. Veduta da Sud, sopra l'asse di Via Nizza, che attraversa la ferrovia per Genova: a sinistra lo smistamento.

25. Un particolare, più ravvicinato, sopra Via Nizza e Via Genova, con il gruppo delle INA-Casa della Fiat; a sinistra la Fiat Lingotto.

26. Il quartiere municipale di Mirafiori, con a destra la Fiat Mirafiori.

27. Altra veduta del quartiere Mirafiori con la Fiat Mirafiori in primo piano.

28. Veduta da occidente, da sopra le casermette S. Paolo (a sinistra) e le casette della cosiddetta città giardino; ben visibile il giardino della Villa Righini.

29. Un particolare da basso quota della zona di S. Rita (in basso a destra): case alte e basse su piccoli appiavimenti.

30. L'asse di Corso Francia e a destra l'espansione integrale del territorio comunale fino ai confini con Grugliasco.

31. L'asse di Corso Francia ed a sinistra le poche aree ancora libere.

32. Particolare della borgata Parella con il case di case e stabilimenti.

33. L'asse di Corso Grosseto e l'espansione di Torino verso nord.

34. L'unità residenziale Fucilieri; in secondo piano a destra le case popolari della SNIA, più indietro lo stabilimento SNIA che si estesa sulla strada n. 11 (Padana superiore), lungo la quale si sta sviluppando la più recente espansione industriale; in fondo a sinistra il nuovo stabilimento Picelli a Sestri.



28



29

# Studi in corso per il nuovo Piano regolatore di Torino

relazione di Giorgio Rigotti

Il piano regolatore di una città fondata parecchi anni addietro, accresciuta poco per volta, ricca di storia, con una fisionomia ben definita, con attrezzature organizzate, con un'economia quasi cristallizzata, un tale piano non è cosa che possa essere « inventata », non può essere il frutto soltanto di *ideologie astratte e polemiche*.

Il piano regolatore ricercato è già in gran parte insito nella città stessa, come noi la vediamo ora, nella sua tessitura stradale, nello schema delle sue comunicazioni, nella zonizzazione, nelle *aspirazioni della cittadinanza*.

Il piano regolatore ricercato vive già *potenzialmente nell'ambiente urbano* nella solida ossatura dei fabbricati, negli studi che incessantemente si sono susseguiti, e anche nella mente di ogni cittadino. Esso è, e deve essere, un fenomeno collettivo lungamente preparato, in cui ognuno ha portato la propria parte, e non un razzo sia pure luminosissimo ma solitario uscito da una mente isolata.

L'attuale, ultima, fase di lavoro è stata condotta da una *Commissione Generale*, nominata dal Consiglio Comunale di Torino, e composta di 15 *Membri scelti come rappresentanti* di tutte le categorie e gli enti interessati. Essa ha creato nel suo seno una *Commissione Esecutiva di 9 Membri* a cui ha affidato l'incarico di stendere il progetto, naturalmente in base alle direttive approvate dalla Commissione generale stessa.

Una *Sottocommissione* è stata inoltre incaricata dello studio del nuovo regolamento edilizio collegato con il nuovo piano regolatore.

La Commissione esecutiva ha tenuto finora 420 sedute, la Commissione generale ha tenuto 14 sessioni, ogni sessione comprendente, come è naturale data la complessità della materia, parecchie sedute.

Il lavoro svolto non è rimasto isolato o avulso dalle aspirazioni e dalle richieste della cittadinanza: frequenti sono stati i contatti con le Amministrazioni civiche e gli Amministratori hanno confortato il lavoro della Commissione esecutiva con il loro assenso; frequentissimi sono stati i collegamenti con Enti pubblici, società industriali, gruppi di privati e professionisti interessati agli sviluppi del piano.

Preoccupazione costante della Commissione esecutiva nello studio del piano è stata l'attuabilità pratica del piano stesso da graduarsi con opportune norme negli anni a venire, anche rinunciando a volte all'applicazione drastica e immediata di magiche ed allettanti idee derivate dalle più moderne teorie urbanistiche. Nel Piano regolatore progettato si è cercato di dare soprattutto un'attuazione pratica a quanto ci può insegnare la teoria urbanistica, perciò si potranno trovare soluzioni non del tutto ortodosse, ma anche in queste risulta evidente lo sforzo teso a non perdere mai di vista gli sviluppi futuri oggi probabili, domani forse possibili, e realizzato con l'insерimento nel piano stesso di tutto quanto può rappresentare una premessa oltre che una promessa per una più rigida e composta organizzazione urbanistica.

Gi troviamo infatti, non bisogna dimenticarlo, nel caso di un organismo vivo e vitale, su cui si deve operare con cautela e per non distruggere quanto esiste ed è efficiente, per mettere in valore gli elementi che costituiscono il patrimonio collettivo, per eliminare quelle anomalie troppo stridenti che nel corso degli anni sono venute a formarsi appunto per la mancanza di un piano regolatore organizzato.

E' evidente che le premesse al progetto di piano regolatore poggiano le loro basi sugli elementi fondamentali ormai comunemente accettati anche in linea pratica.

Gli obiettivi del nuovo Piano di Torino sono:

a) *obiettivi teorici generici*:

- 1) il miglioramento sociale e lo sviluppo economico nell'interesse di tutti i cittadini;
- 2) la disciplina dell'uso dell'intero territorio comunale;
- 3) la programmazione e il coordinamento sia in sede di progetto che di attuazione delle iniziative pubbliche e private attinenti l'uso del territorio;
- 4) la suddivisione in zone a caratteristiche ben definite;
- 5) l'organizzazione, l'ampiezza e il coordinamento di tutti i servizi e gli impianti di pubblica utilità necessari alle singole zone e al complesso della città;
- 6) la progettazione e il coordinamento della rete viaaria di grande e di media circolazione;
- 7) quella somma di soluzioni di problemi di carattere particolare attinenti agli obiettivi generali sopra ricordati; soluzioni indispensabili per la retta interpretazione del piano e per creare i presupposti necessari a non compromettere quelle parti di non immediata attuabilità;
- 8) il collegamento di tutti gli obiettivi sopra citati.

b) *gli obiettivi pratici sono*:

- 1) la limitazione della popolazione finale della città;
- 2) l'organizzazione dei quartieri a popolazione vincolata;
- 3) la differenziazione delle nuove zone industriali;
- 4) l'adattamento delle zone miste e di quelle a trasformazione prevista;
- 5) la soluzione dei problemi di viabilità generale e particolare;
- 6) i collegamenti con i comuni contermini in un piano intercomunale inesistente l'organizzazione generale del territorio intorno al capoluogo.

Il nuovo piano regolatore di Torino non è quindi un elemento di ordine negativo e cioè inteso a limitare più o meno la libertà e l'arbitrio dei singoli, ma vuole essere soprattutto un *elemento positivo* in quanto nel suo complesso tende a creare nel più ampio senso della parola una città organizzata secondo ben ponderati canoni e tende a dare a ogni cittadino quella parte di comodità e di servizi che gli spetta senza recar danno ad altri nell'intento, anzi, di ottenere una più equa distribuzione delle ricchezze naturali ed economiche, un elevamento delle condizioni della massa dei cittadini.

I dati fondamentali per la soluzione dei problemi urbanistici nascono naturalmente e si materializzano attraverso ricerche statistiche e analisi di quanto esiste in Torino.

Accurati e minuziosi, sempre per quanto possibile dati i mezzi a disposizione, sono stati gli studi di aggiornamento delle statistiche esistenti, statistiche che — sebbene approntate con scrupolosità ed esattezza da una speciale divisione tecnica comunale — peccano, come d'altronde qualsiasi di tali ricerche, di staticità su data prefissa.

Naturalmente anche in queste ricerche non abbiamo mai perso di vista i fini pratici, immediati e futuri che ci siamo imposti nello studio del piano regolatore.



Un primo studio indica la dislocazione della popolazione all'ultimo censimento isolato per isolato in modo da avere una perfetta conoscenza degli aggruppamenti degli abitanti nelle diverse parti della città.

Notiamo evidenti nuclei di accentramento, con tutta sicurezza soprassaturi; notiamo casi di estrema diluizione — spiegati in parte con la dislocazione dei principali impianti industriali — in cui fra l'altro i servizi pubblici subiscono un'eccessiva diminuzione di utenze e cioè concorrono alla formazione di un regime antieconomico; notiamo infine l'accentuarsi di direzioni preferite nel dislocamento della popolazione al di fuori degli anelli della città vecchia e della città dell'ultimo piano regolatore.

Ma nulla di più ci direbbe questa tavola se i movimenti della popolazione non fossero seguiti nel tempo.

Abbiamo perciò approfondito in questo senso i nostri studi e si sono accertati gli aumenti e le diminuzioni di popolazione dal 1936 al 1951.

Elemento questo quanto mai istruttivo ai nostri fini, che ci indica in direzione e in intensità il fenomeno degli spostamenti interni della popolazione, e ci può dare la possibilità di prevedere — è questo infatti il punto più delicato della progettazione di un piano regolatore — quanto potrà essere realizzato in futuro.

Notiamo ampie zone in cui il fattore negativo della diminuzione è molto accentuato, ne notiamo altre in cui invece domina il fattore positivo dell'aumento. Osserviamo che in questo periodo di tempo sono compresi anche i funesti eventi bellici che si materializzano sulla planimetria con le anomalie delle aree tutto-nero indicanti l'abbandono completo di stabili gravemente sinistrati o interamente demoliti.

Il collegamento dei fenomeni sopra indicati con analoghi fenomeni conseguenti le ricerche statistiche sulle costruzioni a carattere residenziale ci ha permesso di delimitare determinate direttive di « espansione preferita » per i rispettivi periodi di tempo. Le zone con popolazione in aumento, quelle con popolazione in diminuzione, e le frecce indicanti proporzionalmente la spinta, la forza di impulso vitale esistenti nello sviluppo della compagine urbana di Torino.

Vediamo come a una primitiva tendenza verso ovest, succeda una preferenza verso sud. Fenomeno naturale spiegabilissimo con la forza di attrazione di nuclei di lavoro importanti, di reti stradali efficienti e di servizi esistenti, di salubrità di zone di ampiezza di terreni liberi e di offerta di aree fabbricabili. Notiamo pure come il Po e la Collina presentino ancora un ostacolo a una facile e libera espansione urbana verso est: come la Stura, le zone basse a questa contigue e la presenza di grandi nuclei industriali molesti o nocivi, tagliino alla radice gli spostamenti della popolazione verso nord.

Ma caratteristico, imponente, gravissimo nelle sue manifestazioni e nei suoi effetti è per Torino il fattore industriale. Molto tempo e molte forze abbiamo dedicato alla ricerca e all'individuazione del fenomeno che si può dire domina la nostra città.

Lo studio allestito ci dice planimetricamente la situazione attuale dello sviluppo industriale, studio completato volumetricamente da tabelle indicanti i dati caratteristici di ogni industria (numero di addetti, tipo di lavorazione, grado di molestia o di nocività, ecc.).

Ecco la situazione riassumibile in due parole: *caos completo*.

Zone in cui le industrie piccole e medie sono così intimamente commiste con le abitazioni che separare l'una dall'altra diventa impresa impossibile e assurda.

Zone in cui le grandi industrie bloccano completamente le altre attività cittadine e con la loro prepo-

tenza dominano indisturbate sino al punto da invadere con le loro espansioni sedi stradali, viali, piazze, previste dai piani regolatori precedenti o anche già aperti al pubblico passaggio.

Zone in cui notiamo accostamenti paurosi di attività in aperto e netto contrasto fra loro (per esempio industrie e ospedali).

Questo è il vero fattore dominante l'attuale situazione di Torino, queste sono le forze che dominano la Città, tanto più importanti quando vengono collegate con l'attività della popolazione; oltre il 35% degli abitanti risulta addetto all'industria.

Di fronte a problemi di tale portata che può fare il P. R.?

Cancellare con un colpo di spugna magica tutto quanto è in contrasto con una corretta organizzazione urbanistica? evidentemente no, dovremmo far ricorso a un'atomica di media potenza.

Accettare supinamente la situazione attuale cercando soltanto di imbrigliare quanto potrà sorgere in futuro? evidentemente no; non saremmo urbanisti coscienti.

La soluzione corretta forse sta in un accorto temperamento dei due limiti opposti prima indicati; cercare di imbrigliare le attività attuali e future in vista di un più o meno prossimo trasferimento; creare zone adatte per gli impianti di nuova costruzione secondo le caratteristiche degli impianti stessi; fare il possibile per nucleare i gruppi industriali più importanti e interni alla città in modo che quando si presenterà l'opportunità di una revisione completa degli impianti o di una loro sostituzione allora forse apparirà agli stessi interessati la convenienza di un trasporto totale in altra sede. Resterà così libera l'intera zona già perfettamente delimitata e atta a ricevere una nuova organizzazione consona alle necessità del momento.

E' da notare a questo proposito che la zona così nucleata deve essere considerata in ogni tempo una sola grande unità in modo da impedire trasformazioni parziali o temporanee in alcune parti di essa e destinate a compromettere l'unità del complesso.

Altro argomento di questa rapida rassegna a carattere generico e panoramico è dato dal problema che possiamo definire, dopo quello industriale, il più importante nell'organizzazione nuova urbana: quello delle aree militari.

Torino, come la massima parte delle città italiane, ha nel suo interno e nelle sue zone centrali vastissime superfici destinate alle attività militari. Tali superfici, una volta periferiche o nettamente esterne alla città, si trovano oggi nelle parti vitali del complesso urbano.

L'unica sede giuridica e legalmente riconosciuta per proporre la rivendicazione o la permuta delle aree militari è appunto il piano regolatore, opera di ampio respiro, di organizzazione generale, di coordinamento delle attività che può prevedere lo spostamento delle aree militari in sedi più adatte fuori della città propriamente detta, e usare le aree di risulta interne come perni fondamentali della futura organizzazione urbana.

Su questa via infatti si muove decisamente il P. R. di Torino e proposte concrete sono già state affacciate dall'Amministrazione comunale in sede opportuna.

Altra ricerca di carattere fondamentale è stata indirizzata verso l'accertamento dell'attuale situazione degli impianti di pubblica utilità esistenti in Torino. Anche qui il lavoro lungo e minuzioso degli accertamenti diretti è rivolto soprattutto alla ricerca di soluzioni pratiche al problema dei servizi.

Impianti destinati all'istruzione; organizzazione sanitaria; chiese e istituti religiosi; mercati; centri di vita so-

ciale; uffici pubblici; giardini e impianti sportivi; e tutto quanto è necessario per la vita collettiva di una città nel suo complesso e nei suoi nuclei elementari è stato accuratamente analizzato e rilevato.

I risultati? non del tutto soddisfacenti, anzi molte volte assolutamente deficitari, sia come potenzialità dei singoli impianti e sia come loro raggio di azione.

Prendiamo a esempio le scuole elementari, ai 46.000 alunni rappresentanti all'incirca il 6% della popolazione corrispondono meno di 1000 aule in fabbricati non sempre adatti allo scopo il che obbliga alla fatica del doppio turno o a far rimanere circa 10.000 alunni senza aula; e questo è calcolato sulla popolazione attuale e gli incrementi futuri?

La tavola che si presenta indica grosso modo ma in forma chiara la situazione di quanto esiste e le principali necessità in vista dell'ordinamento finale della popolazione, e questo sia per quanto riguarda la potenzialità degli impianti e sia per il loro raggio d'azione.

Ai dati riportati non occorre aggiungere commenti.

Prima di scendere ai problemi specifici e in collegamento diretto con gli studi a cui abbiamo ora accennato, abbiamo svolto un'opera di ricerca dello standard sufficiente e necessario alla vita collettiva di un gruppo di popolazione organizzato e avente le caratteristiche riscontrate nella nostra città.

Ci siamo cioè preoccupati di stabilire in linea teorica il fabbisogno in fase planimetrica — ma naturalmente collegato con la volumetria, con la potenzialità e con il raggio d'influenza degli impianti — delle varie installazioni di pubblica utilità proporzionate secondo la densità di popolazione delle zone residenziali.

Il dato metri cubi costruiti per ogni metro quadrato di superficie fondata (cioè escluse le aree pubbliche o di uso pubblico) costituisce il punto di partenza della nostra organizzazione, l'elemento base che deve e dovrà caratterizzare la zona, l'unica limitazione che in ogni caso deve essere fissa e inderogabile.

La densità di fabbricazione di una zona residenziale messa in rapporto con la superficie fabbricabile della zona stessa, con il volume medio di un vano di abitazione, con l'affollamento massimo consentito, ci pone subito in grado di stabilire la densità fondata di popolazione ammessa nella zona.

Fra tutte le possibili densità ne abbiamo scelte alcune caratteristiche e precisamente mc/mq: 1,25; 2,0; 4,0; 7,0; 9,0; alle quali corrispondono densità medie di popolazione rispettivamente ab/ha 85; 135; 245; 380; 460.

Considerando le medie sopra riportate  $\pm 15\%$  si commette nel calcolo delle superfici destinate a impianti di pubblica utilità un errore in eccesso o in difetto dell'ordine di grandezza del 2,5%, cioè in pratica trascurabile.

Proseguendo nelle nostre ricerche, per essere sicuri nel passaggio dalle densità fondate a quelle territoriali, e per poter delimitare l'ampiezza dei vari centri sociali, abbiamo dovuto concretare in dati costanti o variabili a seconda delle densità e del tipo di impianto, la quantità di terreno necessario per ogni singolo servizio di pubblica utilità.

Queste quantità riferite volta a volta a tutta la popolazione (come nel caso delle piazze e dei mercati rionali) o a parti di essa (come gli asili infantili e le scuole elementari), per necessità e comodità di calcolo sono state tutte rapportate a superfici per ogni abitante.

Per alcuni servizi è poi da prevedersi una quantità di superficie per abitante costante con il variare della densità, per altri invece tale quantità deve essere considerata variabile e precisamente diminuire con il crescere della densità, nel duplice intento di ridurre la percentuale di

area usata per scopi pubblici e di sfruttare con maggior intensità le installazioni.

Abbiamo perciò per densità da 50 a 500 ab/ha (territoriale):

Asilo infantile	variabile con funzione lineare da mq/ab.	1	2	0,6
Scuola elementare	*	*	*	0,75
Chiesa	*	*	*	0,5
Centro culturale	*	*	*	0,5
Mercato rionale	*	*	*	0,5
Centro Sanitario	*	*	*	0,3
Piazza centrale	costante			0,4
Piazzette	*			0,3
Verde pubblico:				
impianti sportivi	*			1,0
giardini	variabile con funzione lineare	*	*	3,0 a 1,5
Arene stradali interne	variabile con funzione curva	*	20	2,5
				(da 1,10 a 1,8 della superficie totale).

Le percentuali delle aree destinate ai servizi sull'ettare variano con funzione curvilinea dal 14,12% (50 ab/ha) al 39,65% (500) al 42,81% (700).

Per ottenere una perequazione nelle aree stradali interne fra i quartieri di nuovo impianto e quelli già esistenti (in cui le vie assommano anche al 30% della superficie totale della zona) in questi ultimi la superficie fondata del lotto fabbricabile è quella netta maggiorata però delle strisce di strade competenti al lotto calcolate per 1/3 dell'intera sezione stradale con un massimo di m. 6,00.

La dotazione totale delle aree verdi è prevista in mq. 8 per abitante suddivisi in mq. 3 per impianti sportivi e mq. 5 per parchi e giardini.

Dei 3 mq. sportivi, 1 mq. è raggruppato nei grandi centri sportivi attrezzati fuori della zona residenziale; 1 mq. è dato al campo sportivo di zona; 1 mq. è dato al campo di giochi di isolato.

Dei mq. 5 di giardini, mq. 2 saranno da ricercare nei grandi parchi periferici; mq. 3 da ricavarsi entro il perimetro della zona.

Onde non gravare troppo sulla proprietà privata per espropri per il verde si è pensato di suddividere le zone verdi in due parti: una a tutti gli effetti pubblica da vincolarsi già in piano regolatore; l'altra considerata come consortile da vincolarsi in un secondo tempo nel piano di ogni singolo isolato. Questa seconda parte (che in definitiva assorbe una porzione delle superfici destinate dal vecchio regolamento a cortile) è composta dalla superficie destinata a campi di giochi per isolato (mq. 1 per abitante) e da parte della superficie destinata a giardini di zona (da mq. 0,1 a mq. 1,5 per abitante e per densità variabili da 50 a 500 ab/ha).

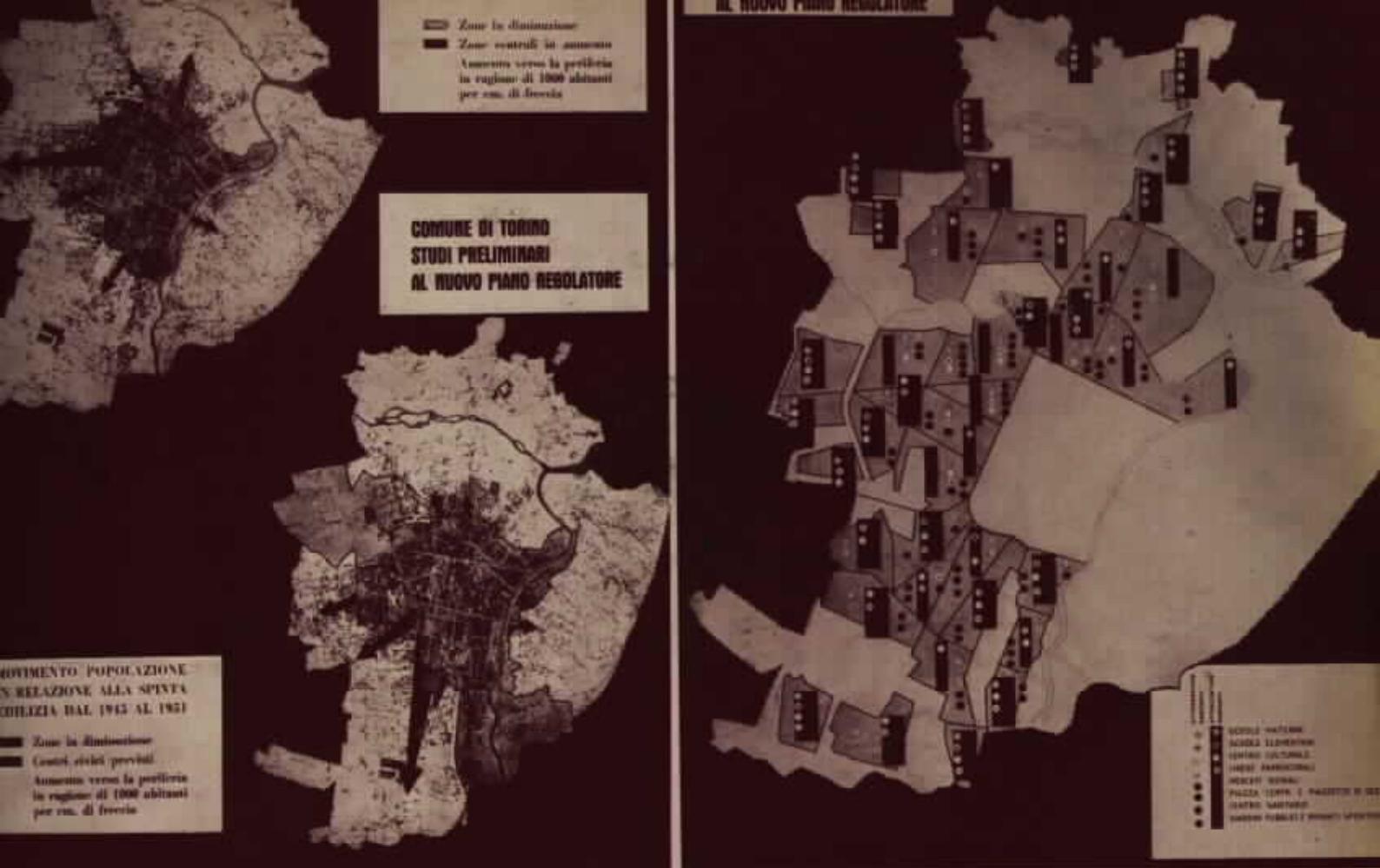
Partendo dal principio di sfruttare in pieno gli impianti di pubblica utilità abbiamo stabilito che l'unità minima residenziale debba aggirarsi intorno agli 8000 abitanti e soltanto in casi eccezionali scendere al minimo assoluto di 6000 abitanti. Come media specialmente nelle zone interne semiperiferiche si sale a 20.000 abitanti, quantità sorpassata nelle zone più prossime al centro per necessità pratiche derivanti dalla situazione cristallizzata nel tempo.

Il nuovo *Regolamento Editizio* di Torino, attualmente in stato di avanzata elaborazione, è strettamente legato nei suoi concetti generali e nei suoi particolari ai programmi insiti nel nuovo P. R. La sua parte essenziale è contenuta in tre capitoli fondamentali:

a) il primo sancisce le quantità massime di fabbricazione ammesse, e più precisamente i volumi massimi di costruzione fuori terra eseguibili nelle singole zone in rapporto alle aree fondate;

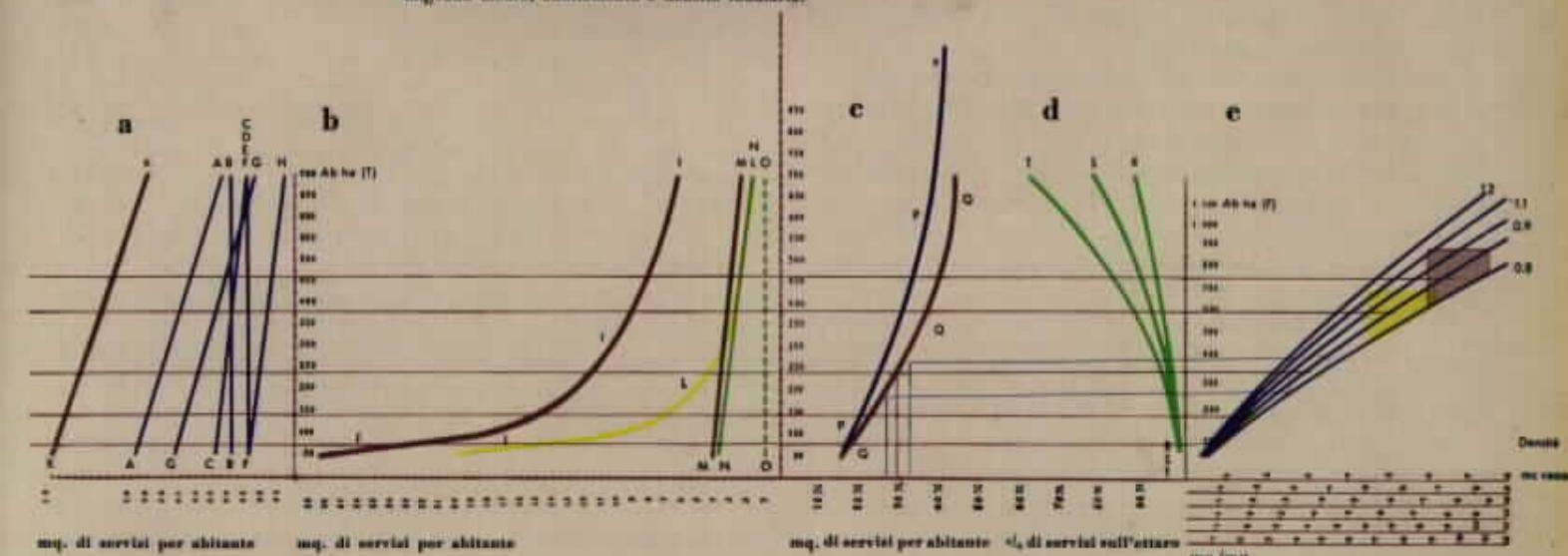
b) il secondo disciplina le forme della fabbricazione e cioè i tipi di fabbricazione (*chiusa, semiaperta, aperta, isolata*), le altezze dei fabbricati, le aree copribili;

c) il terzo determina le qualità della fabbricazione (*esigenze estetiche, igieniche e funzionali*), nonché le caratteristiche basilari delle costruzioni speciali.



1 e 2. - Due tavole degli studi preliminari per il Piano regolatore di Torino riguardanti, la prima, il movimento della popolazione in relazione alla spinta edilizia tra il 1936 e il 1945 e tra il 1945 e il 1951 e, la seconda, la distribuzione per zone delle attrezzature di pubbliche utilità esistenti ed in progetto.

3. - Dagli studi preliminari per il Piano regolatore di Torino. Da sinistra a destra: diagramma di variabilità dei mq. di ogni servizio per abitante in funzione della densità territoriale; diagramma di impostazione teorica dell'attrezzatura totale di un quartiere residenziale; linea di trasformazione dalla densità territoriale alla densità fondiaria, totale delle percentuali dei servizi sull'ettare di area; percentuale delle aree sportive e verdi consorcelli in relazione alla densità fondiaria e territoriale; diagramma di correlazione tra il mq/area medio, affilamento e densità fondiaria.



a) K = sommatoria di mercato, chiesa, centro culturale. A = scuola elementare. B = piazza centrale. C = chiesa parrocchiale. D = mercato. E = centro culturale. F = piazzette di servizi. G = asilo infantile. H = centro sanitario.

b) I = sommatoria di servizi e strade. L = aree stradali. M = aree servizi vari (escluse le aree verdi). N = aree giardini ed impianti sportivi. - Arene sportive.

c) P = linea di trasformazione dalla densità territoriale alla densità fondiaria. Q = totale delle percentuali di servizi sull'ettare di area.

d) R = % delle aree sportive consorcelli in relazione alla densità fondiaria. S = % delle aree verdi consorcelli in relazione alla densità territoriale. T = % delle aree verdi consorcelli in relazione alla densità fondiaria.

Il primo capitolo sancisce norme a carattere *inderogabile* in modo assoluto in quanto veramente fondamentali per la realizzazione nel tempo del piano regolatore.

Gli altri due capitoli dettano norme con possibilità di *deroga* anche in senso restrittivo, attuabili attraverso apposite deliberazioni del Consiglio comunale, quando se ne presenti la necessità o la opportunità nel pubblico interesse. Il capitolo sulle forme contempla anche l'obbligo

della formazione di giardini e piantagioni di alberi di alto fusto, giardini consorcelli a cui abbiamo già accennato e della formazione di aree adatte al parcheggio privato per autoveicoli con capacità posta in relazione alla destinazione e all'importanza delle costruzioni.

Il terzo capitolo contiene anche, com'è intuitivo, un vero e proprio *regolamento d'igiene* a formare del regolamento attuale una specie di *testo unico*.

Altra parte interessante specialmente il nostro tema è la previsione della costituzione di una *Commissione urbanistica* (4 funzionari e 7 membri eletti urbanisti) chiamata a esprimere il suo parere: a) sull'interpretazione delle prescrizioni del piano regolatore generale e dei piani particolareggiati; b) sui progetti e sui tempi di allestimento dei piani particolareggiati e sulle loro eventuali variazioni; c) sull'apertura, soppressione o modifica di qualsiasi via, corso o piazza sia pubblico che privato.

Rimane sempre la Commissione Edilizia (6 funzionari e 12 membri eletti) con le mansioni non dissimili dalle attuali.

E ora passiamo a vedere nelle sue linee schematiche l'impostazione del piano di Torino.

### Lo schema della viabilità principale.

**Problema** - Constatata l'esistenza negli schemi di traffico e di circolazione territoriale in relazione alla città di Torino di un *sistemastellare* e non semplicemente lineare in quanto manca una vera e propria direzione preferita.

**Soluzione** - Progettazione di un sistema autostradale di scorrimento esterno al nucleo non risolvibile con un semplice attraversamento.

*P.* - Constatato un massimo movimento di penetrazione e un ridotto movimento di attraversamento completo.

*S.* - Progettazione di facili e frequenti *linee di penetrazione* al centro con possibilità (facile ma non indispensabile) di continuità per l'attraversamento completo della città.

Istituzione di *sistemi stradali a pettine* staccantisi dalle grandi tangenziali dal nord, dall'ovest e dal sud, e facenti capo a sistemi di smistamento interno anulare.

*P.* - Deficienza o mancata *specializzazione di arroccamenti* interni fra i vari sistemi stradali e i vari quartieri.

*S.* - Completamento e *specializzazione di tangenziali dirette o racchiuse in anello*.

*P.* - Ampia rete stradale esistente, ma non sufficientemente collegata e differenziata.

*S.* - Utilizzo in massima di sedi stradali esistenti procedendo alla formazione di una gerarchia stradale specializzata ottenuta attraverso la selettività di nodi particolari a circolazione differenziata e con la attrezzatura delle sezioni e dei tracciati (strade a sedi separate uniformi, strade a traffico chiuso uniforme).

*P.* - Mancanza di collegamenti diretti autonomi fra le varie zone industriali.

*S.* - Formazione della rete specializzata di cui sopra anche in servizio diretto delle zone industriali con esclusione di tracciati sovrapponendosi alla circolazione urbana e specialmente a quella centrale.

### Lo schema delle zone industriali più importanti.

*P.* - Enorme importanza di gruppi industriali esistenti nel cuore della città.

*S.* - Necessità di previsione di *soluzioni di carattere transitorio* con la progettazione di zone industriali interne al nucleo urbano anche in posizione non del tutto corretta. *Isolamento continuo* di tali nuclei con fasce verdi di non costante profondità, pubbliche o private, normalmente ricavate sui lotti industriali con la possibilità in futuro di nucleazione completa e contemporanea della zona così circoscritta per gli scopi che allora verranno definiti.

*P.* - Intima e confusa frammissione degli impianti industriali di media e piccola portata con le abitazioni.

*S.* - Creazione di zone miste in cui tollerare l'industria non nociva, e permetterne anche il potenziamento controllato attraverso un continuo lavoro di selezione e di vaglio. Presenza cioè nel piano regolatore di zone miste che dovranno diventare *residenziali*; di zone *miste* che tali do-

vranno rimanere; di zone miste che dovranno accentuare la loro caratteristica *industriale*.

*P.* - Facilità di comunicazioni stradali e ferroviarie, previsione di testa di canale navigabile, ampiezza di *terreni liberi* e pianeggianti, facilità di comunicazioni con il nucleo urbano.

*S.* - Progettazione delle più importanti zone industriali nei territori a nord, lungo e oltre la Stura.

*P.* - Attuali sistemazioni ferroviarie difficilmente mutabili in un limitato numero di anni.

*S.* - Mantenimento nel piano di zone industriali che dovranno in un futuro essere abbandonate con l'abbandono di impianti ferroviari (gruppo Via Nizza-Smistamentor) o che potranno essere mantenute (gruppo Lancia-Scalo S. Paolo).

*P.* - Ricerca di comodi *tragitti casa-lavoro*.

*S.* - Distribuzione delle zone industriali a rosario intorno al perimetro della futura città.

### Lo schema dei centri principali e secondari.

*P.* - Mancanza di una differenziazione nelle attività raggruppate nel centro attuale della città. Zona estesa su vastissima area; situazione confusa.

*S.* - Necessità di una *specializzazione dei centri* con delimitazione di zone adatte.

*P.* - Notevole aumento della popolazione e conseguentemente delle superfici della vecchia città settecentesca alla nuova città del XX secolo.

*S.* - Necessità di *spezzare e di moltiplicare* i centri specializzati, di decentrarli e nello stesso tempo di riunirli con facili percorsi. Mantenimento di un centro *autico e culturale*; di centri commerciali presso le stazioni ferroviarie; creazione di un centro direzionale a lato della stazione che dovrà avere maggiore importanza; di un centro commerciale e residenziale sud, di un centro residenziale nord-est e uno nord-ovest.

*P.* - Mancanza nella compagine attuale della città di una *delimitazione* delle zone e di un *nucleamento* dei servizi indispensabili.

*S.* - Necessità di definizione delle zone e dei rispettivi centri completamente attrezzati seguendo la sistematica a cui abbiamo accennato in precedenza. Realizzazione dei centri con poli unici accentratori di tutte le attività sociali, oppure con sistemi a rosario di elementi sgranati lungo una direttrice (normalmente asse verde).

### Lo schema del sistema del verde.

*P.* - Scarsa sufficienza di verde pubblico in grandi masse *semiperiferiche*.

*S.* - *Consolidamento* di tutti i vincoli verdi oggi esistenti e previsione di completa *attrezzatura* dei parchi semiperiferici.

*P.* - Netta insufficienza di verde pubblico nelle zone centrali e *semicentrali*.

*S.* - Indispensabile *potenziamento* delle aree verdi centrali e semicentrali, in special modo di quelle a servizio delle singole zone o dei gruppi di zone (impianti di media importanza).

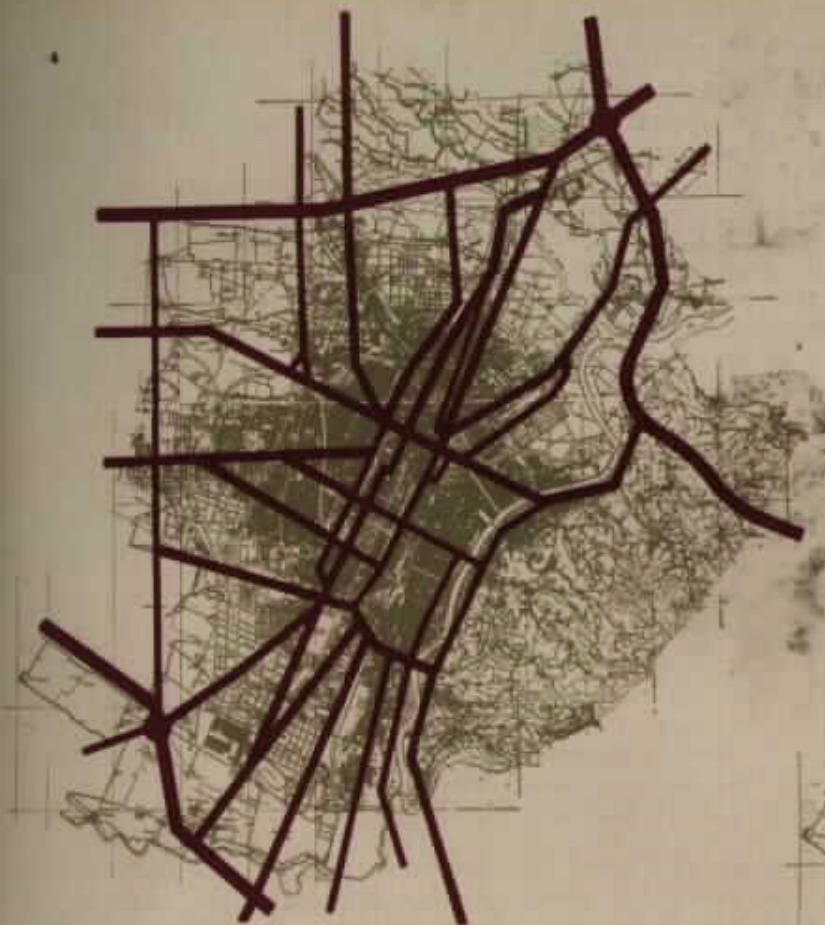
*P.* - Mancanza in quasi tutti il territorio urbano di impianti verdi di piccola importanza a immediato contatto con le residenze.

*S.* - Previsione di *potenziamento* di giardini pubblici anche di limitate estensioni a servizio di gruppi di isolati o di singoli isolati, e inserimento nei vincoli del piano dell'istituzione di giardini a carattere consortile interni agli isolati, giardini che possono essere privati o che possono assumere caratteristiche di veri e propri giardini pubblici.

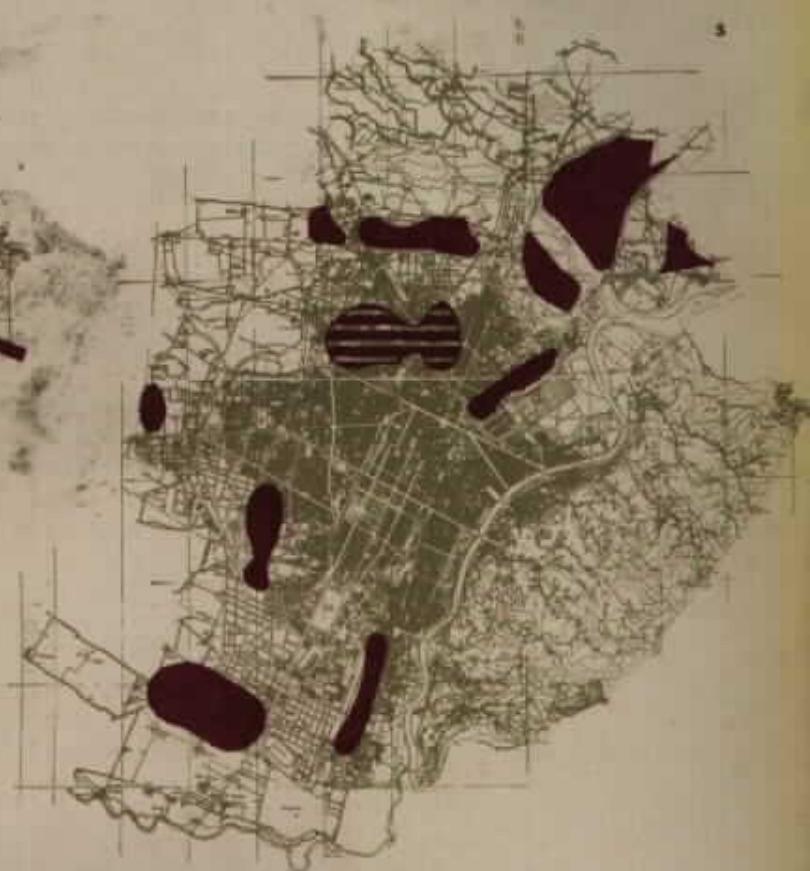
*P.* - Mancanza di una *rete stradale adatta* per il collegamento delle zone verdi.

*S.* - Creazione di assi verdi continui e raccordati fra loro in modo da formare sistema. Allo scopo sono stati

4. - Schema della viabilità principale.



5. - Ubicazione delle più importanti zone industriali.



7. - Il sistema del verde urbano: i contorni in nero indicano le cinture di protezione a verde di alcune zone industriali e le frecce la penetrazione in territorio urbano del verde agricolo.



6. - Distribuzione dei centri principali e secondari.

utilizzati alcuni viali alberati esistenti e la cui attrezzatura stradale sarà convenientemente adattata.

Nello studio del piano regolatore si è tenuto in gran conto l'integrità ambientale e paesistica della città.

Al raggiungimento di tali fini ci si è valsi di mezzi integrantisi a vicenda: i criteri stessi che hanno presieduto alla zonizzazione sono stati temperati o confortati da quelli della tutela ambientale.

I vincoli volumetrici, altimetrici e planimetrici derivanti dal piano regolatore e dal regolamento edilizio sono pure in relazione alla difesa dei valori ambientali e panoramici della città.

In particolar modo sono state definite zone e punti di vista le cui vedute e panorami formati da « coni visuali », cioè in pianta ed elevazione, debbono venire tutelati con singolare attenzione secondo indicazioni precise per ognuno di tali punti particolari.

Nel tracciare nuove strade, piazze, ecc. nelle zone centrali della città si sono limitate al minimo indispensabile le demolizioni e le alterazioni del tradizionale stato attuale.

Nei piani particolareggiati che dovranno redigersi verranno segnati gli ambienti, gli edifici, i monumenti o le parti di essi che debbono conservare la loro integrità originaria, essere valorizzati, o — quanto meno — considerati con particolare cautela e attenzione nel caso di eventuali progetti di modifiche e accostamenti di nuove costruzioni.

Il vigente piano della zona collinare considera soltanto la rete viaria della zona in vicinanza dell'abitato e sotto l'aspetto residenziale-turistico. Era necessario estendere lo studio della rete stradale e della destinazione di zone all'intero territorio del Comune, in previsione di poter, in armonia con i Comuni vicini del piano regolatore intercomunale, estendere il piano generale all'intera collina Torinese, rappresentando essa una unità inscindibile.

Circa la rete stradale il piano ha considerato anzitutto le strade di comunicazione principale con i centri vicini, mediante strade di valico. Per tali strade il piano ha adottato il principio di usufruire ed integrare solo quelle che già presentassero la necessaria efficienza per un traffico di transito, particolarmente per i servizi di pubblico trasporto, ed abbandonando alla funzione di traffico puramente locale, di accesso alle abitazioni, quelle strade che per eccessiva pendenza, esiguità di raggi di curvatura, cattivo orientamento, soffocamento tra costruzioni esistenti, ecc. avessero richiesto un rifacimento totale.

Oltre a queste strade di valico, tra le strade di comunicazione principale, il piano prevede il completamento e qualche variante della strada detta di vetta, con funzione preminentemente turistica.

Di categoria immediatamente inferiore alle predette, il piano prevede una serie di tre strade ad andamento che, molto approssimativamente, si può dire orizzontale, di medio traffico atto ancora a ricevere i pubblici trasporti, usufruenti, per quanto possibile, di tronchi già esistenti ed aventi la funzione di « collettori » di strade minori, vecchie e nuove, comunali o consortili o private, che dreneranno l'intera collina con funzione puramente residenziale, e che saranno secondo le esigenze dei tempi di effettuazione, materia di piani particolareggiati.

Oltre a queste reti di strade ordinarie il piano prevede una rete di viali, vialetti, e sentieri puramente pedonali che, partendo da fermate di tram urbani, senza incrociare a livello le strade ordinarie, raggiungono e collegano fra loro giardini, parchi, belvederi pubblici esistenti od in progetto nel presente o nel futuro piano regolatore, entrano nei piccoli e vecchi centri e nei nuovi con percorsi panoramici e sui versanti meglio orientati.

Con questa rete di strade si spera di poter ridurre alla massa dei Torinesi la possibilità di riscoprire le bellezze meravigliose della sua collina, ora difficilmente e pericolosamente raggiungibile.

La zonizzazione dell'intero territorio collinare stabilirà la destinazione di ogni singola zona, sia per quanto riguarda le esigenze delle istituzioni e dei servizi pubblici (giardini, campi di gioco, edilizia assistenziale, culturale, ecc.), sia per quanto riguarda l'edilizia privata. Questa, particolarmente preoccupante per il rapidissimo ed indisciplinato risveglio costruttivo, non ha trovato nei vincoli delle leggi e dei regolamenti passati le sufficienti norme atte a tutelare l'ingente e delicato patrimonio pubblico delle bellezze naturali della collina.

In particolare, per la zona d'oltre Po, la realtà ha dimostrato che, a saturazione edilizia avvenuta secondo il vigente regolamento edilizio, più non resta salvaguardato un pur tenuissimo godimento del verde, e rende il nuovo abitato per nulla dissimile da qualsiasi altro volgare borgo di periferia cittadina.

Similmente, i vincoli idrogeologici e forestali, e quelli relativi alla legge sulla protezione delle bellezze naturali limitati a ristrettissime zone, si sono dimostrati non abbastanza efficienti. Attualmente, in seguito al decreto ministeriale dell'11 Novembre 1952, estende la protezione delle bellezze naturali a quasi l'intera zona collinare, la Commissione del nuovo piano regolatore, in pieno accordo con la Sovraintendenza ai Monumenti, sta fissando, oltre alle zone di particolare bellezza da mantenere integre, il grado di fabbricabilità, basato, come per il resto della città, sui mc. costruibili sui mq. delle relative aree fondiarie. A stabilire tale grado concorrono vari fattori, quali la sicurezza, l'igiene, l'orientamento del terreno, la visibilità e la distanza dalla città piana, il panorama, la possibilità e facilità dell'adozione di facili comunicazioni e di tutti gli altri servizi. Tale grado va da 0,10 (mc. per mq.) per zone impervie non dislocabili e male orientate, a 2 per le zone basse quasi urbane e per quelle in particolari favorevoli condizioni (bene soleggiate, defilate dalla vista della città, ben servite da servizi pubblici, ecc.) per le quali è previsto un comprensorio nel quale ad una parte centrale con edilizia relativamente fitta a modo di paesino, corrisponde un'ampia zona tutto intorno vincolata completamente a verde.

Questo per evitare il più possibile quel formicaio continuo di casette, di dubbio effetto estetico, che secondo il regolamento potrebbe sorgere.

Chiudendo questa rapidissima relazione nella speranza di avervi dato, egregi urbanisti, un'idea sia pur pallida di quanto è stato fatto in questi anni e dei risultati raggiunti nell'intento di dare alla nostra Torino un ordine che, ripeto, partendo dalla pura teoria urbanistica, possa effettivamente esplicarsi nel campo della pratica attuazione.

Ma tutto ciò che noi abbiamo ed altri hanno fatto diventerebbe in gran parte inutile accademia se non si arrivasse a dare in mano alle autorità preposte alla realizzazione dei piani regolatori le armi adeguate allo scopo e se non si arrivasse a dare al singolo cittadino la certezza che quanto prevede il piano è fatto nell'intento di soddisfare le aspirazioni della collettività.

Il problema più importante in questo campo è per noi quello della politica delle aree intesa da una parte a stroncare alla base la speculazione, la bassa speculazione, esistente sulle aree fabbricabili, e dall'altra a compensare i sacrifici inevitabili di quei proprietari che vedono i loro terreni bloccati, vincolati, svalorizzati.

Una sana politica delle aree deve essere fondata su un sistema di reciprocità assoluta fra perdite e guadagni, e ci riserviamo in sede di discussione di presentare alcune proposte in merito.



«Espansione recente di Firenze nella parte orientale della valata dell'Arno.

## Firenze: sviluppi del Piano del 1951

relazione di Edoardo Detti

Sul piano regolatore di Firenze, tutto sommato, non ci sarebbe molto da dire quanto invece ci sarebbe da fare!

Il P.R. del 1951, del resto, è piuttosto noto perché frequentemente esposto e pubblicato in questi anni; lo si trova ben illustrato nella monografia della rivista «Urbanistica» dedicata a Firenze.

Va detto subito che esso è da considerarsi piuttosto uno studio di inquadramento generale ed inoltre un provvedimento oltremodo tardivo nella riorganizzazione della struttura urbana.

Prima di osservarlo nello spirito e nella forma, guardiamolo infatti nella posizione di tempo che assume nella storia recente della città.

Non credo necessario ripartire qui dal piano del Poggi e dall'avventura di Firenze capitale cheruppe la serena staticità centenaria della città. Da questa esplosione, leggermente grandiosa, la città rientrò sulla via di uno sviluppo continuo sì, ma modesto di forze e di iniziative. Il centro subì trasformazioni notevoli e si ampliò ad occupare tutti i terreni rimasti liberi nella cerchia delle vecchie mura. E fuori delle mura abbattute la città irruppe sulle parti piane intorno, sfruttando le «aperture» del Poggi, in modo andante, e caratterizzandosi con un'edilizia modesta di dimensioni e senza pretese. Dopo l'altro dopoguerra, il piano del 1917-24 riprese ad ordinare la crescita nel gioco inerte della scacchiera e delle maglie a stella. Una trina uguale per le residenze; la struttura, sempre quella dei viali del Poggi, delle vecchie vie per l'esterno, delle Cascine e del Campo di Marte; i limiti, i piedi delle colline. Le novità più grosse: la costituzione di una zona industriale a Rifredi e la previsione dello spostamento dell'arco ferroviario interno alla città (¹).

Già fin dopo il 1930 si cominciò a sentire l'esigenza di un piano più moderno e adeguato; Firenze stava facendo il passaggio verso i bisogni e le dimensioni di una grande città. In mancanza di iniziative da parte del Comune, il Sindacato degli Ingegneri e degli Architetti completò, per suo conto, un corpo di relazioni e di studi preparatori (²). Dopo il 1935 anche l'Ufficio tecnico comunale iniziò alcune indagini diligenti, accennò a qualche idea e cominciò a proporsi il problema del P. R. nei margini di una piccola dimensione territoriale e cioè anche fuori dei limiti amministrativi comunali. Di questo decennio sono alcune sistemazioni interne fra le quali la stazione e il piano di risanamento del quartiere di S. Croce, che oggi sta concludendosi piuttosto miseramente; poi la zona ospedaliera, la fondazione del mercato ortofrutticolo e il sorgere di qualche nuova grossa industria. Episodi, quasi di normale amministrazione, esaminati e risolti caso per caso e non inseriti in una organica visione di insieme.

Si arriva così fino alla fine della guerra senza nessun atto concreto di pianificazione generale, mentre la città si ingrandiva come cloroformizzata dal piano del 1924, lentamente deteriorandosi e scavandosi un avvenire sempre più precario.

Dopo la guerra, che intanto aveva regalato qualche grosso complesso militare bestialmente collocato di potenza sotto le colline di Settignano e sulle sponde di Rovezzano, gli animi e le forze si accesero sul problema dei ponti e del centro medioevale, distrutti dai tedeschi.

Programmi di studio e di indagini formulati dai competenti, richieste e pressioni perché si studiasse immediatamente, e prima di ricostruire, un piano regolatore generale, almeno di massima, non ebbero fortuna. Cadde contro la ostinata indifferenza dell'Amministrazione e delle Commissioni più o meno tecniche, preoccupate dei problemi urgenti ed immediati e dominate del solito, micidiale, paternalistico buon senso (³).

Negli anni del dopo guerra, con la popolazione enormemente aumentata, anche per le migrazioni, il vergognoso ritmo edilizio trovò quindi il Comune assolutamente impreparato a guidare la ripresa secondo criteri più attuali, diciamo più decenti, che potessero salvare quelle zone già intaccate dal piano del '24, ma ancora non irrimediabilmente compromesse.

Si arriva così al 1949, anno in cui quella Amministrazione ponendo come tema principale l'espansione verso Prato (l'unica possibile), fa iniziare il piano di cui parliamo. Un atto «*in extremis*» improntato appunto alla necessità di mettere sul tavolo finalmente tutti i principali problemi di struttura di Firenze e del suo intorno che ormai si erano fatti gravissimi.

Due anni di ricerche e di studio portarono alla stesura di questo piano il quale, pur non partendo da un'effettiva impostazione territoriale, analizzava la situazione di fatto e quella avvenire della città in dimensioni di equilibrio con l'immediato intorno, col suo quadro ambientale, inteso proprio come l'appoggio biologico e naturale, storico e vitale del nucleo urbano. Tanto che vennero chiamati in causa gli interessi di tredici comuni limitrofi i cui piani avrebbero dovuto essere esaminati in relazione alle linee di struttura del piano di Firenze. Tutto questo come garanzia e condizione per un equilibrio fra la città e l'intorno che direttamente vi grava.

Questo piano non rappresenta in sostanza un'apertura indellita della città, ma costituisce piuttosto un cosciente, ragionato e definitivo dimensionamento della città stessa — almeno se si ammette la necessità di far sopravvivere il già soffocato centro storico, di far funzionare, con stretta sufficienza, la vita interna della città e se si

vuole conservare il suolo, il quale non è il deserto e neanche una campagna normale, ma è l'arco dei colli fiorentini.

L'ampia angolatura di esame di questo studio dimostrava così che i problemi cronici della città, quelli contingenti e quelli futuri avevano una stretta e reciproca relazione ed avevano tutti, almeno agli effetti dello studio, un carattere di urgenza.

Il piano del 1951, nelle sue linee schematiche, non può considerarsi naturalmente un piano territoriale, ma piuttosto di coordinamento; e non è neanche un piano regolatore da impiegarsi così com'è. Esso aveva un valore prevalentemente programmatico per un'azione di studi da iniziarsi immediatamente.

Vediamone intanto l'ideazione principale attraverso l'elenco dei punti cardine.

1. - Difesa del nucleo interno con la selezione del traffico di afferenza alla città, al di fuori del centro, mediante la formazione di un grande anello esterno e di nuove penetrazioni radiali.

2. - Chiusura dell'espansione concentrica e apertura dello sviluppo industriale e residenziale su una direttrice extraurbana verso Prato appoggiata sui centri di Castello, Sesto e Calenzano.

3. - Espansione vicina in una zona di fronte alle Cascine sulla sinistra dell'Arno; un'altra minore, sempre ad occidente e sulla riva destra dell'Arno, al di là delle Cascine, come sviluppo del sistema dei centri di Peretola, Brozzi e San Donnino; infine altre due piccole lingue parallele all'Arno nella conca orientale della città.

4. - Interramento della ferrovia nel grande arco nord di attraversamento, in modo da rendere organica tutta la sistemazione della parte settentrionale della città fuori dei viali.

5. - Programma del massimo decentramento del centro funzionale da quello storico mediante una costante politica di prevenzione per assicurare nuove posizioni, fra le Cascine e la ferrovia, marginali al nucleo interno e nella direzione della grande espansione recente e di quella futura verso Prato.

6. - Ridimensionamento a quartieri della periferia fuori dei viali e delle zone di saturazione con nuovi criteri di regolamentazione urbanistica ed edilizia.

7. - Conservazione delle colline e dei fertilissimi terreni ortivi ed agricoli di pianura non interessati dagli sviluppi.

Come si vede i problemi generali di struttura possono dirsi inquadrati, ed alcuni, almeno sulla carta, risolti; altri, viceversa, e fondamentali, sono semplicemente impostati. La soluzione di uno è però condizione della soluzione dell'altro; se alcune di queste condizioni e premesse decadono, praticamente il punto di equilibrio del piano fallisce.

Lo spirito e l'azione del piano di Firenze si fondano in sostanza sugli elementi di massima potenzialità della città, considerati obiettivamente in rapporto alle reali possibilità di resistenza e di capacità del territorio ed anche in modo compatibile con il rispetto dei valori urbanistici, architettonici, plastici e di paesaggio che è ancora possibile mantenere. Poiché, al di sopra di qualsiasi superficiale ed indefinita considerazione di quantità, che viene spesso fatta intorno agli sviluppi avvenire della città, occorre rammentare che la città di cui si tratta è Firenze.

Per avere un'idea anche approssimata dell'intero problema di Firenze, occorre osservare un po' meglio i settori nei quali si può sezionare il problema stesso. Essi sono essenzialmente i seguenti: viabilità esterna ed interna, centro storico e centro funzionale, trasformazione e sviluppo della fascia urbana sviluppatasi negli ultimi 50-60 anni, nuove espansioni, conservazione del paesaggio e della struttura urbanistica attuale fuori del piano regolatore.

Per ciò che concerne la grande viabilità, la previsione del grande anello esterno, il completamento di quello interno con una galleria passante sotto lo sprone collinare di Boboli-San Leonardo, lo spostamento di alcune grandi radiali ed il convogliamento di una buona parte di queste, dell'arrivo dell'autostrada e dei futuri collegamenti diretti con Prato, su una ampia zona di testa a fianco delle Cascine, al posto degli attuali scali ferroviari di Porta al Prato, sono provvedimenti che danno una buona garanzia per la circolazione nella intera struttura urbana.

Gravissimo viceversa e forse insolubile è il problema degli attraversamenti del centro compreso nella cerchia dei viali. Il piano del '51 indica, più come esigenze che come soluzioni, alcune direttive. In realtà solo quello tangenziale nord-sud, traversante la stazione, ha la possibilità di essere realizzato; e non c'è purtroppo molto altro da fare neanche per soluzioni strettamente sufficienti. Attualmente il centro di Firenze è, dal punto di vista del traffico, uno dei più infernali d'Italia e già si dà fondo agli estremi rimedi di coercizione dei sensi e dei percorsi. Oggi la natura di queste strade e di queste piazze è completamente deformata; i monumenti perdono i loro rapporti, le piazze sono depositi stipati di automobili a edificazione dei cittadini e degli stranieri i quali, come si sa, hanno giustificatamente buona cittadinanza a Firenze.

Questo centro è un mulinello che inesorabilmente frasina tutta la vita della città. Ma il problema si risolve solo fuori: innanzi tutto mediante le dimensioni degli sviluppi e, in secondo luogo, col decentramento degli uffici e di molte attrezzature. Cosicché appare chiaro che se non viene con immediatezza individuata, studiata e preservata la zona o le zone dove possono essere trasferiti uffici pubblici, magazzini e sedi direzionali, anche il programma di alleggerimento del centro si rende ognora più difficile a causa del consolidamento edillizio che sta avvenendo in tutte le zone marginali ai viali.

Ma la questione circolazione è ancora solo un aspetto, certo fondamentale, del problema del centro di Firenze, il quale peraltro impone un esame ed una considerazione particolarissimi per la sua organicità e la sua conservazione. Occorre infatti che siano formulati criteri assoluti di conservazione di molte parti (comprese le aree libere ed i giardini, che se ne vanno via via scomparendo) e di valorizzazione e trasformazione pianificata di altre. Ma questi criteri debbono scaturire da un meditato e profondo studio preventivo di ogni particolare, di ogni isolato e di ogni strada; non possono essere amministrati caso per caso e con indirizzo discontinuo da quella o da quell'altra commissione o ufficio.

E' un grande programma di restauro urbanistico generale nel quale è compreso il risanamento di quartieri e strade, il vincolo di una gran parte degli aspetti architettonici e volumetrici esistenti del centro, continuamente minacciati da manomissioni e alterazioni, e anche la trasformazione di ciò che può essere modificato e sostituito anche con espressioni chiaramente moderne, in luogo di quei continui rattrappi e mezze falsificazioni che stanno imbastardendo la natura aspra e intimamente vitale del centro.

Un altro settore che il piano regolatore inquadra ma non risolve è costituito dalla situazione di tutta la città fuori dei viali fino all'esterno, che appunto il piano chiude in alcune parti e ammette di saturare in altre secondo il vecchio piano del '24, con l'esplicita intenzione di provocarne un profondo ridimensionamento urbanistico. Occorre dire che questa enorme fascia residenziale di costituzione relativamente recente, caratterizzata da un'edilizia bassa, prevalentemente a villini, consente un notevole rafforzamento di densità: appetita com'è dalla speculazione privata, dovrebbe essere immediatamente pianificata per ottenere una divisione a quartieri, sfruttando le zone marginali ai limiti del piano, per le attrezzate

ture scolastiche e sportive. E tutto questo in modo da ri-formare, con un'azione coraggiosa, ma possibile, l'informe scacchiera in un complesso urbano, sotto tutti gli aspetti, più valido.

Sulle espansioni nuoveabbiamo già detto che il piano regolatore del 1951 stabilisce un programma che è da considerarsi massimo. Se si considera infatti l'assoluta incapacità di funzionamento del centro e la limitata possibilità di essere alleggerito, la configurazione topografica della conca, il grande valore delle parti collinari, si deve ammettere che una soluzione ideale avrebbe previsto una espansione nettamente decentrata di almeno 10 Km. verso Prato. Ed infatti un tale criterio avrebbe spostato ogni problema interno sulla sfera territoriale, ma avrebbe richiesto la pressoché immediata chiusura della città, come si trova oggi. Cosa, come si può intuire, forse concepibile se decisa almeno 10 anni addietro; ma oggi impossibile. Comunque il piano del '51 traccia l'apertura principale dello sviluppo verso Prato lungo il sistema collinare fra le due città e la ferrovia, che è in effetti una soluzione di decentramento, suscettibile di una notevole autonomia nei riguardi del delicato ed affaticato nucleo interno di Firenze.

Le espansioni vicine, ramificate a monte e a valle della città, sono quindi potenziamenti necessari i quali però escludono ipessimenti diffusi sulla conca collinare che prospetta la città.

Bisogna ricordare che Firenze non è città soltanto entro il perimetro della sua pianta, ma è in buona parte anche costituita dall'insieme di casolari, ville, borgate e paesi disseminati sulle meravigliose colline di Montughi, Fiesole e Settignano, di Bellosguardo, Arcetri e S. Margherita a Montiel.

E' quest'ultima una prodigiosa struttura urbanistica che si appoggia sulla minuta agricoltura esistente e che costituisce una trama delicatissima dove appunto coesistono una vita a carattere residenziale e quella agricola, con i servizi e le attrezzature a queste proporzionate.

Il logorio dei caratteri eccezionali della conca è un processo che si va verificando e che pericolosamente può concludersi in poco tempo e con facilità. Ognuno si rende conto quanto sia necessario mantenere questi dintorni più o meno nella situazione in cui si trovano, ammettendo degli ipessimenti parziali solo se appoggiati ai centri esterni, che appunto il piano ha previsto di organizzare ed ampliare, senza che si verifichi la necessità, che sarebbe conseguenza inevitabile, di costruire su queste colline nuovi servizi, collegamenti, e attrezzature.

In verità non è possibile un esame della situazione urbanistica di Firenze senza tener conto di quei caratteri specifici, unici della città.

Non si tratta infatti soltanto di promuovere una difesa più o meno sentimentale della bellezza, riconosciuta in tutto il mondo, di un ambiente paesistico ed urbanistico di eccezione; si tratta viceversa di mettere semplicemente sulla bilancia questo dato di fatto ed esaminarlo, su un piano anche strettamente quantitativo, in rapporto con la effettiva capienza del centro e del suolo stesso (4).

Come si vede questo piano non era affatto una comoda poltrona sulla quale si poteva riposarsi serenamente. Impiegava la responsabilità dell'Amministrazione che doveva super tenere in pugno la situazione di emergenza che si verificava col piano. Se certe soluzioni rimangono dieci, quindici anni sulla carta (come l'interramento della ferrovia e l'anello di traffico esterno) poco importa, ma se il Comune si trova impreparato ed incapace di guidare questa fase decisiva della formazione urbana, allora questo piano non solo fallisce, ma diventa un pericolosissimo strumento; e la struttura urbana si avvia ad un disfacimento che non potrà essere più contenuto.

Se a oltre tre anni di distanza vogliamo fare un consenso ne nasce fuori un quadro drammatico. Nessun

studio di approfondimento è stato eseguito e lo stesso ufficio urbanistico scomparso già durante la guerra è stato ricostituito in parte solo alcuni mesi fa.

Malanguratamente questi anni hanno segnato un'attività edilizia eccezionale e l'Amministrazione esegue via via un faticoso lavoro che sta fra l'uso del vecchio piano e della regolamentazione normale, e il tentativo di ispirarsi a quello nuovo.

Senza studi ogni caso edilizio è un caso da interpretare. Molte incertezze iniziali sul modo di adoperare il piano non ancora approvato; una commissione urbanistica poi fallita che avrebbe dovuto esprimersi sulle istanze dei privati; varie crisi consiliari e la nomina di altre commissioni mai riunite, hanno reso la condotta urbanistica ottremodo inefficiente. Gli effetti si vedono con palese evidenza attraverso la storia dei fatti; e i fatti si possono puntualizzare come segue:

1. - Non sono state né pianificate, né aperte, né attrezzate le nuove zone di espansione. Segnatamente la più importante, quella dell'isolotto di fronte alle Cascine, è stata iniziata con un quartiere INA-Casa. Non vogliamo giudicare il piano particolare, del resto basta andare alle Cascine sulla sponda opposta dell'Arno. Sia sufficiente solo dire che questo pregiudica ed inizia male l'unica regione dove si sarebbe potuta realizzare liberamente una piccola città moderna; e ci basti dire che le aree limitrofe a quelle dell'INA-Casa, pagate 700 lire al mq., vengono offerte alla contrattazione privata a 7.000 lire al mq. (5).

Così il Comune sta perdendo l'occasione di assicurarsi con poca spesa l'unico demanio urbano e quella di eseguire l'unica realtà urbanistica moderna che era possibile ottenere in una città come questa.

2. - La carenza di aree preparate per l'espansione ha prodotto il fenomeno abbastanza naturale dello sfruttamento delle zone costruite a densità relativamente bassa. Tutta la fascia fuori dei viali, di cui pochi anni abbiamo parlato, per sopraelevazioni e sostituzioni, si va completamente modificando con una nuova e rimediata edilizia, che strappa gli ultimi centimetri concessi dal regolamento.

In altre parole si stanno sostituendo zone intere su un disegno urbanistico e su una divisione fondiaria (quella dei villini) ormai superati ed inadeguati. Scomparsa del verde, fabbricazione chiusa e nessuna possibilità di organizzare centri di quartiere e di inserire attrezzature: sono i disastrosi effetti di questa imprevidenza.

Intanto la città capitalizza questo momento di rigore su una disastrosa edilizia, senza che si sia provveduto neanche a formulare una regolamentazione speciale, più adeguata, ed eventualmente appoggiata al funzionamento del comparto edificatorio.

3. - Su le varie zone vincolate a destinazione agricola fuori dei confini del piano, l'Amministrazione ha accettato programmi edili, ingenerando la convinzione che il piano può anche non essere rispettato. Gravi e significativi alcuni casi nel piano di Ripoli e sopra il Campo di Marte, ai margini della collina di Camerata, che rompono dannosamente il limite espansivo stabilito dal P. R.

4. - La confusione è accresciuta dagli indirizzi seguiti dalla Soprintendenza che ha vincolato quasi tutta la città dentro e fuori. Il provvedimento nel seguente frangente può dirsi provvidenziale, ma questa forma di amministrazione (che impone talvolta discutibili condizioni architettoniche) non può essere che transitoria e non può che riasumersi nelle specificazioni del piano regolatore (6).

Il piano paesistico promesso da diversi anni non ha ancora visto la luce, ma anch'esso dovrà essere in accordo col piano del '51 il quale è estremamente restrittivo nei riguardi delle colline non soltanto per ragioni di paesaggio, ma anche, come abbiamo veduto, per meditati motivi di dimensione e di influenza di carico.

5. - L'Amministrazione ha realizzato decisi ed immediati programmi di edilizia popolare, sui quali è stato

scritto sulle colonne di « Urbanistica » (7). Ci basti dire che questi gruppi di case minime vengono sbattuti qua e là senza organizzazione di quartiere, dov'è possibile trovare terreni, dentro o fuori i limiti del piano, e dov'è possibile strappare un consenso al Soprintendente.

Dobbiamo riconoscere che queste iniziative ispirate da un profondo senso di carità e determinate da legittime ragioni di urgenza possono mancare ai loro motivi se la città che sviluppiamo si riduce ad agglomerati di gruppi sociali divisi che distruggono anche quel delicato tessuto economico-sociale che esiste sul suolo.

E' di ieri la notizia che si stanno acquistando delle aree nel piano di Ripoli, il frutteto di Firenze, per eseguire un gruppo di edilizia collettiva; proprio nella direzione opposta a quella indicata per lo sviluppo futuro della città, quando poi dalla parte giusta, più o meno alla stessa distanza, esiste un nucleo in collina con un progetto bell'e fatto, premiato al concorso del Fondo Edilizio ed anche già pubblicato su « Urbanistica » (8).

A questo proposito dobbiamo affermare che se ancora si può discutere sulla possibilità o meno, sulla convenienza o no di inquadrare rigorosamente gli sviluppi urbani in piani particolareggiati che indichino anche la precisa formazione volumetrica degli edifici, invece di lasciare alle varie condizioni che si verificano nel tempo e nelle cose questa libertà, altrettanto non può dirsi per questi programmi di edilizia collettiva che si realizzano istantanei su precisi atti di volontà. In questi casi una società dimostra cosa può dare e si impegnano responsabilità precise di amministrazioni e di uffici. Dobbiamo opporre che alla casuale ubicazione e alla trattazione privata dei terreni deve sostituirsi il piano regolatore e l'esproprio stabilito dalla legge.

Nel complesso, come si vede da questo rapido e sommario bilancio, non si tratta di contingenti difficoltà e della situazione di episodi particolari, ma si tratta invece di una carenza tecnica, amministrativa e politica (9) di fronte a tutto il problema urbanistico, il quale richiede da anni operazioni di carattere eccezionale.

Potrebbe sembrare, questa specie di requisitoria di oggi, un'opinione personale. Sono cose che abbiamo ripetute e scritte più volte e la denuncia della situazione è stata portata all'Amministrazione da urbanisti, dalla stampa, dagli ordini professionali e da persone nel modo più pressante e sistematico (10). Siamo quindi convinti di sostenere argomenti obiettivi e siamo purtroppo anche consapevoli che l'allarme che noi gridiamo è già troppo debole al cospetto del destino che Firenze si sta segnando in questo momento.

La città vive una situazione che non ha ormai più margini: tempo e luogo sembrano essersi dati l'ultimo convegno per dar fondo alle possibilità che ancora sussistono per Firenze. Né giova attribuire a precedenti lontani la disgraziata situazione attuale quando si sciupano i mesi e gli anni nelle incertezze e nell'inerzia.

(7) Ved. « Urbanistica » n. 12; G. MICHELUCCHI e E. MIGLIORINI, Sviluppo urb. di Firenze; ibidem, L. SAVIOLI, Sviluppo dal 1900 al 1950.

(8) Per la Firenze futura, Comitato per lo studio dei criteri da seguire per un P. R. di Firenze, 1954.

(9) Ved. « Urbanistica » n. 12; E. DERRI, Le distruzioni e la ricostruzione di Firenze.

(10) Ved. E. DERRI, Dilemma del futuro di Firenze; la « Critica d'arte » n. 12, pagg. 161-178.

(11) G. PALAMINI, Terreni fabbricativi e P. R. di Firenze; relaz. al V Congresso di urbanistica.

(12) Ved. E. DERRI, La situazione urb. di Firenze e i vincoli della Soprintendenza; in « Urbanistica » n. 14, pag. 102.

(13) Ibidem, L. SAVIOLI, Case minime a Firenze; pag. 106.

Il quadro delle operazioni che urge iniziare, ripetiamo, con criteri di emergenza, è a nostro avviso, il seguente:

1. - Piano di indagini e di ricerche su tutto il territorio urbano.

2. - Approfondimento di studio in scala al 5.000 del P. R. G. del 1951 (che essendo in scala 1:25.000 precisa soltanto gli elementi di struttura generale ed ha quindi una funzione vincolativa) per la definizione del sistema viario, delle zone speciali, dei quartieri, delle densità e dei tipi edilizi, nonché delle zone verdi e delle attrezzature collettive.

3. - Piani particolareggiati e regolamentazione speciale delle zone da saturare e di quelle soggette a naturale trasformazione edilizia, entro il perimetro urbano.

4. - Piani particolareggiati dei quartieri di nuova espansione.

5. - Piano di sistemazione definitiva del centro, entro la cerchia dei viali.

6. - Piani dei nuclei satelliti esistenti e piano paesistico dei dintorni.

La serie di queste operazioni, va notato, può avere un indirizzo di gradualità, ma in parte dovrà averlo di contemporaneità per il vizio di alcune situazioni da considerarsi estreme.

Ultimo, ma non ultimo per importanza, è l'inquadramento dei problemi di Firenze nell'orbita regionale e in quella territoriale, dalla quale il P. R. del 1951 era partito.

Ci sembra infatti che la trattazione del piano fiorentino non ci abbia affatto allontanati dal tema del congresso, anche se in apparenza non l'abbiamo direttamente toccato. In realtà l'equilibrio strutturale della città è implicitamente connesso con l'articolazione pianificata del bacino fra Firenze, Prato e Pistoia e delle valli adiacenti ed afferenti quali il Mugello e il Valdarno superiore.

Il problema di Firenze è da considerarsi prima di tutto un problema di dimensione e di quantità: ragion per cui l'azione di pianificazione deve essere condotta contemporaneamente dall'esterno per decongestionare la città da gravitazioni, attraversamenti e sviluppi impropri alla sua natura ed alla sua capacità. Il potenziale degli impianti produttivi dovrà in prevalenza essere assorbito dai territori adiacenti, che hanno già caratteristiche promiscue, industriali ed agricole, e, nel raggio più immediato, sulla direzione di Prato. Uguale discorso va riservato al sistema dei collegamenti interregionali, buona parte dei quali fanno già perno su Firenze, ed in particolare alla realizzazione, che pare prossima, del segmento Bologna-Firenze della grande spina autostradale, che, nel suo passaggio da Firenze, a nostro avviso, deve esser tenuto in posizione quanto più è possibile marginale ed esterna.

La struttura resistente di Firenze e del suo intorno è fragile, fragilissima e già sovraccarica; siamo oggi arrivati alle ultime possibilità di intervento. Si badi che ciò che denunciamo non rappresenta una nostra malinconia di cittadini, ma concerne gli interessi più vitali di una città e di un paesaggio urbanistico incomparabili.

(14) Concorso per il fondo incremento edilizio, D. SANTI e L. SAVIOLI, Nucleo residenziale sulla collina di Firenze; in « Urbanistica » n. 14, pagina 81.

(15) L. BARTOLI, Per una politica urb. a Firenze; relaz. al V Congresso di urbanistica.

(16) Oltre il n. 12 di « Urbanistica » già cit. ricordiamo, fra l'altro: un documento presentato al Sindaco di Firenze all'inizio del 1952, formulato da un gruppo di urbanisti, studiosi, architetti ed ingegneri, per iniziativa del prof. C. L. Bagghianti per un programma di azione e di lavoro; una serie di cinque conferenze sui problemi del P. R. da docenti della Facoltà di Architettura, presso la Scuola Parlamentare della Facoltà di Scienze Politiche di Firenze; un referendum sul P. R. sul giornale « Il Nuovo Corriere »; vari articoli sulla stampa cittadina e uno di R. Papini sul « Corriere della Sera »; infine lo studio già citato, Dilemma del futuro di Firenze, sulla « Critica d'arte » n. 2.



# L'attività urbanistica del Comune di Firenze dopo il Piano del Poggi

*relazione di Alessandro Giuntoli*

Gli studi per il Piano Regolatore esposto alla Mostra furono iniziati nel 1935. Si cominciò da zero poiché dal lontano 1865, nel quale l'architetto Poggi aveva compilato il Piano Regolatore per Firenze Capitale, il Comune non aveva più avuto un ufficio di urbanistica.

Difatti nel ventennio che corre dal 1880 al 1900 tutto quanto fece oggetto di proposte, di polemiche ed anche di compilazione di piani, si svolse prevalentemente fuori dell'organismo comunale ad opera di professionisti e di persone che amavano Firenze.

Dal 1920 al 1935 la città si sviluppò sulla falsariga del progetto di ampliamento redatto nel 1910 dal Servizio Strade ed approvato dopo 8 anni con R. D. L. del 1924. Piano questo di solo allineamento, senza un vero criterio urbanistico, col solo intendimento di ottenere una saldatura fra la vecchia città ed i colli circostanti, tracciato presupponendo, come era logico, l'allontanamento e l'interramento della ferrovia romana che divideva in due parti la zona settentrionale e più importante della città. Purtroppo le Ferrovie dello Stato, che non si pongono problemi urbanistici ma solo di convenienza di esercizio, non ne presero mai in considerazione la realizzazione.

Nel 1935, con quasi due terzi di questo piano già attuato, si cominciò a sentire le conseguenze di un ampliamento concepito e realizzato senza un ragionato criterio urbanistico. Non erano state prevedute tutte le necessità conseguenti alla formazione della nuova più ampia città e particolarmente non era stata considerata la posizione e la funzione che avrebbe assunto il vecchio centro nel nuovo organismo urbano. L'appunto maggiore che si può muovere a chi compilò il progetto è di non aver tenuto in nessun conto lo spirito e l'intendimento del precedente piano redatto nel 1865 da Giuseppe Poggi. Una meditazione su ciò che Egli aveva proposto, di ciò che invece era stato fatto e di quali erano le ormai constatabili conseguenze, sarebbe stata di utile ammaestramento.

Il Poggi fu il primo ad intuire che il nucleo antico non aveva la possibilità di assumere le funzioni di centro di vita di una più ampia e diversa città, e nella sua opera si ispirò al criterio che la Firenze futura avrebbe dovuto formarsi una sua organicità fuori del perimetro di quella preesistente perché solo ponendo il suo baricentro ai margini di questa avrebbe potuto mantenere intatti i suoi monumenti ed il suo singolare carattere.

Il Poggi forse sbagliò progettando ed attuando l'abbattimento delle mura urbane perché seguì la moda del tempo senza tener conto che quelle mura, a parte il fatto sentimentale, avrebbero costituito un baluardo contro la manomissione del carattere e dell'ambiente esistente entro il loro perimetro.

Ma Egli le sacrificò con uno scopo ben definito e cioè per far posto ad una cerchia di ampi viali sufficienti a ricevere un traffico intenso, veloce e voluminoso che nel futuro si sarebbe verificato e per dar modo di costruire lungo essi grandi edifici e richiamare in quella zona Enti pubblici, Banche, uffici privati, sedi di industrie e del commercio, in modo da formare gradualmente il nuovo grande centro cittadino e l'anello di congiunzione tra la

vecchia e la nuova città della quale si stava iniziando l'organizzazione.

Con lo stesso intento aveva progettato di sostituire alla Stazione di S. Maria Novella, troppo centrale, una nuova Stazione di transito esterna alla nuova cerchia dei viali.

Purtroppo questa concezione intelligente di una nuova, futura, organica Firenze rispettosa del passato e di larga visione del futuro, non ebbe attuazione in seguito al trasferimento della Capitale a Roma che tolse ogni interesse contingente alla realizzazione dell'opera e lasciò l'Amministrazione civica in deplorevole situazione economica.

Il Piano fu realizzato solo in parte ed il Poggi, caduto in disgrazia, non ebbe più la possibilità di imporre i principi informatori, anzi, tutto quanto si fece dal 1877 ai primi del 1900, è volutamente contrario alle idee di questo geniale urbanista, che forse aveva urtato troppi interessi privati per il vantaggio pubblico.

Cominciò così la rovina della Firenze antica. Tutto ciò che fu fatto ebbe come fine di attrezzare la vecchia città come centro della futura. Si costruirono due grandi mercati delle vettovaglie, a S. Lorenzo ed a S. Ambrogio, si installarono nel centro numerose caserme, tre stabilimenti carcerari, si ingrandirono l'Ospedale di S. Maria Nuova, posto a due passi dal Duomo, e la Stazione di S. Maria Novella rimase dove era nell'esclusivo interesse degli albergatori fiorentini. Lungo i viali, studiati per grandi edifici, sorse tutta un'edilizia rada e bassa da zona giardino, e nell'area del mercato vecchio sorse il nuovo centro cittadino che convalidò in modo definitivo la volontà di dare alla vecchia città quella funzione baricentrica che fu ed è la causa principale dello stato di caos attuale.

Le zone di ampliamento previste dal Poggi cominciarono a svilupparsi ma faticosamente, poiché si preferivano zone più centrali, entro la cerchia dei viali, costituite da tutte quelle aree verdi che sino a pochi anni addietro, cioè fino alla soppressione degli Ordini religiosi, si erano salvate perché anesse a numerosissimi e vecchi conventi.

Quindi non più decentramento ed organizzazione indipendente dell'ampliamento, non più stabilizzazione della densità edilizia del vecchio nucleo, ma distruzione del verde e forte affittimento edilizio.

Nel 1916 quando, esaurito il piano Poggi, fu messo allo studio l'ampliamento, la situazione, anche se già sensibilmente compromessa, era ancora salvabile se si fosse ripresa l'idea di fare dei viali di circonvallazione il nuovo centro a forma anulare e su questo si fosse impostata organicamente tutta la futura città.

Purtroppo, come ho accennato avanti, il progetto fu curato solo graficamente e la situazione andò precipitando man mano che attraverso la notevole attività edilizia degli anni successivi alla prima guerra mondiale si attuava il piano.

In effetto, nel 1935, alla ripresa degli studi urbanistici, ci si trovò di fronte non più ad un centro di vita associata, ma ad un aggruppamento edilizio disordinato, inorganico non confacente alla vita ed all'attività dei suoi abitanti, ed il problema del futuro assetto si presentò in termini assai gravi.

I primi atti del nuovo Ufficio, finalmente costituito dall'Amministrazione Comunale, furono volti alla raccolta dei dati necessari ad iniziare gli studi di un nuovo organico piano regolatore.

Fu aggiornata la planimetria del territorio comunale in collaborazione con l'Istituto Geografico Militare, si eseguirono esatti rilievi del traffico, si compilaroni statistiche delle varie attività, si rilevarono monumenti, piazze, strade e circa duemila edifici delle zone da risanare.

Tutto questo ingentissimo materiale documentario unito a ricerche effettuate dalle organizzazioni degli Ingegneri ed Architetti, costituì la base sulla quale la apposita Commissione Comunale, in unione all'Ufficio del Piano Regolatore, iniziò e portò a buon punto il nuovo piano urbanistico. Sino da allora, accertato che non era possibile limitarsi a considerare il solo territorio comunale, furono estesi gli studi a tutte le zone contermini che gravitavano su Firenze e nel 1936 era già stato determinato un perimetro di un piano intercomunale che comprendeva 13 Comuni, malgrado non esistesse ancora la legge che prevedeva tale possibilità.

Nel 1937 erano già pronti i progetti per una rete di grande viabilità e per un azzonamento.

Potrà sembrare strano che da quell'epoca lontana al 1954 non sia stato definito il piano in ogni sua parte, ma si deve tener conto che proprio quando il lavoro entrava in una fase conclusiva sopravvenne la guerra e dopo la fine di questa, dal 1944 in poi, l'Amministrazione comunale si trovò a risolvere problemi gravissimi e contingenti che tolsero per un certo numero di anni attualità al problema e quell'Ufficio, che l'Amministrazione comunale aveva costituito nel 1935, si era completamente sfasciato proprio a causa della guerra.

In ogni modo, dal 1946 al 1948 furono compilati il piano di ricostruzione della zona del Ponte Vecchio e quello di Settignano, ed impostato e risolto un vasto programma di edilizia popolare.

Nel 1948 quando l'Amministrazione Fabiani decise di riprendere lo studio del Piano Regolatore, non disponendo di un ufficio, ricorse all'opera di liberi professionisti.

Furono così incaricati cinque Architetti: Bartoli, Detti, Pastorini, Sagrestani e Savioli, di riprendere e concludere, in collaborazione con l'Ingegnere Capo, gli studi sulla base del lavoro già fatto.

La novità più importante apportata al primo progetto fu quella di includere nel piano intercomunale Prato, città industriale di circa 90.000 abitanti, a soli 11 km. di distanza, dato che si era rilevata da anni la tendenza all'impianto di numerose industrie ed abitazioni sulla congiungente delle due città.

Venne così impostato lo schema del nuovo piano, basato su due centri terminali, uno costituito da Firenze e

l'altro da Prato, uniti da un aggregato lineare nel quale avrebbero trovato posto industrie ed abitazioni.

Il piano ha avuto l'approvazione del Consiglio Comunale ed è già stata richiesta al Ministero dei L.L. P.P. l'autorizzazione a compilare il piano intercomunale mentre si sta faticosamente lavorando, da due anni, a concludere gli accordi con i Comuni interessati.

Avendo l'Amministrazione, durante l'estate scorsa, ricostituito l'Ufficio per il Piano Regolatore, è stato ricominciato il lavoro per il perfezionamento del piano e per la preparazione dei concorsi che il Comune intende bandire. Attualmente si stanno svolgendo quelli per la costruzione di un nuovo ponte sull'Arno a Via Melegnano e per il risanamento del quartiere di San Frediano.

E' stato anche compilato lo schema di un nuovo Regolamento Edilizio con la collaborazione di due liberi professionisti. Insomma attraverso l'opera di questo nuovo Ufficio si sta entrando in una fase conclusiva e fattiva.

Ma il problema veramente grave rimane quello della sistemazione della vecchia città, cioè il suo alleggerimento, il suo sfollamento.

Le enormi difficoltà che si frappongono a questo problema non danno oggi la possibilità di intravedere una soluzione e rimane solo la volontà di attuazione. Si tratta di trasferire una quantità di attività in zone periferiche, trasferimento che non può essere fatto con mezzi di coercizione ma semplicemente creando nuovi interessi che non possono essere pianificati.

Tale fine potrà essere raggiunto soltanto se le Amministrazioni che si succederanno attueranno una politica urbanistica di continuità, cosa assai problematica, perché uno dei guai che si frappongono a realizzazioni di lunga attuazione è quello della discontinuità degli Amministratori con le conseguenti diversità di vedute e di intendimenti.

Lo spostamento della ferrovia rimane ancora oggi il più importante problema perché oltre ad abolire un anello di ferro dannosissimo alla tessitura cittadina, libererebbe una notevole quantità di aree che, unite a quelle che si otterrebbero col decentramento delle caserme e degli stabilimenti carcerari, potrebbero aprire nuove possibilità all'opera di alleggerimento e sistemazione del centro e di organizzazione della città attuale.

L'attività svolta dal Comune nell'ultimo ventennio è naturalmente suscettibile di critica, e di critica abbastanza facile perché fatta a posteriori e perché chi osserva dall'esterno non è a conoscenza delle enormi difficoltà che i Comuni debbono vincere per l'espletamento di questa loro attività. In ogni modo non sarebbe giusto ricercare le cause dell'attuale disordine del centro cittadino nell'opera del Comune in quest'ultimo periodo perché le cause sono, come abbiamo visto, assai più remote.

# Studi per il Piano regolatore di Palermo

*relazione di Edoardo Caracciolo e Vincenzo Nicoletti*



Nel quadro della Sicilia antica, città principali furono quelle greche delle coste orientali e meridionali, poi Siracusa e Lilibeo (periodo romano), poi ancora Siracusa, capitale del « tema » bizantino.

Palermo fu solo una delle tre cittadelle anelleniche che i fenici organizzarono nella Sicilia occidentale a protezione dei loro interessi commerciali.

Dentro il primitivo cerchio di mura megalitiche, eretto nello VIII o VII sec. a. C. fra due bassure paludose, poterono essere ospitati non più di 20-25.000 abitanti.

La nuova storia della Città ha inizio nel IX sec. d.C., colla conquista musulmana. Da allora ad oggi, attraverso undici secoli, conserva, nell'ambito regionale, una impressionante costanza di rapporti ed una mirabile continuità delle caratteristiche fondamentali.

Sino al 1816 Palermo fu la capitale dell'isola.

Malgrado intemperanze statistiche di alcuni, anche insigni, studiosi, possiamo asserire che dal sec. X alla metà del sec. XVIII la popolazione dell'isola oscillò intorno al milione di unità, che esistettero non gravi movimenti migratori interni e che, comunque, la popolazione delle tre principali città tenne, attraverso i secoli, un rapporto costante con la popolazione regionale (Palermo 1/10 - 100.000 abitanti circa).

Ciò dimostra una certa stabilità nella distribuzione della popolazione sul territorio e nella funzione della capitale.

Intorno alla cittadella anellenica, che dall'arabo fu detta « Cassaro », si formarono, in periodo musulmano, quartieri satelliti oltre le due bassure paludose.

Il monaco Teodosio, nel IX sec., ed Ibn-Hawqal, nel X, ci descrivono la città piena di una folla di genti diverse, cristiani e musulmani delle varie razze. Nei borghi satelliti, oltre le due bassure paludose, abitano gli artigiani ed il popolo minuto, a volte poverissimo e a volte dedito a mestieri ignobili. Nel nuovo quartiere della Kalsa, presso il porto, è il potere politico. Nell'ambito della vecchia cittadella anellenica, o « Cassaro », abitano talune famiglie molto ricche tanto che ciascuna possiede più di una moschea privata.

Il grande geografo Edrisi (1150), l'arguto viaggiatore Jbn-Gubajr e l'insigne storico Ugo Falcando (alla fine del secolo) ci danno una sicura descrizione di Palermo sotto la monarchia normanna.

A quel tempo risale la prima immagine grafica della città, inserita in un manoscritto di Pietro da Eboli (ultimo decennio del secolo).

Concentrica alle mura anelleniche era sorta una nuova e più ampia cinta muraria che segnò il perimetro urbano sino alla metà del '700.

La Conca d'Oro fu attrezzata in un enorme e lussuoso parco (Maredolce: Parco, Monreale, Cuba Sopra, Cuba Sottana, Uscibene, Zisa) che circondavano la cinta muraria. All'interno di questa esistevano molti spazi inedificabili e scorrevano fiumi o torrenti. Ancora nei nuovi quartieri oltre il « Cassaro » abitavano artigiani ed il popolo minuto; ma la sede del potere non era più, alla maniera orientale, in un nucleo semi-staccato (Kalsa, in prossimità del porto); dominava, dal Palazzo Reale, tutto l'insieme urbano secondo una concezione chiaramente europea, monarchica più che feudale.

La città aveva ancora evidenti caratteri orientali come ci attestano gli scrittori citati mediante i continui richiami alle metropoli spagnole.

Il lusso si profondava a piene mani, tanto da turbare il più spregiudicato Jbn-Gubajr.

Gli scritti ben chiaramente ci dicono e ci ripetono costantemente che la città non era un concentrato indiscriminato, ma che era formata da un insieme di comunità ben definite, seppure continuamente sviluppantesi e variabili attraverso i secoli, quali cellule organiche formanti un più ampio tessuto vitale.

Guarda come nella miniatura il disegnatore si sforzi di indicare, nei cinque quartieri segnati (Galga, Cassaro, Denisinni, Kalsa, Serarcadio) tipi razziali differenti!

Già durante il XII secolo e, più ancora, nei seguenti, sino all'inizio del XVII gli spazi vuoti esistenti fra i nuovi ed i vecchi quartieri furono gradualmente coperti dall'edilizia residenziale e conventuale.

Nel '300 due grandi famiglie nobiliari, gli Scialfan ed i Chiaramonte, dominarono e attrezzarono due vaste zone della città demaniale, presso l'odierno Piano del Palazzo e presso l'odierna Piazza Marina.

E' documentabile che dalla seconda metà del '400 in poi la direzione della vita urbanistica della città fu presa saldamente in pugno dalla Amministrazione civica, sempre in funzione della divisione in quartieri autonomi.

Già da più di un secolo al titolo barbarico di Bajulo si era sostituito quello, umanistico, di Pretore. Il Pretore era assistito da sei Senatori, ciascuno dei quali sovrintendeva ad uno dei quartieri cittadini. L'Amministrazione operava secondo le deliberazioni dei consigli civici nei quali era rispecchiata la costituzione corporativa della città.

L'Amministrazione era autonoma, insindacabile da parte di chiesa, il suo rappresentante sedeva al primo posto del braccio demaniale del Parlamento del Regno, così come l'Arcivescovo di Palermo sedeva al primo posto del braccio ecclesiastico.

Contemporaneamente si osserva un potente risveglio della cultura umanistica, specialmente riguardante la topografia storica, regionale ed urbana. Se Pietro Ranzano inizia, nella seconda metà del '400, gli studi sulla storia della Città, il grande Fazello, alla metà del '500, di colpo, esamina ed esaurisce quasi tutto il repertorio allora reperibile, scrivendo una storia della archeologia siciliana che tuttavia rimane strumento di lavoro indispensabile.

L'unione dell'alta dignità amministrativa e della nuova cultura è notoriamente documentabile, ad esempio, in Pietro Speciale, Pretore della città nella seconda metà del '400.

In tale epoca la città era formata dalla giustapposizione di elementi diversi, sorti attraverso i secoli. In essa si distinguevano, essenzialmente, due tipi vari. Nel vecchio Cassaro, sul luogo della città anellenica, permangono le evidenti tracce di un rigido schema a liscia di pesce, mentre i vari quartieri medioevali e post-medioevali si svolgono su reti viarie mistilinee e si realizzano nell'alternanza accidentale dei piccoli volumi.

La cultura del Rinascimento e della Controriforma si inserì fra gli schemi precostituiti, creò più larghi spazi elementarmente geometrici, sostituì le grandi masse regolari alle piccole ed irregolari, divise i cinque vecchi « quartieri » (Cassaro, Albergheria, Kalsa, Serarcadio e Loggia) nei quattro nuovi quartieri (Albergheria, Kalsa, Capo, Loggia), imponendo la nuova croce di strade (Cassaro e Strada Nuova) che fu quasi una nuova città, prospetticamente pre-barocca, fra i quattro vecchi quartieri.

Nelle zone di sutura, già inedificate, sorse quartieri a rete viaria rettangolare (Cappuccinelle, S. Cosimo, ecc.).

Crediamo sia stata la più grande opera di sistemazione interna avvenuta in Europa prima degli interventi del terzo Napoleone a Parigi. E' documentabile l'interessamento e la direzione di D. Carlo di Aragona, Presidente del Regno.

In alto il palazzo reale domina la nuova sistemazione stradale e sospettosamente fa il largo attorno a se stesso (Piano del Palazzo). Nel piano della nuova sistemazione, accanto al cuore della città trasformata (« Quattro Canti »), il Palazzo Senatorio assunse sempre più netta autorità architettonica, in una rinnovata cornice urbanistica (Piano del Pretore).

I nomi e le sigle romane (S.P.Q.R.) non sono solo veli di cultura, ma affermazione di un'alta dignità fortemente sentita ed urbanisticamente espressa attraverso una mirabile continuità organizzativa.

Nella prima metà del '600 alla città polinucleare del medioevo è stato sostituito uno schema più o meno compatto, nettamente limitato dalle fortificazioni urbane, che furono bastionate nel '500.

Attraverso le quattro porte principali e le otto seconde, di colpo, si passava dal mare o dalla campagna aperta nella città compatta.

Eppure, immediatamente, nel 1616, il Di Giovanni, nella sua « Palermo Restaurata », si affrettò a distinguere la continuità edilizia dalla discontinuità associativa.

Egli descrisse la vasta zona di influenza che era limitata ad ovest dalle montagne, a nord dalla strettoia di Sferracavallo, mentre a Sud comprendeva le campagne di Bagheria e si confondeva colla zona di influenza di Termini Imerese.

All'interno insisté nel considerare la divisione nei cinque vecchi quartieri, di circa 20.000 ab. ciascuno; li divide in minori comunità, sino a raggiungere consistenze di 2.000-3.000 abitanti.

L'astratta sistemazione geometrica che la nuova cultura, prevalentemente estetizzante, impone, modificò i limiti delle varie comunità sociali, ma non le annullò. La controriforma, anzi, li confermò e li sistemò nell'ambito delle dieci parrocchie che comprendevano da 20.000 a 7.000 ab. Ancora i censimenti furono condotti per fuochi (la famiglia) e per quartieri (la comunità).

Nella seconda metà del '700, quando ha inizio, come vedremo, la nuova urbanistica palermitana, il Marchese Villabianca pubblica, in tre edizioni, la prima pianta geometrica, a veduta zenitale, della città, ed esplicitamente afferma che l'insieme edilizio è formato da quattro unità principali, aventi stemma proprio, amministrazione parzialmente autonoma, un proprio centro religioso principale, mercato, ecc.

Ciascun quartiere era affidato alla protezione di un Santo.

Tutti gli scrittori locali ripetono con costanza questi concetti, sino a certe amene guida ottocentesche, che favolaggino di non so quali differenze razziali e climatiche.

E' noto che i matrimoni fra gli abitanti dei diversi quartieri erano poco graditi.

Dal '600 in poi la città si era estesa lentamente oltre la vecchia cintura bastionata. La strada del Cassaro si prolungò, oltre Porta Nuova, sino a Monreale, e oltre Porta Felice, nell'odierno Foro Italico, che si collegherà con le strade per Termini e per Messina.

Il nuovo porto, a nord-est, comincia ad attirare taluni elementi edilizi in quella direzione (Borgo Nuovo, Parrocchia di Santa Lucia).

Le coste si popolano di nuovi centri edili. Sui monti e sulle colline preesistevano: (XII sec.) Partinico, Monreale, Misilmeri; sorgono dopo il '500 e nel '700: Balestrate, Trappeto, Capaci, Isola, Ficarazzi; Bagheria, S. Flavia, Casteldaccia, Villabate.

La nuova urbanistica ha inizio nella seconda metà del '700, ad opera specialmente del Pretore Antonino La Grua, Marchese di Regalbuci (formazione dei Quattro Canti di Campagna), che trovò decisi ed entusiasti continuatori nel Governo rivoluzionario del 1848 (primo tronco della Via Libertà) ed in quello dittatoriale di Garibaldi (Proposte di Piano regolatore generale avanzate da una Commissione di artisti, fra i quali G. B. Basile).

Sostanzialmente la vecchia idea estetizzante delle strade diritte e in croce informa le nuove soluzioni. Ma mentre l'intervento cinquecentesco del Presidente del Regno, D. Carlo d'Aragona, si risolse nella sistemazione nel perimetro della vecchia città, il nuovo intervento del Pretore

Regalbuci iniziò la grande espansione urbana verso nord (la popolazione cresce da 100.000 a mezzo milione nel '951).

Frattanto era avvenuta una grave frattura, che possiamo sintetizzare in due punti. Quelle famiglie nobiliari che nella seconda metà del '500 e nel '600 avevano formato una classe di imprenditori economicamente attiva ed avevano dato il benessere alla regione attraverso una profonda riforma agraria (furono fondate diverse centinaia di centri agricoli), nel '700 cedono ad un inefficiente borghesato campagnolo e si riducono in un ozio fastoso, sull'orlo del fallimento. La costituzione del 1812 e le posteriori riforme borboniche e sabaude infrangono quell'ordine economico feudale, che, bene o male, sino al 1812, appunto, aveva retto l'isola.

Solo lentamente fra la ristretta classe nobiliare e la grande marea dei poveri, nell'800, si venne formando una categoria borghese efficiente e solo con estrema lentezza, attraverso rivolte sanguinose, alla fine dell'800, le classi popolari cominciarono ad assumere coscienza di sé.

Questo lentissimo distarsi del feudalesimo baronale e lo stentato affermarsi di una borghesia economicamente efficiente, incalzata dalla vasta marea delle rivendicazioni popolari, caratterizza le vicende nel Meridione d'Italia e, quindi, della sua urbanistica.

Taluni problemi vengono affrontati nell'800 e nel '900 con una mentalità aulica rappresentativa che corrisponde strettamente alle teoriche post-rinascimentali, oggi antistoriche.

A questa prima causa della crisi o frattura alla quale accennammo possiamo aggiungerne altra di carattere generale.

Il pensiero post-illuministico è incapace di affrontare il problema urbanistico nella sua effettiva essenza comunitaria.

L'uomo non esiste più in quanto si inserisce nella famiglia e quindi in nuclei sempre più larghi (il « fuoco », la contrada, il quartiere, la parrocchia, come nelle vecchie « numerazioni »), diventa unità di censimento, un astratto « *homus economicus* » od « *homus biologicus* » e come tale scompare nell'anonimato della statistica e della metropoli.

L'urbanistica non guarda più alla comunità umana ma alla macchina, e, quindi, alla strada.

La macchina e la strada hanno dominato la nostra cultura pianificatrice per cento anni, dal 1840 al 1940, circa.

Sostanzialmente fu una fortuna che il piano del '60, con i suoi formidabili tagli o sventramenti, non sia stato approvato. Esso si ridusse al Piano di Risanaamento approvato nel 1894, che disciplinò per un cinquantennio la urbanistica palermitana.

Sino alla grande guerra il buon senso ed il buon gusto locale permisero talune sistemazioni interne veramente encomiabili (Piazza Pretoria, i tre giardini basiliani, piccoli diradamenti) mentre si favorì la tendenza di espansione verso nord, sia prolungando la Via Libertà, sia collocando, in quei posti, l'Esposizione del '92, sia creando i due grandi Teatri (Politeama e Massimo), sia favorendo lo sfruttamento della Favorita e di Mondello.

Il primo tratto della Via Libertà, impiantato nel 1848, ma allargato più tardi, dal Basile, colla sua triplice carreggiata, con i suoi giardini (Inglese e Garibaldi) colla signorile edilizia marginale, è certamente una delle migliori realizzazioni urbanistiche dell'ottocento europeo.

Nell'intervallo fra le due guerre, più forti pressioni politiche, capitalistiche e demografiche peggiorarono le cose.

All'interno della città si ebbero gli scempi dei vecchi quartieri.

Il malezzo di sfruttare spezzoni di terreno di risulta consigliò erronee disposizioni di taluni edifici pubblici ai margini della città vecchia, iniziando la inconsulta e cor-



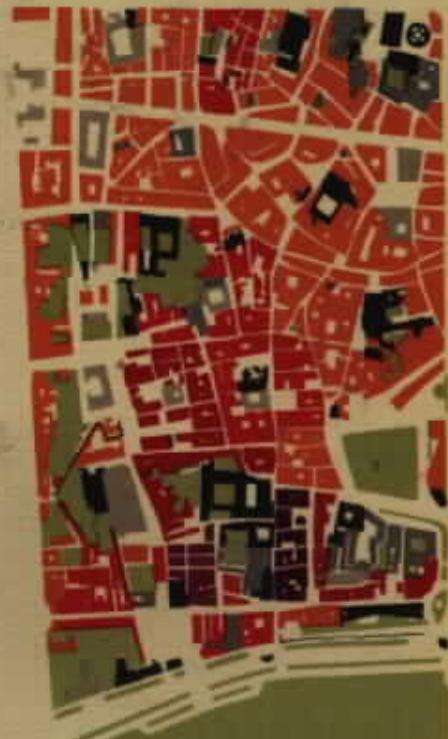
IU 1 Pianta dei monumenti

- monumenti notificati
- edifici monumentali
- edilizia comune
- verde pubblico + privato



IU 2 Densità fondiaria

- da 251 a 500 ab./ha
- da 501 a 1000
- da 1001 a 1500
- da 1501 a 2000
- fino a 2700
- monumenti notificati
- edifici monumentali
- edilizia pubblica
- verde pubblico + privato



IU 3 Abitanti per vano

- da 0,33 a 1,89 ab./vano
- da 2,00 a 2,47
- da 2,52 a 2,96
- — 3,61
- — 4,65
- monumenti notificati
- edifici monumentali
- edilizia pubblica
- verde pubblico + privato



IU 4 Indice di mortalità, malattie e infettive, T.B.C.

- da 4,1 a 5,0
- da 5,1 a 6,0
- da 6,1 a 7,0
- da 7,1 a 8,0
- da 8,1 a 9,0
- da 9,1 a 10,0
- oltre 10,0/1000 ab.
- infettive
- T.B.C.



IU 5-6 Topografia sociale e alloggi

- negozi
- magazzini
- uffici
- artigianato
- chiese
- ospedali
- scuole
- palestre
- alloggi schedati
- negozi
- magazzini
- uffici
- artigianato
- chiese
- ospedali
- scuole
- palestre
- migliori abitati
- malvani
- assai malvani
- edilizia comune
- monumenti notificati
- edifici monumentali
- edilizia pubblica
- verde pubblico + privato



Piani elevati

Palermo



rosione» di questa, ostacolando la tendenza espansistica e creando gravi problemi di traffico.

I nuovi quartieri, costruiti sino al 1940, salvo talune eccezioni, sono un susseguirsi di « posti di casa » dove il privato ha costruito come ha potuto, in maniera estremamente frammentaria.

Absolutamente ignoti i centri comunitari, stentate e minime le attrezzature. Un dilagare di case dove la naturale socialità dell'uomo stenta ad adattarsi, anche perché la inefficiente attrezzatura lo costringe ad affluire al centro per ogni congiuntura.

Nessuno tenne presente il grande insegnamento della città vecchia: la comunità umana fu ignota.

Ecco, quindi, che le vecchie radiali (Messina Marina, Corso dei Mille, Oretto, Porruzi, Corso Calatafimi, Olivuzza, Malaspina, Crispi) portano verso il centro un enorme flusso di gente che non trova nell'anello intorno alla città vecchia (Tukory, Lineon, Papireto, Volturino, Cavour) sufficiente sfogo e si insinua nei vecchi quartieri come può, anche attraverso il varco strozzato della nuova Via Roma.

Un mutuo concesso nel 1926 faceva obbligo della redazione del piano regolatore.

Dopo aver proceduto al rilievo fotogrammetrico della città ed avere raccolto taluni dati statistici, nel 1939 fu nominata una Commissione la quale redasse il bando di concorso per il piano regolatore e lo giudicò, premiando quattro concorrenti e dando direttive per gli studi seguenti.

Intanto la guerra incideva sempre più fortemente nella compagine urbana, diecimila bombe cadevano sul centro cittadino, interi quartieri erano distrutti, il patrimonio edilizio si riduceva alla metà.

Nel 1943, subito dopo l'occupazione alleata, l'Ufficio Tecnico colla collaborazione di alcuni vincitori del concorso, redigeva uno schema di piano regolatore, che fu lungamente discusso, ma non approvato.

Questi studi servirono come premessa alla redazione del Piano di Ricostruzione, da parte dell'Ufficio Tecnico del Comune colla collaborazione di due vincitori del concorso del '40. Esso fu approvato con celerità esemplare, con Decreto n. 12 del Presidente della Regione, nel 1947.

Come dallo studio di piano regolatore, iniziato nel '60, venne fuori il Piano di Risanamento del 1894 (che ebbe validità sino al 1944), così dagli studi iniziati nel '40 è venuto fuori il Piano di Ricostruzione che avrà validità sino al 1957.

La grande opera, ormai più che decennale, della ricostruzione è stata guidata appunto dal Piano di Ricostruzione e dagli studi preliminari a questo.

L'Amministrazione ha cercato di coordinare i vasti piani di iniziativa dei grandi enti ricostruttori (Ina-Casa E.S.C.L.A.L. - Case Popolari) e dei privati.

Proprio l'esistenza di queste vaste iniziative su ampie superfici ha distinto l'attività del dopoguerra da quello dell'anteguerra, che si esauriva nella costruzione singola.

La necessità di un piano regolatore generale ed organico è universalmente intesa, non solo dall'Amministrazione e dai tecnici, ma anche dagli imprenditori e dall'uomo della strada.

Ci sembra che si sia raggiunta ormai un'assoluta convergenza di vedute che forma il migliore auspicio per una pianificazione integrale del territorio.

E qui non possiamo non riconoscere la efficace opera compiuta dall'I.N.U.

Essa è necessaria, anche per i seguenti fatti contingenti:

1) Come abbiamo detto, l'unica carta almeno parzialmente regolamentatrice (Piano di Ricostruzione) perde valore legale nel 1957.

2) L'attività edilizia, anche di grossi operatori economici, si fa sempre più intensa e deve essere disciplinata in modo da garantire il massimo benessere sociale e da evitare speculazioni illecite.

3) Lorghissimi strati della popolazione vivono in ambienti inumani. La vetustà e la mancanza di manutenzione aggrava il problema sempre di più. Anche lievi perturbamenti atmosferici provocano effetti dolorosissimi, apparentemente sproporzionati alle cause. Veramente si ha la sensazione di essere in un momento estremamente critico che può superarsi solo con uno studio del problema nella sua integrità.

4) L'attuale situazione provoca gravi problemi di traffico che solo una sapiente distribuzione della popolazione sul territorio può risolvere.

La decisione dell'I.N.U. di indire un congresso sui piani comunali nell'ambito del piano regionale ha dato l'occasione contingente della formazione di un Ufficio Studi che, opportunamente organizzato e potenziato, dovrebbe fornire, entro il '55, le premesse per la progettazione urbanistica, da svolgere nell'anno successivo, prima della scadenza del piano di Ricostruzione.

Alla Mostra di Genova sono state presentate solo talune tavole, redatte al fine contingente. Si pensa che lo studio da condurre possa essere basato sui seguenti punti fondamentali:

1) Chiarificazione della funzione della Città nell'ambito regionale, onde spiegare la mirabile continuità attraverso la quale un decimo della popolazione isolana si è concentrata in essa, chiarire il significato di questo costante indice di inurbamento e i caratteri sociali ed economici del territorio.

2) Valutazione della zona di immediata influenza della Città e delimitazione del territorio entro il quale dovrà estendersi la pianificazione afferente alla Città.

3) Su questo territorio (intercomunale), così delimitato, individuare le collettività umane esistenti e quelle da prevedere, esaminandole nella loro integrità residenziale attivistica e produttiva (abitare, lavorare, riposare il corpo e lo spirito).

4) Accentrare in tali nuclei i traffici locali, riducendo al minimo indispensabile quello verso il « cuore » urbano.

5) Collegare queste comunità integrali nello spazio e nel tempo attraverso un piano organico ed elastico che corrisponda ad un programma pratico, economico e sociale nettamente inteso dall'Amministrazione e perseguito con continuità.

L'Amministrazione Civica palermitana nel '500 si pose, secondo la cultura di quell'epoca, un problema eminentemente estetico e lo risolse con perfetta coerenza.

L'Amministrazione Civica di oggi, sorpassata la fase tecnicistica ed ardutamente razionalista che infiammò il nostro pensiero sino al 1940 circa, dovrà necessariamente accostarsi ai più ampi problemi organici delle comunità umane intese nella loro integrità residenziale, attivistica, produttivistica.

Solo così quello che sarà il primo piano regolatore generale di Palermo potrà essere degno della storia della Città.



## Il Piano paesistico di Cortina d'Ampezzo

*relazione di Giovanni Barbin*



Coloro che hanno avuto occasione di soffermarsi ad esaminare il materiale che Cortina d'Ampezzo ha inviato a questo V Congresso Nazionale di Urbanistica, penso siano rimasti perplessi nel constatare che la documentazione esposta riguarda essenzialmente studi di carattere paesistico e che non vi è traccia di ricerche, indagini, studi segnatamente urbanistici, che non c'è, in altri termini, un Piano Regolatore Comunale Generale.

Il fatto non è casuale né trascurabile, direi anzi che esso è di importanza determinante ove si vogliano fissare i termini della « situazione urbanistica di Cortina d'Ampezzo » situazione caratterizzata da una spinta edilizia mai prima d'ora conosciuta, che è appesantita dalla pressione, dalla urgenza imposta dai problemi, dai programmi che emergono quotidianamente dalla fase preparatoria dei Giochi Olimpici invernali del 1955-1956.

In effetti, il territorio comunale di Cortina d'Ampezzo è in questo momento soggetto a quanto previsto dalla legge urbanistica del 1942 in base alla quale è stato approntato il Piano di Fabbriacazione che fa parte della documentazione esposta e il regolamento edilizio operante; lo stesso territorio è soggetto alla legge per la protezione delle bellezze naturali n. 1497 del 1939, in base alla quale sono stati promossi e condotti gli studi per un Piano Territoriale Paesistico, studi esposti in questa sede.

Il caso di contemporanea applicazione dei due provvedimenti legislativi con la conseguente formazione o tendenza alla formazione di Piani, pur non essendo nuovo nel nostro paese, si presentò fin dall'inizio, non foss'altro per l'ambiente particolare in cui si operava, come un fatto pieno di interesse e denso di possibilità d'approfondimento di aspetti in particolare giuridico-economici.

E' necessario a questo punto premettere che una prima iniziativa di P.R. per Cortina retrodata al 1936; risulta interessante notare come tale ini-



1. Veduta generale di Cortina. Sullo sfondo il Paganella, il Cristallo, il passo Tre Croci, il Faloria e il Serego.

ziativa segue un'annata come quella del 1935 che registra la prima punta massima per l'iniziativa edilizia.

Furono infatti presentate nel corso del 1935 ben 133 domande di fabbricazione delle quali 122 furono accolte.

Condotto secondo criteri ora inevitabilmente superati, questo P. R. si arrestò al Ministero dei LL. PP. a causa degli eventi bellici. Limitandoci a considerare la funzione disciplinatrice e vincolistica di un piano, possiamo concludere che le conseguenze di questo arresto non furono gravi, per lo meno non furono tali da compromettere gravemente la situazione del paesaggio e dell'ambiente e ciò soprattutto per l'improvvisa flessione che la spinta edilizia segnò nel 1940 per l'andamento della medesima negli anni seguenti.

Negli anni 1950-1951 la necessità di un Piano Regolatore si ripresenta e un parco sufficientemente laborioso dell'Amministrazione Comunale conduce a ripiegare sulla formula di rielaborazione dei primitivi studi di piano. In effetti però non si trattò che di un mezzo per cercare di snellire la procedura di approvazione; convinceva in tale senso il bisogno di fare presto per la forte spinta edilizia che aveva raggiunto i seguenti valori:

anno	domande presentate	domande accolte	volume medio	abitanti
1949	186	148	2932	5547
1950	169	131	1663	5600
1951	164	120	1372	5678

e ancora per le programmate Olimpiadi invernali del 1955-56 nonché le brevi stagioni edilizie di Cortina e l'enorme cumulo di opere e di attrezzature da realizzare per l'importante manifestazione.

2. Carta della conca Ampezzana con l'indicazione del territorio compreso nel piano paesistico.



3-4-5. L'ambiente paesistico che dovrà essere salvaguardato dal P.T.P. Alcuni raggruppamenti di case tipiche del luogo.

Il bisogno di porre il territorio sotto controllo fu sentito con tanta urgenza che rapidamente si provvide alla compilazione di un Piano di Fabricazione e alla redazione di un regolamento edilizio che è quello vigente.

Gli studi di P.R.C.G. vennero intrapresi, ma è facile dedurre quale situazione e quali garanzie di obiettiva tutela si potevano avere nel 1952 se gli organi preposti alla tutela delle bellezze naturali, di concerto con gli Organi competenti del Ministero dei LL. PP., promossero un'azione che ebbe come conseguenza il decreto di notifica di tutto il territorio comunale di Cortina (giugno 1952) — la decisione ai fini della formazione di un P.T.P. — e a tale scopo la costituzione di una Commissione Interministeriale.

In quel momento cominciarono ad affacciarsi i problemi derivanti dalla presenza di due provvedimenti riguardanti lo stesso ambiente, in certi casi la stessa materia, aventi ragione di sovrapporsi e di guardare alle situazioni, molto spesso da un punto di vista diverso, ma lungo direzioni convergenti.

Il tema si presentò appassionante, e come già si è detto denso di possibilità di studio e di chiarimenti certamente preziosi al di là del caso singolo di Cortina. A tale scopo era però necessario che l'azione intesa alla sincronizzazione del P.T.P. e P.R.C.G. riuscisse interamente, realizzando indubbi vantaggi per tutto il Territorio Comunale, per il paesaggio e per le stesse iniziative dei singoli. Le cose non seguirono invece questo desiderabile andamento.

Abbiamo avuto modo di accennare poco fa a dati relativi ad alcuni inerenti positivi; vogliamo completare questo corredo precisando che nell'intervallo tra il 1901 e il 1952 l'andamento dei valori è stato il seguente:

anno	demande pressante	demande acute	volume medio	abitanti
1901	41	35	1730	3557
1952	238	105	1370	5983

Ci sembra di dover dedurre da questi dati che le Olimpiadi sono da considerarsi sì un fenomeno che ha acutizzato determinati problemi ed esigenze specifiche, ma che al di fuori di questo fatto il territorio visto pur sempre rigidamente circoscritto dai confini di comune (avremo modo di rilevare più tardi quali sono i vari confini territoriali coincidenti con il margine dei problemi) aveva bisogno di provvedimenti disciplinatori della fabbricazione e dei programmi in genere.

Si tentò quindi di ottenere l'ottimo e di applicare come si è detto le due leggi del 1942 e del 1939 per conseguire dalla contemporaneità degli interventi il migliore dei risultati.

Ovviamente al P.T.P. sarebbe spettata una funzione eminentemente conservatrice e vincolistica mentre il P.R.C.G. avrebbe dovuto affrontare i problemi concreti della pianificazione e in particolare quelli derivanti:

- dall'ulteriore decisivo indirizzo che si sta imprimendo all'equilibrio economico del territorio;
- dalle trasformazioni destinate a piegare anche quel poco che finora non era stato toccato dalla industrializzazione turistica;
- dall'imposto urgente potenziamento delle attrezzature e degli impianti, conseguente ai Giochi Olimpici invernali del 1955-56.

Purtroppo l'opera intesa alla sincronizzazione dei due dispositivi P.T.P. e P.R.C.G. non è fin d'ora riuscita — o è riuscita solamente in minima parte e ciò perché il P.R.C.G. non riuscì ad intervenire tempestivamente, non si rese operante, con tutti i vantaggi che da questo fatto potevano derivare all'Autorità Comunale che rimane esposta alle ulteriori vicende della trattativa privata in un momento in cui l'alto numero di programmi, soprattutto di interesse pubblico, richiedeva la possibilità di ricorrere alle ampie facoltà di azione coattiva.

Così uno degli aspetti dell'ambiente nel quale si svolsero gli studi del P.T.P. fu caratterizzato:

- dalla impossibilità di poter contare su una sistematica puntualizzazione di problemi concreti ottenuta in sede di studio e di redazione del P.R.C.G.;
- dalla impossibilità di poter individuare in sede paesistica rapporti vincolistici commisurati alla struttura della proprietà e all'equilibrio economico del comprensorio;
- dalla difficoltà di creare un rapporto di aperta comprensione tra criteri vincolistici del P.T.P. e proprietari, in particolare quelli residenti, per i quali il valore della proprietà continua a conservare l'antico pregio derivante dalla difficoltà della conquista alla coltivazione;
- dalla impossibilità di poter contare sul P.R.C.G. come fatto coordinatore e determinante per tutti i programmi pubblici e privati e di poter

Nella pagina a fronte:

6-7-8-9-10. Tipi edilizi caratteristici locali.



considerare lo stesso come documento probante dei programmi e delle opere previste a favore della collettività.

L'altro aspetto dell'ambiente, quello prettamente paesistico e da tutelare, rimaneva quello proprio della conca ampezzana. Cortina d'Ampezzo è situata in corrispondenza d'uno degli slarghi più importanti della valle del Boite. Il paesaggio è fondato sulla presenza d'uno dei più meravigliosi complessi montagnosi delle Dolomiti, dalle Tofane al Pomagagnon, dal Cristallo al Sorapis, al Becco di Mezzodi.

Enormi masse rocciose, profondi e trasparenti spazi d'aria, vasti prati fioriti o coperti di neve, densi boschi di conifere. L'ambiente edilizio di interesse è quello del vecchio centro, delle massicce costruzioni alberghiere isolate, delle vecchie case agricole e dei raggruppamenti delle medesime.

L'ambiente di vita è in particolare quello determinato dal fenomeno pendolare di due stagioni di villeggiatura cui corrisponde la pratica di sport estivi e invernali.

Questo, molto succintamente, l'ambiente nel quale la legge per la protezione delle Bellezze Naturali ha operato secondo criteri tendenti a tutelare il patrimonio edilizio caratteristico, nelle sue manifestazioni singole e d'insieme, il paesaggio nelle sue linee e la visuale panoramica di dettaglio di tutto con tendenza ad ancorare le soluzioni a punti fissi — come dire — naturali:

— i vincoli del primo grado sono stati stesi largamente in dove le ore di insolazione sono minori e già decenni di esperienza hanno dimostrato che la spinta edilizia è nulla;

— nelle zone compromesse da costruzioni isolate si è cercato di creare i presupposti per una integrazione edilizia atta a provocare la formazione di nuclei di costruzioni controllate nel numero e nel sistema di aggregazione così da conferire alle nuove sistemazioni il carattere e la consistenza dei raggruppamenti esistenti.

Si è cercato di far penetrare verso il centro urbano e comunque di far scendere verso il fondo valle le fascie verdi delle zone libere e quelle di vincolo a verde lungo i corsi d'acqua anche modesti, così da mantenere al possibile inalterate e opportunamente integrate le spaziature di riposo che già rappresentano una tipica nota nell'ambiente.

Si è cercato di individuare un dimensionamento limite per i tipi edilizi consentiti entro i margini delle singole zone aperte alla fabbricazione.

Provvedimenti di un certo interesse e passibili di considerazioni ai fini di una valutazione possono considerarsi ancora i seguenti fatti:

— il dimensionamento dei tipi edilizi ammessi si polarizza intorno ai seguenti valori  $10 \times 12 \times 7$ ;

— il largo impiego delle zone definite a nuclei entro le quali è consentita la formazione di consorzi volontari e determinate condizioni;

— l'inserimento delle così dette « zone libere » tra i vincoli di prima categoria;

— i criteri di tutela e le possibilità di ampliamento delle frazioni agricole soprattutto sotto il punto di vista economico-agricolo ed economico-turistico.

All'inizio di questa breve rassegna abbiamo accennato alla situazione « pesante » entro la quale si evolvono per Cortina le cose della pianificazione e ciò si verifica in primo luogo per la mancanza di un P.R.C.G. operante.

Per tale mancanza ad esempio finiscono col presentarsi alla ribalta del P.T.P. problemi risolutivi solamente in sede di P.R.C.G.; tale mancanza rende ovviamente più difficile se non impossibile la risoluzione delle urgenti esigenze della grande viabilità, la ricerca di un giusto ritmo produttivo e di un giusto orientamento economico, fatto quest'ultimo di fondamentale importanza ove si consideri che in effetti l'industrializzazione turistica, l'investimento unidirezionale dei capitali hanno falsata così profondamente l'originaria struttura economica del territorio per cui se a un tratto la corrente turistica, che già in questi ultimi anni ha conosciuto variazioni qualitative non mai prima registrate, dovesse subire una contrazione, una deviazione, scopriremmo la vera natura del territorio e ci troveremmo di fronte ad una autentica zona economicamente depressa.

Sono proprio questi i problemi che la pianificazione urbanistica era chiamata a risolvere o meglio ad arginare anche per il futuro, predisponendo ogni cosa in un momento in cui strani miraggi di vantaggi economici e finte morganie-olimpioniche falsavano e falsano la giusta dimensione delle situazioni e, diciamolo qui una volta per sempre, che non il P.T.P. poteva accostare e risolvere problemi di questa natura, bensì il senso di responsabilità di chi era preposto alle cose del P.R.C.G. doveva far sì che oggetto degli studi segnatamente urbanistici non fossero solamente gli stralci e i dettagli corrispondenti ai punti nevralgici della futura struttura edilizio-funzionale del centro urbano.





Lo studio del P.T.P. ha comunque rilevato pieghe interessanti nell'ambito dei provvedimenti normativi, ha aperto una serie di interrogativi, o meglio, di argomenti che sarebbe desiderabile vedere almeno in parte all'ordine del giorno delle discussioni generali che seguiranno alle relazioni di questo V Congresso.

Sono questi dei quesiti il cui chiarimento indubbiamente potrebbe portare un sensibile contributo a quegli studi, a quelle ricerche che l'Istituto Nazionale di Urbanistica ha sempre condotto.

Per ragioni di sintetica brevità tentiamo di raggruppare questi quesiti sotto due voci.

— *quesiti di aspetto giuridico-amministrativo*: essi derivano dalla contemporanea applicazione della legge Urbanistica del 1942 e di quella per la protezione delle bellezze naturali del 1939. In particolare ci si potrebbe chiedere se l'applicazione contemporanea di due dispositivi debba ritenersi superflua qualora il territorio in causa sia già soggetto a quanto previsto dalla legge urbanistica in presenza o meno di un P.R.C.G. operante;

— il secondo quesito di questo gruppo potrebbe essere posto così: come può essere conseguita non solo in sede tecnico-pratica ma in sede giuridico-amministrativa quella sincronizzazione tra P.T.P. e P.R.C.G. cui già si è accennato, giacché il problema edificatorio per Cortina non poteva e non può essere risolto bloccando con divieto assoluto tutti i programmi edili e permettendo solo quelli derivanti da provate necessità della sola popolazione residente, così come da qualcuno è stato proposto, ma lo si risolve quandomai individuando in sede di P.R.C.G. determinati ordini di grandezza e determinati assi direttori che dovranno trovare in quanto consentito o vietato dal P.T.P. un provvedimento di controfigura;

— *quesiti di aspetto economico*: come è noto il P.T.P. prevede zone entro le quali la fabbricazione è consentita sulla base di norme più o meno restrittive.

Naturalmente era inevitabile che le aree soggette a vincolo di prima categoria subissero una grave svalutazione ed era altrettanto inevitabile che le aree aperte alla fabbricazione salissero a quotazioni imprevedibili.

Il caso di Cortina, pur non essendo l'unico, è certo uno di quelli in cui più vasto è il territorio soggetto all'azione dei vincoli previsti dalla legge 1947 del 1939. Il quesito è in questo caso rappresentato dal fatto se debba ritenersi che l'art. 16 della legge del 1939 sia in grado di provvedere esaurientemente alle conseguenze economiche derivanti dall'applicazione della legge o se debbasi ritenere inadeguato il contributo — non l'indennizzo — che secondo l'art. 16 lo Stato «può dare», non «deve dare», a chi ha avuto la proprietà gravata dai vincoli previsti dal piano. Ancora a tale proposito, se e come possa essere istituita una cassa di compensazione alla quale, dal momento in cui viene applicato il piano, dovrà essere versato il «plus valore» delle aree che dal piano escono favorite, «plus valore», il cui ammontare dovrà essere proporzionalmente diviso tra i proprietari di aree soggette ai vincoli previsti dal P.T.P.

Infine poiché oggetto di questo V Congresso è la pianificazione Comunale nell'ambito di quella regionale vogliamo concludere in tale senso.

Gli studi condotti per Cortina in sede di P.T.P. non hanno permesso solamente di stabilire l'assoluta necessità di un P.R.C.G. ma hanno anche attirato l'attenzione su un altro fatto.

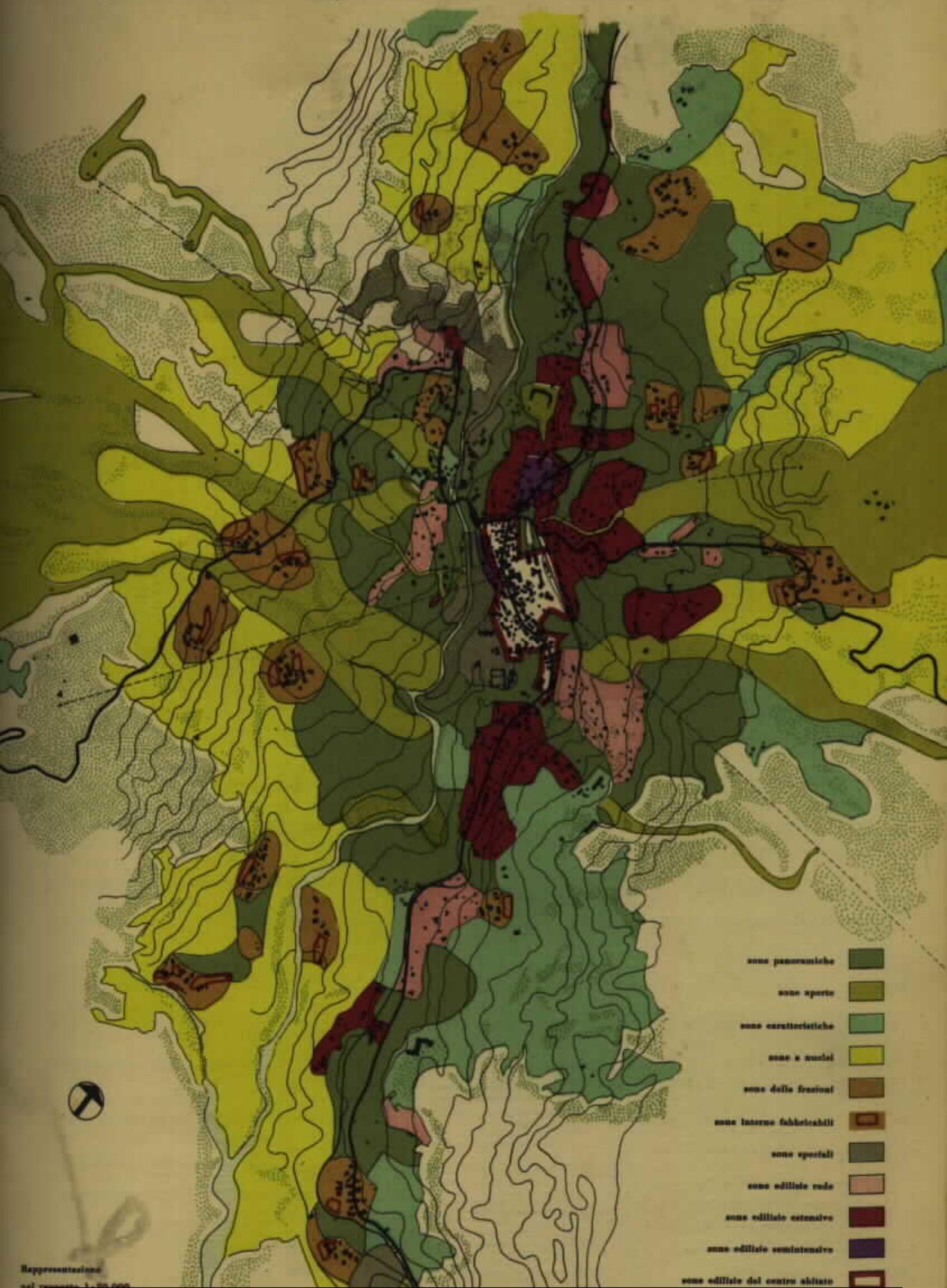
All'inizio di questo nostro incontro abbiamo accennato ad una confinazione trascendente i limiti comunali. Sono infatti state condotte indagini e prelevate campionature di dati al fine di accettare i veri limiti del territorio omogeneo che comprende Cortina; in particolare sono stati schedati tutti i dati relativi ai centri urbani della valle del Boite.

Ciò ha permesso di stabilire l'opportunità che determinati comprensori come quello in causa, che si presenta omogeneo per motivi geofisici - storico-tradizionali - economici, motivi che hanno subito, sia pure secondo ordini di grandezze diverse, le stesse vicende, per trasformazioni di ragioni e possibilità di vita, per trasformazione delle situazioni economico-agricole, della consistenza degli insediamenti umani e loro evoluzione, dell'andamento dei fenomeni demografici, della classificazione professionale e dotati ancora di possibilità di mutamenti; tutto ciò ha permesso di stabilire che comprensori del genere vanno isolati, presi a sé, e in base a quanto previsto dalla legge del 1942 trattati con piani intercomunali cioè con mezzi di studio e di intervento più agili di quello che non sia la grande macchina della pianificazione regionale, nella quale potranno essere fatti rientrare, ma pur sempre come comprensori omogenei, non come singoli territori comunali.

10-11. Gli sport invernali sono determinanti per l'impostazione del piano del territorio.

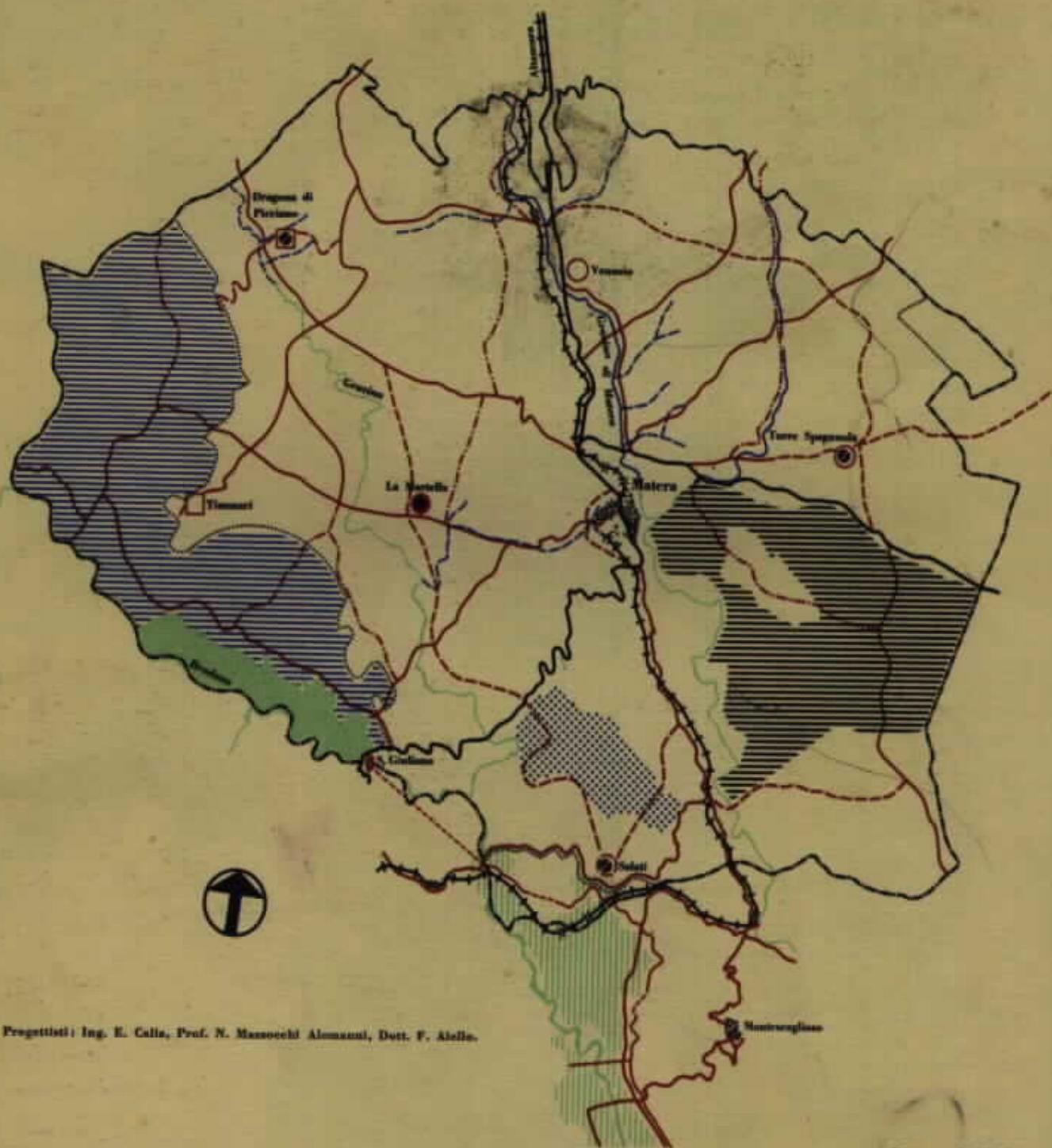


# Il Piano paesistico di Cortina d'Ampezzo



# Piano generale di bonifica del territorio comunale di Matera.

A cura del Consorzio di bonifica "Valle del Bradano", distretto di trasformazione integrale di Matera.



Progettisti: Ing. E. Cella, Prof. N. Massocchi Alomanni, Dott. F. Alollo.

Rapporto 1:150,000

Limiti di Comune

Limiti del Distretto

stabilità:

strade nazionali

strade principali esistenti o in corso di esecuzione

strade principali da eseguire

strade secondarie da eseguire

sistemazioni idrauliche di corsi d'acqua:

eseguiti e in corso di esecuzione

da eseguire

sistemazione di pendici:

zone in corso di sistemazione idraulica forestale a cura del Corpo Forestale  
zone di sistemazione idraulica agraria da eseguire

valorizzazione della Margia:

rimboschimento parziale

irrigazione:

terreni irrigabili con acqua del fiume Bradano

arie sommerse da acqua di irruz.

opere di sbarramento

borghi rurali presi dalla Legge sui Sassi:

eseguiti

in esecuzione

da eseguire

centri rurali presi dalla Legge sui Sassi:

da definire per il tipo e la consistenza

centri agrari a servizio zona di riforma:

eseguiti

da eseguire



## Matera: i Sassi i nuovi borghi e il Piano regolatore

*relazione di Luigi Piccinato*

Il problema di Matera, come quello (e ancor più) di una qualunque città, si identifica con il tema più vasto e profondo del territorio. Ed è appena necessario affermare una volta di più che solo dalla nuova strutturazione della economia della regione si possono trarre le basi per la soluzione del tema urbano. A Matera più che altrove. Il problema di dare una vera abitazione ai quindicimila abitanti delle sue grotte non è un problema edilizio da risolversi nel quadro urbano. E' piuttosto quello di creare per questa popolazione, in gran parte contadina, una sua nuova e vera ragione di vita, affermando nuove e più vere fonti di economia agricola e di benessere sociale attraverso la trasformazione del desolante territorio del Comune, uno dei più vasti d'Italia.

Tutto ciò premesso, mi si conceda qui, nella brevità di queste note, di procedere a rovescio: puntualizzando da prima il quadro della città, così come lo vede l'uomo della strada, per accennare poi al più vasto tema del suo territorio.

L'altopiano grigio, roccioso e nudo delle Murge è solcato profondamente dalla incisione della Gravina che vi ha scavato una stretta e orrida valle sinuosa, che forma quasi una M. Sul bordo occidentale vive aggrappata Matera che si stende sul cosiddetto «Piano» composto dalla parte medioevale (la «civita») con la stupenda Cattedrale e le sue stradette disposte su di una acropoli accentratata sulla punta centrale della M e dalla parte moderna, più distesa lungo le vecchie strade di accesso, guardata dall'antico castello Tramontano, l'antica difesa. Ma giù, nella valle della Gravina, abbarbicata alle pareti occidentali delle due anse della M, separate dall'acropoli medioevale, vive un'altra città: la città dei «Sassi» (il «Sasso Bar-

3-4. Una veduta della Civita e la scalinata che scende al Caveoso.





5. L'area meridionale della Grotta. In alto a sinistra la Città, con la Cattedrale che separa i due "Sassi".

6-7. Due vedute del Sasso Barisano, secondo, verso Nord, dalla piazza del Duomo.



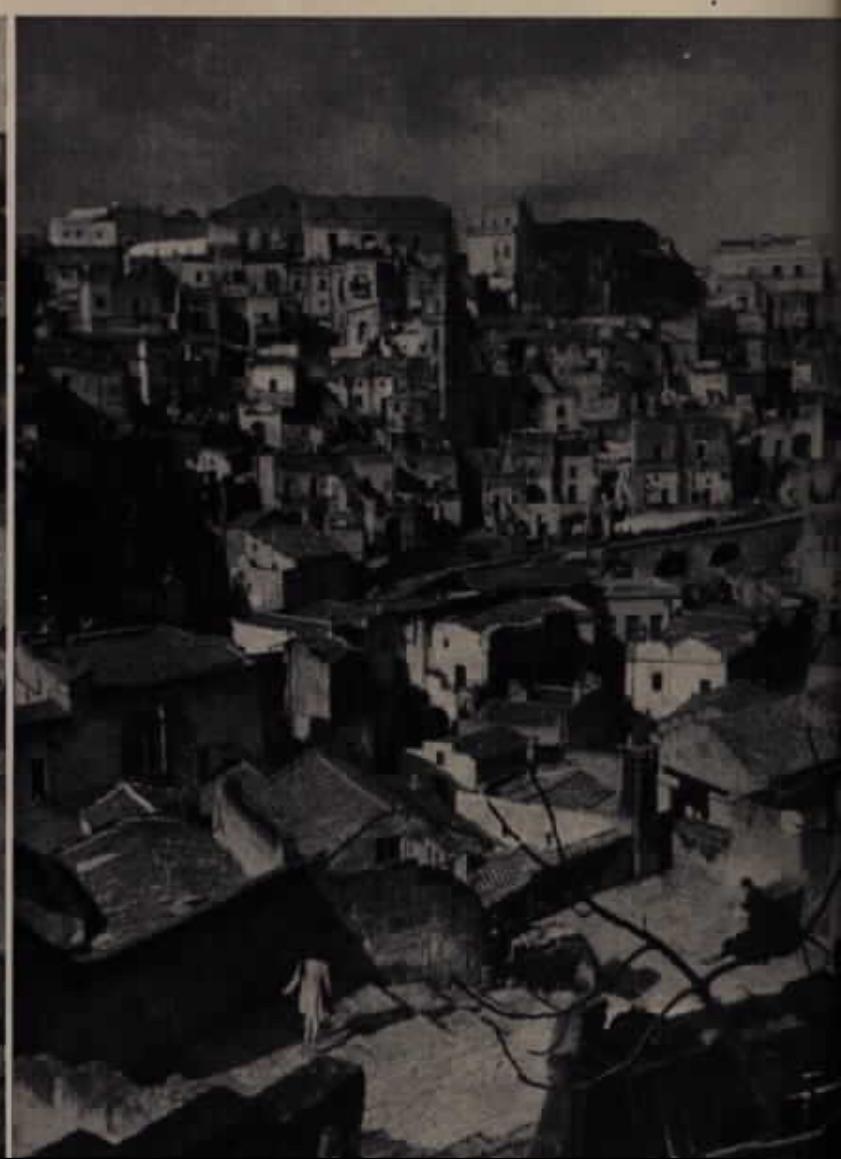
Nelle pagine a fronte:

8. Le piazzette di San Pietro Caveoso.

9. Verso San Pietro.

10. Stergo nel Caveoso in una "vicinanza" o "recinto".

11. Una strada del Sasso Caveoso, sopra le grotte. Al centro un fumaiolo, a destra un vasetto pubblico.



sano » nell'ansa settentrionale e il « Caveoso » nella meridionale). Una ben strana città dove le case sono profonde grotte scavate sui fianchi rocciosi della parete, alle quali sono state sovrapposte, a chiusura, delle facciate completate, dove necessario, da tetti scuri. Le strade principali di discesa sono ripide scale intagliate nella roccia; le strade « residenziali » corrono invece sopra le case-grotta; ed i fumaioli caratteristici delle sottostanti cucine spuntano sul piano stradale. Ogni grotta è una abitazione illuminata da una unica apertura (porta e finestra ad un tempo) nella quale vivono famiglie anche di otto, dieci componenti, insieme al mulo e alle galline.

Le abitazioni non hanno impianti igienici: le fontanelle pubbliche sulle piazzette forniscono l'acqua e pubblici « vuotatoi » aperti sulle strade, provvisti di un copertorio di lamiera, convogliano nel fondo della Gravina il liquame.

La città del « Piano » e la città dei « Sassi » dunque non si vedono: anzi si voltano le spalle. La prima guarda verso la piana di occidente, l'altra guarda ad oriente la opposta parete rocciosa della Gravina, perforata dalle aperture di innumere grotte, preistoriche abitazioni abbandonate. Sono due città che si ignorano, che vivono vita diversa e che hanno istituzioni e spirito di comunità diverse e staccate l'una dall'altra.

La vita dei « Sassi » ignora quella del « Piano »; quelli del « Piano » guardano con un certo distacco la gente dei « Sassi ». Ma, mentre la vita urbana del « Piano » non differisce da quella di tante altre città della Puglia e della Lucania (vita di provincia, affari, qualche commercio, le scuole, la politica locale, qualche industria, il passeggiaggio serale dalle diciannove alle ventuno), la gente dei « Sassi » vive in una comunità che è l'erede della « Magnifica Comunità di Matera », che trae la sua coesione da antichissime tradizioni che regolano i rapporti tra gli individui: è insomma una « società » con una sua cultura ed una sua struttura.

Le 3483 famiglie dei « Sassi » sono, in gran parte, contadine. Alle tre del mattino escono dalla grotta, attaccano il mulo al grande carretto o gli mettono il basto, e si mettono in cammino per otto, dieci, quattordici... chilometri per raggiungere il campicello in affitto o di proprietà o il latifondo, che chiede braccianti. Al pomeriggio, storditi dal gran sole, rifanno il cammino fino a sera per dormire poche ore e ricominciare la marcia molto prima dell'alba.

Le grotte si aprono, in numero di otto, dieci, dodici, su piazzette a mezzaluna, i cosiddetti « recinti »; ogni recinto o « vicinato », o « vicinanza » costituisce, con la sua dozzina di famiglie, quasi una unità residenziale elementare, dove tutti si conoscono, hanno spesso comuni interessi, si prestano mutuo aiuto. Il pane, impastato in casa, viene poi cotto nel forno comune, con fornitura della legna a turno.

Le donne, quando non lavorano in campagna, tessono a telaio coperte e tappeti; lavano sulle stradette per stendere poi la biancheria ad asciugare su corde tese tra le stanghe dei carri in riposo, allineati lungo la strada, nei luoghi di sosta.

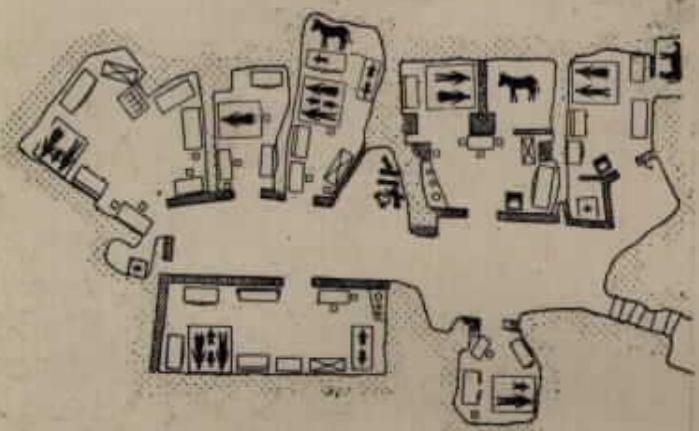
Qualche osteria (una ordinanza ne impone la chiusura alle 22) alcune botteghe e molte chiesette... Tutto più o meno ricavato, come le abitazioni, scavando la roccia e completando poi con una facciata.

Le condizioni igieniche delle grotte sono, naturalmente, pessime. Se la mortalità non è alta, lo è, invece, la morbilità favorita dalla enorme umidità che impregna il tufo





### 12. Grotte und Sasse-Caveen.



### 13. Pianta di un "recinto".

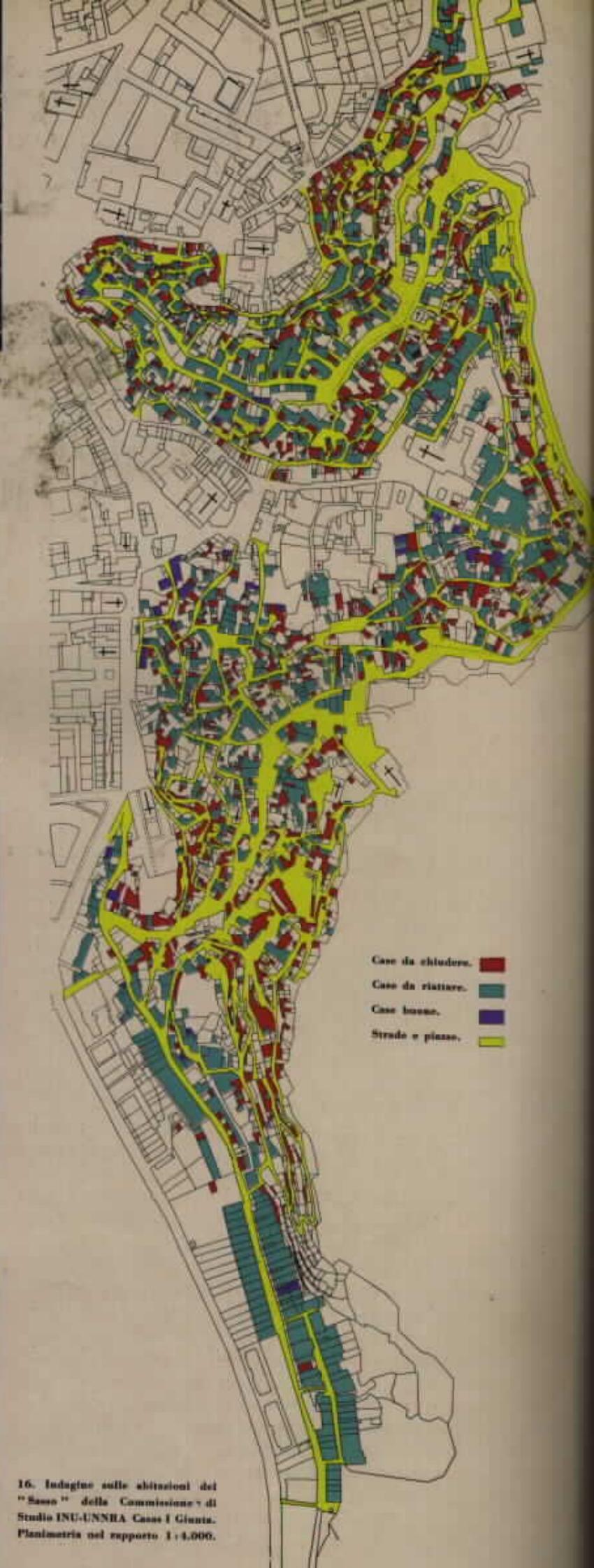


### 34. Um "memento".

### 15. Strada a scalinate nel Cateno.



**16. Indagine sulle abitazioni del "Sasso" della Commissione di Studio INU-UNNRA Casse I Giuria. Planimetria nel rapporto 1:4.000.**



con il quale sono costruiti i muri e nel quale sono scavate le grotte e che favorisce soprattutto le malattie reumatiche nelle varie forme.

Le condizioni igieniche non sono tuttavia peggiori di quelle che si riscontrano nei «bassi» di Napoli o di Potenza o di Palermo... E non hanno inciso nel carattere degli abitanti, buoni e generosi. Bassissima la criminalità e raro l'incesto nonostante la promiscuità.

A chi si affaccia dal «Piano» sui due grandi anfiteatri del Sasso Barisano e del Sasso Caveoso dai due unici «belvederi» (la piazza della Cattedrale per il primo, il largo di fianco al Liceo per il secondo) si spalanca, di sotto, la visione della strana congerie di tetti e di strade, dalla quale sale il confuso vociare dei bimbi, il canto delle ragazze, l'acciottolio dei muli e lo stridio delle rondini che vi volano dentro. E ritraendosi dall'orlo dei due enormi imbuti, tutto torna silenzioso.

I «Sassi» hanno dunque una loro edilizia ed una loro architettura che trae il suo carattere dalla milenaria esperienza dell'impiego dei blocchi di tufo per le mura, dalle grosse volte a botte che coprono le lunghe case affiancate come i «lamioni» della campagna, da cui derivano, dalle tegole nere murate a calce, dalle grondaie scavate nel muro, dai balconi di pietra a punta di diamante sorretti da mensoloni, dalle scalette ripide che, con una sola volata portano ai primi piani, dai grossi comignoli di pietra... tutti elementi comuni all'architettura dei paesi lucani, ma che qui acquistano un nuovo valore componendosi sull'asperità del terreno in un insieme estremamente pittoresco ed assolutamente unico.

Pochi insediamenti umani, come quello di Matera, hanno avuto la ventura di essere così attentamente analizzati. Gli uffici dell'UNRRA-Casas e dell'Istituto Nazionale di Urbanistica attraverso indagini accurate (gruppi di assistenti sociali e di tecnici guidati dall'Ing. Martoglio) hanno condotto a termine la conoscenza completa del problema dei «Sassi». Su un totale di 3374 case, soltanto 43 sono da considerarsi abitabili, 859 sono suscettibili di riparazione al fine di poter essere considerate abitabili e 2472 sono inabitabili. Se si tien conto anche di 109 famiglie che vivono in coabitazione è chiaro che occorre realizzare ben 2581 nuove abitazioni per altrettante famiglie.

Di queste 1653 traggono i loro cespiti da attività prevalentemente connesse con la vita della città: sono artigiani, piccoli impiegati, modesti professionisti che dovranno rimanere nell'ambito di Matera stessa. Le altre 928 famiglie appartengono invece al ceto rurale: sono piccoli proprietari, generalmente coltivatori diretti di appezzamenti di terreno, sufficienti o insufficienti ad assicurare il loro sostentamento; sono affittuari o coloni di fondi agricoli; sono salariati fissi o braccianti agricoli senza terra. Per le 1653 famiglie del primo tipo la soluzione è da porsi nel trasferimento in alloggi da crearsi nel quadro del piano regolatore e di ampliamento della città; per le 928 famiglie del secondo tipo, la logica impone il trasferimento nella campagna. Ed è quanto consente e propone uno strumento legislativo creato apposta, la legge 19 maggio 1952, n. 619, (dovuta precipuamente alla fede ed alla tenacia dell'On. Colombo), che consente appunto di affrontare il problema nei suoi veri termini: quelli dell'intero piano comunale di Matera, operando in accordo con i Consorzi di Bonifica, con l'Ente Riforma Fondiaria, con la Cassa del Mezzogiorno, con l'Acquedotto Pugliese, col Genio Civile... insomma con tutte le istituzioni che agi-



17.



18.

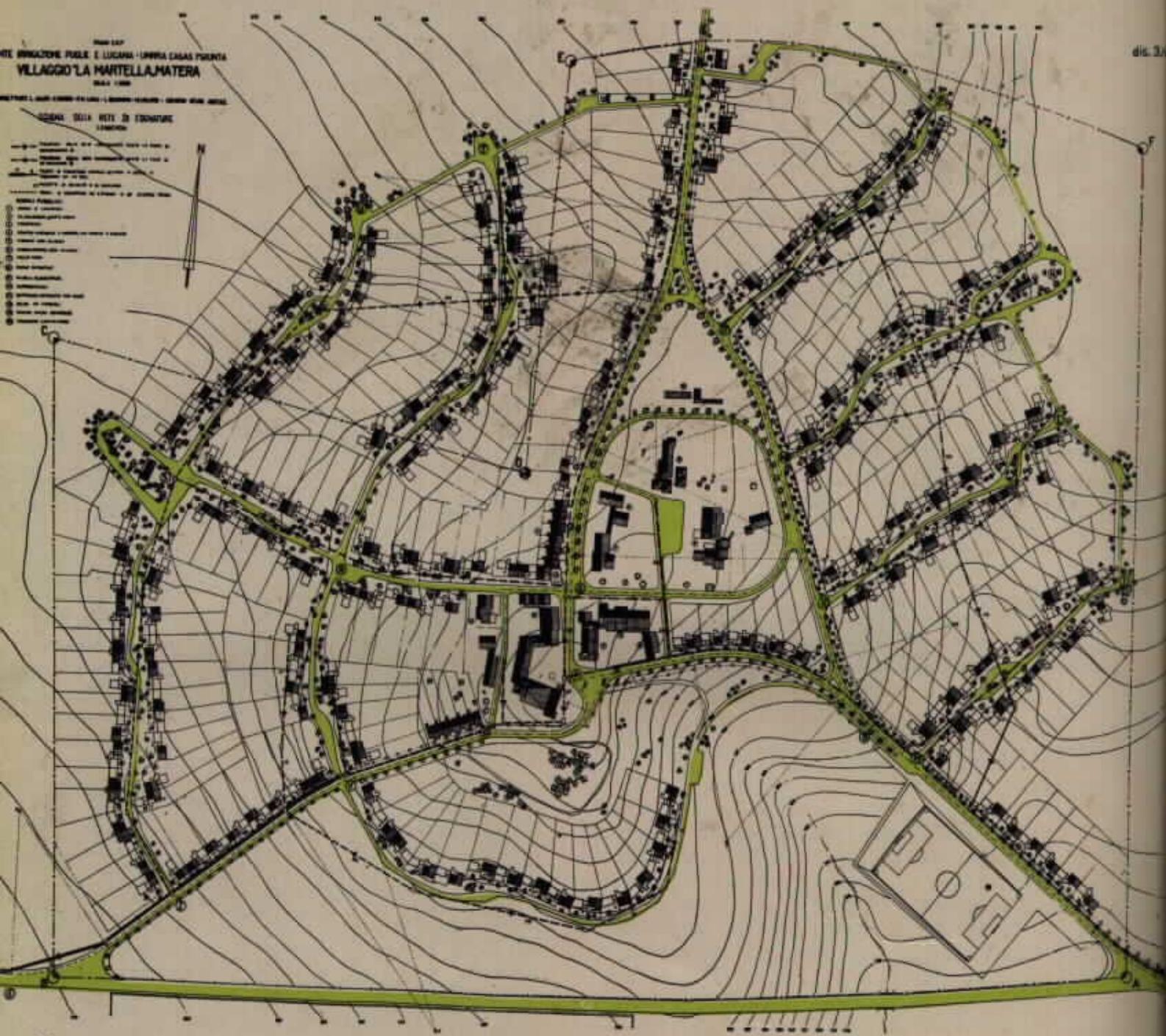


19.

17. A sera, la teoria dei carri in riposo nei luoghi di sosta.  
18. Archi reggiapinta.  
19. Nel Caveoso: in alto a sinistra la roccia nella quale è scavata la chiesa di Santa Maria di Idris. Si osservi anche la caratteristica "fogna", camino sporgente di cucina.  
20. Nel Barisano.



20.



21. La Martella (Arch. L. Agati, F. Gostoli, P. M. Luigi, L. Quaranti, M. Valori) è il primo dei cinque borghi, realizzato. Le strade residenziali, con le case, gli orti e le stalle, si sviluppano diramandosi intorno ad una zona interna nella quale sono la scuola, l'ambulatorio, l'asilo. Il centro civico, con chiesa, delegazione, centro sociale e botteghe, sulla parte più alta della collina, guarda verso la strada di accesso.

scono nel quadro urbanistico. Nella realizzazione del programma, è impegnata a fondo la Direzione Generale dell'Urbanistica del Ministero dei LL. PP. (con il Dott. Cuccia e il Prof. Valle) nonché il Provveditorato alle Opere Pubbliche di Potenza e segnatamente l'Ispettore Ing. Franco.

Una indagine minuziosa ha permesso di individuare, per ogni attuale proprietario, la localizzazione dei terreni (che sono frazionatissimi talvolta in lontani e opposti settori) individuando, famiglia per famiglia, quale appezzamento sia per essa di interesse lavorativo preponderante, allo scopo di determinare la nuova residenza più conveniente.

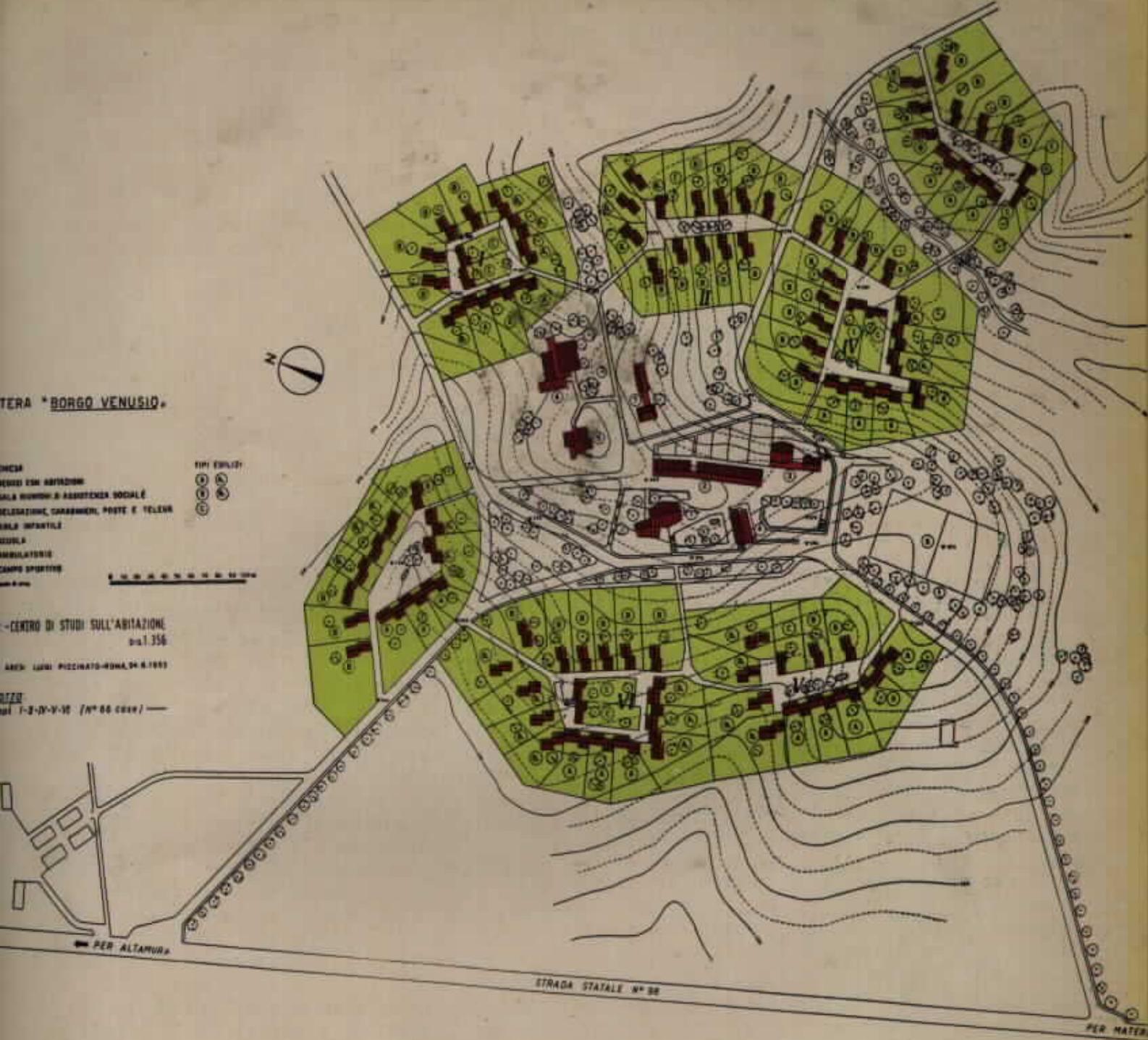
Si è poi tenuto conto delle attuali disponibilità di terre dell'Ente Riforma nelle varie zone assegnabili agli agri-

coltori dei « Sassi » sotto forma di nuovi poderi per i nullatenenti, o di quote integrative per coloro che già possiedono e coltivano piccoli e non sufficienti appezzamenti di terreno; infine della possibilità di quotizzare terreni del demanio comunale di Matera.

Si sono individuati così cinque settori agricoli nei quali risulta logica la creazione di grossi borghi rurali, nuovi centri agricoli disposti nella struttura della bonifica, raccolti con le grandi arterie stradali e con le strade poderali.

Uno dei borghi, già realizzato, è la Martella; gli altri sono stati precisati nelle zone di Venusio (in corso di costruzione), di Torre Spagnola, di Santa Lucia, di Picciano.

E qui si è posto il problema della strutturazione dei



22. Borgo Venusio (Arch. L. Picciato), in corso di realizzazione, svolge il tema disponendo le case, con gli orti e le stalle, in sorti borghi ("villanze" e "casini") di una decina di case ciascuno, collegati con le strade principali mediante tronchi carribili e con il centro civico mediante stradette pedonali. Il centro, sulla collina, con la chiesa, la piazza delle delegazioni, il centro sociale, le botteghe. Nella zona verde, attigua al centro, la scuola, l'asilo, l'ambulatorio.

borghi stessi rispetto al tipo dell'insediamento: le case distribuite nei fondi stessi, nella campagna, oppure le abitazioni centrate nel borgo? Popolazione sparsa (come nel Veneto e nella Lombardia) oppure accentuata come nei paesi agricoli della Puglia e della Lucania? L'Ente Riforma Fondiaria segue il primo metodo; e quindi quella prima parte degli abitanti dei « Sassi » che è quotista dell'Ente Riforma avrà la casa direttamente sul fondo e farà capo ai Borghi per i servizi necessari alla vita sociale. Per gli altri contadini dei « Sassi », e sono la maggior parte, si è seguito il criterio di disporre le abitazioni (con orto, stalla, fienile), nel borgo stesso con i fondi però a non grande distanza.

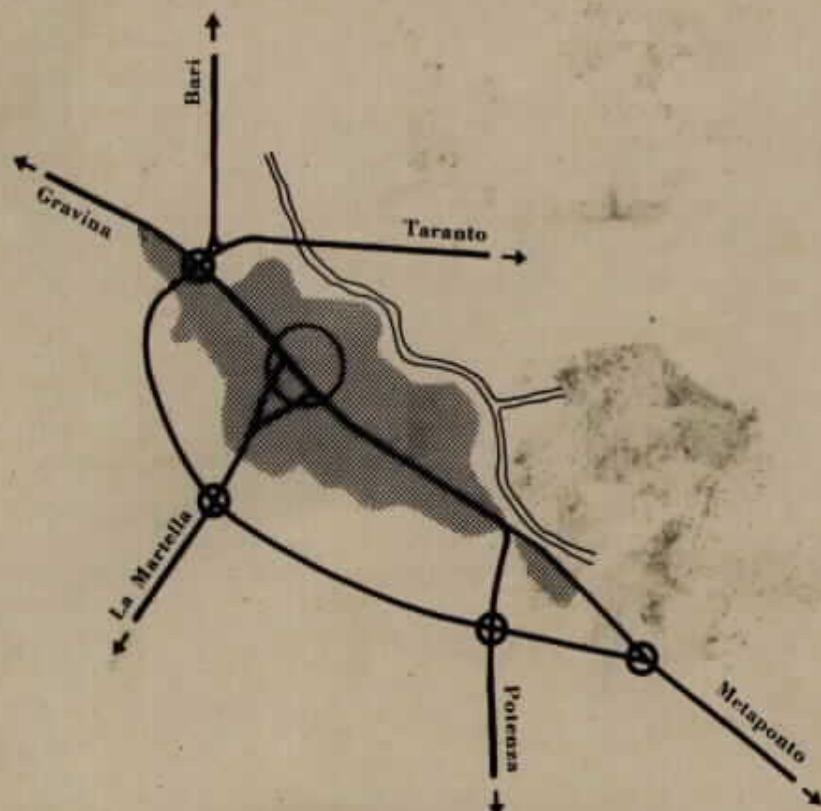
Ha militato per questa soluzione il criterio-base di conservare quella coesione di comunità, che la disposi-

zione accentrata promuove e rafforza e che costituisce, ab antiquo, il carattere delle città-rurali dell'Italia Meridionale.

I servizi sociali dei borghi (scuola, ambulatorio, centro sociale, chiesa, botteghe, asilo, ecc.) saranno dunque proporzionati, non solo alla popolazione residente nel borgo stesso, ma anche a quella che vive sparsa, insediata sui fondi dell'agro Materano.

Da questo programma di trasformazione agricola trae le sue ragioni il Piano Generale di Matera e quello del risanamento dei « Sassi ».

Lo spazio necessario per dare la casa alle 1653 famiglie dei « Sassi » che traggono le loro ragioni di vita dalla



23. Schema delle comunicazioni attorno a Matera.

città è così vasto da porre il problema dell'assetto urbano di Matera.

La città, ampliata negli ultimi tempi con la saturazione lineare delle aree disponibili lungo le due grandi arterie nazionali e provinciali da Altamura e da Metaponto, presenta la situazione onerosa e assurda di ogni città cui è mancata quella visione unitaria che solo un piano regolatore può dare, offrendo aree edilizie adatte alla creazione di quartieri ben identificati, dotati di servizi e di edifici pubblici.

Siffatta situazione dispersiva del recente passato ha consentito, tuttavia, che rimanessero intatte ed inerti vaste riserve di terreno agricolo, con possibilità edificatorie in posizione adiacente alla attuale zona centrale della città (che si riassume nella triangolare piazza Plebiscito) distese verso nord-ovest. Su queste aree il Piano regolatore prevede la nuova edilizia, disposta a quartieri dotati dei relativi servizi ed edifici pubblici (scuole, delegazioni, chiese, mercati, posta, ecc.) in modo da offrire agli abitanti quel quadro di vita sociale e collettiva, che solo può garantire una sana vita cittadina.

Questa nuova espansione edilizia a quartieri (per gli 8.000 ex abitanti dei « Sassi » sono necessari tre settori completi) propone anche la creazione di una nuova zona centrale cittadina che (con il Palazzo di Giustizia, il Palazzo Comunale, le istituzioni di educazione media, ecc.) è stata identificata, nel piano, nelle aree stesse dell'attuale vecchia zona della Ferrovia Calabro-Lucana, la quale sarà sostituita dalla ferrovia a scartamento normale Bari-Metaponto.

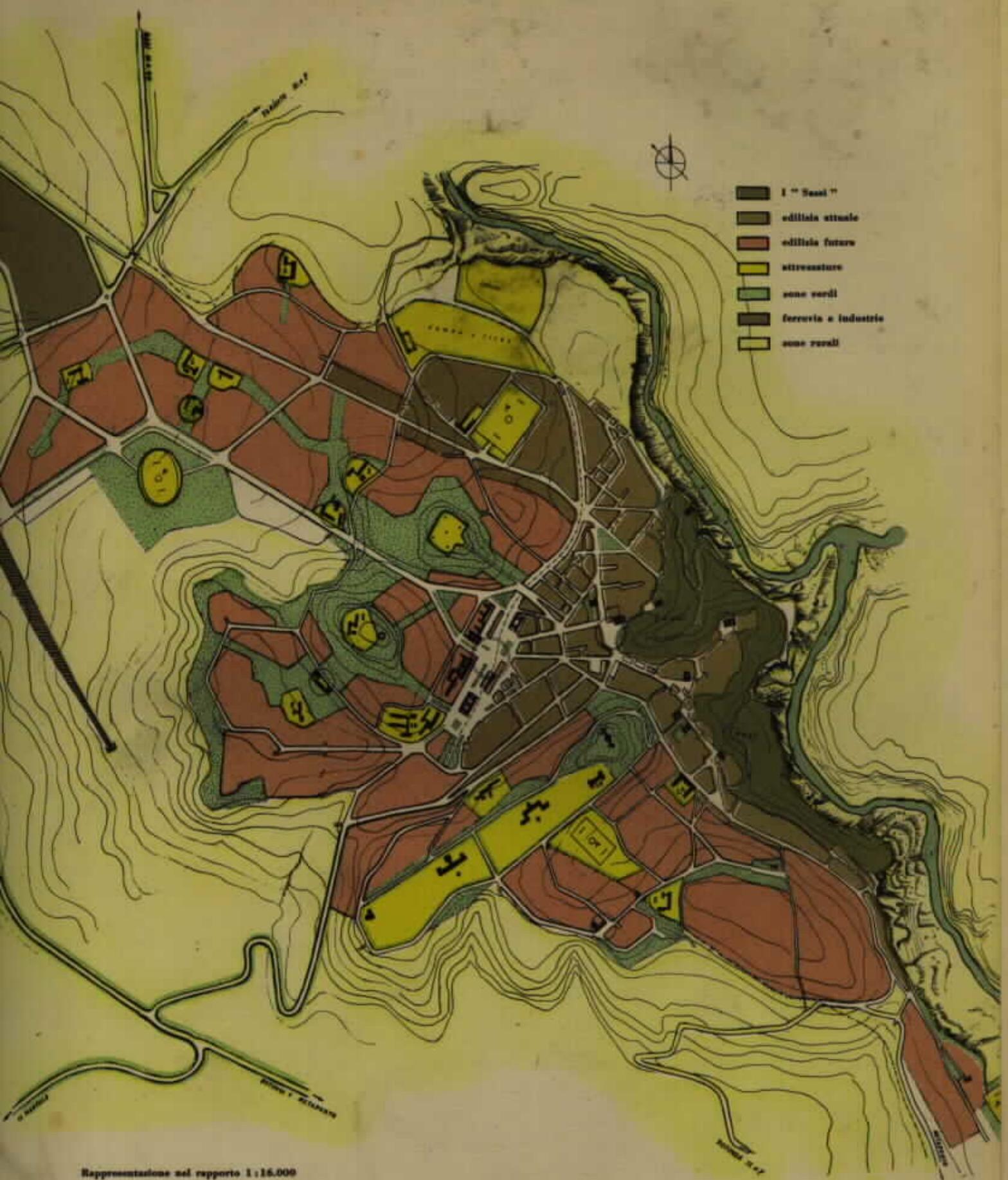
Con il riordino della rete viaria principale raccordata alla periferia, onde evitare l'attuale attraversamento; con la creazione di adeguati spazi verdi; con la precisazione delle aree necessarie ai mercati, alle scuole, al campo della Fiera, al nuovo Carcere, ai campi sportivi... la città viene a ricevere una nuova ossatura, adeguata alla sua economia e alla sua funzione. Ed è qui, in questa ossatura del piano generale del territorio, dapprima, in quella del piano regolatore urbano, poi, che acquista la sua vera luce il problema del risanamento dei « Sassi ». Quando la popo-

lazione contadina delle grotte comincerà a spostarsi nei nuovi borghi e quella cittadina nei nuovi quartieri oggi in costruzione, allora sarà possibile dar corso all'ultimo capitolo e porre mano al risanamento dei « Sassi ». Il quale presenta per lo meno tre aspetti principali: quello tecnico della chiusura definitiva delle grotte e delle case inabili; quello della riabilitazione e del restauro delle case suscettibili, attraverso un accurato completamento, di essere abitate; ed infine quello, molto delicato e non facile, di dare a tutta la zona dei « Sassi » un assetto estetico-urbanistico atto a conservarne il carattere panoramico, con la sua infinita varietà di quegli imprevisti motivi di colore, di volumi e di masse che fanno dei « Sassi » un quadro unico.

Alla realizzazione di quest'ultimo capitolo dovrà presiedere lo studio del « caso per caso », il quale potrà consigliare particolari soluzioni di assetto edilizio-stradale, con creazione di muri di sostegno, con la demolizione di case fatiscenti, con la sistemazione ed il coordinamento della rete delle strade, dei larghi, delle terrazze, dei giardini.

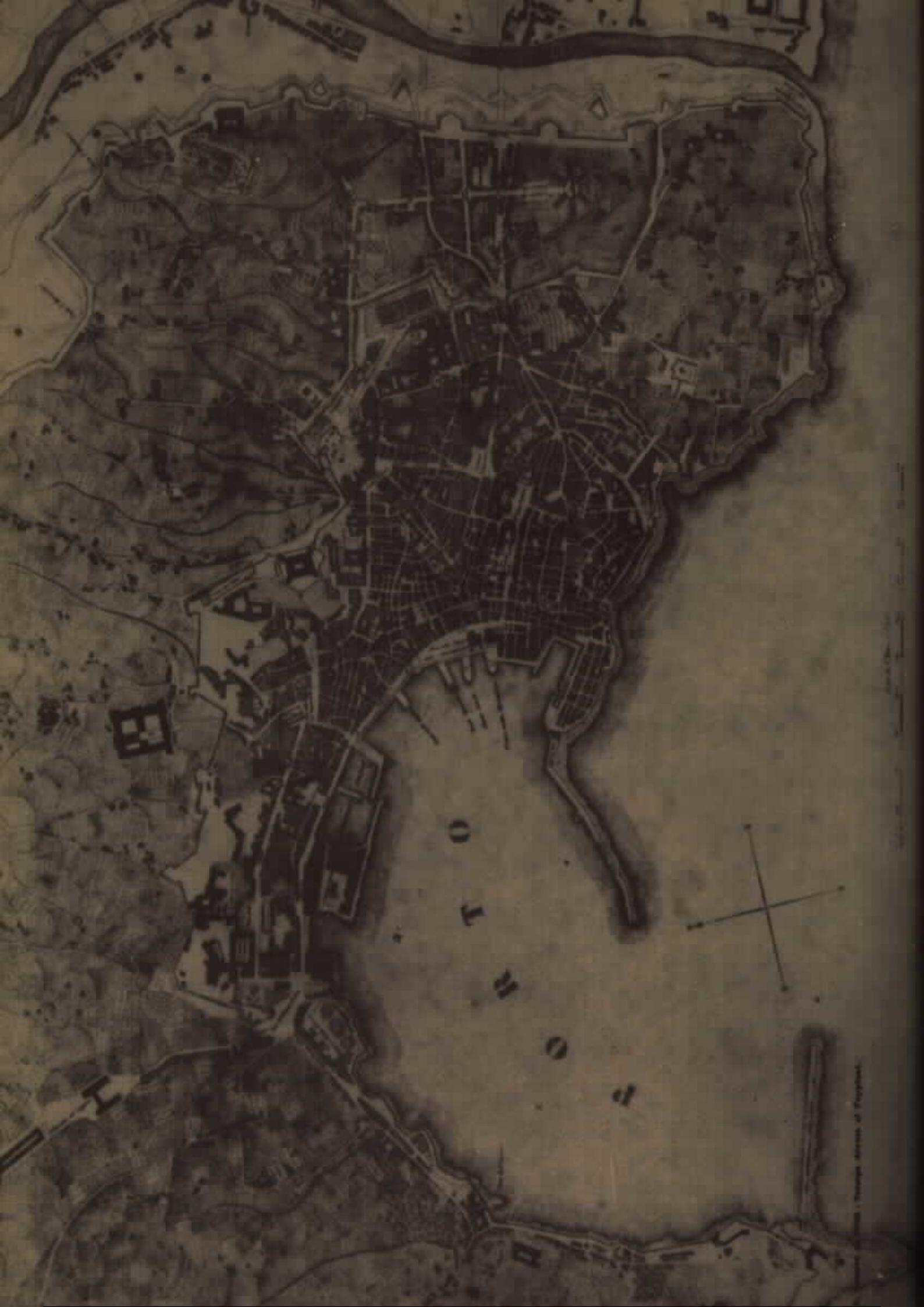
Questo momento conclusivo sarà anche il più delicato: metter mano ai bisturi e riplasmare una antica edilizia senza indulgere a tentazioni, senza « rifare » il vecchio, mantenere viva una edilizia che solo in piccola parte è « architettura », evitando il pericolo di cadere in uno « stile dei Sassi »...

Fin d'ora si sta preparando il lavoro attraverso lo studio e l'esatto rilevamento che ha portato due architetti, Marsella e Baldoni, a comporre un grande plastico dell'intera zona, confortato da esatte fotografie. Su questi elementi si sta facendo un primo studio-pilota, composto di saggi di progetto allo scopo di ottenere un metro sul quale impostare le opere. Ma ciò che mi sembra fondamentale per la riuscita di tutto il vasto programma è mantenere viva sempre la coscienza dell'unità del quadro urbanistico, dai lontani borghi nell'agro alle case dei « Sassi » da risanare, non dimenticando mai che si sta operando non sulla materia, ma su di una società.



Rappresentazione nel rapporto 1:15.000

Schema del Piano regolatore di Matera. Progettista architetto Luigi Piccinato



# I problemi urbanistici di Genova e del suo territorio

relazione di Eugenio Fuselli

Parlarvi di Genova, la mia città, che ha l'onore di ospitare questo Congresso, è per me una soddisfazione ma anche un compito grave perchè so di dover affrontare un tema molto vasto con estrema concisione. Dirò dunque non tutto quello che dovrei, ma solo quello che potrò, nel breve tempo che mi è concesso, limitandomi a introdurre il problema urbanistico della città, che il nostro collega Ing. Braccialini del Comune vi illustrerà poi dal punto di vista inerente al piano regolatore.

Dalle vostre impressioni su Genova, che ho notato accompagnandovi ieri nella visita ai quartieri del centro e di levante, ho avuto ancora una volta la conferma che la nostra città non è conosciuta abbastanza, ma anche che nella vastità del territorio e nella continua varietà dei suoi aspetti, essa offre impensate e innumerevoli risorse per il visitatore: ebbene, visitando oggi i quartieri di ponente, avrete motivo di altre impressioni che saranno indimenticabili e potrete ancor meglio afferrare la essenza dei problemi urbanistici di questa città.

E' necessario prima di tutto accennare all'ambiente fisico che ha caratteristiche estremamente marcate dal punto di vista topografico e geografico. Nel punto più settentrionale del Mar Ligure la costa si appoggia ripidamente al crinale appenninico che, al M. Reisa proprio all'estremità occidentale del territorio comunale di Genova, supera i mille metri di altezza ad una distanza di appena cinque chilometri dal mare: su questa fascia ristretta le montagne, solcate da ripide incisioni, si ergono impervie e brulle e le neque facilmente danno luogo a rovinose alluvioni.

Nella porzione di levante del territorio comunale di Genova queste incisioni corrispondono alle valli del Nervi e dello Sturla; quelle del Bisagno e del Polcevera, più ampie e profonde comprendono la porzione centrale della città; seguono a ponente il Chiaravagna, il Varenna, il Leira ed infine il Cerusa. Questa orografia accidentata costituisce lo sfondo naturale incombente su Genova e pertanto, fin dai secoli lontani, per le comunicazioni con l'entroterra i valichi di questa impervia catena montuosa sono stati di fondamentale importanza, perchè rappresentavano i punti obbligati di passaggio per i traffici con la valle del Po, condizione e ragione dello sviluppo commerciale e della stessa esistenza del porto. Essi sono sostanzialmente tre: il passo della Scoffera, il passo dei Giovi, il passo del Turchino.

Per inquadrare sommariamente il problema di Genova nell'ambiente territoriale si tenga presente che dal promontorio di Portofino alla punta di Vado, da Sestri Levante a Savona, si distende una successione di centri abitati che tendono ormai a saldarsi in un elemento continuo in corrispondenza del territorio comunale di Genova, per uno sviluppo sull'arco della costa che raggiunge i trentacinque chilometri (fig. 2). A parte la linea ferroviaria di cornice, che nella Riviera di Ponente è ad un solo binario fino al confine con la Francia, le comunicazioni stradali sono affidate, lungo la costa, unicamente alla via Aurelia, che presenta punti critici soggetti a periodiche interruzioni per l'azione erosiva del mare e la presenza di frane. La situazione di Genova sotto questo punto di vista è addirittura precaria: la città è stata più volte in questi anni separata dalla Riviera di Levante o da quella di Ponente per periodi che si sono protratti settimane, in conseguenza di interruzioni stradali provocate da frane o mareggiate.

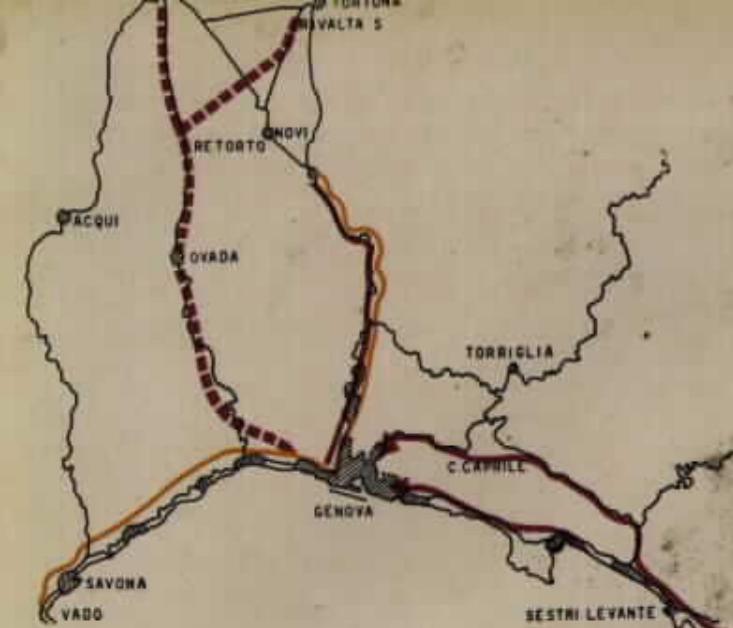
Verso l'entroterra, in direzione dei tre valichi dell'Appennino, le comunicazioni stradali percorrono la Val Bisagno in direzione di Torriglia, Piacenza e l'Emilia; la Val Polcevera verso il passo dei Giovi dirette a Tortona per la Lombardia, ovvero a Novi e Alessandria per il Piemonte; infine al passo del Turchino da Voltri verso Ovada ed il Monferrato. Vi sono inoltre le linee ferroviarie che passano dalla valle Polcevera alla valle Scrivia con due percorsi pressoché paralleli, ma la linea più antica per Pontedecimo e Busalla, e la direttissima per Sampierdarena, Ronco e Arquata. Un fatto recente nel sistema tradizionale delle comunicazioni stradali che fanno capo a Genova è rappresentato dalle camionali: la Genova-Valle del Po, che praticamente adempie alle funzioni di una terza linea ferroviaria verso l'entroterra, è stata costruita tempestivamente in relazione allo sviluppo che, negli ultimi venti anni, hanno raggiunto i trasporti merci su strada, al punto che oggi essa assorbe una forte aliquota del traffico portuale: ma, nata come camionale con caratteristiche di traffico merci è stata sommersa, si può dire, dal traffico turistico diretto alla Riviera che ha caratteristiche ed esigenze nettamente diverse. Oggi adempie male all'una e all'altra funzione, ed è dichiaratamente insufficiente ai suoi compiti tanto che si pensa di raddoppiarne il tracciato.

Opera di questo dopo guerra, anzi di questi ultimi tre anni, è la camionale da Genova a Savona che si conta di vedere in funzione l'anno venturo, almeno nel tratto da Voltri ad Albisola.

Le caratteristiche funzionali del territorio circostante a Genova sono rappresentate dall'insediamento delle industrie, per la maggior parte a ponente del centro urbano, nelle aree di Sampierdarena, Cornigliano e Sestri e che si addentrano nella valle del Polcevera profondamente fino a trovare un ostacolo al loro sviluppo nella stessa catena dell'Appennino. Sotto la spinta di nuove esigenze espansive, lo sviluppo industriale ha oltrepassato ormai questo ostacolo e si sta insediando nella valle dello Scrivia, da Busalla ad Arquata. Per quanto in territorio piemontese, dal punto di vista economico l'alta valle dello Scrivia rientra ormai nella zona di influenza vitale di Genova e del suo porto: è questo un esempio interessante di espansione funzionale di una città fuori dai propri confini amministrativi, per invadere l'area appartenente ad altre amministrazioni provinciali e regionali. Aspetto del problema urbanistico da tener presente in sede di piano territoriale di coordinamento.

Accanto agli insediamenti delle industrie ed a quelli residenziali che formano il nucleo urbano di Genova ed occupano vaste plaghe nelle aree vallive e nella costellazione dei centri allineati sulle due riviere, sono notevoli le zone di particolare interesse turistico che rappresentano per Genova e la sua provincia una risorsa di notevole importanza, per la cui valorizzazione si impongono non solo problemi di attrezzatura ricettiva ma ancor più quelli della tutela ambientale dall'invadente e disordinato sviluppo edilizio che in molti centri della Riviera e nella stessa periferia di Genova va destando da qualche anno giustificate apprensioni.

L'insufficienza delle comunicazioni stradali regionali rappresenta certamente uno dei punti fondamentali del problema urbanistico di Genova, che occorre considerare nelle direzioni obbligate che fanno capo alla città: le due riviere e l'entroterra. Lungo la costa la disponibilità attuale si compendia nella via Aurelia ed è, com'è noto,



2. Schema di viabilità nel territorio d'influenza di Genova.



3. Pianta di Genova nel 1785.



4. Schema dello sviluppo storico di Genova.

singolarmente precaria a causa dell'attraversamento di tutti i centri urbani distribuiti in riva al mare e infine del suburbio della stessa Genova. Per la Riviera di Levante viene vivamente caldeggiata dalla nostra Amministrazione Provinciale la possibilità di alleggerire il percorso litoraneo tra Chiavari e Genova, valorizzando la valle della Fontanabuona, che oggi viene già utilizzata, evitando l'attraversamento di Genova, per le comunicazioni dirette con la valle Scrivia e l'oltre Appennino attraverso i valichi di Boasi, della Scoffera e Busilla. Questa strada di arroccamento che suggerisce la stessa naturale disposizione delle vallate della Fontanabuona e dello Scrivia con andamento pressoché parallelo alla costa, può essere migliorata, come succursale dell'Aurelia, anche per arrivare a Genova da Levante, con un nuovo tronco di congiungimento più rapido da farsi tra Ferriere nella Fontanabuona e Traso nella Valbisagno.

Per la Riviera di Ponente l'Azienda Autonoma della Strada sta provvedendo con un duplice ordine di provvedimenti: mediante la graduale soppressione dei numerosi passaggi a livello della via Aurelia con la ferrovia di Ventimiglia che, specialmente nel tratto tra Genova e Savona, rappresentano un rallentamento insopportabile per il crescente traffico merci e per quello turistico proveniente dalla frontiera francese; nello stesso tempo procedono i lavori della camionale Genova-Savona decisamente spostata a monte degli abitati costieri e che si preannuncia ultimata l'anno venturo. Rimane da accennare al problema delle comunicazioni di Genova con l'entroterra, che sono di vitale importanza in relazione all'attività commerciale del porto. Con l'ampliamento degli impianti fino oltre Sampierdarena ed alla foce del Polcevera, il porto di Genova ha raggiunto una notevole estensione ed è attualmente un forte incremento marittimo, ma occorre ricordare che la sua efficienza commerciale è condizionata dalla posizione geografica ed il suo entroterra è limitato in profondità da ben due successive catene montuose, rappresentate immediatamente alle spalle dagli Appennini e, oltre la valle del Po, dalla catena delle Alpi, così che oltre all'area della Lombardia e del Canton Ticino diventa sensibile per il porto di Genova la concorrenza dei porti del nord Europa e della stessa Marsiglia che nonostante la maggior distanza, sono stati maggiormente favoriti nelle comunicazioni col centro Europa e la Svizzera, per la esistenza di un esteso sistema fluviale navigabile, sapientemente integrato anche di recente da canali.

L'assillante sforzo di Genova consiste quindi nell'affrontare gli ostacoli della natura con dei sistemi di comunicazione che pongano il nostro emporio in condizioni di sostenere la concorrenza sia di Marsiglia come dei porti del Nord, e perciò l'urgenza assoluta di arrivare ormai al raddoppio della camionale con Serravalle, come è già stato annunciato da due anni nel piano Aldisio per il miglioramento della rete stradale nazionale. Il raddoppio della camionale Genova-Serravalle è stato però enunciato in forma troppo generica perché si possa pensare prossima la sua attuazione, e chi riflette appena alle condizioni della orografia locale ed allo sviluppo urbanistico e industriale della Valpolcevera, comprenderà facilmente quali problemi dovranno essere affrontati solo per progettare un tracciato, che possegga le caratteristiche di una camionale moderna, in uno spazio oggi fortemente impegnato dagli stabilimenti industriali, dai quartieri residenziali, da due e, in qualche punto, anche tre linee ferroviarie e da altrettante strade. E' dunque indispensabile non ritardare nella progettazione di una così importante opera, anche per assicurare la disponibilità dello spazio necessario, e a questo proposito vorrei aggiungere che una simile esigenza si estende a tutto il programma di miglioramento e di nuove costruzioni della rete stradale nazionale che è stato annunciato. In realtà è noto che alla ampiezza del programma nazionale dell'ANAS non fa

riscontro un adeguato stanziamento di fondi per la progettazione e quindi siamo lontani da una pianificazione stradale che, al significato strettamente politico della avvenuta dichiarazione, accompagni una concreta consistenza di preparazione tecnica.

Un'altra alternativa al miglioramento delle comunicazioni di Genova con la Valle Padana, consiste in una nuova autostrada che in luogo di seguire il tracciato della Valpolcevera e dei Giovi, quale raddoppio della Genova-Serravalle, sia spostata verso ponente e, partendo da Voltri, utilizzi il valico del Turchino per scendere nella Valle Stura ed Ovada. Questo tracciato studiato da un eminente tecnico, l'Ing. Luigi Calvi, che ha retto per molti anni l'Ufficio tecnico della provincia di Genova e alla cui memoria voglio oggi rendere omaggio, è ispirato ad una singolare larghezza di vedute perché mira a migliorare nello stesso tempo le comunicazioni di Genova col Piemonte e colla Lombardia: infatti la nuova strada, oltrepassata Ovada, prevede a Retorto una biforcazione, con un tronco per Alessandria ed un altro per Rivalta Scrivia e Tortona, dove giungerebbe con un irrilevante aumento di percorso rispetto all'odierno tracciato della camionale Genova-Serravalle.

Inquadrato brevemente il problema di Genova nell'ambito territoriale, conviene ora spendere due parole sulla formazione e l'evoluzione storica della nostra città.

La prima pianta che presenta una certa attendibilità di documentazione cartografica risale al 1656 e venne ridisegnata con aggiornamenti da Giacomo Brusco nel 1785 (fig. 3): in essa si vede Genova entro la terza cinta delle mura, quella del sedicesimo secolo, estesa da Carignano alla porta degli Archi, dove oggi è il ponte Monumentale e fino a porta S. Tomaso, cioè all'odierna Piazza Principe. Ed è interessante osservare, nello sviluppo della rete stradale, che risultano già indicate la via Scurteria e la via Garibaldi che è stata la grande opera di espansione edilizia della metà del '500, oltre alla via Balbi, ma non ancora il tratto di congiungimento tra queste due strade, la via «nuovissima» che oggi conosciamo sotto il nome di via Cairoli. Una successiva pianta di Genova, dovuta al Foppi (fig. 1), riproduce la città quale era alla metà del secolo scorso entro l'ultima e più ampia cinta di mura del secolo XVII, che iniziava alla foce del Bisagno per raggiungere le alture al Castellaccio e si richiudeva sul mare alla porta della Lanterna: il nucleo più intensamente fabbricato è ancora quello della città seicentesca, ma appare evidente la formazione del suburbio specialmente a levante dell'antica porta degli Archi, nell'odierno quartiere di via S. Vincenzo e di piazza Colombo dal preciso tracciato, suburbio incrementato dall'allargamento della strada del Vento, che dovette poi essere ancora una volta rinnovata alla fine nel secolo scorso per la costruzione della moderna via XX Settembre.

Schematicamente le successive fasi di espansione di Genova (fig. 4) corrispondono alla città medioevale e del rinascimento che ha saturato lo spazio racchiuso entro le mura del 1155 e del secolo XVI, alla città del '700 ben più limitata della sua cinta di mura che per ragioni militari è stata spinta fino al forte Sperone per dominare entrambe le valli del Bisagno e del Polcevera. Entro questo spazio il primo urbanista della Genova moderna, Carlo Barabino, nel primo quarto di secolo scorso ha potuto tracciare le linee del rinnovamento cittadino che comprendono la costruzione della via e del teatro Carlo Felice, la strada da San Benedetto a porta Lanterna, il giardino dell'Acquasola ed i tracciati di ampliamento della via Caffaro, della Via Assarotti, di via Galata e di piazza Colombo.

Un altro impulso di pianificazione ha avuto Genova nella seconda metà del secolo scorso sotto la quasi trentennale amministrazione del suo secondo urbanista, il Sindaco Andrea Podestà, con l'annessione amministrativa delle frazioni e dei Comuni suburbani di levante, Staglieno, Marassi, San Fruttuoso, San Martino, San France-

seo D'Albaro e la Foce. Nello stesso periodo di tempo sono state create opere che hanno conferito una impronta rilevante alla Genova odierna, le circonvallazioni a monte ed a mare, la via XX Settembre ed il corso Andrea Podestà che congiunge Carignano a piazza Corvetto.

Nel 1929 si è avuto infine un provvedimento amministrativo di inconsueta ampiezza, che ha portato alla annessione di altri 19 Comuni ed alla formazione della Grande Genova estesa da Nervi fino a Voltri con una estensione costiera di trentasei chilometri, fino a Prato ed a Pontedecimo nell'entroterra, con uno sviluppo montano di 95 chilometri ed una superficie complessiva di 23.479 ettari, dove oggi vive una popolazione di 700 mila abitanti. Con questa annessione sono state incorporate a Genova formazioni urbane che già avevano consistenza e caratteristiche funzionali definite, come i popolosi centri industriali di Sampierdarena, Cornigliano, Sestri, Voltri, Rivarolo, altre dove lo sviluppo residenziale ha preso il sopravvento sul precedente sfondo di economia rurale come Prà, Pontedecimo, Molassana, la Doria, Quarto, ed altre ancora di prevalente carattere turistico come Pegli e Nervi.

Il marcato carattere turistico di quest'ultima delegazione fa sì che, dopo venticinque anni dalla annessione, si senta ancora affiorare qualche accenno di emancipazione amministrativa, ma non è chiaro fin dove arrivi, in questo, il senso della polemica e fin dove il reale interesse locale. Comunque sia, Genova costituisce ormai una unità amministrativa ed è diventata tale anche dal punto di vista urbanistico: nella sua attuale configurazione è derivata da una «conurbazione», per dirla all'inglese, cioè da un raggruppamento di centri, cui le condizioni geografiche hanno imposto una distribuzione lineare in quattro direzioni, definite dalla costa a levante e a ponente, dalle valli a nord, e innestate sul nucleo centrale. Ma, come non sono assolute le differenze funzionali dei centri originari di formazione, e le industrie si sono poi sviluppate promiscuamente ai quartieri di abitazione, non solo nella valle del Polcevera ma anche, sebbene con minore intensità anche nella Valbisagno ed in alcune aree di levante, così lo sviluppo edilizio sta rapidamente saturando gli spazi idonei interposti ai nuclei primitivi di formazione che si stanno ormai saldando insieme in una continuità lineare, specialmente lungo le grandi linee delle comunicazioni longitudinali. L'espansione periferica procede, in relazione alla distanza dal centro, parallelamente a quella sulle alture immediatamente retrostanti al centro stesso, dove ormai le costruzioni hanno raggiunto la quota di 200 metri s. l. m.

Occorre anche osservare che Genova nel suo sviluppo urbanistico ha dovuto superare gli ostacoli frapposti dalla natura, con ingenti lavori, sia operando trafori e sbancamenti di colline, sia valicando depressioni, colmando e guadagnando sul mare nuove superfici per il porto e le industrie. Così il ponte di Carignano costruito nel 1724, e il più moderno ponte Monumentale, che entrambi collegano in due opposte direzioni la collina di Carignano alla città, le quattro gallerie stradali che assicurano le comunicazioni del centro, lo spianamento del colle di Sant'Andrea che ha determinato la formazione di Piazza de Ferrari e di Piazza Dante, lo spianamento della collina di S. Benigno che ha congiunto Genova con Sampierdarena ed ha permesso l'ingrandimento del porto verso ponente, infine la creazione interamente artificiale delle aree per lo stabilimento siderurgico di Cornigliano e per l'aeroporto, ultima opera in ordine di tempo ma non in ordine alla necessità. E lo sforzo della città per ridurre gli ostacoli della natura non sarà finito con questo, perché anche la attuazione del piano di Piccapietra, in posizione centralissima della città, richiederà lo spianamento di un'altezza di circa 15 metri.

E' oltremodo interessante osservare l'aspetto di Genova in un fotopiano di circa 30 anni fa (fig. 5), subito



5. Fotopiano di Genova del 1925.

dopo la prima guerra mondiale, perché vi appariscono ormai evidenti le caratteristiche morfologiche, topografiche ed urbanistiche quali erano appena prima della più recente fase di trasformazione e di ampliamento. Si distingue la parte storica di Genova nella porzione arcuata attorno al porto, dove più fitta e minuta è la struttura urbana e la rete stradale quasi scompare nella massa compatta dei quartieri, a differenza degli altri settori di sviluppo, che presentano costruzioni staccate tra loro ed una più marcata e regolare rete stradale, in corrispondenza delle possibilità offerte dalle condizioni altimetriche e dalla presenza di valli o superfici pianeggianti. La parte storica di Genova è costituita dai quartieri del Molo, Maddalena, San Vincenzo, Prè, Portoria ed ha conservato sino ad oggi le caratteristiche tradizionali, mentre il centro convenzionale della città attuale, Piazza De Ferrari, segna anche il limite del rinnovamento e dello sviluppo edilizio moderno, che da quel punto si irradia con uno schemastellare in quattro direzioni. Nel settore nord e nord-est la via Carlo Felice, attraverso Piazza Fontane Marose, prosegue verso via Caffaro, così come via Roma, attraverso piazza Corvetto, raggiunge via Assarotti; nel settore est e sud-est il rettilineo di Via XX Settembre raggiunge la spianata del Bisagno e piazza della Vittoria prolungandosi col Corso Buenos Aires fino alle pendici di Albaro, e Via Dante, che raggiunge ugualmente Piazza della Vittoria e la Foce. Ma la Genova di 30 anni fa, che presentava già completa la vasta regolare scacchiera dei quartieri compresi tra la stazione Brignole, Albaro ed il mare, non aveva ancora realizzato la copertura del Bisagno, né lo sventramento edilizio tra piazza Ponticello e Porta Soprana che ha dato luogo alla odierna Piazza Dante dove sorgono i grattacieli, né le quattro gallerie stradali che sono diventate essenziali nel sistema circolatorio centrale.

Una osservazione più accurata del fotopiano permette di apprezzare ancor meglio la differenza strutturale della parte antica della città in confronto dei quartieri del secolo scorso, dove si notano formazioni edilizie più regolari, con evidenti, per quanto parziali, iniziative di pianificazione. Infatti se il Rinascimento aveva già dato alla nostra città quel meraviglioso esempio di pianificazione che è la via Garibaldi, Genova ha potuto indirizzare lo sviluppo dell'800 con un ordine ed una dignità urbanistica che sembrano essersi smarrite nella edilizia di oggi perché le sue più riuscite realizzazioni unitarie sono state fedeli non solo ad un ordine planimetrico, ma anche ad

un ordine volumetrico ed estetico, così che Via Caffaro, Via Assarotti, Via Serra e Via Roma rappresentano oggi esempi di buona urbanistica, superiori ai convulsi e disordinati accostamenti edili dei quartieri contemporanei.

Ma l'800 ha visto anche le demolizioni e gli sventramenti che hanno intaccato e ridotto la compagine della vecchia città. E' del principio del secolo la demolizione della Chiesa di S. Domenico per la formazione di Piazza De Ferrari, è del 1825 l'apertura di Via Carlo Felice e del 1840 l'allargamento della Via e della Piazza di S. Lorenzo che hanno tagliato in due parti la Genova antica: a sud quella che include la primitiva formazione da piazza Sarzano all'altura di Castello, estesa poi nel periodo romano alla parte piana di Via Giustiniani e Canneto, a nord i quartieri medioevali e del Rinascimento compresi tra Piazza Caricamento, Via Luccoli, le Vigne e S. Siro. Alla estremità di Via Roma è notevole la Piazza Corvetto, mirabile anello di congiunzione del sistema di parchi che penetra in questa parte di Genova scendendo dalla collina di S. Anna alla Villetta di Negro, per proseguire con la Acquasola fino agli Orti Sauli, provvidenzialmente salvati fino ad oggi da ripetuti pericoli di invadenza edilizia.

Un'altra bella riserva di verde, che fa spicco sulla collina a sfondo della città, è quanto rimane di una delle più illustri ville del Rinascimento, la Villa delle Peschiere.

La veduta aerea del centro di Genova pone in evidenza uno dei caratteri dei quartieri moderni, dove le costruzioni, non più accostate con fronti unite, appariscono tutte staccate l'una dall'altra in applicazione dei Regolamenti edili, che hanno così determinato la formazione di distacchi a giardino tra casa e casa dove sono cresciuti alberi di una certa altezza che ormai conferiscono un tono di particolare decoro alle strade. E' da augurare che questa caratteristica sia conservata, perché in una proposta di riforma del Regolamento edilizio è stato pensato di consentire la fabbricazione nel sottosuolo dei distacchi, ed è facile prevedere le conseguenze: non una soluzione urbanistica a fronti unite come in altre città, che offrono composizioni architettoniche interessanti, ma l'ibrida trasformazione di una città nata con dei distacchi sistemati a giardino, che sarebbero poi stati privati delle piante e sostituiti con delle rampe di autorimesse o con delle aride terrazze.

A mezza costa delle alture che coronano Genova, muovendo da piazza Manin verso ponente, si snoda la Circonvallazione a monte che sovrasta il centro ad una quota tra gli 80 e 100 metri sul mare, da cui si diramano altre

strade che risalgono la collina insinuandosi con episodi edilizi nel complesso delle vallette, o circondando i salienti panoramici di questa singolarissima città che la natura ha fatto tanto varia e che l'uomo ha dovuto continuamente trasformare con la sua opera.

Oltre che nella parte centrale è necessario considerare Genova nella sua area di espansione residenziale che si manifesta con notevole tendenza nella direzione di levante (fig. 6): Albaro, S. Martino, Sturla hanno costituito la riserva di superfici fabbricabili più cospicua per la ripresa edilizia di questo dopoguerra e si stanno ormai rapidamente saturando. Voglio qui esprimere il voto che in questa regione sia per lo meno salvata una delle ultime aree verdi che ancora sussistono, ed è quella di Villa Gambaro, oggi parco delle Rimembranze, che il piano di Albaro destina invece alla costruzione di un'enorme stadio sportivo, elemento di ambizione per le masse domenicali che assistono alle competizioni di calcio, ma che irrimediabilmente farebbe perdere a Genova la sola possibilità di avere un parco cittadino in questa località.

Più a levante di Albaro, nel tratto compreso fra Quartu e Nervi, dove la facile disposizione e l'amenità dello aspetto naturale invitano lo sviluppo edilizio, si è delineato in questi anni uno dei problemi più discussi della urbanistica genovese in conseguenza del vinoceo generico sulle costruzioni, che il Ministero della Pubblica Istruzione ha imposto su tutta quest'area e per una profondità che dal mare arriva fino a quota 100, in applicazione della Legge 29-6-1939. Il provvedimento, che per l'estensione dell'area colpita e per la sua indeterminatezza, ha sollevato una viva impressione negli ambienti interessati, trova però una giustificazione nella esigenza di salvaguardare in modo efficace una zona pregevole per il suo carattere paesistico, mentre è tutt'ora da compiere lo studio del piano regolatore della città, e la sola disciplina del regolamento edilizio non viene ritenuta sufficiente allo scopo.

Nelle delegazioni a ponente di Sampierdarena fino a Sestri, e nella valle del Polcevera, fino oltre Bolzaneto, prevale lo sviluppo industriale in uno stretto spazio dove stabilimenti, opere stradali ed impianti ferroviari sono crescenti frammati ai quartieri di abitazione. Sampierdarena (fig. 7) è il centro di diramazione ferroviaria delle linee di Milano e Torino, Ovada e Ventimiglia, e fino a Rivarolo si estendono i grandi parchi ferroviari, veri serbatoi di vagoni che non bastano nemmeno al servizio degli stabilimenti industriali e del porto, tanto che per la insufficienza dello spazio è stato necessario impiantarne oltre l'Appennino, nella zona di Arquata, altro esempio della estensione dei problemi genovesi al di là degli spazi troppo angusti imposti dalla natura. Le grandi officine della Polcevera e di Sampierdarena (fig. 8) sono il documento della forza industriale e produttiva di Genova: da queste officine sono usciti anche i cannoni di Vittorio Veneto, dai cantieri navali di Sestri sono scese le navi della marina militare e i più grandi transatlantici della flotta commerciale degli anni in cui l'industria era vanto dell'iniziativa e della organizzazione privata: oggi le condizioni sono mutate e i maggiori tra questi stabilimenti appartengono alla sfera della ricostruzione e dell'intervento statale, le cui direttive sono state trasferite dal piano locale a quello nazionale.

A Sampierdarena il sistema della viabilità, che è carente in Genova centro, dove in alcuni tratti è ridotto ad un solo percorso, si moltiplica su quattro strade parallele aventi funzioni diverse: commerciale a servizio del porto e delle industrie nelle due prime strade lungo il bacino portuale, di cui la prima è direttamente collegata con la camionale Genova - Valle del Po per mezzo di una rampa elicoidale; in posizione intermedia è l'antica strada che attraversa Sampierdarena correndo a lato del viadotto ferroviario ed ha oggi funzione esclusivamente locale; in



6. Fotopiano di Genova del 1943, particolare di levante: aree di S. Martino, Albaro e Sturla.

7. Fotopiano di Genova del 1943, particolare di ponente: Sampierdarena.



8. Fotopiano di Genova del 1943, particolare della Val Polcevera: aree industriali e ferroviarie tra Sampierdarena e Rivarolo.



fine la moderna Via Cantore che serve al traffico di transito diretto alle delegazioni oltre Sampierdarena. Subito dopo questa strada incomincia la collina e qui è da notare quello che rimane di un'altra famosa Villa del rinascimento, la alessiana Villa Scassi, il cui giardino, diviso in due da Via Cantore, è ancora salvo per una parte, mentre la porzione superiore è stata occupata per la costruzione dell'ospedale. Appena passato il Polcevera, ai piedi della collina di Coronata si sviluppa Cornigliano, un tempo sede di villeggiature, oggi popolosa delegazione nel cuore delle industrie che si sono estese in questi anni anche sul mare, col riempimento artificiale di una superficie di due milioni di metri quadrati, per la formazione dello stabilimento siderurgico a ciclo integrale dello SCI.

Il problema urbanistico di Genova si articola su molti aspetti, relativi allo sviluppo industriale, allo sviluppo edilizio, alla conservazione delle aree verdi e delle zone di interesse panoramico (fig. 9), ma soprattutto è importantissimo quello delle comunicazioni, che mi limiterò ad illustrare sotto l'aspetto della penetrazione verso il centro cittadino delle grandi strade regionali e dell'attraversamento del centro stesso (fig. 10).

Dalla provenienza di levante, nel tratto da Nervi a Sturla, la Via Aurelia è l'unica strada esistente: il traffico locale, quello pesante, il movimento dei tram e dei servizi pubblici di trasporto si sommano qui al traffico di transito ed a quello turistico della Riviera di Levante generando congestione e rallentamenti gravissimi. Da Sturla verso il centro della città l'innesto con la rete stradale urbana avviene con la ripartizione di quella sola strada successivamente in due e poi in quattro diversi tracciati: quello più a monte porta a S. Martino e scende poi lungo la linea ferroviaria Genova-Pisa fino alla stazione Brignole, la seconda corrisponde al vecchio percorso della Via Pisa che segue con salite e discese le ondulazioni delle colline di Albaro, la terza è il sistema Via De Gasperi - Via Rigghetti, più moderna e diretta, e infine lungo il mare il corso Italia, di carattere eminentemente turistico e panoramico.

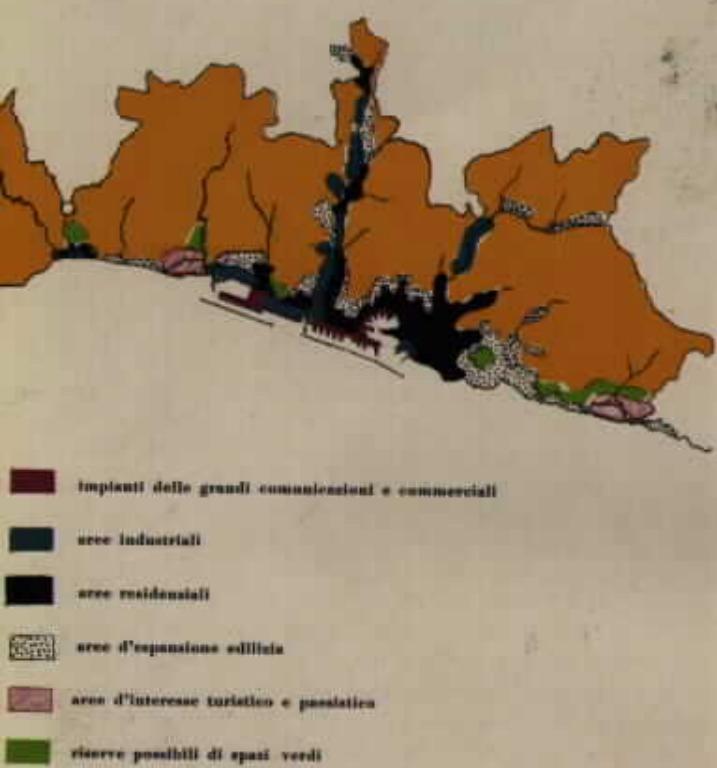
Dalla provenienza nord-est arriva per la Valbisagno la strada da Piacenza, da nord la camionale di Serravalle e l'antica statale dei Giovi che attraversa tutti gli abitati distribuiti linearmente lungo la Valpolcevera e finalmente da ponente la Via Aurelia che da Voltri fino a Cornigliano rappresenta, come nel tratto di levante, l'unico elemento di comunicazione, e attraversa anche tutti i centri abitati.

Per il miglioramento ed il complemento del sistema della viabilità di penetrazione esistente, sono state progettate ed in parte iniziate sia nella direzione di levante come in quella di ponente, due nuove strade interne che, essendo disimpegnate dall'attraversamento degli abitati lungo la costa, dovranno assolvere precipuamente al compito di favorire il traffico di penetrazione verso il centro di Genova, lasciando alla via Aurelia la funzione del movimento locale. Nel tratto di levante la cosiddetta «pedemontana» passerà a monte di Quinto, Quarto e Sturla, avvicinandosi con un curioso ricorso di urbanistica storica al tracciato della antica via romana: ma i lavori iniziati dieci anni fa hanno avuto una lunga interruzione e solo ora si parla di una loro ripresa.

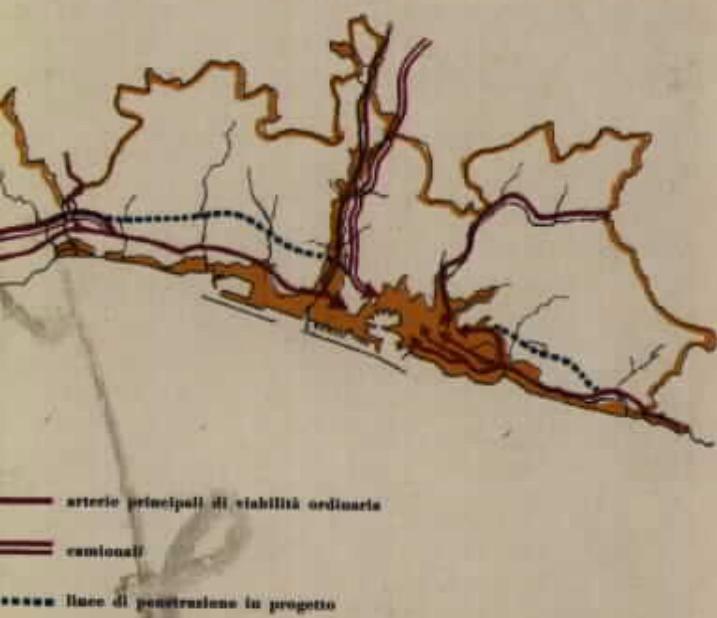
Nel tratto di ponente la costruzione della succursale alla via Aurelia presenta maggiori probabilità di un più sollecito completamento, perché fanno parte del programma di allacciamento della camionale Genova-Savona con quella per Serravalle.

Il problema delle comunicazioni di Genova, che nell'interno del centro urbano è sostanzialmente problema di comunicazioni in senso longitudinale, raggiunge il vertice tra la spianata del Bisagno e piazza Principe. Oggi si ha qui un sistema di quattro arterie (fig. 11): la circonvallazione a mare con andamento periferico all'aggregato edilizio e intermedio tra questo e gli impianti portuali, i due tracciati pressoché equivalenti e paralleli tra loro

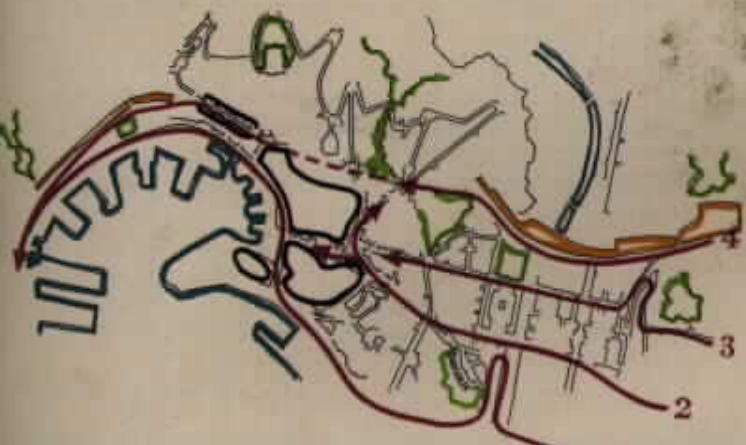
9. Schema delle zone funzionali di Genova.



10. I percorsi di penetrazione del traffico.

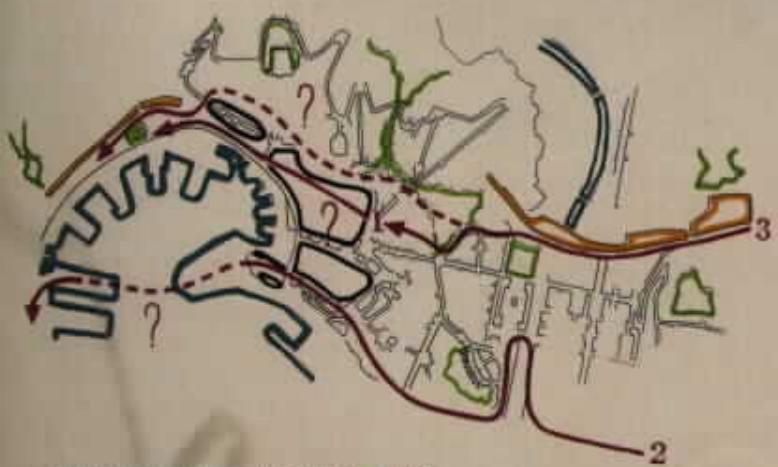


11. I percorsi attuali dell'attraversamento.



1. Corso Italia - Circonvallazione a mare - Via Gramsci  
 2. Via C. Barabino - Galleria Colombo - Piazza Dante - Via S. Lorenzo  
 3. Corso Buenos Aires - Via XX Settembre - Piazza De Ferrari - Via Roma  
 4. S. Martino - Stazione Brignole - Via Serra - Piazza Corvetto - Stazione Principe.  
 In nero i "Precinti" dei quartieri storici

12. Gli interrogativi dell'attraversamento.



1. Ipotesi dello sventramento dei quartieri storici  
 2. Ipotesi del tunnel subacqueo attraverso il porto  
 3. Ipotesi della galleria interstazionale

che provengono da Via Carlo Barabino e la galleria Colombo fino a piazza Dante, ovvero provengono da Via XX Settembre fino a Piazza De Ferrari, e qui giunti si biforcano, per scendere al porto attraverso Via S. Lorenzo, oppure per risalire in Via Roma ed a Piazza Corvetto innestandosi nel «triangolo di scorrimento» delle strade centrali con circolazione a senso unico, che Genova ha instaurato da poco più di un anno tenendo per vertici Piazza Zecca, il Teatro Carlo Felice e Piazza Corvetto. Infine la quarta arteria, quella più a monte, dalla stazione Brignole per Via Serra a Piazza Corvetto, si unisce qui alla precedente per inoltrarsi nelle due gallerie Mammì e Garibaldi e raggiungere Via Balbi e la stazione Principe.

Da questo, che è il sistema delle comunicazioni stradali di cui oggi Genova dispone nel suo centro urbano, passiamo alle diverse soluzioni che sono state prese in considerazione per trovare nuovi percorsi di attraversamento (fig. 12).

Caldeggiate da una parte della opinione pubblica e anche da tecnici, la soluzione apparentemente più sbagliata è quella che ricalca l'abusata concezione di affrontare con un taglio diretto l'ostacolo, anche a costo di sventrare i quartieri storici della città, i «recinti della cultura» e senza tener conto di tutta la somma dei valori spirituali, artistici, degli ingenti valori edilizi in gioco e della impossibilità di trasferire migliaia di persone dalle loro abitazioni e dai luoghi di lavoro tradizionali: l'impresa d'attraversare così i quartieri della Maddalena, Lucchini, S. Luca e Fossatello per congiungere direttamente Piazza De Ferrari con la stazione Principe, sarebbe stata temeraria anche in altri tempi e sotto altri regimi politici, ma oggi è positivamente fuori di una pratica possibilità d'attuazione.

Altre ipotesi per l'attraversamento sono state avanzate o sul lato a mare della città ovvero a monte di questa: utilizzando la circonvallazione a mare, si è pensato ad un ardito tunnel subacqueo per congiungere le estremità del Molo Vecchio e di Ponte Ascereto che si fronteggiano nella parte interna del porto, ma questa ipotesi escluderebbe la parte più vitale della città, proprio quella che gravita sull'arco del porto. La soluzione a monte, o più propriamente «sottomonte», consisterebbe in una successione di gallerie da realizzare tra la stazione Brignole e la stazione Principe che dovrebbero aver inizio sotto la Acquasola per finire alle spalle di Via Balbi, con caratteristiche più ferroviarie che stradali e gravissime difficoltà nei punti di contatto con la rete stradale cittadina.

Queste tre proposte, escluse dalla possibilità di una utile applicazione nello studio del piano regolatore, hanno costituito tre punti interrogativi nelle discussioni sul problema urbanistico di Genova, e da questo punto il successivo oratore partirà per illustrare le soluzioni adottate nel piano regolatore per la viabilità principale di attraversamento.

Nel finire la mia relazione devo avvertire che il problema urbanistico di Genova richiede una trattazione ben più ampia, mentre qui non si è potuto che presentarne dei cenni introduttivi. Mi preme anche ricordare che il tema del piano regolatore, e quello della grande viabilità in particolar modo, impegnano non solo la competenza della Amministrazione Comunale, che è la più direttamente qualificata ed interessata, ma quella delle altre grandi Amministrazioni che coesistono sullo stesso territorio della città e rappresentano altri fortissimi interessi genovesi, come l'Amministrazione del Consorzio Autonomo del Porto e quella delle Ferrovie dello Stato: di conseguenza la necessità che il principio del coordinamento tra queste Amministrazioni sia perseguito con grande forza di volontà, senza di che ogni iniziativa di pianificazione di vasta portata sarà destinata ad avere il carattere di una mera enunciazione teorica.

# Il nuovo Piano regolatore di Genova

*relazione di Mario Braccialini*

Lo sviluppo della Città di Genova si è effettuato fino ad oggi attraverso oltre cento piani regolatori parziali, il più antico dei quali risale all'anno 1856. Fra i più recenti e di particolare interesse è doveroso ricordare quello delle zone centrali, approvato con R. D. L. 8 settembre 1932, e quello di Albaro (Decreto Legge 26 febbraio 1949) perché più degli altri hanno fornito le linee direttive ai nuovi studi.

Dati i limiti nei quali debbo necessariamente contenere questa relazione ritengo opportuno non ripetere qui quegli argomenti, riguardanti i precedenti e lo sviluppo della Città nel passato, già trattati ampiamente nel testo annesso all'atto deliberativo della parte viaria del piano.

Accennerò solo che la nomina delle prime Commissioni ufficiali incaricate dalla Civica Amministrazione di studiare il piano regolatore generale risalgono al 1940, e che subito dopo la fine della seconda guerra mondiale quegli studi furono ripresi. Finalmente, con deliberazione 11 dicembre 1948 n. 1620, l'Amministrazione Comunale affidava al proprio ufficio tecnico ed in particolare alla Ripartizione Piani Regolatori, con la collaborazione di una speciale Commissione di Consulenza composta dagli Architetti Franco Albini, Eugenio Fuselli e Sen. Mario Pucci, l'incarico di provvedere alla stesura del piano regolatore generale medesimo. Tale Commissione svolse i propri lavori dal 1948 al 1951.

Attualmente l'elaborazione del piano si trova nelle seguenti fasi:

- a) - La sistemazione prevista per la viabilità generale è stata approvata dal Consiglio Comunale con delibera 5 maggio 1953, n. 435;
- b) - la zonizzazione ed il regolamento si trovano ancora all'esame della Commissione Edilizia la quale concluderà i propri lavori entro il corrente anno, dopo di che l'intero piano sarà nuovamente presentato al Consiglio Comunale.

In questa occasione potranno essere apportati eventuali perfezionamenti anche per la viabilità già deliberata.

Il piano generale presentato e da presentare comprende:

- 1) - una planimetria in scala 1:5.000 riguardante lo stato attuale;
- 2) - una planimetria in scala 1:5.000 riguardante la viabilità e la zonizzazione;
- 3) - una planimetria in scala 1:2.000 della parte centrale della Città e delle litoranee di levante e di ponente (per una profondità di m. 500 dal mare) indicante la viabilità principale e secondaria, nonché la zonizzazione;
- 4) - una documentazione fotografica aerea della Città in scala 1:5.000 eseguita di recente (agosto 1954);
- 5) - un album di fotografie panoramiche prese direttamente.

I criteri adottati per lo studio della viabilità possono essere basati principalmente su cinque punti:

- 1) - potenziare la viabilità esistente assicurandole un adeguato dimensionamento e le necessarie soluzioni in continuità attraverso tutto il territorio urbano;

- 2) - creare nuove strade, atte alle future necessità del traffico nonché a favorire l'incremento e il rinnovamento edilizio;
- 3) - dotare la Città di strade indipendenti non soggette ad incroci in modo che il traffico possa svolgersi fluido e le distanze fra i vari punti estremi della città ne risultino praticamente diminuite;
- 4) - creare una nuova rete autostradale per gli scambi regionali;
- 5) - quinto punto, essenziale, è stato quello di creare un piano realistico, impostato su basi concrete e scuro da previsioni chimeriche, suscitatrici di facili euforie in sede di progettazione ma fonti di amare disillusioni in sede esecutiva.

Il piano regolatore si appoggia alle seguenti documentazioni:

- a) - statistica della densità di popolazione, riportata con simboli grafici su planimetrie in scala al 5.000 in modo da renderne evidente la distribuzione entro il territorio urbano;
- b) - rilevamento del traffico, con relative statistiche e carte riassuntive;
- c) - rilevamento delle scuole;
- d) - zone industriali;
- e) - zone commerciali;
- f) - edifici a carattere pubblico;
- g) - edifici per il culto;
- h) - rilevamento delle zone verdi;
- i) - dati climatologici, raccolti presso gli osservatori meteorologici stabiliti nel territorio comunale;
- j) - dati statistici dei servizi pubblici di comunicazione;
- m) - dati statistico-igienici sulle principali malattie e topografia della tubercolosi.

Come è stabilito dalla legge urbanistica del 1942 il piano generale, nei riguardi della viabilità, prevede le seguenti arterie:

- arterie stradali di grande traffico;
- arterie di alimentazione;
- ferrovie metropolitane;
- linee ferroviarie;
- autostrade.

La viabilità secondaria non è prevista dalla legge urbanistica. Sono stati però inseriti nel piano tutti gli studi esistenti.

## *Considerazioni generali.*

Dopo l'annessione dei comuni limitrofi avvenuta nel 1926 la Città ha assunto una conformazione irregolare e difficile. Anzitutto il territorio comunale da una superficie di 34 kmq. aumentò di ben 200 kmq. portando lo sviluppo costiero a 33 km. e quello montano a 90 km. La regione chiusa entro questo perimetro è intersecata da nord a sud da due lunghe valli: quella del Bisagno a levante e quella del Polcevera a ponente, oltre ad altre minori.

Brevi zone pianeggianti sono distribuite lungo il litorale e lungo le sponde dei torrenti; ma ai margini di queste zone incombe subito la collina ed il monte. E' quindi, questo, un territorio che offre gravi difficoltà sia allo sviluppo delle strade che della fabbricabilità. Ma se è vero



1. Schema della rete viaria secondo il Piano regolatore generale.
2. Planimetria della zona centrale della città.



che questo territorio è ostile è pure vero che una tale configurazione offre, in alcuni tratti, soluzioni di superficie a carattere quasi obbligato. Le arterie di superficie sono preferibili alle gallerie, le quali offrono i noti inconvenienti di illuminazione, di aereazione e di rumorosità e anche per ragioni di carattere finanziario; per le gallerie, infatti la spesa è completamente passiva, mentre con le arterie di superficie si valorizzano anche le zone attraversate.

La morfologia della regione ha imposto dunque soluzioni obbligate alla circolazione interurbana e non ha con-

sentito notevoli variazioni alla rete principale stradale e ferroviaria.

La forma del terreno, con la impossibilità di realizzare vaste zone pianeggianti rappresenta anche un ostacolo alle comunicazioni aeree.

Il movimento esterno di transito e di traffico è quindi costretto entro cinque direttive: le due litoranee e le tre interne della Val Bisagno, della Val Polcevera e del Turchino, direttive sulle quali si addensano strade, tranvie e ferrovie.

**Arterie di grande traffico e di alimentazione n. 1 e 2 (da levante a ponente).**

Il piano prevede il completamento dell'allargamento della litoranea di levante fra Quinto e il ponte sul torrente Sturla, con ampliamento delle curve e delle visuali e formazione di piazzuole di servizio. Presso Sturla vengono mantenute le previsioni del piano di Albaro e cioè: l'allargamento a m. 25 della via dei Mille e della successiva via Caprera e la formazione della strada centrale di Albaro fino alle vie Galli e Righetti, le quali ultime, convenientemente raccordate, sostituiranno in senso unico l'attuale via Cavallotti. Indi l'arteria prosegue lungo la strada a nastro (la prima parallela al corso Italia) nella direzione della galleria Mameli per raggiungere la coperatura del Bisagno dove piega a sud verso il corso A. Saffi ed il corso M. Quadrio (circonvallazione a mare), fino a piazza Cavour. Qui il piano prevede notevoli cambiamenti. Anzitutto la demolizione dell'attuale mercato del pesce, indi la formazione di una nuova arteria, della larghezza di m. 25, fra detta piazza e Caricamento, passando a sud del palazzo S. Giorgio (l'attuale diagonale rappresenta una soluzione provvisoria). Questa nuova arteria era già prevista dal piano di massima del 1932 ed è stata recentemente sanzionata mediante l'approvazione di un piano esecutivo che prevede anche il mantenimento della via F. Turati, che avvia il traffico verso via S. Lorenzo.

Come ho detto nella premessa, il piano di massima del 1932 gioca ancora un ruolo di prim'ordine nel quadro dello sviluppo centrale e rappresenta una fortunata circostanza per la Città. Esso è infatti perfettamente sincronizzato con le linee del piano generale proposto, per cui sarà possibile, finché dura la sua validità, *far approvare i piani esecutivi già predisposti ed approvati dalla Commissione Edilizia per le zone di S. Vincenzo e Madre di Dio, che abbracciano il nucleo centrale della Città e completano le realizzazioni già avvenute (piazza Dante, piazza della Vittoria) ed in atto (piazza Marconi alla Foce).*

Da piazza Caricamento proseguendo verso ponente si prevede l'allargamento a m. 25 della via Gramsci da piazza dello Statuto, mediante l'arretramento dell'attuale palazzata e rinnovamento dell'intero quartiere di Prè. Attraverso il viadotto Adua l'arteria n. 1 raggiunge la via Buozzi, *zona obbligata per tutto il traffico di superficie diretto verso ponente e verso nord.*

Ritornando all'arteria n. 1, al punto in cui questa raggiunge il Bisagno, è d'uopo osservare che anziché volgere a sud questa potrebbe proseguire direttamente verso la galleria Cristoforo Colombo e piazza Dante, assumendo le caratteristiche di arteria di penetrazione (arteria n. 2). Presso piazza Dante il piano prevede notevoli opere; anzitutto una breve galleria, della larghezza di m. 15 e lunghezza di m. 50, che sottopassando la collina di porta Soprana raggiunge, convenientemente raccordata, la piazza Matteotti e quindi via S. Lorenzo.

Piazza Dante è parimenti il punto d'incrocio della nuova arteria di penetrazione nord-sud fra piazza Corvetto e corso M. Quadrio attraverso il quartiere di Piccapietra e via Madre di Dio. Il primo tronco è stato recentemente sanzionato dal piano esecutivo di Piccapietra nel quale è previsto anche un sottopassaggio di raccordo fra i due quartieri, in modo da eliminare i due incroci di attraversamento (via XX Settembre e piazza Dante).

Va osservato che la Circonvallazione a mare (arteria n. 3) può essere raggiunta da piazza Dante, o da via S. Lorenzo o attraverso la nuova via Madre di Dio. I due punti di confluenza a mare distano fra di loro 800 metri. Il piano generale ha abolito la parallela a via S. Lorenzo già prevista dal piano del 1932, perché quel tracciato veniva a sconvolgere tutta una zona antica della Città la cui alterazione non sarebbe attualmente consentita dal

Ministero della Pubblica Istruzione. D'altra parte la sua realizzazione sarebbe stata problematica perché molto onerosa dal lato finanziario, mancando di aree marginali di compenso.

• Alcuni progettisti (Arch. P. Barbieri) avevano studiato per l'addietro un tracciato intermedio che per adattarsi all'altimetria e alla conservazione di alcuni edifici monumentali sarebbe risultato più adatto per un'arteria a traffico pedonale che per una arteria a traffico misto. Questo progetto potrà essere preso in considerazione in sede di piano di risanamento dei vecchi quartieri della zona (le zone di rinnovamento sono indicate nel piano con tratteggi speciali).

La Commissione di Studio si è orientata per un eventuale allargamento della via S. Lorenzo dal lato di levante, e tale proposta non avrebbe trovato ostacoli da parte della Soprintendenza ai Monumenti.

**Arteria n. 3** — Nel 1938 il Comune conduceva a termine la costruzione della strada a monte dell'abitato di Nervi che risolveva l'attraversamento di quel ridente centro turistico (via Donato Somma).

Il piano regolatore di Albaro prevedeva un'arteria della larghezza di m. 25 avente inizio da Corso Gastaldi presso gli istituti Universitari e che da questi, attraverso la regione di San Martino e Sturla, raggiungeva il torrente omonimo.

Era quindi logica la soluzione di raccordare questi due tronchi stradali mediante una nuova arteria attraverso il territorio di Quarto e Quinto. Nel 1945 l'ufficio Piani Regolatori eseguiva un progetto di massima di questa strada che da allora prese il nome di pedemontana. La sua larghezza è stata prevista in metri 18. Il progetto veniva approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici (Consiglio Superiore) con voto n. 789 dell'8 marzo 1949.

E' stata questa una fortunata circostanza perché, nonostante l'intensa attività edilizia, ha permesso di salvare in gran parte il tracciato di questa arteria la cui attuazione è ormai imminente.

Col piano regolatore il progetto è stato perfezionato mediante la creazione delle arterie di raccordo con la litoranea e la formazione di due zone di rispetto della larghezza di m. 7, in modo da consentire una speciale ed opportuna distribuzione delle correnti di traffico.

La pedemontana raggiunge piazza Verdi attraverso la via Tolemaide. A questo punto devo fare una parentesi necessaria ad illustrare le varie soluzioni prese in esame per la prosecuzione di quest'arteria attraverso il nucleo centrale della Città.

**1<sup>a</sup> soluzione** — Prosecuzione diretta attraverso la via S. Vincenzo (convenientemente allargata a m. 20 e rinnovata nell'edilizia marginale) verso Piccapietra (raggiunta sottopassando il corso A. Podestà) da dove avrebbe dovuto raggiungere, sottopassando la via XXV Aprile, attraverso il quartiere della Maddalena, la confluenza di via Gramsci (la tanto discussa strada della Maddalena).

**2<sup>a</sup> soluzione** — Prosecuzione attraverso S. Vincenzo con derivazione in galleria verso piazza Corvetto attraverso l'Acquasola (progetto Piacentini 1938).

**3<sup>a</sup> soluzione** — Prosecuzione attraverso S. Vincenzo con derivazione in galleria sotto l'Acquasola, con sbocco a piazza Portello a tergo del palazzo Pallavicino (progetto Marchese Cattaneo).

**4<sup>a</sup> soluzione** (inserita nel Piano approvato dal Consiglio Comunale) — Prosecuzione attraverso S. Vincenzo con derivazione diagonale all'aperto nella Villa Serra e raccordo presso la via S. S. Giacomo e Filippo convenientemente allargata.

**5<sup>a</sup> soluzione** (proposta dalla Commissione Edilizia) — Prosecuzione attraverso la via De Amicis fino a piazza Brignole; formazione di una parallela a via Serra della larghezza di m. 12, attraverso il parco omonimo — allar-

gamento medio a m. 20 della via S. S. Giacomo e Filippo, mediante arretramento del muraglione dell'Acquasola.

La prima soluzione è stata ampiamente discussa anche attraverso la stampa cittadina. Questo progetto aveva naturalmente molti sostenitori, ma anche molti avversari. Fra l'altro la sua approvazione avrebbe trovato gravi difficoltà da parte del Ministero della Pubblica Istruzione perché la formazione di un'arteria della larghezza di metri 25 avrebbe portato necessariamente alla distruzione dell'intero quartiere in quanto sarebbe stata necessaria, anche per ragioni di estetica, la creazione di aree marginali. Si deve inoltre considerare che in forza del piano regolatore scompariranno completamente i vecchi quartieri di Piccapietra, Madre di Dio, S. Vincenzo e Prè. Quello della Maddalena è uno dei pochi che sopravviveranno sia pure con la condizione di essere *successivamente sottoposti a piano di risanamento*. D'altra parte anche se fosse stato possibile realizzare la strada senza la creazione di aree marginali sarebbe stata necessaria la demolizione da 500 a 600.000 mc. di costruzioni, con una spesa molto rilevante e completamente passiva. Osservano inoltre gli oppositori che una strada di grande traffico deve preferibilmente passare ai margini del centro urbano e non attraversarlo diagonalmente come avverrebbe nel caso della Maddalena.

Comunque il piano studiato non escludeva la possibilità che in avvenire potesse essere realizzata anche questa arteria, ed a tale scopo nel piano esecutivo di Piccapietra era stato predisposto un varco di passaggio lungo il lato nord del teatro Carlo Felice.

La seconda soluzione non è stata accolta perché oltre a prevedere un'arteria in galleria attraverso un terreno completamente di riporto era subordinata alla realizzazione della via S. Vincenzo, che si presenta difficile agli effetti finanziari.

La terza soluzione è anche da escludersi, oltre che per il fatto che comporterebbe una galleria di lunghezza eccessiva, anche perché non risolverebbe completamente il problema: essa avvierebbe infatti il traffico su piazza Portello, verso una galleria la cui larghezza rimarrebbe di metri 15.

La quarta soluzione è stata inserita, come si è detto, nel piano approvato dal Consiglio Comunale.

La quinta soluzione è stata successivamente prescelta dalla commissione edilizia perché si presenta facile e di immediata esecuzione. D'altra parte era anche logico dare alle gallerie Zecca-Portello-Corvetto quelle soluzioni in continuità che non erano state previste all'epoca della loro costruzione.

L'osservazione che la piazza Corvetto possa col tempo risultare eccessivamente congestionata può essere fondata, ma la soluzione di superficie prevista dal piano è l'unica possibile mentre qualsiasi altra non potrà avvenire se non attraverso un sistema di gallerie, realizzabile in ogni tempo.

Un risultato soddisfacente potrebbe essere raggiunto da quel progetto che riuscisse a portare il traffico sulla piazza della Zecca o su piazza Bandiera, sia pure con la creazione di una strada galleria di notevole lunghezza.

Questo progetto è forse possibile ma richiederà il sacrificio di alcuni edifici massicci. E' attualmente allo studio da parte dell'ufficio tecnico e se sarà risolto potrà costituire un perfezionamento alla viabilità proposta specialmente per le realizzazioni previste per un futuro molto lontano.

Chindo la parentesi per riprendere la parte descrittiva del piano.

Raggiunta piazza Corvetto attraverso la soluzione numero 4, l'arteria prosegue, attraverso le gallerie esistenti, fino a piazza Corridoni per inoltrarsi nella via dell'An-

nunziata convenientemente allargata a m. 20 sino alla piazza omonima dove, secondo gli studi esistenti, le soluzioni possibili erano due e cioè:

- 1) - formare una strada galleria a nord del palazzo Du-razzo-Pallavicini di via Balbi, con sbocco presso l'ultimo tratto di questa via;
- 2) - formazione di un'arteria diagonale fra le piazze Nunziata e dello Statuto, con sbocco presso la via Gramsci, secondo un progetto esistente presso l'ufficio tecnico del Comune.

La prima soluzione è stata scartata perché, a parte il costo e le particolari difficoltà esecutive, non risolveva radicalmente il problema in quanto presso la stazione Principe il traffico sarebbe stato incanalato sulla via Andrea Doria, angusta ed insufficiente.

La Commissione ha dato la preferenza alla seconda soluzione anche perché costituita da un'arteria di superficie sulla quale, nel 1940, il Ministero dei Lavori Pubblici si era espresso favorevolmente.

Presso piazza dello Statuto avviene quindi il congiungimento fra l'arteria n. 1 e l'arteria n. 3 sopradescritte che costituiranno quindi le due grandi Circonvallazioni di attraversamento: l'una dal lato a mare e l'altra dal lato a monte.

La via Buozzi costituisce l'unica arteria comune per dirigersi verso la zona di ponente e verso il settentrione. Fortunatamente nel 1933 la preesistente larghezza di metri 10 venne portata a m. 30 (oltre i marciapiedi a sbalzo) mediante rilevanti opere di cemento armato della lunghezza di km. 1, ricavate quasi esclusivamente sulla zona portuaria.

Se non fosse stata eseguita quest'opera oggi il traffico cittadino sarebbe quasi paralizzato.

La sezione stradale comporta un doppio binario in sede propria e due opposte correnti di traffico della larghezza di m. 9 oltre il marciapiede. In questa arteria i sorpassi possono avvenire facilmente ed il traffico si svolge in maniera spedita, non essendo soggetto alle fermate tranviarie.

La delegazione di San Pier d'Arena è attraversata da due grandi arterie di recente costruzione, la via di Francia e la via Cantore: la prima orientata verso la circonvallazione a mare, l'altra verso la stazione ferroviaria. Alla estremità della via Cantore si presenta un importante bivio stradale rappresentato dal sottopassaggio ferroviario Degola diretto verso la riviera di ponente e dalla strada nazionale diretta alle delegazioni del Polcevera ed al passo dei Giovi.

Il piano prevede l'allargamento a m. 20 dell'attuale sottopassaggio, come pure l'ampliamento della piazza Montano ed un migliore raccordo alla strada nazionale.

Seguendo la direttrice di ponente nessun mutamento viene apportato all'attuale sistema viario fino al limite della Delegazione di Cornigliano, dopo la quale la via Aurelia subisce un allargamento a m. 20. Oltre il nuovo stabilimento Siderurgico ed il costruendo Aeroporto è prevista una nuova arteria che si porta sul confine della Delegazione di Sestri Ponente all'altezza di via Paglia, la quale verrebbe allargata a m. 30 con un completo rinnovamento edilizio dei vecchi quartieri marginali, che si trovano in condizioni igieniche veramente deplorevoli.

Tale arteria prosegue oltre la villa comunale Rossi, a monte della via Merano, con andamento parallelo a questa fino alla via Moltedo la quale viene convenientemente allargata fino all'innesto sul lungomare di Pegli che verrebbe conservato, non essendo possibile la formazione di altra arteria di attraversamento.

Presso il carosello tranviario di Palmaro viene creata, oltre l'attuale via Aurelia, un'altra strada a monte dell'abitato di Prè convenientemente raccordata alla camio-

nale Genova-Savona, la quale s'inserisce sulla via Buffa che rappresenta la circonvallazione a monte della Delegazione di Volti.

#### Strada a traffico veloce.

E' noto come il traffico urbano, anche quando le arterie sono capaci, sia soggetto a notevoli rallentamenti a causa degli attraversamenti, incroci, semafori, della diversa velocità dei mezzi di locomozione, ecc. La creazione di una arteria che permettesse la eliminazione di questi rallentamenti era quindi indispensabile, specie in un piano regolatore che deve proiettarsi nel futuro per almeno per lo spazio di un trentennio.

Scartate le soluzioni in galleria, perché oltre all'alto costo ed a difficoltà tecniche di sottosuolo non sono le più idonee ad un traffico automobilistico, la Commissione preposta allo studio del Piano ha dato la preferenza alla costruzione di un'arteria sopraelevata.

Essa costituisce una soluzione ancora non prevista da alcuno degli studi esistenti.

Si tratta di un vero e proprio viadotto in cemento armato, alto da 5 a 6 metri sul livello delle attuali sedi stradali e della larghezza di m. 12 (compresi due sbalzi laterali di m. 1,30).

Tale soluzione se si considerano le caratteristiche della città, risulta in sostanza la più economica. Infatti le arterie cittadine sono state ricavate in gran parte mediante la costruzione di gallerie (se ne contano 3 nel centro ed 1 nella periferia), o mediante opere in cemento armato (via Buozzi - corso Gastaldi), o con sventramenti di vecchi quartieri (via XX Settembre - piazza Dante - via Cantore a San Pier d'Arena), o mediante la costruzione di imponenti viadotti (corso Italia - litoranea di levante), o infine a mezzo di sbancamenti e muraglioni di sostegno (strade a nastro, via F. Pozzo, inizio via Cantore, circonvallazione a monte, via Napoli, ecc.).

La sopraelevata utilizza in sostanza la sede di strade già esistenti quindi usufruisce già di spazi acquisiti a costo di gravi sacrifici finanziari e sotto questo aspetto risulta la più economica.

La strada a traffico veloce ha inizio presso la casa dei Pescatori alla Foce. Si svolge parallelamente ed al di sotto del corso M. Quadrio attraversa la piazza Cavour e la nuova arteria a mare del Palazzo San Giorgio, lambisce la zona portuale lungo la via Gramsci, sorpassa il viadotto dei Mille, costeggia quello Adua per innestarsi nella zona centrale di via Buozzi e della via di Francia.

Nello schema viario approvato dal Consiglio Comunale la sopraelevata si raccordava all'autostrada Spezia-Genova-Savona presso Sestri. In un successivo perfezionamento il raccordo veniva stabilito presso San Pier d'Arena utilizzando il ponte in ferro della ferrovia.

#### Viabilità lungo la valle del Bisagno.

La ferrovia Genova-Pisa taglia normalmente il corso del torrente Bisagno e divide la città in due zone. Tre sono i varchi che sottopassando la ferrovia ne assicurano le comunicazioni e precisamente:

- 1) - sottopassaggio presso la Stazione Brignole in continuazione della binata esistente sulla copertura del Bisagno avente per direttrice la via Canevari (esistente);
- 2) - sottopassaggio presso il Mercato dei Fiori avente per direttrice la via Archimede (esistente);
- 3) - sottopassaggio fra corso Torino e corso Sardegna (in corso di realizzazione a seguito di apposita recente convenzione fra Comune e FF. SS.).

Il primo varco orienta il traffico sulla strada posta lungo la sponda destra del torrente; il secondo ed il terzo su quelle della sponda sinistra.

Altro collegamento è rappresentato dal sovrappassaggio esistente fra corso Gastaldi e piazza Terralba. Tale

collegamento non riveste alcun interesse nei riguardi della viabilità generale in quanto serve unicamente il traffico di penetrazione fra due quartieri della città.

Nei riguardi della sistemazione del torrente Bisagno, il piano prevede una arginatura generale estesa fino alla Delegazione di Prato con tre tratti di copertura generale sistemati rispettivamente: fra il ponte ferroviario ed il ponte S. Agata, presso lo Stadio Ferraris, presso il Cimitero di Staglieno.

L'arginatura e le coperture parziali permetteranno la realizzazione di due grandi arterie situate rispettivamente sulle opposte sponde fino alla Delegazione di Prato, nonché la formazione di vasti spazi a servizio dei complessi sportivi esistenti, del cimitero di Staglieno, e dell'edilizia civile ed industriale in genere, in quanto restringendo l'arco del torrente Bisagno verranno acquisite alla fabbricabilità vaste zone.

Sulla sponda sinistra, oltre alle strade di traffico normale, è prevista un'arteria sopraelevata destinata al traffico veloce — disimpegnata quindi da qualsiasi incrocio — in collegamento con l'autostrada Spezia-Genova-Ventimiglia.

Si deve rilevare che attraverso la Valle del Bisagno si svolgono le comunicazioni dirette verso Piacenza (statale 45) verso Chiavari (provinciale Boasi-Gattorna-Cicagna) per Busalla (provinciale Laccio-Montoggio). L'arteria Chiavari-Boasi-Busalla si è dimostrata di grande utilità durante la limitazione del traffico sull'Aurelia, dovuta alla frana di Pieve Ligure.

L'Amministrazione Provinciale sta provvedendo al potenziamento di questa strada.

#### Viabilità lungo la valle del Polcevera.

La valle del Polcevera accoglie la maggior parte dei complessi industriali della città. Il torrente omonimo scorre (presso la foce) sul confine delle delegazioni di San Pier d'Arena e Cornigliano.

Anche di questo torrente il piano prevede l'arginatura, con la formazione di due strade situate sulle opportune sponde. Sono previsti inoltre miglioramenti, allargamenti e rettifiche dell'attuale strada fra San Pier d'Arena e Pontedecimo, nonché la continuazione del corso Pio Perrone fra Cornigliano e S. Quirico.

Le quattro arterie previste saranno destinate esclusivamente al traffico locale, di carattere prevalentemente industriale.

Anche in questo caso l'arginatura consentirà di realizzare vasti aumenti di territorio, la cui destinazione sarà indubbiamente industriale e ferroviaria.

L'Amministrazione Provinciale ha proposto un interessante progetto per l'allacciamento delle valli del Polcevera e del Bisagno mediante una strada che partendo da Molassana, attraverso la località di Pino Soprano, raggiunge — in parte in galleria — il torrente Secca. La lunghezza della galleria prevista è di circa 2 km.

#### Metropolitana.

La configurazione della città è certamente la più favorevole per lo sviluppo di una linea metropolitana. Infatti le grandi arterie di comunicazione si estendono linearmente da levante a ponente e su di esse convergono i traffici delle valli.

E' come un grande collettore che debba necessariamente accogliere le diramazioni minori.

Anche in questo campo le opinioni non sono però tutte concordi. Anzitutto alcuni osservano che l'attuale popolazione di Genova non è ancora tale da poter assicurare l'operazione finanziaria. Si parla infatti di una spesa valutata in 25 miliardi e 300 milioni. Anche ammettendo che il preventivo corrisponda alla realtà si tratta indubbiamente di una cifra raggardevole, sulla quale occorrerà meditare.

Alcuni prospettano anche se non sia il caso di risolvere il problema con nuove strade di superficie nelle quali possa essere inserita una sopraelevata tale da assolvere gli stessi compiti della metropolitana. Altri prospettano una grande galleria urbana attraverso il centro, affiorante in superficie alla periferia.

Ma la prima di queste soluzioni non tiene conto delle condizioni altimetriche della parte antica della città, che bisognerebbe attraversare con costosi manufatti e comunque col sacrificio di larghe aree di ingenti espropriazioni o di ambienti monumentali, che renderebbero assai problematica l'esecuzione dell'intera opera, almeno entro un termine di tempo utile; mentre la seconda soluzione per essere efficiente richiederebbe che la galleria avesse anche, in corrispondenza di alcuni punti del centro della città, altrettanti punti di comunicazione con la superficie: anche questo è attuabile solo a mezzo di costose demolizioni.

D'altra parte l'idea della necessità di una ferrovia metropolitana in Genova ha da tempo guadagnato il consenso di larghi strati dell'opinione pubblica cittadina (più volte anche sostenuti dalla stampa) e gli studi per la metropolitana di Genova sono stati approfonditi da oltre un ventennio da una Società, sicché è da ritenersi che il progetto predisposto corrisponda a quanto di meglio potesse farsi. Va notato che tali studi, che hanno importato una somma di lavoro notevole ed una più notevole spesa, sono stati suffragati da rilievi ed assaggi diretti sul terreno per cui offrono la migliore garanzia di serietà.

Considerato che il tracciato adottato non interferiva con le previsioni del piano regolatore e che seguiva l'andamento più logico e naturale, la Commissione ha ritenuto di inserirlo senz'altro nelle previsioni del Piano. La Metropolitana si sviluppa fra la Delegazione di Nervi e quella di Pegli - km. 19,581.

Si svolge in parte allo scoperto ed in parte in galleria attraverso il territorio di Quinto - Quarto - Sturla - Genova-Centro - San Pier d'Arena - Cornigliano - Sestri - Pegli.

I tronchi previsti sono quattro e cioè:

1 <sup>o</sup> tronco - Pegli - Sestri	km. 2,579
2 <sup>o</sup> tronco - Sestri - San Pier d'Arena	km. 3,710
3 <sup>o</sup> tronco - San Pier d'Arena - Sturla	km. 8,972
4 <sup>o</sup> tronco - Sturla - Nervi	km. 4,320

La precedenza di esecuzione dovrebbe essere riservata al 2<sup>o</sup> e 3<sup>o</sup> tronco - km. 12,682.

Nel piano sono indicate le varie stazioni, i posteggi, i tratti allo scoperto e quelli in galleria.

Riassumendo, le strade di grande traffico miste e speciali previste dal piano (escluse quelle di penetrazione e secondarie) sono le seguenti:

*Zona di levante* (Nervi-Centro):

Arteria litoranea n. 1;  
Arteria n. 3 (pedemontana);  
Autostrada;  
Metropolitana.

*Zona centrale* (Bisagno-Principe):

Arteria n. 1 (Circonvallazione a mare);  
Arteria n. 3 (Circonvallazione a monte);  
Sopraelevata di traffico veloce;  
Autostrada;  
Metropolitana.

*Zona di ponente*:

Litoranea,  
Sopraelevata;  
Autostrada;  
Metropolitana.

*N. B.* - Nella delegazione di Sestri e in quella di Prà si avrà ancora un'altra arteria mediana.

*Val Bisagno*:

Arteria sulla sponda destra;

Arteria sulla sponda sinistra:

Sopraelevata;

*Val Polcevera*:

CORSO PERRONE;

Strada sponda destra torrente;

Strada sponda sinistra torrente;

Autocamionale.

*Zonizzazione*.

Prima di classificare il terreno (zonizzazione) si è provveduto mediante apposite squadre di rilevamento ad accettare lo stato attuale del territorio metropolitano. In 28 distinte tavole sono individuati i seguenti dati:

- a) - zone abitate;
- b) - zone coltivate;
- c) - zone boschive;
- d) - zone gerbide;
- e) - zone occupate dalla viabilità esistente comprese le ferrovie e le autostrade;
- f) - servizi pubblici vari come scuole, mercati, cimiteri, teatri, chiese, ecc.;
- g) - zone industriali.

Ciò fatto è stato predisposto lo studio di zonizzazione che si è effettuato seguendo i seguenti criteri:

- 1) - accertamento del territorio considerato secondo il grado di insolazione, ventilazione e climatico;
- 2) - natura del terreno nei riguardi delle sue attitudini alla fabbricabilità;
- 3) - possibilità di sviluppo dei centri già formati in rapporto anche all'ambiente circostante;
- 4) - esame della possibilità dello sviluppo integrativo e di incremento della rete di comunicazione tra i centri esistenti e le nuove zone;
- 5) - individuazione delle zone industriali con la indicazione degli eventuali ampliamenti;
- 6) - individuazione dei servizi; scuole, mercati, cimiteri, ecc.

Agli effetti della fabbricabilità il territorio è stato suddiviso in tre categorie, distinte nella planimetria con tre diverse colorazioni indicanti quelle classificate intensive, semintensive ed estensive. Una tabella ne stabilisce i coefficienti di fabbricabilità. Maggiori graduazioni di fabbricabilità potranno essere consentite attraverso il Regolamento Edilizio che accompagnerà il piano.

La zonizzazione è riportata in altre 28 tavole, rispettivamente corrispondenti allo stato attuale.

I dati relativi al rilevamento industriale e delle nuove aree industriali sono stati forniti dalla Camera di Commercio la quale sta eseguendo e presenterà al Congresso uno studio di sistemazione di tutto il corso del Polcevera, studio che sarà armonizzato con il presente piano generale. L'ubicazione delle industrie era ormai definita quando la zona portuale estese i propri moli dalla Lanterna alle foci del Varenna, in quanto dove sono le banchine più agevolmente può vivere l'industria.

Pensare di rinnovare tutta l'attrezzatura industriale esistente lungo il litorale non sarebbe stato neppure lontanamente possibile, ove si voglia mantenere il piano sulla linea della realtà. Si è quindi confermato lo stato esistente, migliorandolo con l'attribuire alla zona industriale tutto l'attuale abitato da Cornigliano a Sestri compreso fra la via Aurelia ed il porto.

Il piano ha invece liberato dall'industria tutto il litorale compreso fra Pegli e Voltri.

Nelle località dove esiste il rilievo al 2.000 (che sono le zone più interessanti della Città) la zonizzazione è più dettagliata e comprende nove gradazioni di fabbricabilità.

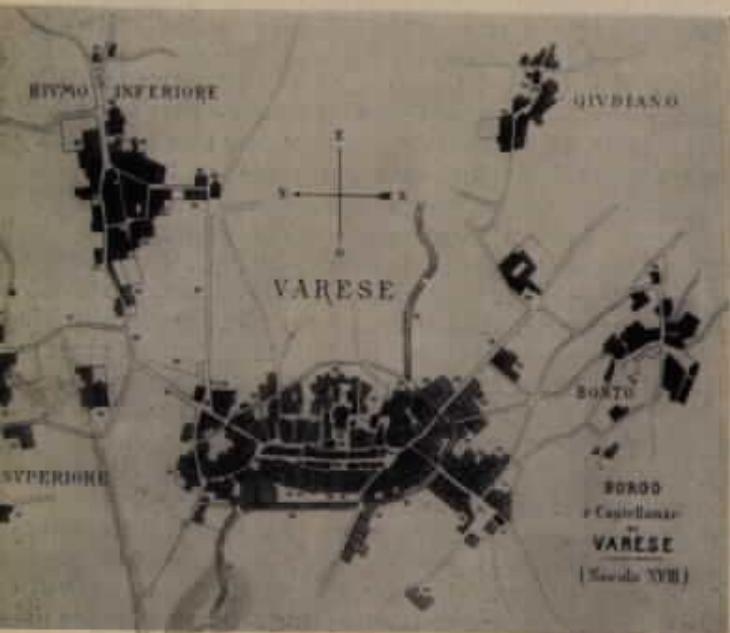
Naturalmente il piano è accompagnato da un apposito regolamento, come è prescritto dalla legge urbanistica del 1942.



1. Varese, da una stampa del principio del XIX secolo.

## Il Piano regolatore di Varese

*relazione di Mario Morini*



2. Pianta di Varese e delle adiacenti "Castellane" nel XVIII secolo.

Varese è da annoverarsi tra le città che in questi ultimi decenni hanno avuto un notevole incremento; infatti da una modesta borgata di circa 300 metri per 700 e con poco più di 14.000 abitanti nel 1880 comprendendo anche le adiacenti castellane di Biumo Superiore, Biumo Inferiore, Giubiano, Busto e Casbeno, ha raggiunto nel 1951 54.000 abitanti ed una estensione di circa 575 Ha.

Già con Francesco III d'Este Varese ebbe un primo vitale impulso, ma l'inizio del vero sviluppo urbano, inteso in senso moderno, si è verificato in seguito alla costruzione delle due ferrovie: dello Stato (1864), Nord Milano (1888); della tramvia per la Prima Cappella (1895) e delle funicolari per il Sacro Monte e per il Campo dei Fiori (1911).

Inizialmente cominciarono ad insediarsi le industrie dentro e fuori l'aggregato urbano, successivamente e specialmente dopo la prima guerra mondiale lo sviluppo edilizio a carattere tipicamente residenziale ebbe notevole impulso dovuto soprattutto al fatto che, ottimamente collegata a Milano, questa bellissima zona venne considerata città giardino e città satellite della metropoli lombarda. In epoca recente notevolissimo è l'incremento

dato dalle piccole e medie industrie, dall'edilizia a carattere misto (residenza e laboratorio), dall'edilizia tipicamente residenziale unifamiliare e plurifamiliare.

Fortunatamente questi tipi edilizi, residenziale e industriale o misto, occuparono zone differenti. Le zone tipicamente residenziali si stendono a settentrione ad occidente e a Sud del nucleo antico, quelle a carattere industriale o miste a Sud-Est e lungo la valle dell'Olona. I numerosi ed ampi parchi e giardini facenti parte delle ville create nella seconda metà del '700, oltre a conferire a Varese il tipico aspetto di città-giardino, opportunamente suddividono il tessuto urbano ed indirizzano lo sviluppo cittadino verso determinate e particolari direzioni. Il territorio comunale è quanto mai vario: dal massiccio del Campo dei Fiori (quota 1124) si scende a 240 metri presso il lago; il centro cittadino si trova a quota 382. La città occupa un terrazzamento limitato ad oriente dalla valle profonda dell'Olona e a Sud-Ovest dall'anfiteatro morenico del lago. Ad essa confluiscono le strade regionali provenienti da Nord (lago di Lugano: Porto Ceresio, Ponte Tresa e Lago Maggiore: Luino, Laveno); da Sud (pianura milanese: Strada Varesina, strada Gallaratese e Autostrada); da Est (pedemontana Como-Varese).

Nella definizione dei concetti informatori del Piano Regolatore Generale, considerate le caratteristiche della città quali risultano da un esame complessivo, oggettivo e sintetico e specialmente dalle analisi degli elementi fisici, storici, umani ed economici appositamente eseguite per lo studio del Piano, si è voluto estendere la visione del tema nel più vasto quadro regionale e questo per ragioni di carattere turistico e in funzione delle comunicazioni a carattere nazionale ed internazionale.

Per quanto si riferisce alla sistemazione delle comunicazioni le soluzioni indicate nel piano mirano a determinare una rete stradale avente percorsi distinti per i vari tipi di traffico, costituiti da:

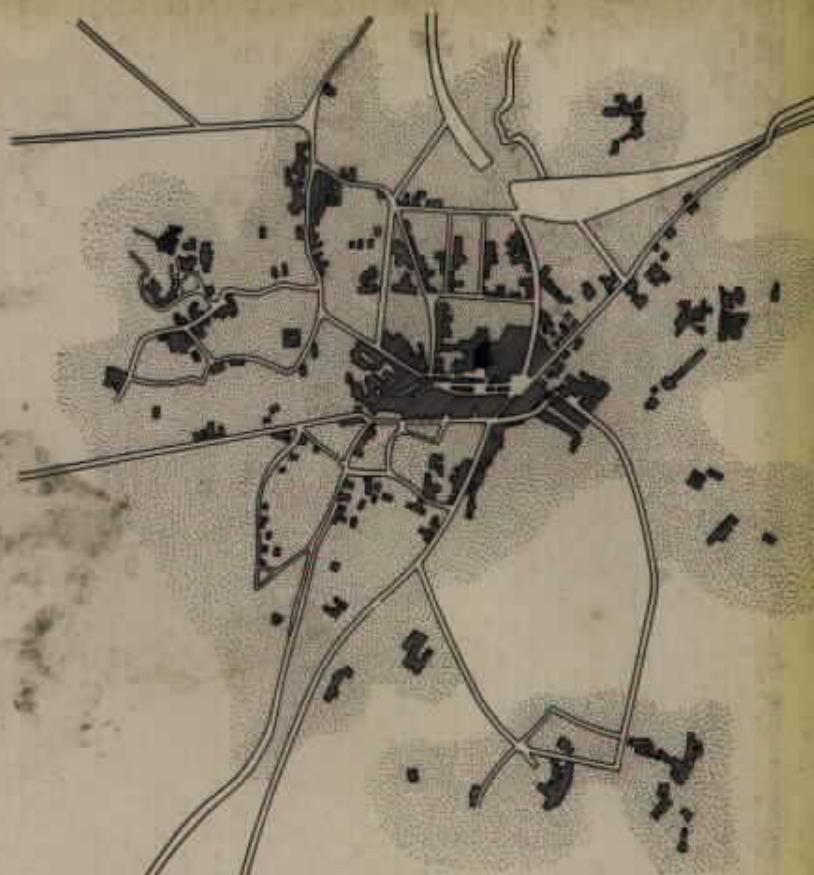
- 1) Strade per il traffico di transito opportunamente attrezzate e protette da zone verdi;
- 2) Strade di penetrazione e di attraversamento interno;
- 3) Strade di collegamento fra i vari quartieri;
- 4) Strade a carattere tipicamente residenziale;
- 5) Strade a carattere panoramico e di interesse turistico.

Per quanto si riferisce alle strade per il traffico di transito a Varese si impone soprattutto il problema di un necessario e razionale collegamento delle strade provinciali di Laveno, di Luino, di Ponte Tresa, di Porto Ceresio, di Como, di Milano, di Gallarate e dell'Autostrada tra di loro, in modo da facilitare il traffico di transito (molto intenso in particolari giorni e stagioni) e da evitare la sua sovrapposizione col traffico cittadino propriamente detto, favorendo contemporaneamente un ordinato svolgimento della vita della città. Per tale scopo nel Piano Regolatore Generale si è seguito concettualmente il criterio di far convogliare su un'unica grande arteria tutte le provenienze da Nord e da Sud. Per questo sono state « duplicate » presso la città le attuali strade provinciali in modo da lasciare a quelle ora esistenti la sola funzione di assi di vita e di sviluppo urbano.

La possibilità di accedere dall'autostrada e così pure dalla provinciale Gallaratese nella grande arteria comune senza creare ostacoli ed intoppi al regolare movimento del traffico è realizzabile mediante:

a) la formazione di un collegamento tra autostrada e provinciale, costituito da due piste unidirezionali indipendenti, costruibili a Sud del Parco Bellavista;

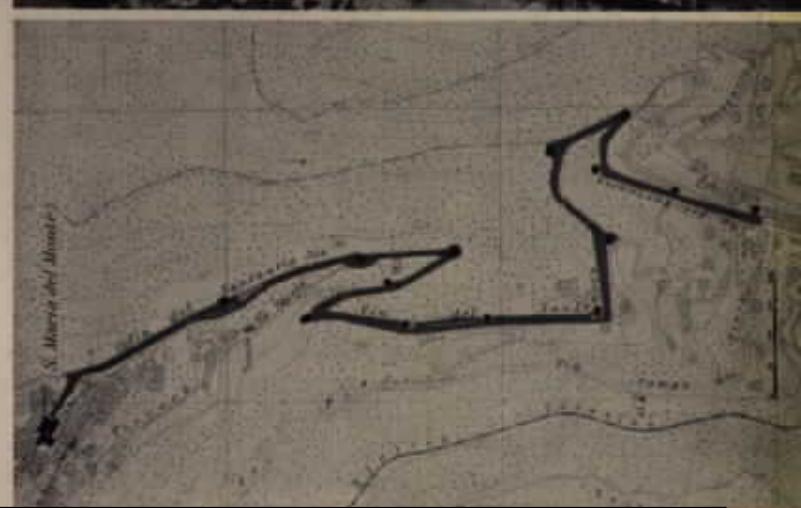
b) la sistemazione del tratto della Gallaratese di fronte al Parco Bellavista, in modo da inserire aiuole spartitraffico ed ottenere piste unidirezionali. L'ingresso alla autostrada è previsto arretrato, in territorio del Comune di Gazzada.



3. Pianta della città nel 1860.

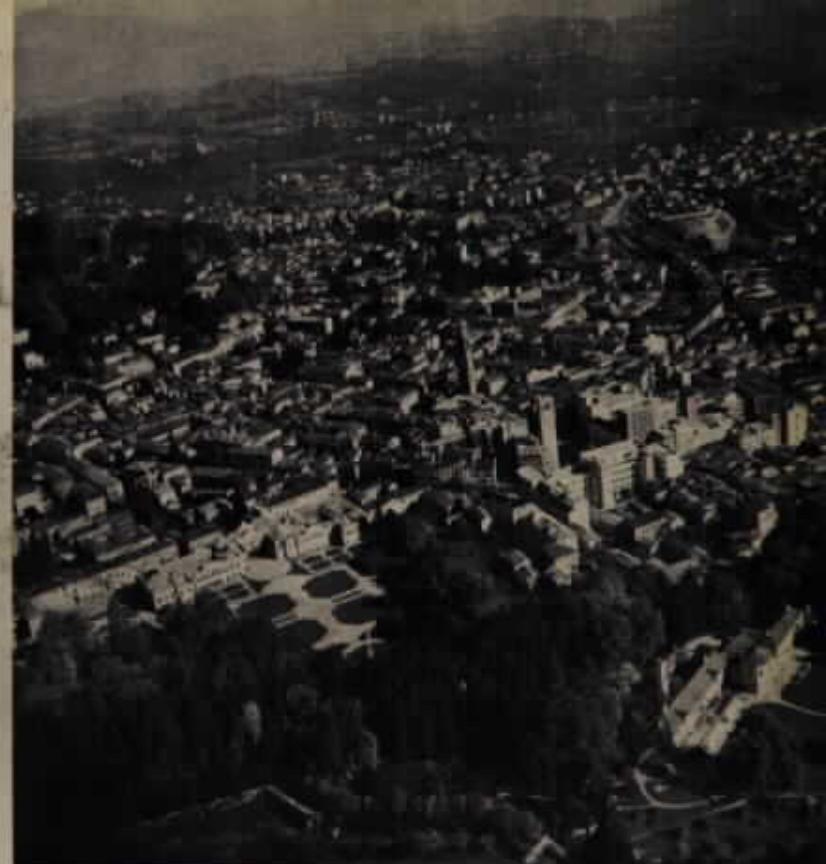
4. Veduta della Salita al Sacro Monte.

5. Planimetria della zona del Sacro Monte, con l'indicazione del percorso della Via Sacra e l'ubicazione delle Cappelle della Via Crucis.





8. Veduta della Città da Ovest.



9. Veduta da Sud-Ovest. In primo piano il palazzo Ducale ed il giardino pubblico.

tra di loro le zone residenziali poste nel settore Sud-occidentale) la costituzione di un « viale-parco » o strada panoramica con le seguenti caratteristiche:

a) Inizio della provinciale gallaratese con possibilità di raccogliere anche il traffico proveniente dall'autostrada e dalla provinciale di Milano.

b) Conservazione del suo tracciato a valle della ferrovia Nord e a quota costante fino all'incrocio della Via Daverio, con possibilità di offrire dirette immissioni nelle zone centrali della città.

c) Prosecuzione del suo tracciato, ai piedi del Colle Campigli, affiancato alla ferrovia Nord e a monte di questa.

d) Allacciamento alla provinciale per Laveno con tracciato a valle del centro abitato di Masnago.

Questa strada panoramica è prevista costituita da due carreggiate realizzabili secondo la natura del terreno, a quote anche differenti, affiancata da una ciclopista nel tratto adiacente al centro cittadino, da zone pedonali alberate e dotata di piazzali nei punti di maggiore interesse panoramico.

Per quanto concerne l'adeguamento del centro cittadino alle future esigenze, il Piano considera come necessità fondamentali:

la sistemazione ambientale architettonica della zona circostante la basilica di S. Vittore;

il riordino della zona compresa tra il Palazzo Ducale, la piazza Monte Grappa e la Piazza della Motta prevedendo piazze idonee per il parcheggio dei veicoli;

la determinazione di una forma completamente nuova alla piazza Trieste in relazione alla creazione della stazione delle autocorriere, compresa tra le due ferrovie, e alla copertura della trincea della ferrovia Nord;

la costituzione, ad occidente del Palazzo Comunale, sull'area del Parco Baroggi, di un nuovo centro associativo formato da un organico complesso di edifici a carattere pubblico, disposto in mezzo al verde, destinato a manifestazioni culturali e di svago, ad uffici e a sedi di studio. Tale nuovo centro, che viene a costituire l'elemento di sutura tra il tradizionale e già saturo centro urbano

e la zona degli uffici governativi, trovandosi lambito anche dall'asse interno Nord-Sud, potrà essere facilmente accessibile da qualsiasi località.

Oltre alla valorizzazione degli edifici monumentali e degli ambienti di particolare interesse artistico-storico e tradizionale il Piano ha indicato le opere indispensabili per il risanamento e il miglioramento dei vecchi nuclei urbani di Biumo Inferiore, Bosto, Masnago, Fogliano, Bizzozero, Capolago, Lissago, Rasa, Bregazzana, S. Maria del Monte.

Per quanto si riferisce all'azionamento il Piano pone i suoi capisaldi sulla ordinata distinzione e ripartizione dei luoghi di lavoro, di abitazione e di ricreazione, proponendo i diversi tipi di espansione al probabile futuro sviluppo e seguendo le tendenze naturali e spontanee già in atto.

Per le zone residenziali e le zone miste, in base al probabile aumento della popolazione, che presumibilmente per la fine del prossimo trentennio raggiungerà i 70-75.000 abitanti, il progetto di Piano Regolatore Generale prevede:

a) Il riordino e l'attrezzatura dei quartieri residenziali e dei quartieri misti sorti spontaneamente, ora inorganici e non ben definiti, trasformandoli in unità più rispondenti alle necessità attuali. Problema assai complesso dove la costruzione è già saturata, meno difficile dove ancora esistono vaste aree libere e quindi possibilità di disciplina edilizia e di inserzione di attrezzature, specie nelle direzioni di Sud-Est e Sud-Ovest, Nord-Ovest ed Est.

b) La creazione di « nuclei tipicamente residenziali » e « nuclei a carattere misto » organicamente definiti, coordinati ed autosufficienti, ciascuno con caratteristiche sue proprie (residenza stabile, villeggiatura, o mista) dotati del proprio centro di vita sociale e dei necessari edifici e servizi a carattere collettivo. Ogni quartiere è stato costituito in rapporto al funzionamento numericamente razionale di una scuola elementare di media grandezza. I nuovi quartieri urbani autosufficienti, contemplanti anche la saturazione di isolati in via di completamento, sono stati previsti in relazione alle già ricordate tendenze spontanee



6. Veduta di Varese da Est.



7. Veduta da Sud-Est. In primo piano l'incrocio della ferrovia dello Stato con quella della Società Nord Milano.

I criteri che hanno indotto a scegliere i tracciati proposti per disciplinare il traffico di transito si possono così enumerare:

1. - Necessità di transitare il più possibile vicino al centro urbano, senza incidere nell'attuale compagine edilizia, con possibilità di concordare una velocità spedita ed una notevole sicurezza. (Le condizioni dell'attuale rete stradale urbana non si presentano affatto idonee a tale funzione, data l'intensità del traffico in determinate epoche e stagioni, sia per la tortuosità dei percorsi sia per le limitate sezioni delle varie strade);

2. - Convenienza di evitare espropri e demolizioni di fabbricati esistenti;

3. - Possibilità di creare facili e comodi raccordi con le principali arterie esistenti;

4. - Possibilità di utilizzare vallette e declivi boschivi non adatti per l'edilizia;

5. - Necessità di evitare sovrapposizione di tracciati con le strade dello sviluppo residenziale (le duplicazioni effettuate dei viali L. Borri, Belforte, Valganna e Agugliari, si reputano indispensabili in quanto detti viali rappresentano i principali assi di sviluppo urbano).

6. - Adattamento alla configurazione del terreno realizzando tronchi stradali con pendenze non superiori al 5 per cento.

7. - Necessità di collegare le zone abitate periferiche tra di loro e con le pubbliche attrezzature esistenti nel settore Sud-orientale della città.

Per il traffico pesante di transito, interessante principalmente la zona industriale della Valle dell'Olona, il presente piano ha previsto la costituzione di un'arteria che, staccandosi dalla provinciale Valganna, si allaccia alla provinciale per Milano seguendo costantemente il corso dell'Olona. Detta arteria, oltre a servire la zona più specificatamente industriale di Varese, consente un transito tangenziale alla città privo di qualsiasi variazione altimetrica.

Altre strade per il traffico di transito previste nel Piano che, pur avendo carattere regionale, interessano la città di Varese, sono rappresentate da:

a) la duplicazione della provinciale per Porto Ceresio che si collega alle strade provinciali per Como e per Milano, evitando l'attraversamento dei centri di Bissone, Arcisate e Induno, percorrendo la valle del Rio Bevera ed immettendosi nella progettata strada della valle dell'Olona a carattere industriale;

b) il collegamento della provinciale di Como con la provinciale per Sesto Calende. Questo tronco stradale darebbe vita ad un'arteria di comunicazione pedemontana molto importante (Como - Sesto Calende - Borgomanero - Biella), col vantaggio di incanalare il traffico pesante che oggi è costretto ad attraversare la città;

c) la costituzione di una strada lungo lago collegante la zona meridionale della città di Varese con Gavirate.

In seguito alla realizzazione delle grandi arterie per il traffico di transito, la penetrazione in città e l'attraversamento interno vengono previsti seguendo nuovi criteri, basati sulla possibilità di lambire il centro attuale senza attraversarlo e contemporaneamente di penetrare il più possibile in esso. Per tale scopo il Piano prevede la formazione di due assi interni, quasi ortogonali tra loro, aventi la funzione di incanalare il traffico fluente nelle due direzioni Est-Ovest e Nord-Sud.

Con la sistemazione del traffico di transito, gli attuali viali che si irradiano dalla città, oltre ad assumere la precipua funzione di assi di sviluppo urbano, costituiscono anche (data la conformazione orografica del territorio) con le direttive principali della rete viaria della zona centrale l'ossatura fondamentale delle reciproche comunicazioni interne della città.

Le strade a carattere residenziale sono previste indipendenti da qualsiasi strada per il traffico di transito. Quelle costituenti gli assi dei nuovi nuclei residenziali sono indicate di sezioni variabili da m. 8 a 12, munite di alberature e col vincolo « non aedificandi » su ogni lato di m. 3 di profondità.

Il presente Piano Regolatore Generale considera come elemento fondamentale (sia per la valorizzazione di tutto il versante meridionale prospiciente sul lago di Varese, sia per favorire una rapida e diretta penetrazione entro la zona centrale della città da Sud, sia infine per collegare



10. Particolare del Piano relativo alla zona centrale della città.

di sviluppo della città nelle direzioni di Sud-Est, Sud-Ovest, Nord-Ovest, Nord ed Est.

Naturalmente i numerosi e magnifici parchi e giardini privati già vincolati dalla Soprintendenza ai Monumenti, come pure le zone boschive vincolate, oltre a conferire il magnifico aspetto di città in mezzo al verde, opportunamente separano le varie zone creando un tessuto urbano vario e rispondente alle attuali concezioni urbanistiche e alle necessità di un limite preciso alle singole zone residenziali.

Per le attività a carattere industriale, il piano prevede la delimitazione di zone lungo la valle dell'Olona, suggerendo per le grandi industrie zone staccate di non eccessiva ampiezza. Per le piccole e medie industrie non moleste sono previste zone miste distribuite nei settori della città più appropriate a tale scopo. Per quanto concerne le maggiori industrie esistenti entro l'aggregato urbano, il Piano impedisce ogni ampliamento e rinnovamento allo scopo di sollecitare il trasferimento nelle apposite zone industriali e di trasformare gradualmente le attuali aree industriali in zone residenziali.

In aderenza ai moderni criteri urbanistici sono state predisposte le aree per la sistemazione delle attrezzature e servizi a carattere pubblico ad integrazione di quelli esistenti, e precisamente le aree per: chiese parrocchiali, asili, scuole, mercati, uffici governativi, ospedali e cliniche, impianti sportivi, stazione delle autolinee, aree per parcheggi, caserme, servizi della città, cimiteri e aeroporto.

La zona montana è stata studiata nel presente Piano col preciso intento di valorizzarne ed esaltarne, su portata regionale, le caratteristiche, migliorando le comunicazioni e favorendo lo sfruttamento turistico con più adeguati provvedimenti, senza per altro trasformare le caratteristiche della zona, i cui aspetti e bellezza devono essere conservati. I provvedimenti adottati sono di natura varia:

— Vincolo a verde « non aedificandi » di tutte le pendici del Sacro Monte sottostanti S. Maria e interessanti i versanti di visuale del Santuario e della Via Sacra.

— Creazione di un sistema di strade panoramiche interessanti le zone di Prima Cappella - Vellone - pendici del S. Francesco; S. Maria del Monte - Pizzelle - Campo dei Fiori; Campo dei Fiori - Forte di Orino.

— Organizzazione di una serie di sentieri panoramici per passeggiate pedonali, lungo i percorsi: Sacro Monte - Pizzelle - Brinzio; Oronco - Rasa; Oronco - M. Legnone; Pizzelle - Campo dei Fiori.

— Previsione sul campo dei Fiori di una zona per attrezzature turistiche posta nelle vicinanze della cima Tre Croci.

— Applicazione di un azionamento spiccatamente estensivo della zona del Campo dei Fiori, col vincolo del verde boschivo e con possibilità di edificare costruzioni rade a ville solo lungo il lato a monte delle strade.

Sul lago, in località Schiranna, il Piano prevede la formazione di un centro balneare e di svago costituito da vari stabilimenti, viali alberati lungo la riva del lago e spiazzi per il parcheggio dei veicoli e attrezzature sportive.



## Bologna: lo sviluppo della città fino al nuovo Piano

*relazione di Plinio Marconi*

Bologna sorse dove una propaggine dell'Appennino di età pliocenica termina bruscamente a guisa di sperone sulla pianura padana lambita dal Reno e dal Savenna, le cui vallate costituiscono, attraverso i Passi delle Piastre, di Montepiano e della Futa, le vie più comode e più dirette per le comunicazioni tra le regioni poste nei due versanti dell'Appennino Tosco-Emiliano. La convergenza di queste grandi vie di comunicazione Nord-Sud verso la via Emilia, grande arteria secante da Est ad Ovest la valle Padana, in corrispondenza a Bologna, costituì un elemento favorevole per suo sviluppo e, nell'epoca Romana, ragione principale del «castrum» cinto di mura ivi ubicato.

Fondata probabilmente dai Liguri, la città fu poi abitata dagli Umbri; successivamente fu centro etrusco col nome di Felsina e, dopo una breve dominazione dei Galli, passò ai Romani. Elevata a Municipio col nome di Bononia quando la potenza di Roma si affermò in modo definitivo nella pianura padana, venne abbellita, specialmente da Augusto, di monumenti importanti: è ben visibile il reticolo del «castrum» di cui le vie Ugo Bassi e Rizzoli costituivano il decumano maggiore e probabilmente quelle Galleria e D'Azeglio il cardo massimo.

A seguito delle invasioni barbariche Bologna si ridusse ad un villaggio raccolto nelle parti più alte tra S. Giovanni in monte e il rialzo di Galliera, mentre intorno tutto veniva distrutto.

Subentrato nell'alto medio-evo un periodo di relativa tranquillità, Bologna divenne un centro importante di scambi tra il mondo barbarico e quello romano-bizantino

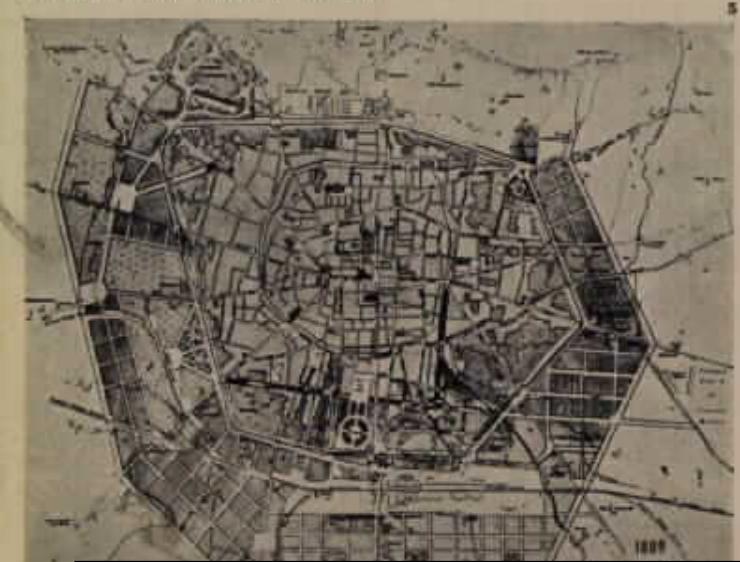




3. Bologna nel 1786.

4. La città e i dintorni nel 1850 in una carta dell'Ing. Donzelli.

5. Il Piano regolatore della città del 1889.



di Ravenna; dopo la dominazione Longobarda e quella dei Franchi, sorse il potere vescovile durante il quale, nel IX secolo, la città estese la sua giurisdizione nell'agro persicetano.

Già nel 970 apparve la Magistratura dei Consoli, e nel 1164 l'Imperatore riconobbe il privilegio dell'autonomia del Comune che, divenuto baluardo del partito guelfo nell'Emilia, sostenne i propri diritti sia contro le città vicine, sia contro la stessa autorità imperiale (battaglia di Fossalta del 1249), accrescendo notevolmente di potenza; estendendo la propria compagine edilizia oltre la zona romana, e racchiudendola entro una nuova cinta murata (secolo XII) detta delle Torri; dando mano ad illustri edifici quali i Palazzi del Podestà, di re Enzo e Comunale.

Le lotte intestine fra le fazioni popolari portarono anche a Bologna il sorgere di un potere autoritario; la Signoria ebbe inizio nel 1336 e durò fino al 1506, tranne alcune brevi dominazioni dei Legati Pontifici.

La costruzione della terza cinta di mura venne compiuta solo nel 1380. Essa racchiudeva vaste zone a prati, orti a braine (pascoli) assicurando così entro i suoi limiti l'espansione della città per parecchi secoli. Nel centro era il quartiere commerciale, dove risiedevano gli addetti alle varie arti, dai quali prendevano nome le strade (Offici, Clavature, Calzolerie, Fusari, Carbonesi, Calderini).

Dopo la breve parentesi della dominazione Viscontea subentrò la lunga Signoria Bentivogliese, duraate la quale, e specialmente sotto Giovanni II (1463-1506) la città raggiunse l'apice della potenza e della ricchezza, espressa adeguatamente dal fasto del Palazzo dove risiedeva la famiglia dominante, ritenuto il più bello d'Italia e distrutto vandalicamente dalla plebaglia alla caduta della Signoria nel 1506.

Successivamente, l'aggregazione della Città allo Stato Pontificio si ripercosse sfavorevolmente sull'economia bolognese, ridotta ad una cerchia provinciale. Sono dell'epoca la sistemazione della Piazza del Nettuno, il Palazzo dell'Archiginnasio e l'attuale piazza Galvani.

Per quanto riguarda la capacità demografica, la più antica notizia è fornita da una lettera del 1371 del cardinale Anglico, legato Papale, il quale scriveva che la città aveva allora 8.000 fuochi, cioè circa 32.000 abitanti; nel 1561 fu eseguito il primo censimento dal quale risultava una popolazione di 61.716 abitanti. Tale cifra si mantenne poi pressoché immutata fino al 1860, anzi subì una forte diminuzione nel 1631 scendendo a 46.000 persone per la pestilenza che colpì in quell'anno l'Italia Settentrionale.

Anche per quanto concerne la struttura topografica, Bologna non subì dal 1600 fino al 1860 modificazioni importanti, tranne l'apertura della via Urbana così denominata in onore di Urbano VIII (figg. 1, 2, 3, 4).

Tra il 1796 ed il 1815, Bologna seguì le sorti delle altre città delle Legazioni. Il Regno Italico lasciò notevole impronta negli Istituti Scientifici col trasferimento della Università nell'attuale Via Zamboni, in vicinanza della quale sorse l'Accademia di Belle Arti e l'Orto Agrario, nella sistemazione a giardino della Montagnola e nell'amministrazione, con l'aggregazione alla città, fino allora ristretta alla cerchia murata, di undici comuni limitrofi, così da assicurare il suo sviluppo. Coll'annessione al Regno d'Italia, si aprì per la Città una nuova era, essendo essa divenuta il nodo principale delle grandi comunicazioni tra il Nord ed il Sud della Penisola. Tale nuovo carattere portò non solo ad un grande ampliamento fuori dell'antica cinta di mura, che nel 1901 venne purtroppo abbattuta per migliorare le comunicazioni tra i nuovi e vecchi quartieri, ma anche a notevoli trasformazioni nel centro. Vennero così aperte tra il 1860 ed il 1870 le vie Farini e Garibaldi e la piazza Cavour; mentre nel 1875 veniva iniziata la sistemazione dei Giardini Margherita.

## Il Piano regolatore del 1889.

L'entità degli ampliamenti periferici, l'intervenuta costruzione della ferrovia, il cui tracciato, con somma incuria per i prevedibili sviluppi della Città (errore che purtroppo si ripeté in quasi tutte le città italiane, che si trovano ora strozzate dai grovigli ferroviari), fu condotto a tangere a raso il nucleo storico separandolo così dalle già incipienti espansioni settentrionali; l'ubicazione della stazione presso porta Galliera e la conseguente necessità del collegamento di questa coi principali gangli cittadini; l'indispensabilità di un'attrezzatura stradale confacente alle nuove condizioni del traffico, consigliarono le Autorità municipali alla predisposizione di un Piano Regolatore, il quale fu infatti redatto dall'ufficio di Edilità ed Arte del Comune e successivamente approvato.

Esso si basava (fig. 5) naturalmente sulla legge del 1865; trattavasi dunque di un Piano Regolatore edilizio, nonché di ampliamento della Città. Conformandosi ai criteri urbanistici vigenti nell'epoca, prevedeva un'espansione concentrica all'aggregato urbano preesistente; una orditura stradale a maglie rettangolari con strade in genere di pari larghezza, e nessun vincolo di destinazione di zona salvo la previsione di vaste zone verdi. Al perimetro esterno all'ampliamento era condotta un'ampia circonvallazione, pressoché concentrica ad un'altra circuente il nucleo storico lungo la cerchia delle mura, ricavata purtroppo mercé la distruzione di esse, ad eccezione delle porte rimaste isolate; distruzione vandalicamente prodottasi nel 1901.

In tema di viabilità interna, il Piano del 1889 prevedeva importanti provvedimenti fra cui, veramente fondamentale, quello del tracciamento di Via Irnerio-Via dei Mille a costituire il tronco interno alla Città di un'arteria di arroccamento periferico succursale alla Via Emilia; il quale peraltro fu successivamente bloccato verso Ovest dalla costruzione di un'officina ferroviaria, taleché questa capace strada, realizzata da tempo, è rimasta finora a tale scopo pressoché inefficiente; e quello del tracciamento di Via Roma, utilissima per il rilegamento dei quartieri orientali dalle provenienze dal cavalcavia di Galliera e dalla stazione, strada pure realizzata successivamente nella costruzione della sede, ma non ancora completamente per quanto riguarda l'edilizia prospiciente.

Altri provvedimenti importanti del Piano del 1889 circa la viabilità, posti successivamente in atto, sono: Via Dante; Piazza Minghetti; le rettifiche e allargamenti di preesistenti tracciati per la realizzazione — secondo la struttura attuale — di Via Indipendenza, di Via Ugo Bassi e di Via Rizzoli.

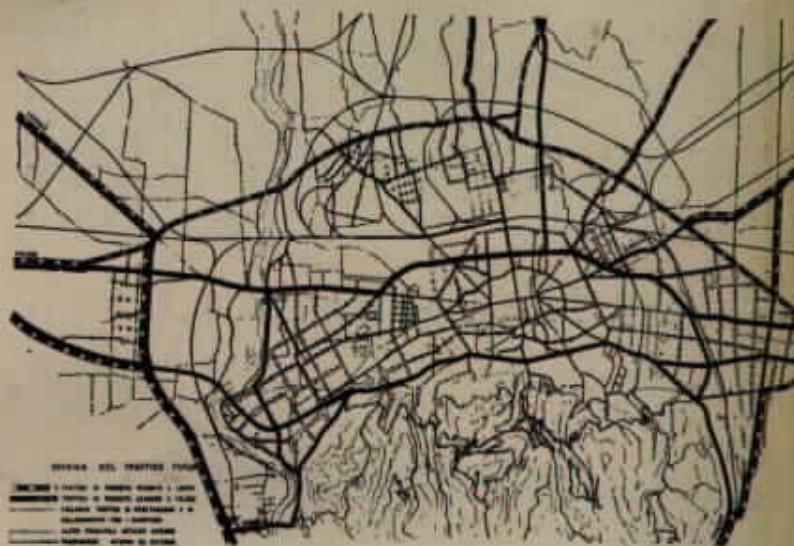
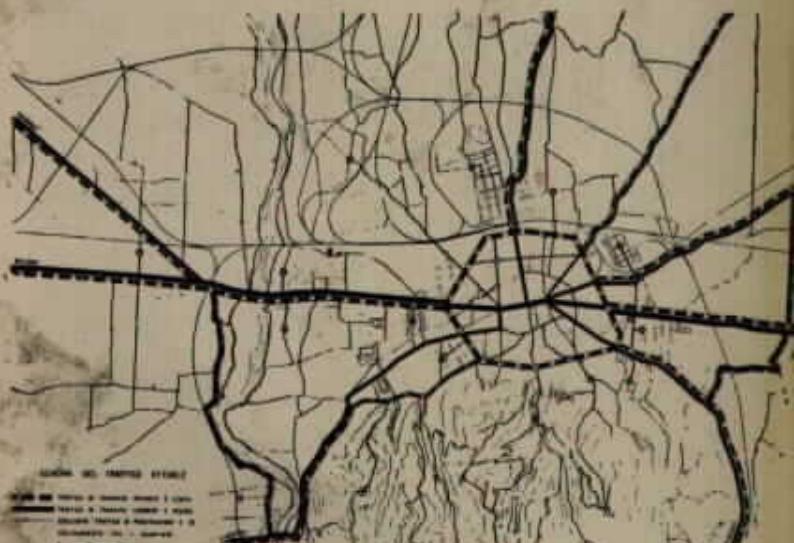
E' ancora vivo il ricordo delle polemiche suscite nei primi lustri del secolo dalla sistemazione di Via Rizzoli e dei lotti edilizi prospicienti; la quale costò il sacrificio, vandalicamente consumato, di alcune torri medioevali.

## Studi urbanistici successivi, fino al 1938.

Purtroppo, peraltro, le più importanti previsioni del Piano del 1889 non sono state realizzate, e specialmente la creazione delle zone verdi, gran parte della circonvallazione esterna ed alcune larghe arterie, mentre l'indiscriminato sviluppo edilizio le ha definitivamente compromesse.

A seguito di ciò e del notevole incremento demografico che subito dopo la prima guerra mondiale aveva provocato l'espansione della Città oltre i limiti del Piano del 1889, il Comune provvide, negli anni 1927-29, allo studio di una organica serie di varianti ed aggiunte a detto Piano, che però non furono oggetto di regolare approvazione.

Si è detto che dalla fine del 1860 la popolazione bolognese era rimasta pressoché ferma sui 60.000 abitanti, considerando peraltro soltanto la parte compresa entro



6-7-8. Progetto di massima viabilità del Concorso per il Piano Regolatore di Bologna (1938), degli Architetti ed Ingegneri: Plinio Marzoni (capo gruppo), Arnaldo Degli Innocenti, Domenico Filippone, Goffredo Riccardi, Carlo Vannoni, Mario Zecca. Sopra: Schema del traffico stradale attuale e futuro. Sotto: Planimetria generale e sostanziale.





9-10. Pianimetria generale e schema del traffico del progetto secondo classificato degli Architetti ed Ingegneri Aldo Della Rocca, (capo gruppo), Giorgio Calza-Bini, Ignazio Guidi, Enrico Lenti, Giulio Sterbini, Paolo Zella Milillo.

la cinta murata. Per quanto concerne l'intero Comune, il primo censimento compiuto dopo l'ampliamento decretato dal Viceré Eugenio nel 1808 indica una popolazione di 90.328 abitanti, cifra che nel 1861 era salita a 109.345, con un aumento solo del 20%. Dopo il 1870 invece, per le cause sopra cennate, l'incremento si fece man mano più notevole, tantoché nel 1936 la popolazione ammontava a 269.687 abitanti, con un incremento, nei 75 anni, del 152%, mentre nella zona entro la cinta murata esso fu solo del 30%.

Avevano contribuito a tale fortissimo sviluppo l'intenso ritmo di attività industriale e commerciale prodotto specialmente dopo la prima guerra mondiale; l'apertura della Direttissima ed il miglioramento delle altre linee ferroviarie e delle grandi strade che fanno capo alla Città, onde si è andata via via ad accentuare la sua funzione di nodo e centro di smistamento per i traffici fra l'Italia Settentrionale e Centrale; l'esecuzione di considerevoli opere pubbliche, quali la sistemazione edilizia dell'Università con nuove sedi per vari Istituti scientifici e per la Scuola di Ingegneria; la costruzione del grande Stadio; lo sviluppo dell'edilizia popolare coi nuovi quartieri fuori Porta Zamboni, Porta Mazzini e S. Stefano, Porta S. Felice, Porta Saragozza, alla Bolognina, ecc.

Nel 1936 il Comune bandì un concorso nazionale per lo studio dell'importante problema relativo all'imboccato sud della nuova Via Roma, concorso che non ebbe un concreto risultato, ma che confermò, insieme all'esigenza di disciplinare lo sviluppo edilizio ovunque straripante, l'urgenza dello studio di un nuovo Piano Regolatore.

#### Il Concorso del 1938 e la successiva elaborazione.

Nel 1938 fu bandito un Concorso nazionale per il nuovo Piano Regolatore, concorso che fornì notevoli contributi di idee. Furono assegnati cinque premi ai progetti redatti dai seguenti gruppi:

1° - P. Marconi (capo gruppo), A. Degli Innocenti, D. Filippone, G. Riccardi, C. Vannoni, M. Zocca (figg. 6, 7, 8).

2° - A. Della Rocca (capo gruppo), G. Calza-Bini, I. Guidi, E. Lenti, G. Sterbini, P. Zella-Milillo (figg. 9, 10).

3° - L. Dodi (capo gruppo), V. Civico, D. Ortensi, C. Perelli, G. Rabbi, G. Sacchi, C. Tornelli (fig. 11).

4° - A. Legnani (capo gruppo), P. Bottoni, L. Giordani, M. Pucci.

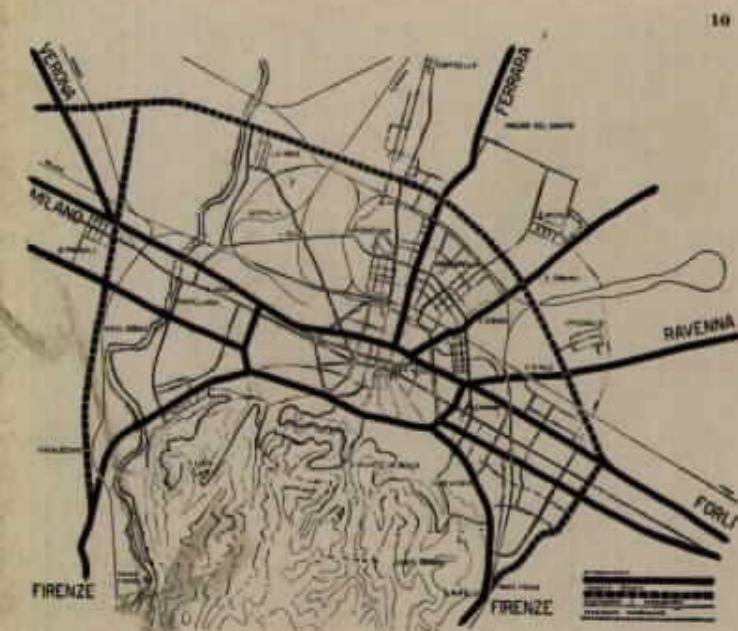
5° - P. Patrignani, R. De Santis.

Altri progetti furono segnalati.

I cinque progetti premiati erano tutti ispirati a concetti sufficientemente omogenei o per lo meno non antitetici, con diversità particolari che la stessa Commissione di giudizio aveva, nella sua relazione, comparativamente valutate e messe in rilievo al fine di stabilire la graduatoria ed anche per offrire un criterio per la redazione del progetto risolutivo.

Così è che tutti i progetti prevedono ampliamenti più massicci ad Est e ad Ovest, dove del resto la situazione è compromessa da vasti quartieri preesistenti, assai meno rilevanti a Nord, nella zona compresa fra la ferrovia Milano-Rimini e la linea di cintura: essendo tali zone di ampliamento più copiose e continue seppur convenientemente articolate nel progetto dei gruppi Marconi e Dodi, più frazionate in quello dei gruppi Della Rocca e Legnani, in quest'ultimo di assai minore estensione.

Per quanto concerne il traffico, i problemi principali di Bologna riguardano anzitutto le soluzioni da offrire a quello di transito diretto da Est ad Ovest, laddove esso si serve, anche nel corpo della Città, esclusione fatta per la regione compresa entro la cinta delle demolite mura, per cui funziona la circonvallazione, della sola sede della Via Emilia, che supera il Reno con un solo ponte; condizione questa che produce congestiamento insopporta-



bile: ed ancora la necessità di arroccamenti periferici alle molte radiali che ora penetrano fino alla circonvallazione stessa, soltanto in essa trovando l'organo del reciproco contatto. Questi problemi sono risolti nei progetti vincenti con soluzioni talvolta simili, basate sulla predisposizione di due arterie di scorrimento, una a Sud ed una a Nord dell'Emilia, la prima valentesi del tratto pedemontano dell'attuale circonvallazione, costituita dai Viali Aldini e Panzaechi; la seconda spingentesi oltre la ferrovia Milano-Rimini, ad abbracciare, comprendendoli nel suo arco, i quartieri attuali e quelli di progetto siti tra questa e la linea di cintura; arterie di scorrimento opportunamente fra loro collegate così da costituire arroccamento periferico per tutte le radiali.

L'arteria di scorrimento a Nord è contenuta entro la linea di cintura ed è raccordata all'Emilia con fluido tracciato entro i limiti del territorio comunale, nel progetto del gruppo Marconi; è esterna alla cintura ed assai più tesa con raccordo ad Ovest molto lontano nel progetto del gruppo Della Rocca: meno tesa invece, e valentesi per un buon tratto della parte realizzata della circonvallazione esterna del Piano del 1889 nel progetto del gruppo Legnani; estremamente arcuata ed introversa nel progetto Dodi.

Tutti i progetti prevedono poi un'altra succursale alla Emilia verso Nord, entro il corpo del nucleo storico, sia valendosi dell'arteria Via Irnerio - Via dei Mille, opportunamente prolungata alle due estremità (gruppi Marconi, Della Rocca, Legnani), sia valendosi di tracciati più interni (Dodi).

Tali arterie comportano naturalmente la costruzione di nuovi ponti sul Reno: uno solo nei progetti dei gruppi Legnani e Dodi; due in quello del gruppo Marconi e quattro in quello del gruppo Della Rocca.

Per quanto concerne la viabilità interna, attraversamento leggero e traffico di penetrazione, è chiaro che il problema più grosso da risolvere era quello dell'estremo congestionamento della barra Ugo Bassi - Rizzoli, recato dalla tessitura bipolare della Città, che toglie efficacia alla buona serie dei viali di circonvallazione: i quali, oltre a servire oggi anche al traffico di transito, articolati come sono all'Emilia in punti troppo vicini al centro, non offrono al traffico di penetrazione tracciati sussidiari di invitante efficacia. La maggior parte dei progetti propone a tale scopo, utilizzando strade esistenti opportunamente ritoccate e collegate, la formazione di una sorta di anello interno assai schiacciato per Via Riva Reno, Via Righi, Via Petroni, con saldatura a Via Farini, S. Isaia od una sua nuova succursale, Circonvallazione; anello il quale, secato inoltre dall'interposto tracciato di Via Roma-Piazza Malpighi, varrebbe ad isolare il nocciolo interno del nucleo storico, tangendolo peraltro assai da vicino, consentendo così di ridurre o addirittura di sopprimere eventualmente in esso il traffico dei veicoli. Altre soluzioni interne sono affacciate dai vari progetti, come, nel progetto Della Rocca, quello di una succursale interna a Via Ugo Bassi-Rizzoli, subito a Nord di questa con sfocio da un lato a Piazza Ravagnana, dall'altro a Riva Reno; e quella, altrettanto pesante, di un attraversamento Nord-Sud, da Via Oberdan a Piazza S. Domenico; o, nel progetto del gruppo Marconi, la proposta di un prolungamento di Via Dante verso Ovest a costituire, valendosi di tronchi esistenti, un collegamento con Saragozza interposto fra l'anello interno e la circonvallazione.

Non potendosi analizzare naturalmente in questa sede, con maggior minuzia, i progetti del concorso nei loro aspetti di minor rilievo, quale il risanamento, la distribuzione degli edifici e dei servizi pubblici, ecc., è sufficiente constatare come essi abbiano complessivamente fornito gran messe di proposte, le quali furono poi ripetutamente vagilate, accolte o rifiutate nelle successive elaborazioni del Piano, fino a quella conclusiva che sta per essere presentata alle superiori approvazioni.

11



11. Schema della viabilità del progetto vinto premiato degli Architetti ed Ingegneri Luigi Dodi (capo gruppo), Vincenzo Civico, Dagoberto Ortensi, Cesare Perilli, Galliano Babbi, Giovanni Sacchi, Carlo Tornelli.

12. Schema di Piano Territoriale, elaborato negli anni 1940-42 dai vincitori del concorso del 1938 (gruppo Marconi, Della Rocca, Dodi, Legnani, Petrignani), con la direzione dell'Architetto Marconi e con la collaborazione dell'Ufficio Tecnico Comunale.



SCHEMA DI PIANO TERRITORIALE



13-14. Sistema del traffico e schema planimetrico generale elaborato negli anni 1940-42 dai vincitori del concorso del 1938.

15. Piano regolatore generale di Bologna: progetto del 1940-42. Planimetria del nucleo storico entro la cinta delle mura demolite.

13-14. **Schema del traffico e piano regolatore attuato**

15. **Piano regolatore generale di Bologna: progetto del 1940-42. Planimetria del nucleo storico entro la cinta delle mura demolite.**

13-14. Seguito dell'esito del Concorso del 1938, il Comune decise che il progetto del Piano Regolatore fosse affidato solidalmente ai cinque gruppi vincitori di premi, rappresentati dai relativi capi-gruppo, ed all'Ufficio Tecnico comunale, assistito anche da una Commissione di esperti della Città; mentre all'Arch. Marconi spettò il compito della riduzione ad organica unità dei diversi contributi sulla base della tessitura generale individuata, per quanto concerne la viabilità principale e la struttura dell'ampliamento, nel progetto vincitore del primo premio.

Come si è accennato poc'anzi, nella stessa relazione della Commissione giudicatrice erano state segnalate, negli elaborati premiati nel Concorso, le particolari soluzioni raccomandabili. In base a tali indicazioni, al gruppo Della Rocca fu affidato soprattutto il compito di curare la sistemazione della parte centrale del nucleo storico, ed al gruppo Dodi altre porzioni di esso; al gruppo Legnani di sviluppare prevalentemente alcuni quartieri esterni e sistemazioni di dettaglio ad essi connesse; al gruppo Paragnani di studiare vaste zone collinari.

Il progetto (figg. 12, 13, 14, 15, 16) fu elaborato e portato ad ultimazione negli anni 1940-42, con dovizia di elaborati tecnici (erano stati predisposti anche i progetti di massima delle previste reti delle fognature e dell'acquedotto) e colla proposta di numerose sistemazioni particolareggiate di cui si erano fatti bozzetti in gesso in scala 1/500 e 1/200.

In quell'epoca non era stata ancora varata la legge urbanistica del 1942, ma di essa erano note ufficiosamente le linee salienti, di cui fu tenuto conto nella redazione del Piano. Così, in base ad accordi coi Comuni vicini di Casalecchio e di S. Lazzaro del Savena, i cui nuclei edili partecipavano fino da allora all'organismo della Città di Bologna, esso abbracciava anche i territori di quei Comuni, assumendo la portata di Piano intercomunale. Essendo nell'intervallo di tempo compreso tra il 1936 ed il 1940 aumentata la popolazione dell'intero comune (al quale era stato nel frattempo aggregato il finitimo comune di Borgo Panigale) a circa 326.000 abitanti, dopo accurati studi fu fissata, per una durata trentennale del Piano, in 550.000 abitanti la capacità complessiva dell'aggregato urbano, ivi comprese le porzioni pertinenti ai due comuni di Casalecchio e S. Lazzaro.

Tanto nella definizione della viabilità periferica, quanto in quella della viabilità interna, il progetto fissava criteri che, pur con qualche diversità di tracciato e specialmente con notevole alleggerimento di alcune soluzioni proposte per nucleo interno, furono mantenuti anche negli studi successivi.

Secondo quanto fu poi decretato dalla legge del 1942, il progetto prevedeva l'attrezzatura tecnica di tutto il territorio dei tre Comuni interessati e le relative destinazioni di zona, compresi i vincoli di non edificazione o di edificazione estremamente rada nelle regioni rurali, oltre che in quelle di interesse paesistico. Un criterio che non si è ritenuto prudente accogliere è stato invece quello dell'articolazione del Piano Generale in piani particolareggiati, lasciando esenti i comprensori relativi dai tracciati della viabilità secondaria e dai vineoli di zona. Questo criterio il quale, per essere posto in atto con efficacia, richiede la garanzia che tali territori rimangano esenti da qualsiasi costruzione fino all'approvazione dei piani particolareggiati, che alla redazione di tali piani si provveda con composizioni urbanistiche efficienti nella definizione dei volumi e delle singole architetture, e che essi siano realizzati testualmente a mezzo di organi appositi, è stato accolto soltanto nella redazione dell'ultima versione del Piano Regolatore di Bologna, attualmente in via di approvazione, sembrando che su tali premesse si possa ora contare.

Il progetto del 1940-42, informandosi strettamente alle soluzioni risultate migliori nel Concorso del 1938, non richiede una lunga descrizione. La struttura organica fon-



damentale è all'incirca quella del progetto del gruppo Marconi, tanto per quel che riguarda la viabilità esterna ed interna, quanto per ciò che concerne la dislocazione dei quartieri di espansione. La succursale interna alla Via Emilia, che utilizza il tracciato di Via Irnerio-Via dei Mille, è peraltro prolungata fino al Reno, attraversato su un nuovo ponte, essendo stato stimato il vecchio Ponte Lungo, poi distrutto dalla guerra e successivamente ricostruito con sezione assai maggiore, del tutto insufficiente anche se liberato dal traffico di transito. E' previsto il tracciato dell'autostrada Milano-Rimini, fin da allora proposto, attraversante il territorio comunale a Nord di Corticella. Il quartiere di espansione ad Ovest è aggirato a monte dall'arteria di scorrimento Sud, mentre dal nuovo Ponte previsto a Castel Debole una nuova strada allaccia le provenienze da Ovest col centro cittadino, penetrando per Via Riva Reno, all'anello interno. Con tale strada una nuova arteria proveniente dallo sbocco di Ponte Lungo ed avente a fondale la collina sistemata a parco e la chiesa di S. Luca, forma un sistema di assi ortogonali su cui il quartiere Ovest si imposta.

Nel nucleo storico il progetto propone, oltre all'anello di decongestionamento a cui si è dianzi accennato, alcuni tracciati assunti specialmente dal progetto del gruppo Della Rocca. Non si può omettere di rimpiangere che la ricostruzione testuale, dopo la guerra, dell'indecorsa stazione, nonostante questa fosse stata quasi completamente distrutta, abbia ormai resa inattuabile la soluzione proposta da questo progetto, del prolungamento della Piazza della Stazione fino all'imboceco di Via Roma, così da vivificare questa importantissima arteria, che ora sfocia malemente nella stretta via Pietramellara, utilizzandone l'ultimo tratto per la penetrazione nella Piazza (fig. 16).

#### **Rielaborazione del Piano regolatore dopo la guerra (1945-47). Il Piano di ricostruzione.**

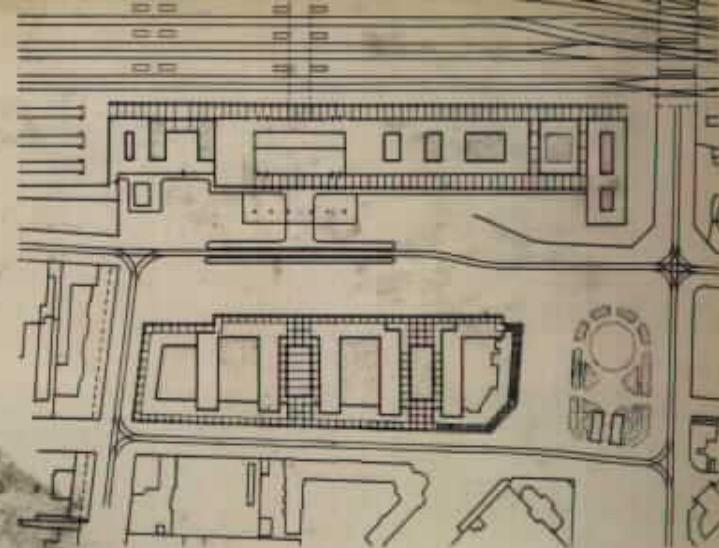
La guerra era già iniziata mentre il progetto del Piano Regolatore 1940-42 era pressoché ultimato. Poi cominciarono i bombardamenti massicci e Bologna ebbe a subire gravissime distruzioni e notevolissime variazioni nella struttura economica e nella consistenza demografica.

Si rese pertanto necessaria una radicale revisione degli studi del Piano Regolatore, la quale ebbe inizio, per parte dell'Ufficio Tecnico comunale, nell'ultima fase della guerra e fu proseguita nel dopo guerra, concludendosi con uno schema di grande massima di Piano Regolatore studiato da tale Ufficio coll'assistenza di una Commissione urbanistica composta dai seguenti Membri, Architetti ed Ingegneri: Bonetti, Bottoni, Della Rocca, Marconi, Pizzighini, Rabbì, Ramponi, Setti e Vignali (fig. 17).

Tale schema è sostanzialmente analogo a quello del progetto 1940-42: omettiamo quindi di descriverlo qui particolareggiatamente. Esso servì di base per il progetto del Piano di Ricostruzione effettuato per opera dell'Ufficio Tecnico e della sopracennata Commissione nel 1947 ed approvato nel gennaio del 1948 (fig. 18).

Il Piano di Ricostruzione non abbracciava l'intero territorio della Città e prevedeva la ricostruzione di alcune vaste zone del vecchio nucleo urbano e periferiche pressoché distrutte, ed inoltre la creazione di due nuovi quartieri periferici a carattere estensivo, quale ricostruzione ed ampliamento di frazioni preesistenti, anch'esse quasi interamente distrutte.

Nel 1952 finalmente ebbe inizio l'ultima fase dello studio del Piano Regolatore Generale di Bologna, testé portato a risultati conclusivi. Tale Piano è dunque il frutto di approfondite elaborazioni e meditazioni, di indagini, di esperienze, di studi protrattisi per tre lustri: risulta dall'apporto di molteplici e diverse competenze, proprio come non può non essere di uno strumento che impegna per decenni l'avvenire di un'importante città, e gli interessi morali e materiali di centinaia di migliaia di cittadini.



16. Piano regolatore generale di Bologna; progetto del 1940-42. Sistemazione della Piazza della Stazione con l'imboceco di Via Roma ed il nuovo impianto dell'edificio viaggiatori.

17. Piantina del Piano regolatore generale elaborato nel dopoguerra, 1945-46.

18. Piano di ricostruzione (1947). Sistemazione del nucleo storico.



# Il nuovo Piano regolatore di Bologna

*relazione di Francesco Fantoni*



Io mi limiterò a fare una breve, sommaria illustrazione del progetto del piano regolatore di Bologna, che è stato ultimato in questi giorni e che dovrà essere sottoposto al Consiglio Comunale nel prossimo mese di Novembre.

Il piano è stato redatto dalla Divisione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico Comunale con l'assistenza di una Commissione Consultiva Urbanistica largamente rappresentativa e comprendente urbanisti bolognesi e di altre città, di cui alcuni in rappresentanza degli Ordini professionali ed altri dei gruppi vincitori di concorsi urbanistici cittadini svolti nell'anteguerra.

La città di Bologna attualmente conta 350.000 abitanti i quali sono distribuiti su di una superficie di 2.000 Ha, con una media di circa 165 abitanti per Ha. I risultati dell'ultimo censimento hanno dato un indice di affollamento di 1,09 abitanti per vano che è tollerabile, specie se paragonato con quello delle principali città italiane. Bologna è destinata a diventare un grande centro perché è il capoluogo della Regione Emiliano-Romagnola, che è una regione molto ricca non solo dal lato agricolo, ma anche da quello industriale e perché ha grandi possibilità di commercio, godendo di un nodo ferroviario e stradale di somma importanza, in quanto la città è al centro delle comunicazioni tra il nord e il sud.

I piani regolatori hanno una durata indefinita, però, per determinare le soluzioni e i fabbisogni da includere e da tener presenti nello studio del piano, si è pensato a una durata limitata del piano stesso e cioè si è tenuto conto di una presunta durata di 30 anni in modo da poter prevedere, con sufficiente approssimazione, le necessità della città nel periodo di un trentennio. Si è riscontrato che in base all'incremento demografico, il quale però va continuamente scemando, ma soprattutto in dipendenza del fenomeno dell'immigrazione, la popolazione della città in questi 30 anni potrà probabilmente salire dagli attuali 350.000 abitanti ai 550.000 abitanti. Il fenomeno dell'inurbamento è molto grave, ed esso è dovuto a due fattori che nella nostra città si fanno molto sentire: uno è quello dello spopolamento della montagna dell'Appennino tosco-emiliano dovuto alle misere condizioni di vita di quelle popolazioni, ed alla molto modesta economia che esiste in queste zone veramente depresse, e l'altro è il sovraffollamento di molti centri della pianura. Quindi attraverso gli studi del piano regionale che sono già iniziati ed i provvedimenti che ne deriveranno, si dovrà evitare che questi due fenomeni abbiano a sussistere e che, conseguentemente, la città seguiti a dilatarsi all'infinito.

Lo studio del piano regolatore comunale doveva appoggiarsi al piano regolatore regionale, che è ancora in elaborazione, comunque si è cercato di tenere presenti in questo studio del piano comunale i principali problemi e gli aspetti urbanistici della Regione che potevano più direttamente interessare la nostra città. Si è, in contrapposto, nella definizione delle previsioni del piano, cercato di non compromettere quelle che potranno essere le possibilità degli studi e degli sviluppi di un futuro piano regionale.

Un altro aspetto che è stato tenuto presente nello studio del piano è quello dipendente dalla ristretta estensione del territorio comunale i cui confini sono già sin da ora raggiunti dall'aggregato urbano attuale, mentre i centri abitati di alcuni comuni vicini già toccano i confini del Comune. Per questo fatto sarebbe stato necessario, come prescrive la legge urbanistica, predisporre prima il piano intercomunale e poi passare a quello comunale, ma ciò avrebbe determinato un ulteriore ritardo nella redazione del nostro piano che è invece molto urgente. Comunque si sono quindi intanto dei contatti con i rappresentanti dei Comuni vicini per definire alcune soluzioni urbanistiche che interessano sia la città che detti Comuni e specialmente quelle riguardanti la viabilità, nonché i pro-

blemi connessi con la vita di questi Comuni. Si spera, appena adottato dal Consiglio Comunale il Piano Regolatore cittadino, di passare allo studio, in accordo con i Comuni vicini, del detto piano intercomunale.

A differenza del Piano Regolatore dell'89 e di parte degli studi urbanistici successivi, il nuovo piano è stato uniformato naturalmente agli attuali nuovi principi urbanistici, orientati ai concetti funzionali e sociali che sono alla base di ogni piano regolatore moderno.

Le caratteristiche più salienti che sono state tenute presenti nel piano, sono: l'organizzazione funzionale del territorio urbano, il miglioramento della viabilità interna ed esterna, una espansione preordinata della città, l'azzonamento, l'organizzazione dei quartieri residenziali già esistenti, nuovi quartieri organizzati per comunità residenziali, il risanamento dei quartieri nel vecchio nucleo cittadino, la conservazione e valorizzazione delle caratteristiche ambientali, la valorizzazione della collina, l'organizzazione delle zone industriali e di lavoro, lo sviluppo e la distribuzione delle zone verdi e ricreative ed infine il potenziamento e la riorganizzazione dei servizi pubblici.

Nello studio del Piano si è tenuto conto che l'attuazione dei Piani, in base ad una precisa disposizione della legge urbanistica, avviene mediante i piani particolareggiati che il Comune studierà ed adotterà per i vari comprensori che presegglierà al momento opportuno, e cioè quando — in relazione agli sviluppi della città — maturerà la necessità di questi piani particolareggiati. Quindi, nella elaborazione del piano si sono omessi, per quanto possibile, i dettagli e le precisazioni che sono di competenza dei piani particolareggiati ed essi, all'atto della loro compilazione, potranno meglio adeguarsi alle più definite esigenze del momento, nonché ai più aggiornati concetti urbanistici che si fossero nel frattempo affermati. Il nuovo piano, impostato su concetti generali e definito solo nelle sue linee e soluzioni di carattere generale, mentre avrà da un lato un'opportuna flessibilità per un più idoneo e razionale sviluppo della città, dall'altro non permetterà, date le sue precise direttive e la sua impostazione, che — attraverso i Piani particolareggiati — vengano pregiudicate e manomesse le organiche previsioni che il piano stesso ha definito.

Per prima cosa il piano ha dovuto precisare le direttive dell'espansione della città. La zona che si vede indicata con tinta verdognola, rappresenta il territorio del Comune che, come si vede, è un territorio molto modesto, mentre la zona indicata con la tinta marrone è l'attuale aggregato urbano. Si rilevano delle opportune penetrazioni di verde, ma in realtà esse stanno sparando perché anche in queste zone inedificate che penetrano nell'attuale aggregato urbano si sta sviluppando una edilizia, che il Comune ha cercato e cerca, anche in mancanza del piano regolatore, di coordinare secondo le direttive di precedenti studi urbanistici. E' qui che la città sta espandendosi cosicché le zone verdi fra le propaggini edificate lungo le varie radiali, stanno attualmente saturandosi.

La città di Bologna, per il suo organico sviluppo incontra ostacoli gravissimi che sono determinati a sud dalle colline bolognesi che si prestano poco per l'edificazione in quanto sono costituite da terreno franco e molto accidentato, ed in quanto sono esposte verso nord e quindi non costituiscono un buon ambiente per quartieri di carattere residenziale.

A nord vi è il grave ostacolo degli impianti ferroviari, che costituiscono una barriera quasi insormontabile allo sviluppo cittadino. Quindi la città tende a svilupparsi sui due lati di levante e di ponente fino ai due corsi d'acqua, il fiume Reno ed il torrente Savena, che delimitano il Comune.

L'espansione della città in queste due direzioni è avvenuta ed avviene anche in base a quella che è la spinta dell'iniziativa privata e delle esigenze commerciali, che ivi



2. Veduta aerea del centro della città, da Nord-Est.

si manifestano perché le dette direzioni sono quelle della Via Emilia. Si è pensato di destinare alla edificazione residenziale anche le propaggini verso sud-ovest e verso sud-est e precisamente le zone che si incuneano nelle due vallate del Reno e del Savena, e che sono le migliori dal lato della salubrità e dal lato della amenità.

Si è cercato anche di non dare a questa espansione un carattere compatto, ma di prevedere penetrazioni di verde in quello che sarà il nuovo aggregato cittadino.

Prima di studiare la zonizzazione si è voluto risolvere il basilare problema del piano e cioè quello del miglioramento della viabilità esterna ed interna e sulla base di detto studio si è poi passati a quello della zonizzazione. Bologna, per la sua posizione geografica e perché, come ho detto, è capoluogo della ricca e popolosa regione Emiliano-Romagnola, oltre ad essere un nodo ferroviario di grande importanza, è anche un nodo stradale vitalissimo.

Dalla tavola relativa al territorio comunale si può rilevare quella che è la situazione della viabilità attuale e quali sono le migliori previste dal piano.

A Bologna, sia perché alcune buone previsioni del Piano Regolatore dell'89 nel campo della viabilità non sono state attuate e sia perché sono mancate altre idonee soluzioni urbanistiche, la rete stradale principale è ancora quella della città dell'800.

Questa rete stradale è costituita innanzitutto da una serie di radiali che dalla città si irradiano in tutti i centri di importanza notevolissima della provincia e della Regione. Trattasi delle strade statali, provinciali e comunali che partono dal centro cittadino e si spingono verso l'esterno, a raggiere, e, a parte modesti allargamenti che in questi ultimi decenni sono stati attuati, hanno, in genere, la sezione limitatissima di allora e pertanto la loro struttura è assolutamente inadeguata alle esigenze

attuali. Altra arteria che fa parte dell'attuale schema viario è la circonvallazione ricavata in corrispondenza delle demolite vecchie mura e che racchiude il vecchio nucleo urbano. Per la città dell'800 questa rete stradale era ottima se si pensa che allora il traffico era limitato, che la città era molto ristretta, e che, soprattutto, non vi erano mezzi motorizzati. Oggi invece nelle dette modeste arterie radiali grava il notevolissimo traffico di transito (pertinente al vitalissimo nodo stradale di Bologna), quello di penetrazione in città, quello di collegamento fra i vari quartieri ed infine il traffico locale.

Si è pertanto determinata una situazione assolutamente impossibile che è fonte di gravi incidenti, di congestiamenti e di perditempi gravissimi. Per citare un esempio, chi deve andare da Milano a Firenze deve penetrare, per vari chilometri, in città alla velocità di pochi Km. l'ora, percorrere un tratto della accennata circonvallazione, infilare la nuova radiale, fare altri tre o quattro Km. nelle suddette gravi condizioni di traffico e, finalmente, solo dopo tanti perditempi e pericoli trova la strada statale libera che lo porterà a destinazione.

Lo studio della rete stradale che risulterà dal nuovo piano regolatore è stato particolarmente difficile per i gravissimi ostacoli determinati dalla presenza degli impianti ferroviari che noi vediamo disposti parallelamente alla via Emilia ed indicati con barratura a tinta color violetto, mentre, altri impianti disposti in senso nord-sud costituiscono altrettanti sbarramenti per le comunicazioni fra i quartieri di levante e di ponente. Altre difficoltà che si sono dovute superare sono quelle dipendenti dal fatto, cui ho già accennato, e cioè che qualche buona e vitale impostazione del piano regolatore del 1889, nel campo della viabilità, non è stata attuata, con conseguente creazione di nuovi quartieri che impediscono oggi la possibi-



## Piano regolatore comunale generale

Rappresentazione ad un rapporto 1:20.000

### Commissione Consultiva:

Graziano Bentini Sante, Assessore al LL.PP., Presidente della Commissione; Dr. Arch. Battisti Piero; Prof. Dr. Ing. Nella Rezza Aldo (presidente); Avv. De Laurenti Alberto, Consigliere Legale del Comune; Dr. Ing. Pantoni Francesco, Direttore del Servizio Tecnico del Comune; Dr. Gentili Attilio, Capo Ripartizione Amministrativa Direzione del ST.TT.; Dr. Ing. Graziani Paolo; Dr. Arch. Lognani Alberto; Dr. Prof. Marcellini Roberto, Ufficio Sanitario del Comune; Prof. Dr. Arch. Marzulli Plinio; Arch. Martini Baffa, Rappresentante della Sopraintendenza ai Monumenti; Dr. Ing. Pucci Mario; Dr. Ing. Ramponi Giorgio; Arch. Trutti Enzo; Dr. Arch. Vaccaresi Giuseppe Graziano, Vianesi Ciro; Dr. Arch. Vignali Luigi.

dell'elenco base e da elenco:

Zona militare esistente  
 Zona militare di progetto  
 Zona forestale esistente  
 Zona forestale di progetto  
 Zona sportiva esistente  
 Zona sportiva di progetto  
 Zona artigianale esistente  
 Zona artigianale di progetto  
 Zona commerciale esistente  
 Zona commerciale di progetto  
 Zona industriale esistente  
 Zona industriale di progetto  
 Zona di riserva

# Bologna

Planimetria generale del territorio: in alto, stato attuale; in basso, progetto

Rappresentazione sul rapporto 1:200.000



Piano reg

Rappresenta

Allegato al

Piano regolatore comunale generale di Bologna

Rappresentazione nel rapporto 1:50.000



Veduta aerea del centro della città, da Sud.

lità di prevedere una idonea e perfetta rete stradale principale.

Nello studio si è tenuto conto della separazione dei vari traffici, e cioè quelli di transito, di penetrazione in città, e di collegamento tra i vari quartieri, dando ad ognuno di essi e nel limite del possibile, delle idonee sedi. Per il traffico di transito, come si vede nello schema, è stata studiata una specie di circonvallazione e cioè una strada di scorrimento esterna che abbraccia, si può dire, per i due terzi, la città e che è indicata col segno rosso di spessore più cospicuo. Essa parte da Casalecchio (e cioè dal Comune che confina con Bologna), in corrispondenza del fiume Reno e abbraccia la città verso nord, per arrivare a S. Ruffillo e cioè all'estremità orientale della città, in corrispondenza al torrente Savena.

Questa strada è stata tenuta fuori e parallelamente alla linea di cintura della ferrovia per raccogliere meglio tutto il traffico esterno, di ogni provenienza ed avere quindi la possibilità di smistarla e di avviarlo verso le direzioni che lo interessano.

Per il traffico di collegamento fra i vari quartieri, le arterie previste sono indicate con delle linee un po' meno sentite, ed esse sono in genere pressoché concentriche alla vecchia circonvallazione dell'800, mentre altre hanno direzioni ortogonali alla stessa. Nol vediamo messa in particolare evidenza la circonvallazione prevista nel piano regolatore del 1889 e precisamente la parte in tinta bleu (circa una metà) già realizzata, mentre la sua continuazione fino alla collina è inattuabile per i sopracitati ampliamenti ferroviari e nuovi quartieri sorti in disprezzo al detto piano. Come si vede dallo schema si è potuto ugualmente prevedere il completamento dell'arteria, e malgrado tutte le anzidette difficoltà si è raggiunto uno schema viario abbastanza buono ed adeguato alla rete stradale che sarà necessaria per l'avvenire.

Altro problema affrontato è quello del traffico di penetrazione. Le attuali radiali che provengono da tutti i centri della Provincia e della Regione hanno, come ho detto, delle sezioni veramente ristrette ed inoltre sono contornate da una edilizia molto povera e cioè dall'edilizia che nel secolo scorso veniva realizzata lungo le strade di campagna. Pertanto si sono previste delle strade sussidiarie a queste arterie onde creare nuove ed appropriate vie di penetrazione in città. Due di queste strade sussidiarie che hanno molta importanza sono una a nord ed una a sud della via Emilia che è l'asse centrale e principale della viabilità cittadina.

Il Piano si è preoccupato di rendere queste nuove grandi arterie molto scorrevoli e quindi di impedire che domani con l'edificazione sui loro cigli vengano interessate dal traffico locale. Pertanto sono state previste ai lati delle stesse ampie zone di rispetto a verde in modo che queste strade resteranno isolate nel verde, rimanendo estraniate dal traffico locale.

Qui nello schema viario non è indicata la rete autostradale che interessa la città di Bologna perché essa esce dal territorio del Comune e perché d'altra parte essa costituisce un problema che è essenzialmente di piano regionale. Essa però ha anche un grande interesse per la città dato che qui convergono, si può dire, tutte le principali autostrade d'Italia e cioè la Milano - Bologna - Ancona, la Bologna - Firenze - Roma, la Bologna - Padova - Venezia, e la Bologna - Verona - Brennero. Queste autostrade verrebbero a formare un anello che ciruirebbe per due terzi la città, assumendo le dimensioni e la struttura della circolazione esterna per il traffico di transito che abbiamo visto all'esterno della barriera ferroviaria nello schema testé esaminato.



4. Piano regolatore generale. Pianta della città entro la cinta delle antiche mura.

Questo anello autostradale verrebbe a creare una nuova barriera costituita da un rilevato di notevoli dimensioni e cioè di circa 26 metri di larghezza in sommità e 40 metri alla base e quindi difficilmente valicabile con conseguente grande pregiudizio alla città. Pertanto occorrebbe tener l'anello autostradale molto lontano dalla città, ma ciò oltre a non essere gradito per l'attività e la vita cittadina, determinerebbe anche un allungamento di percorsi. Sarà da vedere negli studi di queste autostrade se non convenga che, in un primo tempo, le stesse, una volta raggiunta la città attraverso strade di allacciamento, vengano immesse nella citata strada esterna di circonvallazione per il traffico di transito. Questa, essendo prevista a doppia carreggiata con isolamento nel verde, e con incroci attrezzati, permetterà alte velocità e quindi potrà costituire un ottimo collegamento e smistamento delle varie autostrade. Si eviterà per il momento la spesa enorme per questo secondo anello a carattere autostradale che potrà essere rimandato, e saranno le esigenze dell'epoca della realizzazione che diranno quale potrà essere la posizione e la struttura più adatta per l'anello stesso.

Per quanto riguarda la zonizzazione si fa presente che il nuovo piano porrà fine allo sviluppo caotico ed indifferenziato della città avvenuto fino adesso per la mancanza di piani regolatori approvati e per il fatto che il piano regolatore dell'89 non prevedeva naturalmente nessuna zonizzazione.

Il nuovo piano prevede ovviamente uno sviluppo differenziato ed organico della città, come risulta dalla tavola fondamentale del piano regolatore.

La rete stradale della quale ho parlato dianzi ha costituito l'ossatura della zonizzazione di cui darò qualche cenno. Nello schema il vecchio nucleo urbano è indicato con barratura color marrone, mentre all'esterno dello stesso sono indicati a tratteggio i quartieri che sono stati eseguiti in questi ultimi decenni, e purtroppo, come dicevo, in forma indifferenziata. Il piano cosa prevede per questi quartieri? Prevede la loro riorganizzazione in modo da ottenere una situazione più aderente ai principi sociali ed igienici del momento ed una più favorevole condizione di vita a chi vi abita. Infatti in essi mancano giardini e

zone ricreative, mentre le scuole non sono sufficienti ed, in genere, mancano idonei centri di vita.

Pertanto il piano ha previsto di organizzare e compiere urbanisticamente queste zone cittadine.

Poi ci sono i quartieri in corso di edificazione e per questi il Piano ha voluto scendere allo studio delle strade di lottizzazione, alla previsione e conformazione dei centri di vita e sociali, in modo che, dopo l'approvazione del piano, l'edificazione possa proseguire senza attendere la approvazione dei piani particolareggiati. Quindi la città avrà la possibilità immediata di espandersi in questi quartieri per i quali il piano prevede un completamento organico e funzionale che potrà essere disciplinato soltanto con piani di lottizzazione e con qualche parziale piano particolareggiato.

Per i quartieri invece della zona di espansione, che sono quelli a tinta verdognola, situati agli estremi del nuovo aggregato urbano, il piano regolatore si è limitato a dare delle indicazioni programmatiche. Esse riguardano la rete viaria principale, la indicazione della densità territoriale, nonché la precisazione che la struttura di questi quartieri deve essere definita mediante lo studio di una organizzazione differenziata a quartieri autonomi, costituiti da unità primarie dai 1.500 ai 2.500 abitanti, aventi i loro essenziali servizi collettivi quali: asilo, scuola, negozi, ecc., ed aggregate, queste unità residenziali, in comunità autonome di circa 12.000 abitanti col loro centro di vita e separate da zone verdi in modo da lasciare alle comunità stesse una possibilità di vita autonoma.

Per queste zone di espansione il piano non ha voluto fare ulteriori precisazioni per lasciarle invece allo studio dei piani particolareggiati, in modo da tenere presente, quando essi verranno studiati, quelle che saranno le esigenze ed i concetti urbanistici del momento di realizzazione. Pertanto la tessitura della rete stradale secondaria, la distribuzione e volumetria degli edifici residenziali, la progettazione dei centri di vita, la distribuzione degli edifici collettivi, del verde pubblico, e di quello di separazione fra le varie unità e comunità residenziali, saranno lasciati completamente ai piani particolareggiati.

Il centro cittadino di Bologna, racchiuso dalle vecchie mura, ha una particolare caratteristica struttura stradale ed è ricco di edifici monumentali o comunque di edifici che formano un complesso di particolare interesse ambientale; quindi il nuovo Piano Regolatore ha cercato di toccare il meno possibile questo caratteristico ambiente. Mi si dirà che nella pianimetria si vedono molte macchie a barratura rossa, ma faccio subito rilevare che si tratta delle zone cittadine distrutte dalla guerra che, in base al piano di ricostruzione di cui ha parlato il Prof. Marconi, verranno riedificate con concetti urbanistici attuali, senza comunque turbare eccessivamente quella che è la struttura del nucleo cittadino. Il nuovo piano si è limitato allo studio di alcuni miglioramenti viari ed in particolare allo allargamento di qualche tratto stradale dell'anello che corrisponde alle mura del mille, che già funziona oggi con molta difficoltà per il raccordo delle varie radiali. Si è dovuto, per tratti di strade di limitatissima ampiezza, prevedere degli allargamenti che, per non snaturare l'ambiente, sono però di modesta entità. Si è prevista anche la creazione di collegamenti fra strade principali e si sono previste alcune sistemazioni aventi un interesse più che altro di valorizzazione di ambienti monumentali e caratteristici. Per tutte queste sistemazioni il piano dà solo delle direttive generali perché si vorrebbe, attraverso i piani particolareggiati ed anzi con una progettazione coordinata di queste sistemazioni da ottenersi eventualmente mediante concorsi, cercare di non snaturare l'ambiente del caratteristico vecchio nucleo cittadino.

Altro presupposto del piano è il risanamento di alcune zone del vecchio centro che sono in gravissime condizioni igieniche, e costituite da vicoli stretti e da una edilizia molto aildensata e frazionata. In molte zone tali condizioni si sono determinate dopo l'800 perché prima esisteva solo la cortina di fabbricati che prospettava sulle ristrette vie, mentre l'interno degli isolati era costituito da ampi giardini e cortili, che con la successiva graduale edificazione sono stati riempiti completamente da fabbricati e baracche.

Per questo risanamento il piano prevede due soluzioni e precisamente dove abbiamo delle strade che hanno delle caratteristiche ambientali di un notevole interesse e con fabbricati discreti, il risanamento verrà effettuato mediante la demolizione di tutte le appendici che sono state create nei cortili, che verrebbero svuotati e sistemati a giardini e mediante una igienica sistemazione della cortina di edifici prospettanti sulle vie, mentre nelle zone ove non c'è nulla che meriti di essere conservato, è prevista naturalmente la demolizione integrale degli attuali edifici e la rillottizzazione dei terreni. Per le conseguenti ricostruzioni il piano prevede una moderna densità edilizia per cercare di non aggravare ancora il traffico nelle strade del vecchio nucleo cittadino che già oggi si dimostrano insufficienti al crescente traffico.

Altro importante problema che il piano regolatore ha risolto è l'espansione della città in collina, nonché la valorizzazione della collina stessa. La collina è stata finora poco interessata dalla edificazione per ragioni, come ho detto, dipendenti dalla orografia e dalla natura del terreno, nonché dalla mancanza di idonee strade e di servizi pubblici.

Il piano prevede in primo luogo una strada panoramica, che si vede riportata in pianimetria, la quale si snoda su tutti i contrafforti che si affacciano sulla città in modo da poter godere, quasi sempre, la vista panoramica dell'abitato. Sono poi previste strade di minore importanza che collegheranno le varie zone cittadine con questa strada panoramica e che si prolungheranno fino al culmine della collina stessa.

Debbo far rilevare che queste colline hanno un altissimo valore di carattere paesistico e panoramico, in quanto sono molto ricche di verde ed incorniciano la città in tutta la sua parte a sud, quindi nel valorizzare e nel

destinare la collina alla edificazione bisogna cercare di preservare queste due peculiari caratteristiche paesistiche. Come primo intervento la Sovrintendenza ha vincolato, per ragioni paesistiche l'intera zona collinare, mentre il nuovo piano regolatore, oltre alla previsione della cennata rete stradale, ha dato i criteri di massima in base ai quali l'edificazione della collina potrà essere attuata senza pregiudicare il caratteristico ambiente. Si dovrebbe successivamente passare allo studio del piano paesistico e dei piani particolareggiati per precisare, nel dettaglio, le norme per questa edificazione. Fra i principali presupposti del piano circa l'edificazione in collina, vi è la valorizzazione dei bei contrafforti, sistemati a verde, prospicienti l'abitato che è necessario conservare nella loro integrità, ed anzi potenziare per ampliare la cornice di verde alla città. Quindi occorre vietare ogni costruzione in queste propaggini che prospettano sulla città portando l'edificazione nei rovesci delle propaggini stesse che sono defilati ed avrebbero il grandissimo vantaggio di essere esposti a sud e di godere il sole.

Debbo dire ancora due cose di una certa importanza e poi ho terminato. Una riguarda il previsto decentramento di alcuni impianti militari che circuiscono la città. Trattasi di una serie di impianti militari che sono in gravi condizioni di vetustà e che impediscono un razionale sviluppo cittadino, ma che però l'Autorità Militare non vorrebbe abbandonare.

Il piano prevede lo spostamento di questi impianti alla estrema periferia del nuovo agglomerato urbano e prevede l'utilizzazione delle aree per importanti sistemazioni urbanistiche. Naturalmente occorrerebbe, come hanno accennato altri relatori, che i Comuni avessero possibilità di entrare facilmente in possesso di questi impianti militari che devono essere decentrati. Si auspicano quindi disposizioni di legge che permettano più agevolmente le permuta fra l'Autorità Militare ed i Comuni, allo scopo di dare alle Autorità Militari nuovi impianti decentrati dello stesso valore di quelli che abbandonano ai Comuni per le loro sistemazioni urbanistiche, e che in caso di vendita di dette aree militari le stesse, anziché messe all'asta, vengano cedute ai Comuni ad un congruo prezzo da stabilirsi con intervento anche degli Organi tecnici di tutela dello Stato.

In ultimo debbo dire due parole per il « verde » pubblico attuale e sulle inerenti previsioni del piano. Bologna, come dicevo, manca di verde, ed i pochi giardini esistenti, che erano sufficienti alla città dell'800, oggi sono di entità trascurabile, cosicché il verde è in ragione di mq. 1,12 per abitante. Il piano prevede molte zone verdi, e cioè: due grandi parchi lungo i fiumi Reno e Savena, che contornano l'aggregato urbano, un grande parco in collina e precisamente su un colle che domina la città e da cui si vedono le vallate dei detti due corsi d'acqua, ed infine molti giardini disseminati in tutti i quartieri residenziali. Con tutte queste previsioni il verde dovrebbe salire, commisurato ai 550.000 abitanti che avrà la città del domani, a mq. 7,25 per abitante.

Concludo facendo rilevare che si è cercato di tenere il piano entro i limiti realistici escludendo previsioni ideali ed accademiche. Pertanto il Piano ha una possibilità di realizzazione sempreché si possa disporre di idonei strumenti legali e mezzi finanziari. Occorre, come hanno detto altri relatori che mi hanno preceduto, che attraverso la riforma della legge urbanistica o la predisposizione dell'atteso regolamento di attuazione della legge stessa, vengano dati strumenti legali più idonei per la realizzazione di questi piani. Circa i mezzi finanziari, occorre che, come dirà l'On. Sindaco, siano emanate con urgenza le invocate leggi circa la costituzione dei Demani delle aree comunali e circa la devoluzione ai Comuni dei plus-valori delle aree dipendenti dall'espansione della città e dalle sistemazioni urbanistiche.



## Esperienze di un concorso di Piano regolatore

*relazione di Roberto Calandra*

Nell'ormai lontano 1946, quando ancora in Italia non si era sviluppata appieno l'opera di ricostruzione, l'Amministrazione civica di Enna bandiva il concorso per un piano regolatore da redigere in conformità agli indirizzi e alle prescrizioni della legge urbanistica del 1942, e quindi esteso a tutto il territorio comunale.

Nel 1948 la lodevole iniziativa (una fra le prime, se non la prima, nel nostro paese) aveva esaurito la fase preliminare: un progetto era stato accettato dalla commissione giudicatrice del concorso, e ad esso su richiesta degli esperti della stessa commissione e degli esponenti della città nel suo seno, erano state portate talune modifiche riguardanti soluzioni particolari. Il piano era stato successivamente discusso ed approvato dal Consiglio Comunale.

Tutto era pronto, quindi, per dargli le sanzioni ufficiali mediante l'approvazione di legge; e per passare alla fase di attuazione.

A questo punto, però, la pratica si arrestava. Il Provveditorato alle OO. PP. della Sicilia, al cui esame venne sottoposta in mancanza di specifici organi tecnici urbanistici della Regione (che avrebbero dovuto nascere in conseguenza dell'art. 38 dello Statuto Regionale, sulla competenza in materia urbanistica), suggeriva la stesura di piani di ricostruzione in luogo di un piano regolatore.

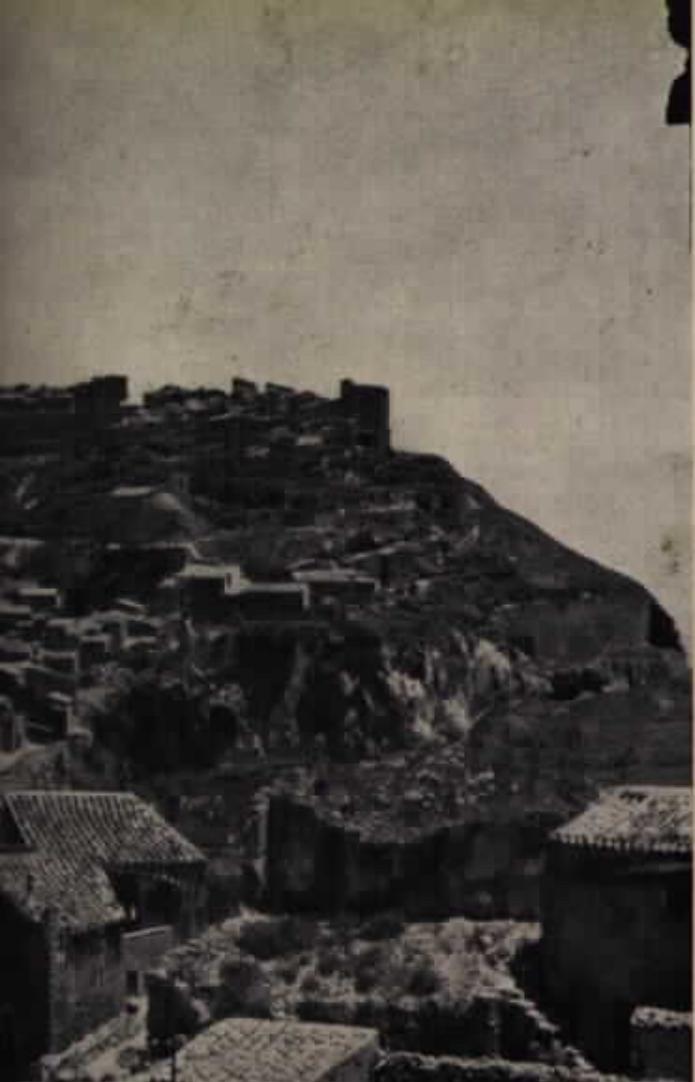
D'altra parte la città e i suoi organi tecnici e amministrativi, che — per particolare situazione ambientale — vedevano la possibilità di attuare con relativa facilità e forse anche con maggiore elasticità, al di fuori di una legge specifica, molte delle opere edilizie e viarie previste

per il centro urbano del piano uscito dal concorso, e quindi di risolvere con procedure normali quelli che venivano ritenuti i più urgenti problemi cittadini, non insistevano nell'azione di legalizzazione del piano regolatore e trovavano opportuno accettare il ripiego sui piani di ricostruzione.

Queste in succinto, le vicende di un tentativo di pianificazione troppo presto rientrato e — a mio avviso — impostato in maniera inadeguata. La loro conoscenza è la indispensabile premessa a un esame critico che merita di essere fatto per trarre le più utili e interessanti considerazioni dal caso specifico, e per tentare di identificare e immagazzinare — generalizzando entro certi limiti — i problemi di un certo tipo di centri di media e piccola importanza, particolarmente numerosi e popolosi nel meridione d'Italia e in Sicilia.

Dirò anzitutto che questa esperienza di Enna ha dimostrato — qualora ve ne fosse ancora bisogno — che l'Istituto del pubblico concorso può servire a segnalare persone disposte e più o meno capaci a un certo studio urbanistico, può contribuire ad identificare e forse anche a risolvere in qualche modo specifici ed isolati problemi « tradizionali », quelli cioè che costituirono in altri tempi l'unica o almeno la preponderante preoccupazione degli urbanisti e delle amministrazioni civiche: viabilità interna, conservazione e liberazione monumentale, tutela paesistica e ambientale, ecc. ecc.

Ma certamente non vale a risolvere — e nel nostro caso non è bastato neanche ad impostare — i problemi di fondo del piano generale comunale; e ciò malgrado



1. Il profilo di Enna verso mezzogiorno, visto dalle pendici di Montessaro.

ogni impegno e sforzo dei concorrenti per acquisire nel breve tempo concesso dai bandi la conoscenza della situazione di fatto e la percezione dei possibili sviluppi e trasformazioni.

Il concorso urbanistico, quindi, può rappresentare soltanto un punto di partenza o — meglio forse — il punto di arrivo di uno studio urbanistico: a seconda che si intenda effettuare dopo o siano state condotte in precedenza le ricerche e le intese per determinare i limiti territoriali, temporali e finanziari della pianificazione.

Ora bisogna dire che la meritoria iniziativa dell'amministrazione di Enna non poggiava, nel 1946, su studi preliminari, né — come i fatti hanno più tardi dimostrato — sull'intenzione precisa e cosciente dell'opportunità di condurne in seguito. Forse perché a un bando abbastanza sapientemente redatto sulla falsariga delle prescrizioni della legge urbanistica del 1942, non corrispondeva in fondo l'adesione spontanea dell'ente promotore ai principi nuovi che, in qualche modo, avevano informato la legge.

Così stando le cose, non è da rammaricare soverchieramente che il piano di Enna, quale uscì dal concorso e quale vedete illustrato in questa mostra, non abbia avuto nel 1948 le sanzioni di legge che in un primo momento gli si volevano dare; c'è piuttosto da augurarsi che il tempo, con la notevole attività costruttiva di questo dopoguerra, non abbia pregiudicato la pianificazione che presto sarà necessario riprendere e attuare, non senza i necessari approfondimenti nell'esame dei più vitali problemi della città e nella necessaria correlazione alla pianificazione territoriale.

Città di origine antichissima; mitica residenza di Cerere, che dall'alto dei suoi naturali bastioni avrebbe visto sulle sponde del vicino lago di Pergusa il ratto della figlia sua Proserpina; «ombelico della Sicilia», come fu detta dal poeta Callimaco, per la sua posizione geografica al baricentro della trinaeria siciliana e forse anche per la stessa qualità platonica del suo lago; capitale moderna dell'antico «granaio d'Italia»; ma nello stesso tempo partecipante della ricchezza e delle miserie della plaga solfifera siciliana; Enna nacque, si sviluppò e visse per lunghi secoli sopra un'altura isolata, in funzione soprattutto della sua posizione strategica al centro dell'Isola e per le sue virtù di rocca quasi imprendibile; ed ebbe le alterne e talora gloriose vicende di tutte le città del genere. Ma quando con i secoli più vicini andarono ad esaurirsi quei motivi e quelle funzioni storiche, Enna come tanti altri centri meridionali avrebbe dovuto costituirsi nuove ragioni di vita, nuove fonti di vita, nuovi modi di vita; e invece non trovò in se stessa e nel potere ormai centralizzato le energie sufficienti per scegliere, per determinare la strada del suo avvenire; ossia per riorganizzare la sua agricoltura o per procedere a una sua trasformazione in senso industriale; in una parola, per modernizzarsi.

Oggi, ancora, malgrado i segni di un certo risveglio, malgrado la sua elevazione a capoluogo di provincia (avvenuta nel 1926) e le conseguenti funzioni amministrative ad essa assegnate, mostra chiarissimi i segni dell'abbandono e dello squallido isolamento del più recente passato, nella solitudine delle sue campagne, nel tipico fenomeno dell'urbanesimo rurale, e in quello particolare della popolazione mineraria troppo soventemente disoccupata.

Né sembra avere preso interamente coscienza delle strade da battere per il suo rinnovamento.

Una situazione simile, quindi, per qualche verso, a quella di tante «città contadine» del mezzogiorno (comprese quelle fondazioni agrarie avvenute in Sicilia fra il '500 e il '700 per opera di una aristocrazia ancora interessata, in quei tempi, ai problemi della terra), ma differente per la eccezionalità della gincitura del capoluogo rispetto al suo territorio. (Enna è a quasi mille metri di altezza e domina dall'alto della impervia altura in cui è rimasta sempre contenuta, un altipiano ondulato fra i quattro e i seicento metri), per la pluralità e disparità degli interessi dei suoi abitanti.

Possiamo, infatti, distinguere subito tre fondamentali esigenze, ossia, tre problemi di fondo delle città e quindi della sua pianificazione urbanistica: le esigenze della popolazione agraria per la quale è da esaminare la possibilità e l'opportunità della sua ridistribuzione sul territorio; le esigenze della popolazione mineraria, che è qualificata come industriale ma ha tutte le caratteristiche del bracciante rurale in zona latifondistica, e quindi tende logicamente all'inurbamento; e infine le esigenze della popolazione legata alla vita amministrativa, culturale e commerciale del capoluogo che ha trovato la sua naturale e più spontanea sede nel centro storico e che cerca di attivarne le funzioni mediante il potenziamento burocratico e la valorizzazione turistica.

Ora, il soddisfacimento di queste esigenze, (e specialmente delle prime due) cui il piano urbanistico dovrebbe contribuire, presuppone un esame della situazione locale e un programma di interventi sociali, economici, finanziari e tecnici, che sfuggono alle possibilità di singoli progettisti o di singole autorità locali.

In questo stesso congresso altri vi ha già parlato di Matera, città che sotto un certo profilo assomiglia alla nostra. Orbene, Matera rappresenta oggi in Italia un esempio di come si possa intervenire, con sforzi coordinati e notevoli, a tentare di sanare una piaga aperta e di sbloccare una situazione chiusa. Di queste piaghe e di queste situazioni ce ne sono altre in Italia ed Enna mi sembra ce lo dica chiaramente. I suoi più profondi pro-



2. Il nuovo stradale di S. Giovanniello, con il sistema dei due ponti e l'inizio delle strade di accessimento, secondo il progetto di concorso del 1947 dell'arch. Calandra e dell'ing. Carrufelli.

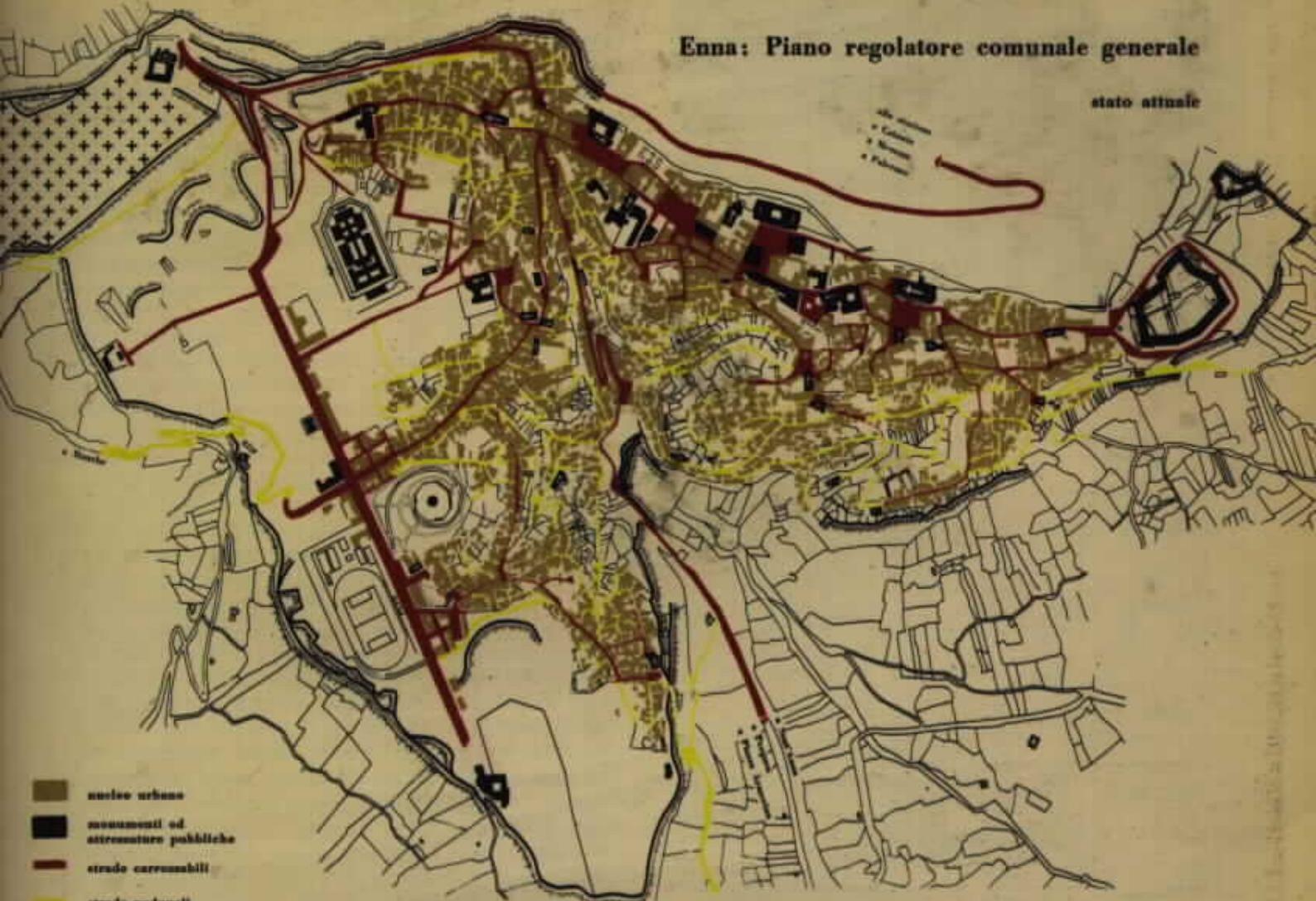
3. Veduta parziale di Enna verso mezzogiorno, con la strada che porta a S. Anna, Fergusa e Piazza Armerina.



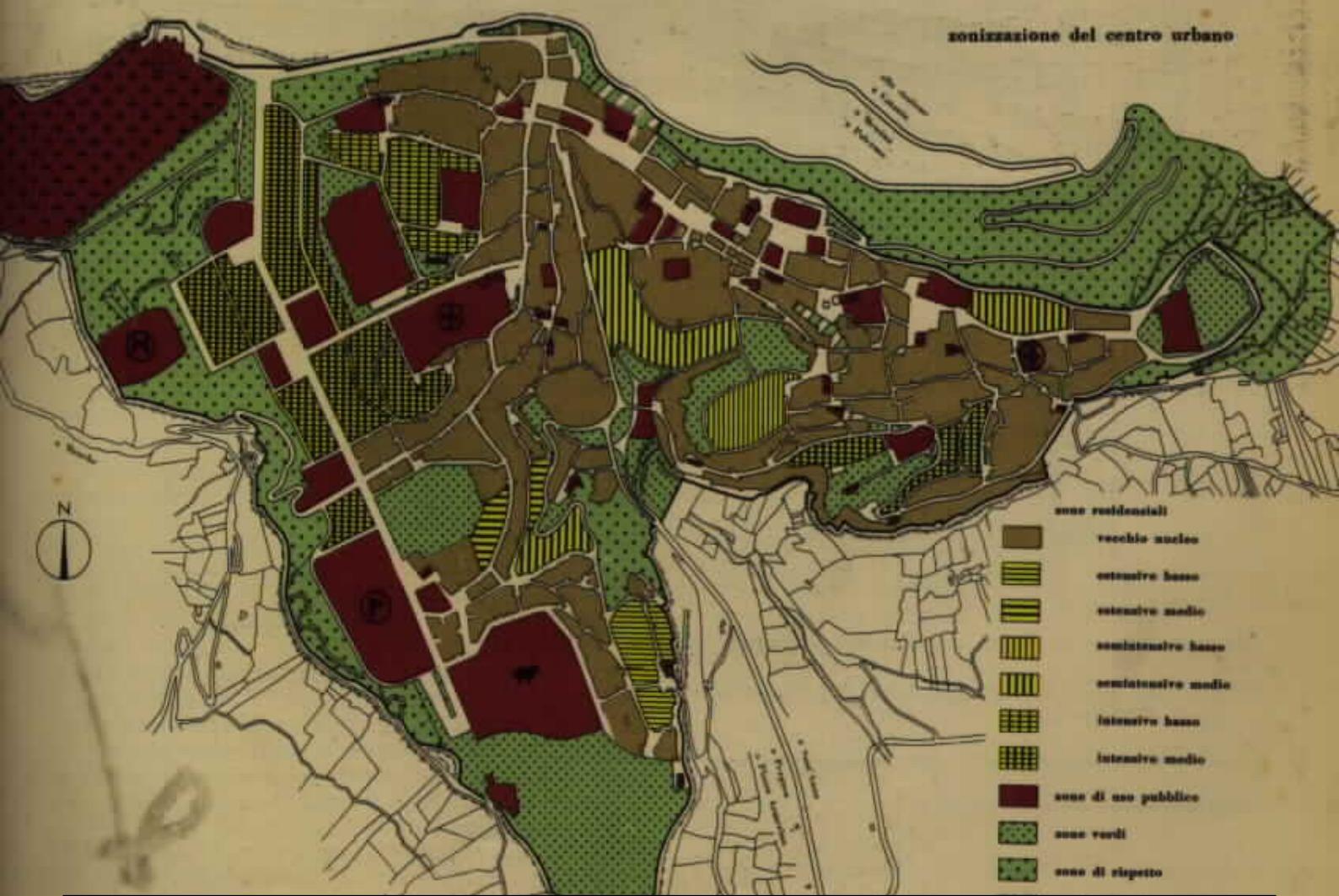
4. Il Castello di Lombardia dalla "Rocca di Genna".

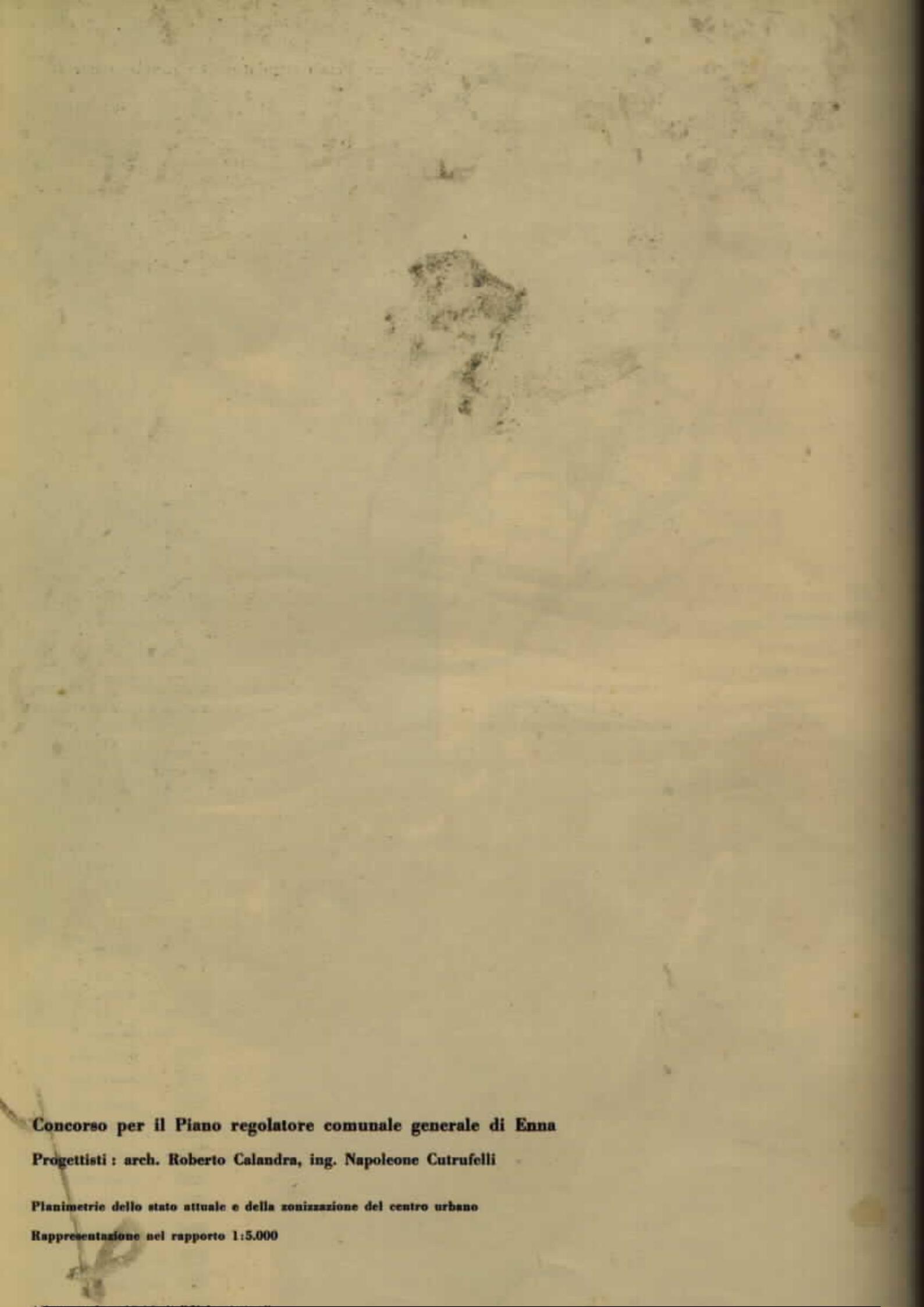
## Enna: Piano regolatore comunale generale

stato attuale



## zonizzazione del centro urbano





**Concorso per il Piano regolatore comunale generale di Enna**

**Progettisti : arch. Roberto Calandra, ing. Napoleone Cutrufelli**

**Planimetrie dello stato attuale e della zonizzazione del centro urbano**

**Rappresentazione nel rapporto 1:5.000**

blemi quindi non possono risolversi nel ristretto ambito della vecchia cinta urbana, magari con l'aggiunta di qualche quartieruccio d'espansione periferica. Vanno invece affrontati in sede di una pianificazione territoriale che, per essere efficiente, a mio avviso, deve procedere contemporaneamente dall'alto e dal basso, partire cioè contemporaneamente dalla sede regionale per l'inquadratura nelle maglie più grandi e dalla sede comunale per la segnalazione più precisa e più concreta delle situazioni e delle esigenze locali.

Ora la pianificazione regionale era solo nel pensiero di pochissimi nel 1946-47 (e purtroppo è ferma tuttora, a dispetto delle buone intenzioni e dei lodevoli sforzi di alcuni, per varare una apposita legislazione e per rendere funzionante una commissione di studio già nominata e insediata, ma mai convocata); e gli studi locali non sono mai stati condotti con sufficiente coordinamento e profondità. Ecco perché io stesso, che con l'Ing. Cutrufelli ne sono il responsabile, dico che il piano di Enna è almeno in parte fallito; è fallito cioè sotto il più delicato profilo, là dove occorreva definire l'assetto territoriale e non si è potuto invece che restare nel vago.

A che vale infatti affermare che la popolazione contadina di Enna che nel 1936 rappresentava il 21% di tutta la popolazione attiva, dovrebbe abbandonare le più alte pendici del monte e scendere a valle sui terreni da coltivare; oppure, rovesciando la medaglia, dire che occorre risanare la città da tutta quella folla di stalle, di chiusi e di fienili oltre che di grotte e di altri miserrimi abituri, sparsi oggi un po' dappertutto, se non si può stabilire con un minimo di attendibilità se, dove e come, andrà ridistribuita la popolazione sul territorio? Finora non c'è stato alcun movimento naturale verso il basso, neppure quando alla base del monte sono stati creati numerosi e moderni tronchi di strade statali, o sul territorio comunale sono stati fondata dal Ministero dei LL. PP. (nel 1935) e dall'Ente di colonizzazione del latifondo siciliano (nel 1940-41) due borghi rurali, residenziale il primo (Borgo Pergusa) di servizio l'altro (Borgo Cascino). Manca quindi una qualsiasi indicazione da parte della tradizione; e noi tutti sappiamo quanto sia difficile identificare in questi casi la via buona.

E come potremmo affermare che sarebbe logico avvicinare i minatori ai luoghi di lavoro, quando abbiamo coscienza che il confinarli in squallidi piccoli borghi minatori sarebbe per essi maggiore sacrificio, forse, del lungo cammino cui si sbarcano oggi per raggiungere la casa in città, e d'altra parte non sappiamo improvvisare alternative migliori?

Pure bisogna fare delle previsioni, in sede di piano regolatore; e per i contadini e per i minatori. E non sarà certo sufficiente per noi nè soddisfacente, il prevedere il loro trasferimento dalle grotte ad anonime case popolari di un qualsiasi quartiere d'espansione.

Bisogna poi preoccuparsi anche della sorte del nucleo urbano storico. Se lo spoglieremo dei contadini e dei minatori, ossia del 30% almeno della sua popolazione, se provocheremo artificialmente un esodo in massa verso il piano, saranno sufficienti le forze residue a mantenerlo in vita lassù, appollaiato sulle rocche nebbiose del monte?

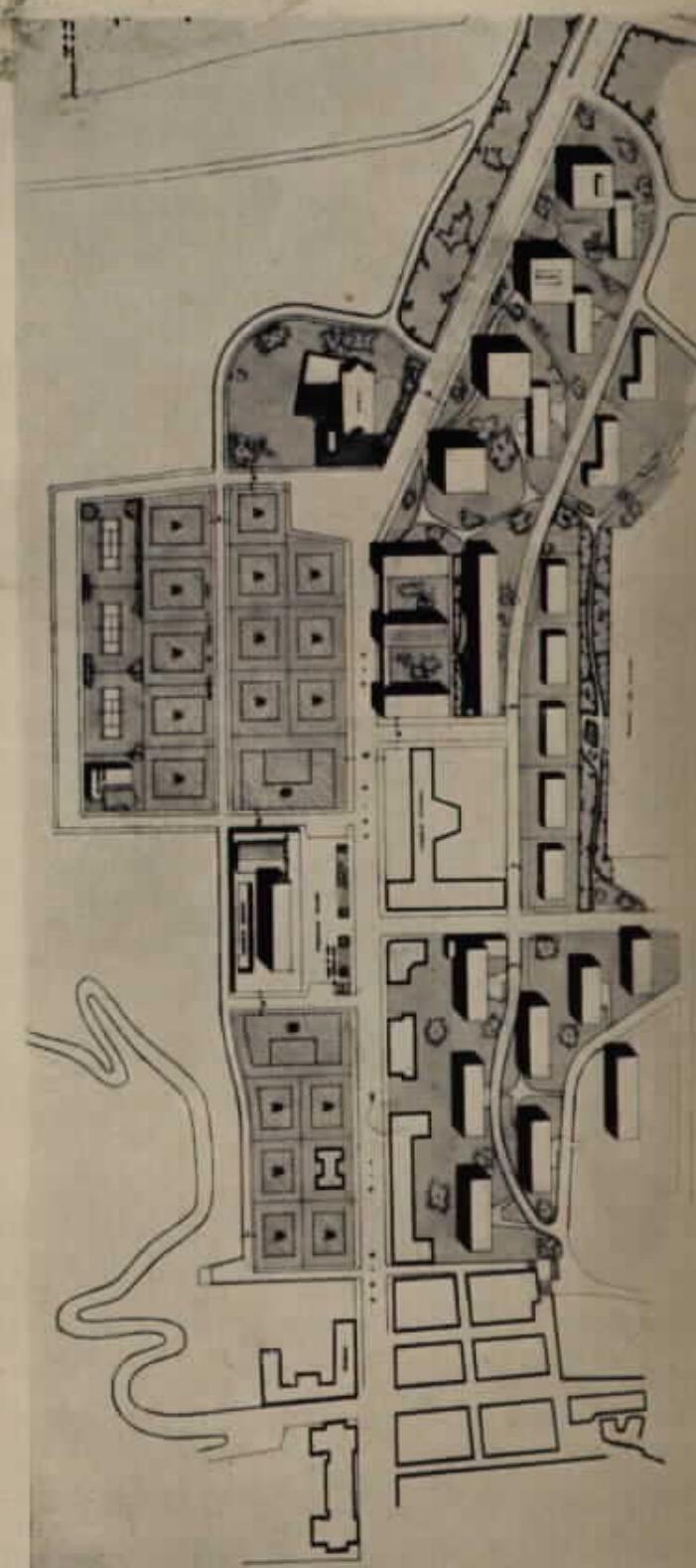
Ecco alcuni fondamentali quesiti cui occorre dare una risposta ragionata, e dopo un severo esame prima di metter mano a una così profonda opera di trasformazione.

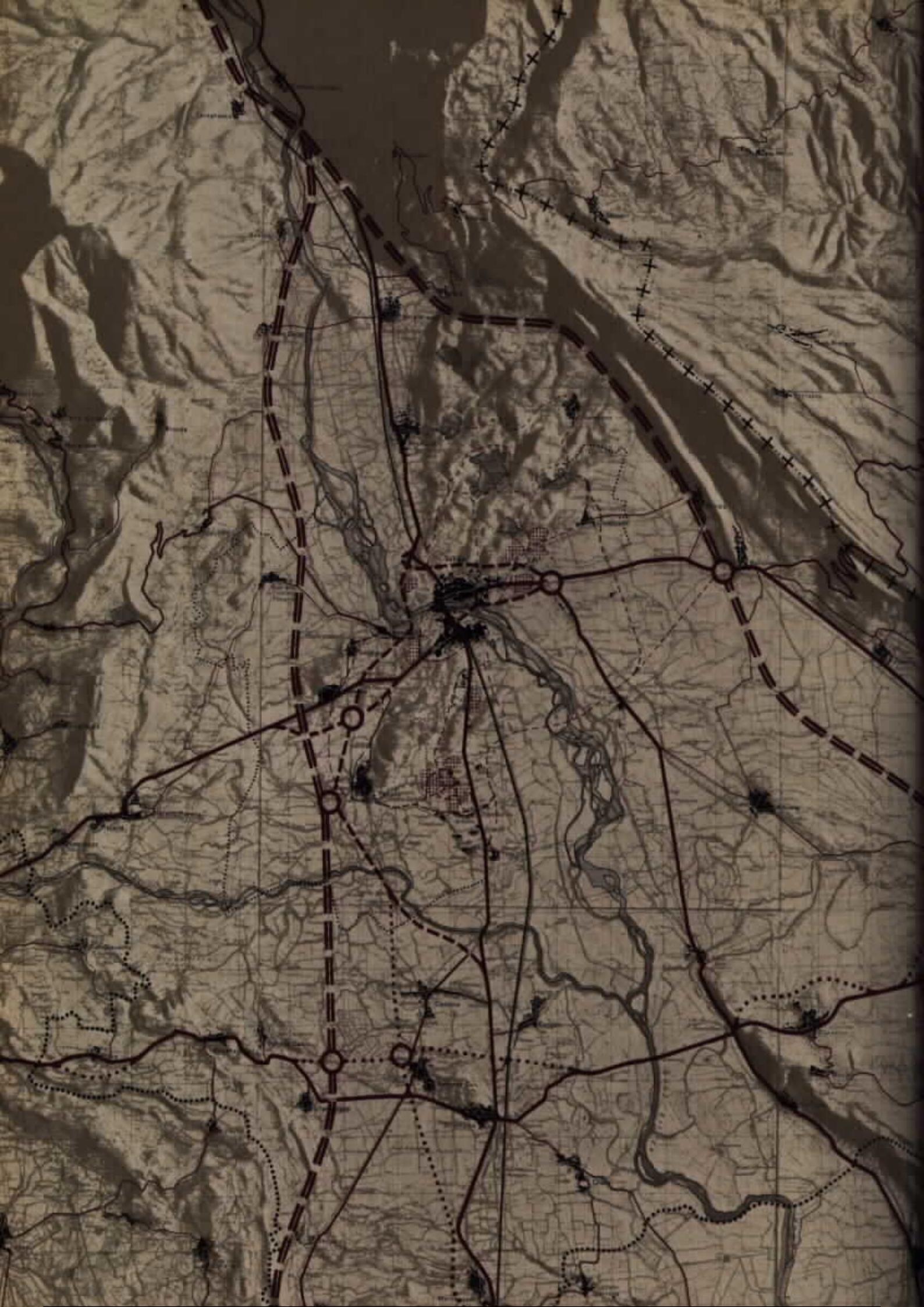
Ma d'altra parte, per dare un senso alla città, per aprire una prospettiva alla sua popolazione a me sembra sia bene che questo esame si faccia e al più presto. In caso contrario Enna dovrà contentarsi del solito pianetto urbano a base di nuove strade e di fondalini architettonici, concepito oggi come cinquant'anni addietro. Il che servirebbe soltanto a cristallizzare sempre più una situazione già troppo compromessa.



5. Villaggio S. Anna, espansione suburbana di Enna. Progetto dell'arch. Galandri e dell'Ing. Cutrufelli.

6. Progetto di sistemazione della zona di ampliamento al Monte, dell'arch. Galandri e dell'Ing. Cutrufelli. Rapporto 1:2000.







## Il Piano regolatore generale di Ivrea

*relazione di Nello Renacco*

Ivrea, sorta per dominare la valle che portava in Gallia ed al Reno, nacque come città di traffico e commercio, ma divenne ben presto città con funzioni militari. La sua storia è il succedersi di momenti in cui il tessuto urbano pare espandersi in pacifiche opere di artigianato e commercio, e di momenti in cui, prevalendo le esigenze belliche, le case si restringono entro le mura.

Praticamente da quando i Savoia divennero padroni della zona, prevalse l'aspetto bellico, ritmato da assedi che lasciarono segni rovinosi sul volto della città.

E' solamente dopo la rivoluzione francese che inizia un periodo di calma.

Ma è come se gli abitanti di Ivrea fossero esausti dalle sopraffazioni fino allora subite, sicché non avviene ad Ivrea, nel corso dell'Ottocento, quell'espandersi di attività imprenditoriali che fu caratteristica di altre zone del Piemonte e di Torino in particolare. Ivrea si accontentò di vivere come una città amministrativa. E quando la unificazione italiana ampliò la struttura amministrativa dell'ex stato piemontese, Ivrea si ridusse ad essere una piccola città che viveva più che altro di ricordi.

L'ultima fase raggiunta da Ivrea nel suo processo di trasformazione storica, è quella industriale. Ivrea è oggi una città industriale che dall'inizio del secolo è andata sempre più delineandosi come tale. La civiltà industriale si sovrappose alla civiltà agricola, caratteristica di tutta la zona. L'affermarsi della industria ha determinato un aumento della popolazione — dovuto soprattutto all'immigrazione — ed una sensibile trasformazione nella struttura sociale, con la quasi totale scomparsa del ceto contadino, una sensibile diminuzione del ceto borghese, la sparizione delle caste nobiliari e l'aumento fortissimo del ceto operaio.

Ciò provoca una frattura nello schema urbano della città e diremmo nella vita della città stessa. Il tessuto urbano non ricopre più il corpo sociale per cui si era andato costituendo, e il nuovo tessuto è tuttora una serie vario-



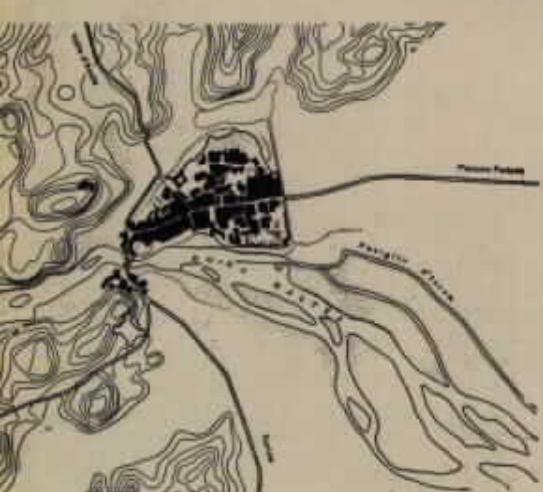
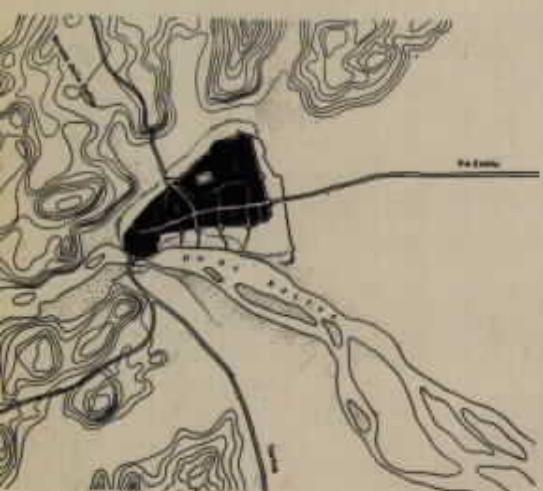
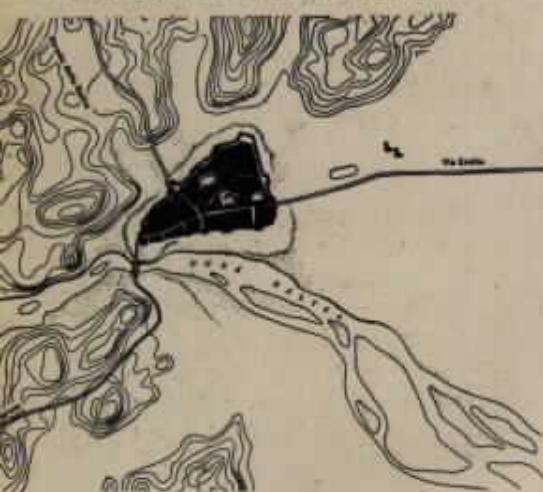
*Nella pagina a fronte*

1. Schema della viabilità nel comprensorio di Ivrea.  
Rappresentazione nel rapporto 1:75.000

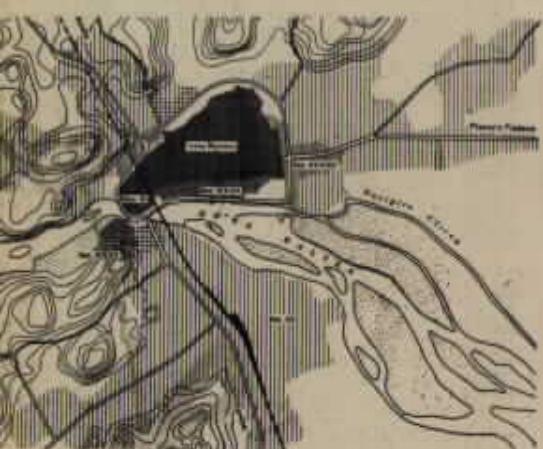
2. Il Russo del 6500 operai nelle ore di uscita e di ingresso alle "Olivetti"...

## Il Piano regolatore generale di Ivrea (segue)

### 4. Lo sviluppo di Ivrea attraverso i secoli.



Dall'alto in basso: Ivrea romana, Ivrea medioevale, Ivrea alla fine del 1700, l'accrescimento della città dall'epoca romana ai nostri giorni.



pinta di frammenti che non riesce ad assumere la fisionomia pacata e umana che una città deve avere.

In più si è come creata una frattura tra la vecchia città contenuta nelle vecchie mura, sede di attività amministrative, di piccolo commercio, del mercato, di istituzioni religiose — mute nella austerità degli edifici della fascia alta — e quella più viva e dinamica della nuova città che si sviluppa, parte nel raggio della maggiore industria con la formazione di nuovi quartieri, privi ancora però di una ben definita personalità, e parte nel lato nord ed est della città, ove il germe maligno della speculazione ha già intaccato zone meravigliose, modificando un paesaggio superbo e creando una periferia amorfa, densa di una edilizia caotica in cui è impossibile individuare un minimo senso di correlazione tra l'ambiente e le strutture e tra queste e le funzioni che in essa dovrebbero svolgersi.

Tuttavia Ivrea costituisce il centro di una particolare zona di influenza; di un suo Canavese — praticamente quella zona che chiamiamo Eposediese e che per essere una realtà socio-economica concreta, possiamo definire « sub-regione eposediese », cui non corrisponde nessuna particolare unità amministrativa e tanto meno una autorità politica.

Perché il piano fosse fondato sulla realtà della città e della sua zona di influenza, si è raccolta la maggior quantità possibile di informazioni che aiutassero a capire tale realtà nella sua struttura attuale e nelle tendenze che essa manifesta. Per questa raccolta si è chiesta la collaborazione di quelle discipline specializzate, tra le quali si distribuisce lo studio dei fattori che agiscono sulle strutture sociali. E, dato che non si tratta tanto di azioni isolate di fattori indipendenti, quanto di interazioni reciproche, e proprio le interazioni tra i vari fattori sono ciò che più interessa in sede di pianificazione, poco servirebbero appelli rivolti ai singoli specialisti, separatamente: quello che occorre alla pianificazione, è il contatto continuo tra i diversi specialisti, cioè il lavoro in comune, in équipe.

Ma il lavoro in équipe costituisce esso stesso un problema o una serie di problemi. Innanzitutto un problema di fondo: quello della preparazione culturale e psicologica a questo genere di lavoro, che si acquista soltanto praticandolo. In questo senso, il lavoro fatto ad Ivrea come gli altri analoghi che si incominciano a fare, ha un valore sperimentale, di allenamento e una tecnica di cui non si può più fare a meno. E' evidente, e l'esperienza l'ha dimostrato, che non bastano contatti saltuari tra specialisti che procedono indipendentemente: è nel lavoro quotidiano che si deve avanzare insieme, ed ogni specialista dovrebbe conoscere tutte le altre discipline tanto da capire i problemi e la terminologia, se non i congegni tecnici particolari.

Per questo, specialisti di campi diversi sono stati chiamati ad Ivrea e vi hanno soggiornato, chi per poco e chi per molto tempo. Anche se, oltre alla mancanza di abitudine, varie difficoltà pratiche si oppongono alla possibilità di realizzare una effettiva convivenza degli specialisti sul posto di lavoro, qualcosa si è incominciato a fare. E resta ben chiaro che ciò a cui si deve arrivare, non è un occasionale accostamento di indipendenti ricercatori individuali, ma qualcosa di molto più profondo: la pianificazione è per sua natura una scienza o una tecnica di un tipo che si potrebbe dire collettivo, destinata a riunire nuovamente, attraverso il nesso dell'équipe, quelle specialità che sono state separate dalla divisione del lavoro.

Tutti gli aspetti della vita si ritrovano in una collettività urbana. Perciò tutte le discipline che in qualche modo si riferiscono all'uomo e al suo ambiente, dovrebbero collaborare con l'urbanistica nello studio di una pianificazione urbana e ancor più nelle pianificazioni di portata più vasta.

Nell'équipe di Ivrea si è cercato di avere la collaborazione di quelle scienze che sembravano fondamentali: la geografia, in quanto studio dell'ambiente, e pensando naturalmente alla geografia umana e ai settori di questa che più si interessano al significato dinamico dei dati geografici; l'economia, come studio delle possibilità produttive della collettività, ed anche delle sue possibilità di consumo; l'agricoltura, data la particolare importanza dell'economia agricola nella zona; la statistica, come moderno strumento di indagine dei fenomeni collettivi; infine quelle che più tradizionalmente sono chiamate scienze umane: la storia, la pedagogia, la psicologia, la sociologia. In quest'ultima, che ha per suo oggetto lo studio delle società umane nel loro insieme, sembrerebbero assorbite tutte le altre ricerche, come altrettanti capitoli particolari di un'opera generale. E non è più ben chiaro se l'urbanistica debba essere anch'essa un capitolo.

E' posto così il problema dei rapporti tra le diverse discipline all'interno dell'équipe. Il problema non si presenta facile, per l'incerta definizione

zione dei campi di studio di alcune discipline. La soluzione dovrebbe essere cercata in una cooperazione di tutte, piuttosto che in una subordinazione di alcune ad altre. O, meglio, nella subordinazione di tutte, alla pari, ad una scienza della pianificazione, che non coincida più con nessuna disciplina specializzata, ma che abbia per sua specialità esclusiva lo studio delle interrelazioni: che tragga dalle scienze specializzate i suoi dati, relativi all'ambiente o alla produzione o alla struttura sociale o ad altro, e che rinvii alle scienze specializzate per i provvedimenti tecnici necessari ad intervenire nelle situazioni.

Il lavoro fatto ad Ivrea ha cercato di offrire un tipo possibile di collaborazione tra urbanisti e specialisti e può considerarsi come una prima soddisfacente approssimazione, attuabile nella situazione italiana. I vari specialisti, indipendenti ciascuno nel suo campo, avevano di fatto la figura di consulenti degli urbanisti, come il radiologo è consulente del medico generale, o del medico di diversa specialità, per ripetere un'immagine espressa nel corso delle discussioni preparatorie al lavoro del piano. Su questa immagine, scaturita spontaneamente, può essere interessante riflettere: essa rivela il valore terapeutico che si era accordato alla pianificazione, e il contributo che ci si aspettava dai consulenti, di indagine dell'invisibile, di rivelazione di quegli aspetti della vita della città che l'occhio dello studioso generico non riuscirebbe a scorgere.

Dove questo tipo di collaborazione si rivela difficile è nella scelta degli oggetti da studiare: in pratica, ogni specialista studiava con i propri mezzi quelli che a lui sembravano i problemi più meritevoli, e versava le informazioni raccolte agli urbanisti, discutendone poi con loro. Le chiarificazioni raggiunte nell'individuazione dei temi che i pianificatori possono assegnare allo studio degli specialisti fanno parte dei risultati, e non dei meno importanti, raccolti dall'esperienza fatta.

Comunque la si pensi la collaborazione all'interno dell'équipe, una cosa appare certa: data la complessa struttura delle città moderne, e dato ciò che oggi si chiede alla pianificazione, l'urbanista non può essere una sola persona a meno di non farne un autocrate. Se l'urbanista è chi fa il piano, l'urbanista coincide con l'intera équipe.

Ma la pianificazione consiste di un nesso inseparabile di scienza e di intuizione, di attività intellettuali e di fatti emotivi.

Vedere fatti e problemi e decidere quali debbano essere gli oggetti dello studio è un compito che non rientra nella concezione strettamente razionalista della scienza, ma che continuamente si accompagna ad essa. Nella scelta dei particolari problemi da studiare intervengono quei fatti che ordinariamente si attribuiscono alla sfera del sentimento. Certi problemi sono più o meno sentiti per ragioni profonde che non sempre si riesce a giustificare: non esiste una azione razionale che non sia aiutata da impulsi irrazionali, non c'è pianificazione senza un atto di fede da parte del pianificatore. Una simpatia umana per chi vive nella città è un presupposto indispensabile per una pianificazione impegnata: questo si traduce nella ricerca preliminare di un lungo ed intimo contatto con l'oggetto della pianificazione. Il contatto con la comunità che si è espresso negli studi, nelle indagini eseguite e nella residenza in Ivrea dei pianificatori, ha avuto un duplice aspetto: ha sensibilizzato i pianificatori all'ambiente su cui dovevano intervenire ed ha aperto i cittadini ad un nuovo interesse per la loro città, in particolare, per i problemi più ampi della pianificazione, in generale. I primi si sono valsi della collaborazione della cittadinanza, prima di tutto per comprenderla poi per agire proprio sulla base di quella comprensione traducendola in una serie di interventi. Tutto il lavoro preparatorio di indagine e di contatti ha avuto due risultati: ha suscitato interesse nella città per questi problemi urbanistici; ha permesso di versare nel lavoro di indagine le esigenze e le aspirazioni della gente che, attraverso la mediazione dell'équipe, vennero trasferite nelle proposte seguenti del Piano:

1) Nel concetto di espansione di Ivrea «a grappolo», al fine di mantenere nella crescita della città il maggior perimetro di contatto con il verde circostante.

2) Nell'idea di una città federazione di unità residenziali, capace di soddisfare i desideri di ciascuno dei suoi componenti e più ancora quelli delle loro associazioni.

3) Nella previsione di una annule interna che dia maggior vita al punto ambientalmente più interessante della città e del nuovo ponte sul fiume che offre la possibilità di comunicazione nel senso più stretto della parola e nel suo più ampio significato di contatto umano stabilisce anche formalmente un tentativo di unione tra la città vecchia e quella nuova.



5. Il profilo del vecchio nucleo di Ivrea visto da Nord.

6. Le voci dei bambini e dei religiosi che li accompagnano risuonano nella quiete della Piazza della Cattedrale.









## COMUNE DI IVREA

PIANO REGOLATORE GENERALE

Prodotto da

Ufficio per il Coordinamento Territoriale dei Comuni

### PIANO REGOLATORE GENERALE

Prodotto da

Ufficio per il Coordinamento Territoriale dei Comuni

- Zona riservata ai servizi
- Regole strutturali
- Regole strutturali e urbanistiche
- Regole strutturali e urbanistiche e dimensioni
- Zona riservata
- Regole strutturali
- Regole strutturali e dimensioni
- Regole strutturali e dimensioni e dimensioni
- Zona riservata
- Regole strutturali
- Regole strutturali e dimensioni
- Regole strutturali e dimensioni e dimensioni



**Piano regolatore generale di Ivrea**

Progetto del Gruppo tecnico per il coordinamento urbanistico del Canavese.

Rappresentazione nel rapporto 1 : 20.000



4) Nella previsione di quartieri residenziali adatti a soddisfare una sentita esigenza di vita associata integrati da sufficienti attività complementari che escludano il materializzarsi di uno « Zoning di classe ».

5) Nell'oculato risanamento del vecchio centro che, salvaguardando l'aspetto generale della zona ed il suo caratteristico impianto urbanistico, sarà rivisitato con l'inserimento di ampie attrezzature a servizio di tutta la città e dei comuni limitrofi onde allontanare il pericolo di trasformare questa zona storica in un pezzo da museo archeologico.

6) Nell'espansione industriale che avverrà non in modo intensivo tale da formare compatti monoblocchi ma in modo estensivo e discontinuo separando le officine con spazi liberi, agricoli, che ne assicurino un certo respiro ed un senso di libertà, creando così un quadro ambientale sano, vivace e più gradevole, tale da influire positivamente sulla psicologia di chi lavora.

7) Nell'ordinamento della rete delle grandi comunicazioni che senza intaccare le zone di naturale sviluppo della città sia sufficientemente prossima al complesso urbano, onde riversare in questo i benefici dell'importante traffico turistico che i programmi in atto favoriranno sempre più.

Gli interventi, poi, assumeranno un valore più evidente e specifico quando si tratterà di attuare i piani particolareggiati.

I cittadini dal canto loro, non si sono fermati alle proposte fatte attraverso le schede di indagine. Il loro interesse continua oggi, se ne è avuto conferma proprio in queste sere, in una riunione indetta da un partito politico sulla illustrazione del Piano Regolatore alla quale la cittadinanza ha partecipato numerosa, ed ha continuato il dialogo iniziato con i pianificatori durante le indagini, attraverso una serie di interventi di discussione e di critica. In queste riunioni sono emerse talune critiche, non tanto contro il Piano e la pianificazione in generale, quanto contro l'attuale legislazione che non è sufficientemente idonea a sostenere le più aggiornate proposte senza creare sperequazioni economiche che si traducono in forza di opposizioni camuffate sotto le più diverse etichette.

E anche questa vitalità è da considerarsi fra i risultati raggiunti dal Piano, ed è — a nostro parere — di buon augurio per la realizzazione di quell'opera di pianificazione democratica cui si aspira.

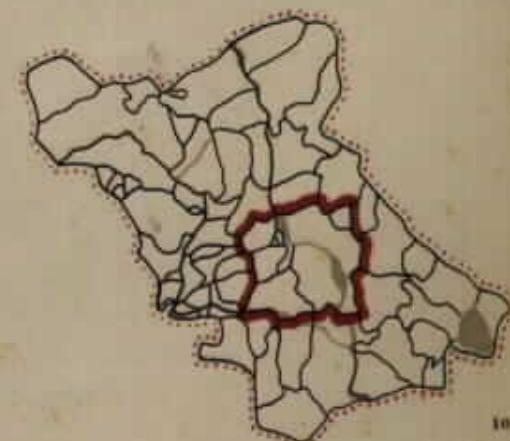
Ma se la pianificazione vuole essere fondata sulla realtà delle comunità umane, come noi crediamo, dovrà dunque acquisire una chiara conoscenza della rete di relazioni all'interno delle comunità stesse. L'indagine della situazione condotta con tutte le tecniche disponibili ed estesa quanto più a fondo sia possibile, si troverà di fronte successivamente i problemi delle relazioni degli individui fra loro, degli individui con la società circostante, e di questa con le altre società a loro volta circostanti; è chiaro che proseguendo in questo modo senza fermarsi si sarà condotti a trattare sfere sempre più larghe dove i rapporti si fanno più radici e più complessi. E questo processo potrebbe non avere altro limite che l'intera totalità degli uomini. E' vero dunque da un lato che ogni Piano assolutamente completo dovrebbe essere mondiale; dall'altro lato le necessità pratiche impongono di circoscrivere un territorio sul quale un singolo Piano possa far presa senza urtare nella impossibilità offerta dai problemi troppo vasti.

Sorge così il compito di individuare un campo abbastanza ristretto per essere accessibile e abbastanza ampio per contenere una realtà organica. Questa realtà — federazione dei comuni — si allargherà nella subregione.

La regione individuata intorno a Ivrea, che si è convenuto di chiamare eporediese, rappresenta una subregione del Canavese che a sua volta per lunga tradizione storica costituisce una subregione del Piemonte. L'Eporediese o comprensorio di Ivrea, rappresenta dunque la unità territoriale minima a cui possa applicarsi un piano regionale che abbia per centro Ivrea. La sua definizione solleva l'esigenza di una pianificazione urbanistica subregionale.

La legge urbanistica, come è noto, prevede tre livelli di pianificazione: i piani comunali i piani intercomunali e i piani territoriali di coordinamento, il cui campo di applicazione non è ulteriormente definito. Di fatto, nella pratica riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici i piani territoriali sono stati interpretati come piani regionali identificando i territori di loro competenza con quelle regioni in cui, per lunga tradizione, si è abituati a ripartire il territorio nazionale e che hanno, per certo, una realtà storica e sociale, ma non hanno ancora una precisa figura giuridica.

Crediamo che gli studi condotti a Ivrea, in questo campo, valgano a mostrare l'opportunità di prendere in considerazione i piani subregionali, intermedi tra quelli intercomunali e quelli regionali. Si intende che non bisogna fermarsi a questo: i piani subregionali, o comprensoriali, saranno a loro volta nuclei di piani intercompreseionali; ed infine di piani regionali.



7-8. Veduta aerea del territorio di Ivrea.

9. Il nuovo quartiere "Olivetti" INCA-CASA lungo la strada per Torino.

10. La zona di sviluppo di Ivrea: la linea punteggiata in colore ne definisce i confini; la linearossa è tratta continua: indica il limite del Piano Intercomunale proposto; in nero i confini comunali.

E anche qui non ci si dovrebbe fermare, perché sarebbe necessario arrivare al piano nazionale, quando non addirittura al piano internazionale.

Nell'intento di attuare questo piano di sviluppo subregionale, gli studi preparatori condotti a Ivrea si sono svolti in modo simmetrico a quelli condotti per la preparazione del piano generale urbano.

I contatti fra i pianificatori e l'oggetto di studio si sono concretati in indagini su Comuni interessati e in studi di specialisti, affiancati da una serie di incontri fra i membri dell'équipe addetta allo studio del piano e i rappresentanti amministrativi di quei Comuni: una più grande comunità di quella urbana si è così interessata all'opera di pianificazione; ancora una volta si è cercato di stabilire un dialogo fra il gruppo più stretto dei pianificatori e quello più ampio della collettività.

Ma l'opera di pianificazione, nel suo significato più generale, ha evidente bisogno di un sostegno legislativo su cui poggiare per potersi attuare.

Una delle funzioni di questi incontri di studio dovrebbe essere proprio la definizione in termini esatti di quei provvedimenti necessari perché non vadano perduto i risultati raggiunti in fase di studio dei piani.

Primo fra questi una adeguata legislazione che tuteli la attuazione dei piani stessi nel modo migliore, e attutisca gli squilibri economici che oggi inevitabilmente si verificano.

## Collana di studi e ricerche per il coordinamento urbanistico del Canavese

L'impostazione del Piano Regolatore di Ivrea non può riuscire completamente chiara se non si è a conoscenza del materiale su cui il Piano è basato, e delle ragioni per cui il materiale stesso è stato raccolto - e in un certo modo invece che in un altro. Per questo il GTCUC ha deciso di pubblicare, con l'appoggio della Società Olivetti, tutti che permettano: a) di mettere in luce le ragioni urbanistiche che hanno portato agli studi particolari; b) di trattare direttamente la metodologia e la problematica suscitata dagli argomenti particolari nel loro ambito particolare.

### 1 - Ludovico Quaroni

Principi e metodo per lo studio dei piani

### 2 - Umberto Toschi

Francesco Brambilla

La determinazione dell'area di influenza di Ivrea

### 3 - Umberto Focca

Caratteristiche e problemi dell'agricoltura nella Zona di Ivrea

### 4 - Umberto Toschi

L'economia industriale nella Zona di Ivrea

### 5 - Claudio Napoleoni

Introduzione teorica alle ricerche economiche per i piani urbanistici

### 6 - Delfino Insolera

La famiglia, il lavoro, il tempo libero in Ivrea

### 7 - Magda Talamo

Caratteri e problemi del tempo libero a Ivrea

### 8 - Lamberto Borghi

Le scuole e l'educazione a Ivrea

### 9 - Francesco Brambilla

Le abitazioni in Ivrea  
Elaborazioni statistiche di una indagine sulla città

### 10 - Carlo Doglio

Luciano Giovannini

Storia di Ivrea urbana

### 11 - Annibale Fiocchi

Enrico Ranieri

Le attrezzature urbane a Ivrea

### 12 - Nello Renacco

Il Piano Regolatore Generale di Ivrea

### 13 - Luciano Giovannini

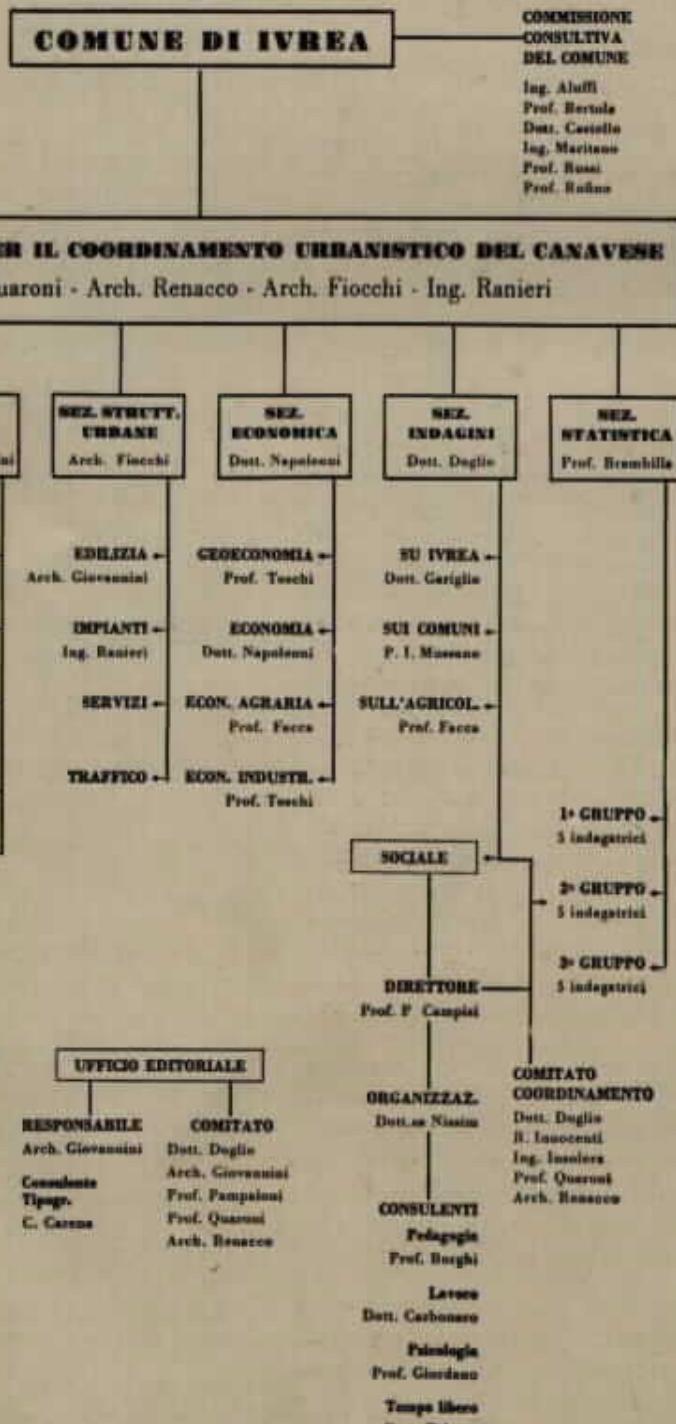
L'ambiente dell'Epedisse

### 14 - Adriano Olivetti

Programma per una pianificazione del Canavese

### 15 - Giorgio Ferretti

Consorzi fra Comuni e pianificazione urbanistica



## Dichiarazione di Giacomo Ottello Sindaco di Ivrea

*Dopo quanto ha detto l'arch. Renacco sul piano regolatore di Ivrea, io non mi permetterò di aggiungere alcuna variazione sul tema. Chiedo soltanto alla cortesia dell'insigne uditorio di consentirmi di fare qui solennemente un riconoscimento e di esprimere una mia impressione personale.*

*Ivrea, patria di Arduino, città antica, ricca di storia e non meno nota per la presenza fra le sue antiche mura di un complesso industriale Olivetti che ne reca il nome nel mondo, è una cittadina in fase di rapida espansione demografica e quindi edilizia. Una delle prime difficoltà di fronte alle quali si è trovata l'Amministrazione che ho l'onore di presiedere è stata quella di dover disciplinare l'iniziativa privata nel campo della edilizia, e l'iniziativa di Enti: è stata questa preoccupazione che ha indotto l'Amministrazione a promuovere l'allestimento del piano regolatore. Debbo qui dichiarare che questa idea fu accolta subito con grande simpatia da parte della Ditta Olivetti e particolarmente da parte del Presidente dell'I.N.U. Ing. Olivetti, qui presente, il quale non soltanto ha accolta con simpatia l'idea del P.R., ma ha offerto la preziosa collaborazione concretatasi nel finanziamento integrale di questo complesso lavoro che ebbe la collaborazione di specialisti di molti Atenei italiani e stranieri.*

*Questo è un riconoscimento che io dovevo qui fare e lo faccio con simpatia e con gratitudine portando il sentimento riconoscente della città di Ivrea. Ora consentitemi l'espressione di un'impressione mia personale. Ho seguito con molta attenzione il lavoro di questo solenne Congresso, con l'attenzione che meritava l'autorità degli interventi e mi è parso, consentite a un modesto studioso e cultore di economia e di sociologia, mi è parso di intravvedere nell'animo degli urbanisti lo stesso tormento che percuote il cultore di scienze sociali la stessa preoccupazione di donare agli uomini una casa, una città, un quartiere che non sia un cumulo, una catasta di mattoni e di materiali, ma contenga entro se stesso qualche cosa, uno spirito: favorisca cioè quell'accostamento tra gli uomini, quel senso di solidarietà fra gli uomini, quel senso di simpatia umana e faccia attenuare nel mondo moderno l'angoscia che percuote gli uomini. Mi è parso di sentire in voi la stessa preoccupazione. Perciò mi sono sentito vicino, fraternamente vicino come uomo che cammina accanto ad altri uomini, preoccupati delle stesse vicende umane dei nostri giorni, dello stesso diffuso senso di sfiducia e di mancanza di speranza. Quando voi lavorate e vi tormentate e studiate per donare agli uomini nuovi quartieri, per studiare l'espansione della città in modo che gli uomini non siano isolati, gli uni dagli altri, fra quattro mura, offrendo a questi nuovi agglomerati possibilità di contatti, affinchè gli uomini, si risentano fratelli, uniti nello stesso sforzo di edificazione, lanciati verso lo stesso cammino, voi compite opera altamente morale, voi permettetemelo, siete sociologi. Perciò consentite a un modesto cultore di queste scienze, a un non urbanista di fare a voi e a me stesso l'augurio che questi sforzi donino a coloro che li compiono la stessa gioia, la stessa consolazione, lo stesso ristoro che a coloro che questi doni ricevono.*

# Milano: il nuovo Piano regolatore

*presentazione di Ludovico Barbiano di Belgiojoso*

In qualità di Presidente della Sezione Lombarda dell'I.N.U. per il passato biennio, mi sono assunto il compito di iniziare la presentazione del piano di Milano, svolgendo la prima parte di una relazione che toccherà quattro argomenti distinti svolti da quattro relatori.

Premetto che essi si propongono di esporre la materia nel modo che più ne faciliti l'esame critico agli affetti delle conseguenze che potranno dedursi, poiché ritengo che soltanto per questa via si potrà validamente contribuire alle finalità del Congresso nella più alta sfera culturale.

Si noti, anzitutto, come l'importanza agli effetti di una critica che il piano di Milano può avere nello svolgimento del Congresso è soprattutto in funzione di due fattori: il significato pratico che il piano ha nelle tappe dell'urbanistica italiana, ed il fatto che si tratti dello studio urbanistico di maggior mole presentato nell'intero sviluppo delle sue fasi (e cioè dall'origine fino all'approvazione da parte degli organi statali) e completato financo da alcuni esempi di studi di piani particolareggiati, che rappresentano, a mio avviso, la parte più suscettibile di discussione. Il piano di Milano è infatti il primo studio di una grande città concepito e redatto in base alla legge urbanistica del 1942. In forza di questa (oltre alle altre peculiarità che ne derivano) il piano cittadino è stato studiato nei suoi rapporti concreti con i problemi di carattere regionale, inserendosi così, con una precisa qualifica, nello spirito e nella lettera del tema del Congresso. Il fatto poi che venga presentato come campo di una esperienza completata interamente in questo suo primo ciclo, ha pure, a mio avviso, un particolare interesse per noi, perchè, esaminato proprio alla fine dei lavori, permetterà di trarre le conseguenze più drammatiche, sia sotto lo aspetto più propriamente scientifico, che sotto quello economico, sociale e legislativo.

E' noto a tutti come, all'inizio dell'ultima guerra, Milano avesse un piano regolatore funzionante, approvato nel 1934, piano però che oltre a non prevedere una opportuna zonizzazione, esasperava, con una indifferenziata espansione a macchia d'olio, il monocentrismo della propria configurazione. Già, dopo che era stata promulgata la legge urbanistica del '42, si stava predisponendo d'ufficio una revisione parziale del piano, quando le distruzioni belliche, toccando profondamente nel corpo della città e nella sua vita sociale ed economica, ponevano il problema della revisione, in termini completamente nuovi. Appunto per tale esigenza, alcuni gruppi di studiosi si accingevano a studiare privatamente nuove e più radicali soluzioni. Il primo studio in ordine di tempo, pubblicato nel luglio del '45 e preparato ancora durante la clandestinità, era informato ad alcuni nuovi concetti fondamentali, alcuni dei quali rimasero operanti anche nel successivo studio ufficiale del piano: la definizione di un sistema di relazioni fra città e regione, la rottura del monocentrismo del nucleo urbano con la creazione di un nuovo Centro Direzionale e la conseguente restituzione del vecchio centro alle sue funzioni tradizionali, la creazione infine di un

sistema di due assi attrezzati per la penetrazione del traffico, furono le sue caratteristiche principali.

Nel novembre del '45, l'Amministrazione comunale bandiva un concorso di idee, cui partecipavano numerosi tecnici con un complesso di 96 relazioni.

Un successivo convegno nel gennaio '46, permise agli autori delle proposte di discutere assieme le proprie idee e di formulare un complesso di voti e di raccomandazioni che divennero poi le norme informatrici dello studio del nuovo piano.

L'Amministrazione costituì infine un corpo di commissioni composte da liberi professionisti e da funzionari del Comune che iniziavano in stretta collaborazione il vero e proprio studio del nuovo piano.

Senza entrare, per amore di brevità, a descrivere il meccanismo col quale si svolse il lavoro, voglio qui farvi notare l'importanza del metodo seguito dall'Amministrazione in queste fasi. Si trattava di una formula assolutamente nuova che ha consentito un ampio apporto di idee, un efficiente lavoro collettivo con una vasta partecipazione di competenti, ed infine una simpatica utilissima collaborazione fra funzionari e professionisti. Frutto, tutto ciò, del nuovo e sincero spirito democratico che, in quegli anni, dava vita alle iniziative culturali e agli atti amministrativi degli Enti pubblici.

Il piano che risultò da questi studi fu adottato nel luglio del '50 dal Consiglio Comunale e approvato nel maggio del '53 con decreto Presidenziale.

Nelle more dell'approvazione del P.R. era stato predisposto un piano di ricostruzione autorizzato con decreto Ministeriale nell'aprile del '47 e comprendente due zone interne della città ed una zona esterna derivante dall'ampliamento.

Fu quello un periodo particolarmente difficile ed infelice nel dialogo fra Amministrazione pubblica ed i privati, per i rapporti insoliti e contrastanti fra il vecchio ed il nuovo Piano.

Le caratteristiche di questo e le sue relazioni con la realtà della situazione attuale, verranno illustrate dall'arch. Prof. Bottone che è stato l'estensore della relazione generale del piano studiato nel '47 dalle commissioni e successivamente divenuta la relazione ufficiale del Piano regolatore approvato nel 1953.

Il Dr. Rodella, Vice Capo della Ripartizione Edilizia e Urbanistica che ha curato, in collaborazione col Capo della stessa Ripartizione Dr. Bodino, gli aspetti tecnico-giuridici del piano approvato con legge, illustrerà il meccanismo giuridico del piano e le esperienze positive e negative della sua applicazione.

Infine l'arch. Prof. Edallo, che è stato il dirigente dell'ufficio comunale che ha redatto il piano nella sua forma esecutiva definitiva, illustrerà le esperienze di questa realizzazione e farà delle proposte di carattere tecnico e legislativo che proprio quelle esperienze gli hanno suggerito.

Si è preferito fare quattro interventi distinti anche con la espressione di opinioni in contrasto anziché redarre

una unica relazione « di compromesso », perchè le singole parti riflettessero nel modo più autentico i punti di vista dovuti alle opinioni, alle competenze ed alle mansioni pertinenti ai singoli relatori.

Sarà così più agevole ai convenuti formarsi un giudizio, sia sulle singole parti della materia, che sui rapporti che necessariamente si renderanno più evidenti tra di esse.

E' infatti attraverso l'esame dei contrasti che sarà possibile raggiungere quella visione critica generale che, come ho premesso, potrà contribuire alla sincerità del Congresso.

Ritengo infatti sia interessante, al di sopra della polemica che può dare ragione o torto alle singole persone o agli Enti per le responsabilità che sono pertinenti a ciascuno di essi, rilevare quelle ragioni che hanno resi validi o invalidi i presupposti del piano attraverso le sue fasi di sviluppo e di applicazione. E' infatti tipica del momento attuale dell'esperienza urbanistica, la crisi delle relazioni fra le impostazioni di carattere teorico e scientifico e la possibilità di una fedele traduzione nella realtà condizionata alla situazione economica e legislativa. Perciò il rilievo di contrasti o di rinunce nell'applicazione del piano, rispetto ai principi che l'hanno informato

nella prima fase di studio, riveleranno le cause per cui gli urbanisti non abbiano potuto portare sino in fondo (attraverso le varie fasi dello studio) l'integrità delle loro idee, o quelle per cui la pubblica Amministrazione non sia stata in grado di impostare la propria politica urbanistica con quel respiro che l'ampiezza della concezione originaria del piano avrebbe richiesto.

Altro spunto per una disamina critica, offrono gli esempi di studi sui piani particolareggiati.

Da parte mia pavento, in questo caso, l'ingerenza di un piano nella sua fase urbanistica, nei confronti della libertà necessaria alla successiva fase di progettazione architettonica.

L'esigenza di un certo ordine a priori, non deve determinare soluzioni che minacciano di cristallizzarsi secondo un nuovo accademismo formalistico il quale prescinde dall'apporto creativo delle vere ragioni di vita che si vanno determinando di volta in volta nel tempo.

Ho voluto anticipare questi spunti gravidi di incognite per precisare la mia posizione critica personale e predisporre fin da questo momento in tutti noi uno stato d'animo aperto alle indagini e alla discussione, stato d'animo sincero, che è il solo degno di uomini liberi e l'unico garante di un costruttivo progresso.

## I concetti fondamentali del nuovo Piano regolatore

*relazione di Piero Bottoni*

Il 30 maggio 1953 segna una data storica, non solo per l'urbanistica milanese, ma anche per tutta l'urbanistica italiana.

E' stato approvato in quel giorno il primo piano regolatore di una grande città italiana in forza della legge del 1942.

La relazione della legge di approvazione del piano riconosceva ad esso una perfetta identità tra le soluzioni urbanistiche del piano e le direttive che erano state espresse nella sua relazione. E riconosceva pure, nei mezzi indicati nella parte economico-giuridica di quella, le possibilità di una realizzazione del piano stesso « i cui criteri e direttive si ravvisano pienamente ammissibili e rispondenti al migliore e più razionale assetto del territorio urbano ».

Quali dunque i criteri fondamentali di questo piano?

Essi erano: l'inserimento del piano in uno schema di piano regionale; il decentramento delle industrie con la ubicazione di nuovi grandi complessi industriali nella zona avente come asse la direttrice Milano - Rho - Sesto Calende; la creazione di un nuovo « centro direzionale » a nord del vecchio centro, corrispondentemente al naturale sviluppo della città e ad integrazione degli interessi economici direttivi del vecchio centro. Altra caratteristica del piano era la zonizzazione dell'intero territorio comunale e, in particolare, la destinazione a verde agricolo di molta parte dei terreni posti al di fuori dei limiti dell'aggregato urbano; la creazione di grandi assi stradali attrezzati per il traffico di penetrazione dalla regione nell'aggregato urbano, e infine di arterie tangenziali per il traffico esterno.

Il decreto di approvazione del piano (1953) apportava alcune modifiche al piano adottato dal Consiglio comunale in data 12-7-1950 il quale a sua volta aveva approntato delle varianti al piano studiato dalle Commissioni ed edito nel 1947.

*Sette anni e sei mesi* dunque è durato lo studio di questo piano, in tappe di un anno e mezzo per l'invenzione, 3 anni per la messa a punto e 3 anni per l'approvazione. Queste date e queste lunghe tappe *canno profondamente* meditate da coloro cui incombe la responsabilità della legislazione urbanistica.

D'altra parte il piano di Milano era il primo grande piano che si faceva e quindi naturalmente correva l'alea delle incertezze derivanti dalla applicazione di una nuova legge, una legge che, noi sappiamo, era priva, ed è ancora priva di un regolamento. Anche se il piano di Milano è certo noto a molti di Voi, ritengo opportuno richiamarne le principali direttive. Ma prima di entrare nel dettaglio delle linee particolari del piano, voglio ricordare il sistema di ricerca che fu adottato per poter raccogliere gli elementi fondamentali per un'analisi urbanistica, a guida sia dello studio del piano che della sua redazione finale.

Venne costituito a tal fine, e per tutta la città, il primo catasto urbano comunale col quale, attraverso le schede di identificazione urbanistica dei singoli lotti e dei singoli isolati, era possibile riconoscere l'aspetto urbanistico della città fin nei suoi più minuti particolari.

Questa formazione del catasto urbanistico ha avuto un'enorme importanza anche successivamente, sebbene le prime identificazioni date non fossero oggettivamente pre-

cise e nella redazione finale del piano si siano dovute fare delle ulteriori indagini per un nuovo controllo di tutte le schede. Del resto questo, come ogni catasto, si è dimostrato valido solo se i suoi dati vengono continuamente aggiornati in relazione alle variazioni dell'edilizia e della urbanistica cittadina. Una particolare indicazione della importanza di questo tipo di ricerca e documentazione sta per esempio nel fatto che attraverso ad essa fu scoperto, dico scoperto, contro la comune presunzione, che il carattere di Milano, che tutti pensavano fosse di una città di grandi industrie, è viceversa di una città di medie e piccole industrie: solo distribuite con una estrema capillarità in tutto il tessuto organico della città talché nel centro di essa, anche dopo le distruzioni e i bombardamenti di guerra, sono state individuate moltissime piccole e medie industrie situate a poca distanza dalla Piazza del Duomo.

Esaminiamo ora più dettagliatamente quali sono le caratteristiche salienti di questo piano.

Prima di tutto l'inserimento in un piano regionale.

Evidentemente, non essendo stato ancora definito un piano territoriale, era impossibile trarre dei dati per l'inserimento in esso del piano comunale; e quindi si dovette procedere ad una specie di extrapolazione attraverso la formulazione di alcune ipotesi fondamentali che riguardassero quei particolari argomenti che potevano appunto avere un collegamento anche col piano comunale. Solo quindi delle ipotesi hanno retto in un primo tempo l'andamento del piano, ipotesi che del resto si sono confermate valevoli anche in sede di piano territoriale quando questo fu molto più tardi ripreso e venne sviluppato, come ancora è attualmente, a Milano.

Senza entrare nei dettagli ricordo che furono individuate differenti zone della regione per tipo quali: zone ad economia agricola povera o fiorente, ad economia industriale, artigianale, turistica, boschiva, residenziale, in atto o in divenire.

In base a questa individuazione fu possibile indicare zone da considerarsi integrative dell'organizzazione della città per particolari complementi di funzione. Così ad esempio, per quanto riguarda la residenza, furono individuate zone fra i 12 e 50 km. adatte a nuclei residenziali autosufficienti in relazione alle industrie decentrate;

per l'espansione delle industrie cittadine furono individuate zone entro i 12 km., zone industriali queste, sia per il decentramento dei grandi complessi industriali, sia per l'istituzione di medie e piccole industrie integrative. Quale esempio di provvedimento per l'industria citerò una integrazione minima prevista per la zona di Lambrate, uno sviluppo della zona di Sesto San Giovanni e Corsico, la creazione ex novo di una grande zona industriale a ovest della città oltre minori ritocchi fatti in sede di approvazione del piano. E' stata prevista una regolamentazione delle industrie attraverso il riordinamento dei comuni limitrofi, la creazione di zone favorite fiscamente, una stretta regolamentazione speciale vincolativa per le industrie nelle altre zone, la proibizione assoluta di industrie in certe zone, l'esclusivo orientamento della costruzione di case popolari verso la zona industriale, la creazione di zone di attrazione per l'industria a 12-18 km. dalle città, con quartieri residenziali posti a km. 3,5 da esse, in direzione di Milano.

Gli scopi di questo collegamento fra piano comunale e piano regionale erano, prima di tutto, di organizzare le forze produttive e sociali della regione in modo da equilibrare l'organizzazione dei centri minori nei riguardi di quello che era il capoluogo; in secondo luogo organizzare viceversa la città in relazione alla sua particolare funzione direzionale nella regione, creando un presupposto per l'inserimento, non solo del piano comunale nel piano regionale, ma anche del piano regionale in un piano nazionale.

In terzo luogo creare le condizioni per arrestare l'inurbamento incontrollato e a tal fine migliorare l'organizzazione locale di tutti i piccoli centri e migliorare quella dei trasporti alla città. Occorre ricordare che lo sviluppo dell'urbanesimo e della motorizzazione come fenomeni contemporanei hanno creato poi dei problemi gravissimi nella zona centrale della città con fenomeni che, si può dire, determinano un circolo chiuso dal quale difficilmente la città potrebbe uscire se non affrontando una formula nuova che è appunto quella che è stata studiata nel piano.

L'insufficienza delle strade nella parte centrale della città e viceversa il continuo aumento delle attività commerciali in essa non furono purtroppo combattute e frenate dal fatto degli avvenuti bombardamenti di guerra. Proprio su quelle aree, che erano state liberate, disgraziatamente liberate dai bombardamenti, si è ricostruita la vecchia città, praticamente sui vecchi tracciati, ma colla aggravante che l'aumentata pressione di carattere economico e degli interessi commerciali verso il centro, ha indotto la speculazione ad uno sfruttamento maggiore delle aree e quindi ad una maggiore altezza degli edifici con una conseguente maggiore intensità edilizia. E dove è stato effettuato un allargamento delle strade, ivi, per l'aumento delle altezze e degli interessi commerciali, si è verificato un aumento su scala geometrica del numero dei veicoli: un circolo vizioso.

L'attuale centro di Milano, il vecchio centro, ha un carattere così chiaramente direzionale che occorreva trovare una soluzione proprio per correggerne il carattere e trasformarlo lentamente in un centro di rappresentanza e residenza più che di direzione. Entro il quadro di questa impostazione fu immaginata la creazione di un nuovo centro, un centro verso il quale avrebbero dovuto, e dovranno, defluire le attività di carattere direzionale, non solo della città, ma anche della regione. E' questo il punto dove il piano regionale si incontra col piano comunale. Ed è appunto qui che si trova la chiave di volta di tutta l'impostazione del piano stesso. Per dare un'idea dell'enorme pressione determinata dagli interessi commerciali nel vecchio centro e quindi della difficoltà di risolvere i problemi urbanistici attraverso gli espropri sia per l'allargamento delle strade che per il rifacimento di determinate zone basti citare per esempio, fra i tanti, questo fatto: l'area di un grattacielo oggi in costruzione in pieno centro è stata comprata, venduta, ricomprata e rivenduta in un periodo di cinque anni e mezzo con un passaggio di valutazione progressiva da 250 - 350 - 500 - 700 a 900 milioni. E' chiaro che anche poche migliaia di metri quadrati di aree di questo genere, che dovessero ad esempio espropriarsi per un allargamento stradale, richiederebbero al Comune cifre colossali e con questo neppure sarebbe risolto il problema del centro.

Unica soluzione era quindi quella del decentramento attraverso la creazione altrove di un centro sussidiario. Questa nuova funzione veniva largamente facilitata con la creazione di rapide comunicazioni dalla regione a questo nuovo centro direzionale. Ecco sorgere così il concetto integrativo di assi, di grandi assi attrezzati, che con direzione nord-sud ed est-ovest (le due grandi direzioni fondamentali dei traffici attorno alla città di Milano), collegassero la regione al centro direzionale stesso. Sono chiaramente visibili, nella illustrazione che si presenta, sia il centro direzionale che i due grandi assi tangentiali ad esso; dei due assi uno proveniente da est collega la Via Emilia con la strada Padana superiore per Torino, l'altro collega le grandi strade provenienti dallo Spinoglio e da tutta la zona a nord della città di Milano con quelle provenienti dalla zona sud e da Genova. Il gruppo di strade che costituiscono il sistema generale della viabilità attorno a Milano è stato poi completato da quattro arterie destinate a deviare tangenzialmente alla città il traffico di transito che attualmente è obbligato ad attrar-





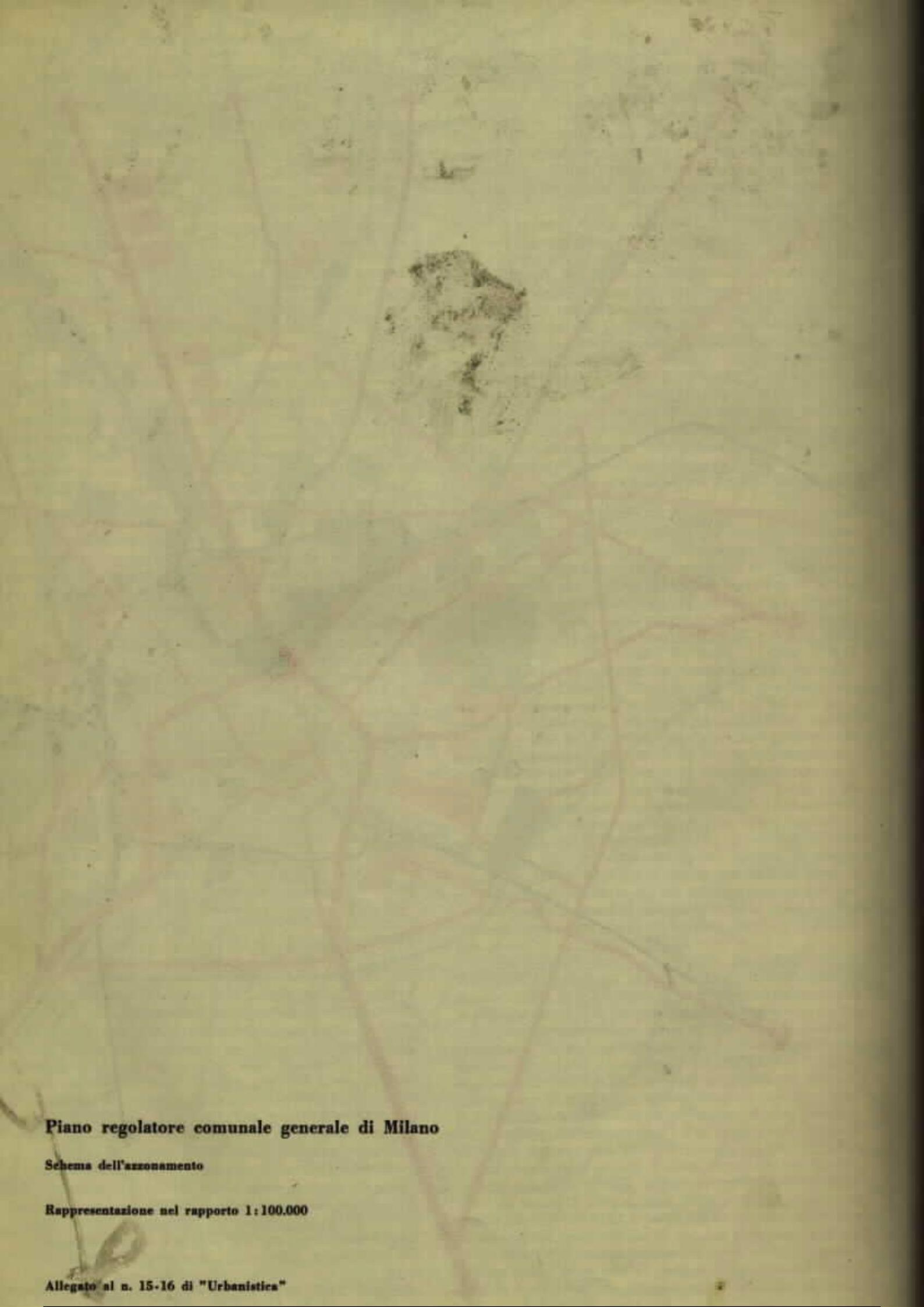
- Nuovi quartieri autonomi
  - Zone estensive
  - Industrie esistenti
  - Industrie in progetto
  - Nuovo centro direzionale
  - Zona esclusa al traffico tramviario
  - Zona annonaria esistente ed in progetto
  - Verde pubblico esistente ed in progetto
  - Verde agricolo
  - Autostrada
  - Assi attrezzati
  - Strade tangenziali e di penetrazione
  - F.F.S.S.
  - Corsi d'acqua e canali navigabili
  - + Ospedali
  - (P) Attrezzature sportive esistenti
  - (P) Attrezzature sportive in progetto
  - (A) Aeroporto

Piano regolatore co

Schema dell'azionamento

Rappresentazione nel rapp

Allegato al n. 15-16 di



**Piano regolatore comunale generale di Milano**

**Schema dell'azzonamento**

**Rappresentazione nel rapporto 1:100.000**

versaria. Di queste quattro strade, tre sono più vicine agli attacchi delle grandi strade cittadine e una prende addirittura il traffico assai lontano da Milano: parlo della strada tangenziale che da Binasco porta verso nord e quasi non si avvicina alla città stessa; questo complesso di strade è quello che praticamente costituirà nella città futura l'allargamento della maglia degli interessi e dei traffici e praticamente toglierà una notevole quantità di essi da quello che è il vecchio centro.

Il decentramento industriale, che è un altro punto del piano di Milano è previsto in questa forma: innanzitutto un orientamento verso la regione secondo un asse (che è poi l'asse del futuro canale navigabile previsto nella direzione Milano - Sesto Calende) lungo le valli del Seveso e dell'Olona, valli che già presentano caratteristiche favorevoli ad un assetto industriale anche per la presenza di grosse industrie. Viceversa, nei pressi della città, il piano prevede, nell'ambito del piano comunale, una zona a carattere industriale destinata ad accogliere la grande industria cittadina.

Nella pianimetria generale della città è visibile il complesso delle nuove zone industriali previste. Si noti fra di esse, che sono indicate in viola, l'unica grande zona industriale veramente nuova nel piano della città di Milano, quella cioè che si trova a nord-ovest della strada Vigevanese presso il quartiere Lorenteggio e che appunto si prolunga in direzione del canale navigabile. Di questa zona, in sede poi di approvazione di piano definitivo, una parte fu stralciata perché si ritenne che fosse eccessivamente grande per le attuali necessità. Viceversa una integrazione della zona industriale della Bovisa, che era stata bloccata nel piano precedente, è stata prevista in modo da ampliare la zona stessa.

In altre zone periferiche, comprese fra l'aggregato urbano e i confini amministrativi del Comune, è individuabile, nella pianimetria, un complesso notevole di aree vincolate per circa novanta milioni di metri quadrati, con destinazione a verde agricolo. Questa caratteristica del piano di Milano, di avere bloccato i terreni al di fuori dell'aggregato urbano con destinazione agricola, è una delle più discusse sul piano pratico sebbene giuridicamente sia stata largamente riconosciuta in quanto per la legge urbanistica, come si sa, il vincolo a destinazione agricola è previsto, non solo, ma la legge non prevede per esso, come del resto per gli altri vincoli di zona, indennità alcuna. Le caratteristiche tecniche di questo vincolo vennero definite poi, nella legge di approvazione del piano, nei termini di 2.000 mc. di costruzione per ogni ettaro e la legge approvata ammise anche l'edilizia residenziale di carattere generico purché non si superasse quella cubatura. Ed è appunto sull'apprezzamento della entità di questa concessione che stanno attualmente discutendo i tecnici comunali e i proprietari delle aree vincolate.

La sistemazione residenziale della città viene poi nel piano prevista con una duplice formula: una che è quella del completamento e della sistemazione dei quartieri esistenti secondo schemi per cui questi divengano quartieri del tutto autosufficienti o almeno con una organizzazione interna di funzioni sufficientemente definita. L'altra, e secondo le tendenze dell'urbanistica moderna, con la creazione ex novo di nuovi quartieri residenziali periferici. Questi centri residenziali sono particolarmente progettati secondo le due direzioni nord-ovest e nord-est e cioè al di fuori del Viale Certosa, verso la Gallaratese e al di fuori del Viale Zara, verso Monza. Si noti che questa scelta, particolarmente quella del settore nord-ovest, fu fatta in considerazione della creazione del nuovo centro industriale che sorgerà nella zona ovest-sud-ovest della città per dar modo agli abitanti di quella zona a nord-ovest di raggiungere, in bicicletta o con normali mezzi di trasporto a breve percorso, la zona industriale senza che l'abitazione risultasse con ciò sottovento rispetto ad essa.

Ultimo argomento della mia esposizione sul piano generale, ma non ultimo per importanza, è quella della metropolitana.

Il problema della metropolitana come sapete, che da quasi mezzo secolo interessa gli studi tecnici milanesi sia pubblici che professionali, sembra giunto ad una formula definitiva colla progettazione di una metropolitana a carattere interno di collegamento fra le zone nord-nord-est della città e le zone sud-ovest.

Questo primo tronco di metropolitana, che è il principale, dovrebbe essere in breve tempo eseguito. Un secondo tronco viceversa dovrebbe collegare in un tempo successivo le zone orientali di Milano con le zone occidentali. E' interessante rilevare l'importanza che la metropolitana dovrebbe avere nello sviluppo del centro direzionale perché appunto fu posto come condizione a questo sviluppo il fatto che la metropolitana dovesse essere tangente, come terzo elemento assieme ai grandi assi, alla zona della città riservata al centro direzionale.

Per quanto riguarda il verde, nuovi grandi parchi sono previsti nel nuovo piano regolatore; particolarmente importante è lo sviluppo del parco di Lambrate e del nuovo grande parco che dovrebbe sorgere nella zona nord-ovest della città in corrispondenza del Q.T.S., il Quartiere sperimentale della Triennale. In questo è prevista la creazione di una collina di 100 metri di altezza. Altri parchi minori sono previsti nel corpo della città.

Questo è il piano, così come fu approvato e come risulta esposto qui, nella esposizione dei piani, ma in esso vedrete indicate in rosso le zone che furono stralciate, per decreto presidenziale, dal piano precedente. Di questi stralci alcuni sono aree in riduzione della grande zona industriale precedentemente prevista, altre viceversa sono in ampliamento rispetto al precedente piano; e precisamente alla zona della Bovisa è stata riconosciuta una possibilità di ampliamento per accogliere altre industrie. Altre zone viceversa furono completamente depennate perché non ritenute sufficientemente adatte all'uso industriale e altre, liberate dal vincolo di zona agricola, furono destinate a costruzione di case a carattere intensivo particolarmente nella zona Rogoredo, secondo criteri che non sempre sono apparsi sufficientemente chiari.

Vediamo ora quali sono le caratteristiche principali del centro direzionale esaminando la pianimetria che comprende la zona centrale della città entro la linea dei bastioni e, a nord di essa, la zona del centro direzionale. Se si osserva la dimensione di questo nuovo centro rispetto al vecchio, l'importanza della sua superficie è evidentissima ed è chiaro che, attraverso una organizzazione più moderna di quella che si possa realizzare nel vecchio centro e la costruzione di edifici di notevole importanza altimetrica e recettiva, come sono del resto quelli già ivi costruiti, sia possibile più che raddoppiare la capacità direzionale della città ed instradare verso questa zona nord la parte maggiore dell'organizzazione commerciale e direzionale della stessa. Nel progetto originale del piano approvato col decreto del 30 maggio, si distinguono nel centro direzionale zone molto distinte fra di loro e precisamente: una zona alberghiera nella quale è prevista la creazione di circa 3.000 locali per alberghi da 500 letti e una contigua zona dei divertimenti. Quest'ultima zona è la zona cuscinetto, tra la zona alberghiera e la zona direzionale propriamente detta che ha un carattere specificatamente direzionale in alcuni lotti e limitatamente direzionale in certi altri.

E' infine prevista una zona destinata alla residenza per tutti coloro che per ragioni particolari devono considerarsi strettamente addetti al funzionamento della zona direzionale.

Della realizzazione, ad oggi, di questo nuovo centro e delle difficoltà che si sono incontrate diranno poi gli oratori, tecnici del Comune, che seguiranno, ma è da notare che il centro direzionale appariva ed era particolarmente

adatto ad essere trasformato in tale sua forma per il fatto che molte delle aree che in esso si trovano sono di proprietà comunale o demaniale.

Era naturale quindi che il nuovo piano generale della città prevedesse, con precedenza assoluta, la formazione di questo centro direzionale ponendo tale formazione come la « *conditio sine qua non* » perchè tutto il rimanente piano potesse essere realizzato.

Come completamento dell'esame delle variazioni che il nuovo piano apportava alla città, si può dire, per quanto riguarda il vecchio centro, che è stato possibile limitare assai in esso le riforme in conseguenza della enorme traslazione di interessi verso il nord prevedibile con la formazione del nuovo centro direzionale. In questa sede sarà perciò sufficiente parlare della « racchetta », cioè di quella strada che consente la circolazione anulare attraverso il vecchio centro in modo che il nucleo più interno di esso possa essere completamente sottratto alla grande circolazione dei veicoli. Questa è la previsione che si pensa sarà realizzata non appena la racchetta verrà completata.

Ho esposto per sommi capi sin qui gli aspetti tecnico-urbanistici del piano, ma è evidente che un piano di questo genere doveva essere confortato anche da una parte legislativa e giuridica. Il piano prevedeva che ci si valesse delle leggi esistenti particolarmente di quella legge urbanistica del '42 che, pure nella nebulosità di certi suoi elementi, costituisce un elemento fondamentale per l'urbanistica italiana. Era evidente però che le leggi esistenti non sarebbero state sufficienti se non accompagnate da una politica del piano; tale politica diveniva poi elemento fondamentale nella realizzazione del piano di Milano per i suoi aspetti nuovi, perchè senza di essa il piano sarebbe divenuto praticamente irrealizzabile.

C'è da chiedersi ora se questa « *conditio sine qua non* » di una politica del piano è stata condotta sino a fondo. E' questo un argomento sul quale è doveroso intrattenersi.

Se il piano poteva valersi dell'articolo 28 della legge urbanistica, col quale si impedisce la lottizzazione dei terreni non ancora adibiti all'edilizia qualora manchi l'autorizzazione del Comune e se poteva pure valersi degli articoli 18 e 19, coi quali si consente l'espropriazione delle aree destinate alla fabbricazione per le nuove destinazioni del piano oppure nei casi in cui queste aree abbiano destinazione in contrasto col piano regolatore, se questi, diciamo, erano gli elementi fondamentali, evidentemente occorreva qualche cosa di più ed era proprio una politica fondata del Comune, non basata su degli elementi nebulosi e indeterminati, ma su una concreta realtà.

Pensando il Comune come unico trasformatore delle aree, era possibile immaginare che esso si valesse della trasformazione del suo patrimonio fondiario per la preparazione proprio di quelle aree che erano necessarie alla realizzazione del piano regolatore. Era indispensabile però un passaggio di carattere giuridico importantissimo che si riferiva all'esproprio delle aree agricole, destinate alla realizzazione del piano o semplicemente a restare tali per vincolo esplicito. Vi sarebbe stata nei due diversi casi una notevole differenza di trattamento per i vari proprietari terrieri espropriati: mentre per le zone vincolate a pura destinazione agricola non è previsto dalla legge nessun compenso, per le zone agricole espropriate per una destinazione specifica è prevista la possibile recessione delle aree agli antichi proprietari dopo la trasformazione ad opera del Comune. Ora questa recessione doveva, nello spirito del nuovo piano regolatore, venire abolita a favore del Comune e ciò avrebbe dovuto essere realizzato con una modifica alla legge del 1865 da apportarsi in sede di approvazione della legge per il nuovo piano regolatore. Tutti coloro cioè che avessero dovuto essere espropriati in base alla legge, lo sarebbero stati definitivamente ricevendo il prezzo di esproprio, ma senza avere in più quei vantaggi della miglioria e del plus valore che derivano proprie dalla iniziativa comunale o che si devono

ritenere effettivamente dovuti all'attività collettiva. Naturalmente, in compenso di ciò, il Comune avrebbe dovuto, come unico formatore delle aree edilizie, impegnarsi prima di tutto alla preparazione di terreni sufficienti allo sviluppo edilizio della città, in secondo luogo alla cessione di queste aree a prezzi equi in modo che l'edilizia potesse facilmente svilupparsi; in terzo luogo provvedere alla cessione delle aree a condizioni particolari per tutte le iniziative di carattere popolare ed economico che mirassero alla casa per tutti, destinando infine l'impiego dei frutti di queste iniziative a nuovi acquisti di aree comunali e allo sviluppo di un'attività e di una politica fondata.

Il piano di realizzazione della proprietà fondata del Comune di Milano si basava sull'esistenza di circa 900 ettari di aree di proprietà comunale poste entro i confini del Comune e ammontanti ad un valore riconosciuto, all'epoca del piano, di circa 10 miliardi.

L'operazione di realizzo di tali aree doveva servire a due scopi: uno l'acquisto delle aree per la formazione del nuovo Centro direzionale, l'altro l'acquisto delle aree che fossero utili alla realizzazione solo dei più immediati obiettivi del rimanente piano. Cessione quindi di tutte le aree che non servissero all'immediata formazione del piano, trasformazione o permuta di tutte le altre aree in modo da costituire delle entità sufficienti alla formazione di nuovi quartieri.

Duplice quindi e non semplice era l'impostazione del nuovo P. R.: una, tecnica urbanistica ed una, economico-giuridica: due aspetti dello stesso problema.

Si sono realizzati questi due aspetti del problema oppure no? Erano false le premesse o furono sbagliate le conclusioni? I tecnici del Comune che mi seguiranno nella esposizione vi daranno forse una loro risposta a ciò; però io posso già ora dire, come un qualunque cittadino milanese, certe mie personali impressioni su quello che è stato il risultato di questi studi del piano e quali sono per esso le possibilità di sviluppo a venire.

Abbiamo detto che il piano poneva innanzi tutto come condizione essenziale, immediata, la realizzazione del Centro direzionale, cosa che purtroppo non è stata ottenuta. In mancanza di ciò il piano avrebbe richiesto, almeno, la ricostruzione contemporanea dei due centri cittadini e viceversa si è ricostruito il vecchio centro prima che si fosse potuto realizzare il nuovo. La ricostruzione del vecchio centro, così come è stata realizzata, è poi un falso apporto di ricchezza che sarà scontato dalle generazioni future.

Il piano richiedeva una zonizzazione, e questa zonizzazione ha potuto avere un valore effettivo soltanto coll'approvazione giuridica, definitiva, dopo sette anni e mezzo; dopo un lasso di tempo cioè nel quale notevoli movimenti e flussi e riflussi di valori fondiari sono avvenuti, proprio per effetto della prima pubblicazione del piano. Ma la questione fondamentale che ritengo possa, in un certo senso, avere compromesso sino ad oggi il piano nella sua realizzazione è l'essere venuta a mancare un'attività definita, una politica ben precisa dell'Amministrazione comunale; quello che dico non vuole essere un'accusa, ma la constatazione di una situazione che può essere derivata da ragioni diverse. In un certo momento vi è stata una specie di diminuzione di fede nella validità del nuovo piano, nella sua nuova forma, che era poi la forma dell'urbanistica moderna. Ciò è stato frutto della pressione di una quantità di interessi privati, pressione evidentemente prevedibile e qualche volta logica, ma naturalmente non sempre indirizzata verso quelle possibilità di una collaborazione all'interesse collettivo che avrebbero potuto forse, se opportunamente sviluppate, trasformarsi in qualche cosa di efficiente per la riuscita finale del piano e non semplicemente in una realizzazione di particolari interessi di una particolare categoria. Un'altra delle difficoltà create al piano è stata la mancanza del regolamento

alla legge del '42 e la deficienza di altre leggi; e particolarmente è mancata allora quella famosa « legge di salvaguardia » la quale consente oggi a tutti i Comuni che hanno allo studio un piano e riescono a portarlo all'approvazione del consiglio comunale, di proteggerlo subito da quelli che possono essere gli sviluppi di una speculazione che mira ad interessi particolaristici e non di carattere generale. E' lecito chiedersi quindi, arrivati a questo punto, che cosa ne sarà del piano di Milano nella sua futura attuazione. Un atteggiamento negativo, un atteggiamento da pessimisti potrebbe far chiedere: — Che cosa ne sarà dei grandi assi del piano? Come mai questi assi attrezzati non hanno avuto inizio? Perchè uno è bloccato da un cavalcavia delle ferrovie e non si realizza? Se solo questo sovrappasso si facesse, immediatamente ne verrebbe alla città un enorme giovamento, ma non lo si fa. Un altro asse è bloccato da una preesistente più difficile situazione, che è quella dell'« Isola » al termine di Corso Como, un complesso di vecchie costruzioni. Ma più grave è il fatto che non è ancora definita la questione dell'arretramento delle Varesine.

E, continuando, che è successo dei rapporti intercomunali che dovevano collegare Milano con comuni limitrofi, in modo che potesse essere evitato quello che è avvenuto, quella sconcia realizzazione di edifici al limite del perimetro del Comune, subito al di là dei suoi confini? Cosicchè le aree che stanno al di fuori del confine comunale di Milano sono valutate e costano assai più care che le aree contigue interne, bloccate dal piano. E infine che ne è del demanio comunale? Quali mezzi sono stati dati al Comune di Milano per creare, come era necessario e fondamentale per la realizzazione di un piano, questo demanio comunale, questo complesso di aree che consentano la mobilità e la realizzazione del piano? Dobbiamo dare proprio tutta la colpa alla Direzione delle Ferrovie che attraverso una quantità di difficoltà, fatte proprio al Comune, hanno fino ad oggi impedito questa realizzazione per il non avvenuto arretramento delle Varesine e per le enormi discussioni sulla quota a cui doveva essere portato il piano del ferro? E sono mancate d'altra parte davvero le occasioni per trovare delle concilianti soluzioni di convivenza tra la grande proprietà terriera e il demanio comunale? Il piano previsto come effettivamente attivo ed elastico e che richiedeva un intervento efficacissimo e continuo sia politico che economico dell'Amministrazione comunale è divenuto invece un fatto burocratico.

La volontà, la buona volontà dei funzionari comunali, la loro continua dedizione a questo argomento, non poteva superare i punti morti che erano, e sono, i punti della politica del piano.

Queste sono le osservazioni di carattere pessimistico, ma ci possono essere delle considerazioni di carattere ottimistico, che confortano a credere in questo piano che è, dicono, un piano studiato, un piano ben orientato, perchè è un piano fatto nello spirito dell'urbanistica moderna. Se noi oggi dovessimo considerare quali sono le esperienze di questo nostro piano possiamo giungere a queste conclusioni: la essenza del piano di Milano doveva necessariamente incappare in notevoli difficoltà perchè questo era il primo grande piano che si realizzava nell'ambito della legge del '42 e, poichè questo si sapeva, per questo si debbono sensare moltissime cose che sono avvenute; ma una esperienza certa si è fatta ed è che il piano non deve soltanto avere una politica iniziale, ma svilupparsi con una politica continua. Una Amministrazione comunale che affronta un piano regolatore non deve credere di risolvere il problema semplicemente attraverso un concorso, attraverso la compilazione di un piano, e quindi credere che il piano arrivato a questo punto debba essere immediatamente approvato e poscia realizzato senza che tutta la città dia la sua dedizione a questo piano. Perchè il piano regolatore non è un fatto personale e privato, né di coloro che l'hanno ideato né di coloro, uffici o persone, che lo eseguono. Il piano regolatore è un tesoro, è un patrimonio della città e quindi occorre la mobilitizzazione dell'opinione pubblica perchè il piano sia reso realizzabile e sia difeso. Soltanto con la mobilitizzazione dell'opinione pubblica, soltanto quando il piano viene portato a contatto di tutte quante le forze attive della città, esso diviene un fatto reale e soltanto allora, sappiamo, il piano si realizza. (applausi). Per il piano di Milano, nulla è completamente perduto, ancora oggi lo si può fare. Moltissimo si può fare; e io mando una esortazione, a nome credo di tutti gli urbanisti italiani, visto che voi gentilmente, col vostro applauso, avete voluto riconoscere alle mie parole qualche fondo di verità, io mando questa esortazione a tutti gli amministratori della città, perchè, uscendo da questa concezione puramente statica del piano, diano la loro collaborazione a che il piano diventi una cosa viva.

Perchè noi non vogliamo imporre una tecnocrazia degli urbanisti, ma vogliamo che si crei un'urbanistica di cittadini volonterosi.

## Il nuovo Piano regolatore e le sue prime realizzazioni

relazione di Amos Edallo

Le vicissitudini del Piano Regolatore, prima della sua approvazione, furono molte e di genere disparatissimo, oltre che dolorose sotto l'aspetto urbanistico. Ma è storia passata, è storia che non può insegnare molto a coloro che dovranno partire dalle nostre stesse mosse, dato che noi abbiamo vissuto queste vicissitudini in un clima legale in gran parte diverso da quello di coloro che dovranno operare oggi e nell'avvenire: noi abbiamo dovuto agire e destreggiarci senza armi di protezione legale per la difesa del nostro P. R.; ora invece sia pure manchevole nella durata della sua validità, esiste una Legge di salvaguardia che può servire ottimamente, almeno nei primi due anni di avvio del P. R., dopo la sua adozione da parte del Consiglio Comunale (periodo che deve ritenersi il più critico

dato che si passa da un vecchio ad un nuovo regime urbanistico); esiste pure una circolare ministeriale che precisa i termini per la formazione dei P. R.

Tratterò comunque a grandi linee il cammino percorso per arrivare all'approvazione del nostro P. R. generale, sofferandomi invece più a lungo sul « come il Comune di Milano intende dar inizio alla sua realizzazione », in quanto, mentre la prima parte è ormai, come dissi, storia passata e conosciuta, perchè pubblicata, la seconda è un po' la novità di questo Congresso, dato che appunto Milano, tra le grandi città italiane, è la prima che sta facendo questa esperienza, avendo il suo Piano approvato per Decreto del luglio 1953.

Approntate che furono le tavole e la relazione definitiva nel 1948, il P. R. venne pubblicato per la prima volta, e con le numerose osservazioni che pervennero al Comune si sentì la prima reazione del pubblico e degli studiosi. Si poté notare che, se il Piano veniva considerato buono nella sua impostazione generale, molti particolari del Piano generale non erano stati visti con quella ocultatezza e quella calma occorrenti alla risoluzione di problemi così vasti e complessi per i loro elementi urbanistici ed economici. Ci si accorse, ad esempio, che non erano state tenute sufficientemente in considerazione le convenzioni stipulate precedentemente tra privati e Comune, per la realizzazione del vecchio Piano, di modo che, in un calcolo di larga massima che si poté fare, si constatò che questo piccolo fatto comportava per il Comune un onere di molti miliardi senza un risultato urbanistico apprezzabile. Si decise allora di seguire il seguente concetto: tenere ferme le soluzioni urbanistiche, anche contrastanti con le convenzioni ormai stipulate, nei casi di importanza decisiva, e cercare invece di rispettare dette convenzioni in casi non decisivi urbanisticamente, che erano i più.

Si dovettero allora rivedere pian piano ben 5000 convenzioni e proporre le relative varianti, che vennero sempre portate al voto della Commissione urbanistica.

In questo frattempo si dovette vedere pure il migliaio di osservazioni presentate nel periodo della pubblicazione, si dovette rivedere la destinazione delle aree di proprietà di innumerevoli enti pubblici cittadini, in base ad una disposizione del Consiglio Comunale, e venne fatta una nuova revisione nei confronti dello stato di fatto, per meglio adeguarvi il Piano, che in molti punti non era stato sufficientemente rispettato.

Il tutto venne tradotto in nuove tavole, che furono pronte all'inizio del 1950, per una nuova pubblicazione.

A consolazione di coloro che ebbero a criticare la lentezza di avanzamento del Piano in questo periodo, precisero che a questo lavoro si dovette aggiungere la predisposizione, l'attuazione e l'avvio attuativo dei Piani di Ricostruzione, che vennero approvati appunto nel 1949.

Va pure osservato, trattando delle difficoltà nelle quali si trovò chi era preposto alla redazione di tutto questo lavoro, che non essendovi un esempio sul quale basarsi, e non essendovi il regolamento della Legge Urbanistica, si dovettero « inventare » (inventare è l'espressione esatta) ogni volta i mezzi di elaborazione, procedimento ed istruttoria del Piano, per gli infiniti suoi elementi.

La terza fase fu quella dell'approvazione vera e propria, che iniziò con la seconda adozione del Piano, avvenuta il 12 luglio 1950. Dopo aver istruito e dedotto su circa 1200 osservazioni nuove, il Piano venne inoltrato al Provveditorato delle OO. PP. nel maggio 1951; l'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei LL. PP. avvenne nel luglio 1952, e l'approvazione definitiva il 30 maggio 1953.

In questo periodo, dal 1950 al 1953, il nostro lavoro venne orientato in tre settori:

1) realizzare i Piani di Ricostruzione mediante piani pianivolumetrici e compatti edificatori, sia al centro che alla periferia: questo primo esperimento di piano totale (che è conosciuto, in quanto ormai pubblicato ed esposto in tutte le mostre di urbanistica italiane ed estere — uno è pure esposto alla Mostra di Genova —) ha dato risultati quasi sempre positivi, soprattutto per una ordinata e pulita realizzazione dei corpi, in confronto a quell'edilizia disordinata che si otteneva comunemente con i semplici regolamenti.

Si fece anche una sperimentazione economica: il costo di urbanizzazione del QT8 è di L. 3.000 per ogni mq. di terreno.

Questi risultati oggi sfuggono spesso all'occhio superficiale perché le realizzazioni, non essendo ancora compiute, danno l'impressione di rottura e di disordine, ma a mano a mano che gli edifici sorgono, si effettuerà e visualizzerà la composizione, completando i temi proposti dai piani stessi. Milano è una città grande e tutta in rinnovamento, per cui i risultati non si potranno giudicare che fra molti anni: 30 - 40 - 100.

2) Seguire molto da vicino la via crucis che dovette percorrere il Piano prima di arrivare alla sua approvazione.

3) Arginare — col fucile scarico — la marea di costruzioni uniformantisì al Piano vecchio e contrastanti col nuovo: fenomeno questo che, malgrado i nostri sforzi, assunse proporzioni vastissime, man mano che si avvicinava la data di approvazione, e compromise irrimediabilmente, in taluni casi, più di una previsione del Nuovo P.R.

Ma questa è storia (che peraltro verrà diffusamente narrata nella pubblicazione che sul Piano di Milano sta approntando la rivista « Urbanistica ») che non può insegnare molto — come dissi — a chi si accinge a redigere piani nuovi, appunto perché ora esiste la Legge della salvaguardia che pone ben diversamente i termini del problema.

#### *Come il Comune di Milano intende dare inizio alla realizzazione del P. R. G.*

Descritto sinteticamente quanto era avvenuto dall'inizio del P. R. alla sua approvazione, si rende utile che in questo Congresso si esamini come si intenda provvedere per il futuro alla realizzazione del P. R. stesso.

Coi P. R. precedenti, da quello dell'89 a quello del '12, a quello del '34 il lavoro urbanistico era finito all'atto della loro approvazione, salvo qualche realizzazione particolare; bastava che i privati rispettassero gli allineamenti stradali e le esigenze urbanistiche di realizzazione del P. R. erano soddisfatte. Pochissime infatti furono le zone nelle quali l'Amministrazione comunale dovette provvedere mediante Piano particolareggiato.

Altra cosa invece si è venuta a determinare con l'approvazione del Piano 1953: due sono le cause di questa diversità: la natura dei Piani moderni, del tutto generali (quindi non particolareggiati nelle loro espressioni urbanistiche, e portanti la zonizzazione) e la Legge Urbanistica, secondo la quale i P. R. G. devono venire attuati esclusivamente attraverso piani particolareggiati (di modo che ci siamo trovati nella necessità, appena approvato il P. R. G., di procedere ad una rielaborazione attuativa anche urbanistica).

Il fine di questo provvedimento legislativo si ravvisa nel fatto che il miglioramento urbanistico può avvenire solo se guidato attentamente in tutti i suoi particolari, rimediando soprattutto a quel disordine determinato dall'operare individualistico in uso coi piani precedenti, nei quali si poneva l'attenzione sulla particella costruttiva, dimenticando quasi sempre l'insieme e l'ambiente.

In linea teorica, modernamente concepita, il miglioramento potrebbe avvenire sia assistendo e coordinando costantemente l'attività dei privati, sia provvedendo direttamente con azione coattiva.

Come si può assistere e coordinare l'attività dei privati con lo strumento legale della Legge Urbanistica? essa ci offre due strumenti legislativi: il P. R. G. e il P. P.: il primo troppo vago agli effetti dell'assistenza (infatti in una recente circolare ministeriale è confermato che i piani debbano essere in scala 1/10.000); il secondo troppo preciso ed impegnativo agli effetti della realizzazione coattiva, specialmente se si pensa che tutto il Piano dovrebbe essere attuato attraverso piani particolareggiati; ma il fatto più importante e che determina l'impossibilità

di assecondare la Legge Urbanistica in questo punto, consiste nella costosità e nel tempo occorrente per l'apprestamento e l'approvazione dei P. P.; ciò rende impossibile l'attuazione dei P. R. G. esclusivamente mediante detti piani; infatti un Piano Particolareggiato per un territorio quadrato di 500 metri di lato, comporta per la stesura cinque, sei mesi di lavoro di tre funzionari tecnici e amministrativi; si pensi quale ufficio si dovrebbe istituire per la città di Milano se il Piano fosse attuato attraverso P. P., e si pensi che cosa avverrebbe a Roma, dove ora per approvare un piccolissimo P. P. di poche righe, occorre più di un anno! In più i P. P. comportano un impegno di spesa quasi sempre ingentissima, da parte dell'Amministrazione Comunale.

Si potrà obiettare che non è detto si debbano fare Piani per tutto il territorio, che anzi lo spirito della realizzazione attraverso P. P. è proprio quello di indirizzare l'edificazione solo in certe direttive di sviluppo. Questo potrebbe avvenire in località dove tutto o quasi tutto il territorio è di proprietà comunale, ma non è questo il caso di Milano e neppure, credo, di quasi tutte le località italiane. La proprietà, anche periferica, delle nostre città è frazionatissima e distribuitissima, in alcuni casi addirittura polverizzata. Come si può dire al proprietario di un terreno in una certa località: « Non puoi costruire sul tuo terreno, devi comperarne un altro, devi costruire dove esiste il Piano Particolareggiato? ». Economicamente la cosa non regge per mille ragioni. Nel caso di Milano poi le aree, per effetto della riduzione di densità, come previsto dal nuovo P. R. cominciano a scarseggiare sin d'ora.

Nel complesso quindi questa disposizione legislativa è inattuabile, sia praticamente, che economicamente, che psicologicamente: quest'ultimo è fattore molto importante per la vita dei nostri P. R., e da tenere in gran considerazione.

E' già pesante la situazione creata dal P. R. con tutti i suoi vincoli, e diverrebbe insostenibile se si rendesse tutto coattivo e fisso, attraverso i P. P.; non parliamo poi se si volesse graduare l'edificazione, indirizzandola solo verso determinati settori. D'altra parte nel caso di Milano e credo anche di quasi tutte le città d'Italia, l'edificazione, nella sua gran parte, non ha bisogno di essere spinta coattivamente.

Essa si sviluppa spontaneamente e questo sviluppo, anzi, va incoraggiato; solo va ordinato, guidato.

In queste condizioni, come ha creduto di organizzarsi il Comune di Milano per la realizzazione del suo Piano?

Innanzitutto ha abbandonato l'idea che l'edificazione dovesse venire sospesa in tutto il territorio, (come vorrebbe lo spirito della Legge Urbanistica) in attesa che fossero stesi ed approvati tutti i P. P. sia al centro, che alla periferia, ed ha diviso subito il territorio in due parti fondamentali:

*Zone costruite o in via di completamento*, nelle quali si potrà costruire col vecchio sistema, se gli edifici proposti si uniformino al P. R. sia come allineamento, che come azzonamento, che come rispetto alle norme previste dal P. R. (con questa azione si è liberata almeno la metà del territorio interessato dal P. R.); salvo la stesura di qualche Piano Particolareggiato (sino ad oggi ne sono stati elaborati una decina).

*Zone libere completamente o in gran parte*, generalmente periferiche; per queste zone, in virtù della Legge Urbanistica, si è istituito un nuovo tipo di Piano: il Piano di Lottizzazione planivolumetrico, le cui caratteristiche, (che si possono vedere nella Mostra unita al Congresso) sono le seguenti:

1) Censimento: il Piano è preceduto da un nuovo censimento analitico adatto per il P. P., il quale mette in luce esattamente anche quanto è avvenuto nelle more di approvazione del P. R.;

2) Calcolo del numero degli abitanti che verranno ad installarsi nell'isolato a Piano Regolatore attuato;

3) Riorganizzazione e suddivisione del territorio in comunità residenziali aggirantisi sui 20.000 ab., pertinenti a una circoscrizione parrocchiale;

4) Creazione (o integrazione per ogni comunità) del Centro di vita residenziale;

5) Creazione ogni 100.000 ab. di un Centro Civico, che unisce quattro o cinque comunità residenziali;

6) In ogni centro di vita della comunità di 20.000 ab., sono previste le aree per:

a) La Chiesa e le opere parrocchiali (10.000 mq.)

b) I luoghi di ritrovo (centro propriamente detto)

c) Mercati (mq. 1500/2000)

d) Scuole elementari n. 2 (mq. 12.000 circa cad.)

e) Asili, n. 4 (mq. 5000/6000 cad.)

f) Campi da gioco (almeno uno ogni isolato)

g) Campo sportivo.

7) In ogni centro civico di 100.000 ab., oltre al centro vero e proprio, saranno previste tutte le scuole secondarie, campo sportivo generale, piscina ecc.;

8) Le caratteristiche di densità sono quelle previste dal P. R. G.;

9) Le caratteristiche di distribuzione: creazione di piccoli ambienti al cui centro vi sia il gioco per bambini, in modo che possibilmente ogni appartamento possa affacciarsi, e i bambini rimangano sotto lo sguardo materno.

Questi Piani o sono proposti dai privati o sono imposti con un provvedimento comunale. Ciò è molto importante, per poter sempre adeguare i Piani stessi alle esigenze costruttive dei privati e, diciamolo pure, anche alle tendenze e mode urbanistiche che si susseguono ad ogni spirar di vento qui in Italia (meno all'estero); adeguamento difficile, da ottenere con elasticità, su un eventuale P. P. approvato dall'Autorità ministeriale, quindi tassativamente fisso. Questi mezzi, che l'Amministrazione intende usare, sono una specie di guida all'edificazione non statica, ma flessibile e variabile sempre con provvedimento comunale, quando ve ne fosse la necessità.

Si è così divisa la periferia della città in 13 grandi zone, per 13 grandi piani di lottizzazione planivolumetrica. Questi Piani vengono stesi dall'Ufficio Tecnico del Comune, in collaborazione con professionisti privati.

Tre di questi Piani con funzione pilota — ai quali collaborarono gli arch. Morini, Putelli, Columbo — sono in avanzato stadio di lavorazione: tutti 13 saranno pronti per la fine del 1955.

Questi Piani però portano come unità fabbricabile l'isolato o gran parte dell'isolato, e ciò spesso cozza contro un'edificazione più volte spezzettata nell'isolato, che risulta contrastante con la razionale distribuzione di corpi ed ambienti urbanistici.

Ciò comporta spesso la riunificazione delle unità parcellari e delle proprietà, mentre la Legge Urbanistica riferisce i compatti edificatori ai soli P. P.

Sarebbe opportuno che con un piccolo ritocco alla Legge urbanistica (uno di quegli abili ritocchi che a mano a mano vengono attuati) si provvedesse a estendere l'istituto dei compatti edificatori anche a lottizzazioni predisposte dal Comune in base al P. R. G.

Secondo il sistema sopra descritto, i Piani Particolareggiati veri e propri verrebbero stesi in casi eccezionali e si ridurrebbero al minimo; certamente diverrebbero di un'entità sopportabile per l'organizzazione dei nostri uffici.

Da questa sede, che è la più autorevole, si chiede al Ministero dei LL. PP. di approfondire l'opportunità della estensione dei compatti edificatori e delle rettifiche dei confini.

Mi sia permesso, dopo un anno che si sta attuando il Piano, di fare alcune considerazioni sui più importanti

elementi costituenti il Piano stesso, e sulla maniera con la quale essi hanno retto alla prima prova del fuoco dell'attuazione.

Dirò nei riguardi dei vincoli in generale: vengano posti vincoli (quindi sacrifici per i privati, quindi reazione da parte loro: reazione che a lungo andare logora) solo quando si sia ben certi che detti vincoli siano indispensabili e indifferibili, escludendo assolutamente vincoli vacui o troppo teorici e culturali, o di dubbia utilità cittadina. Ridurli al minimo quindi, e soprattutto evitare vincoli assoluti non indennizzati: ad esempio il verde pubblico è vincolo indennizzato; il Comune, per la formazione del verde deve procurarsi il terreno e pagarlo; altra cosa si deve dire per il verde privato, sul quale, nel caso di Milano, non si può edificare nulla: quest'ultimo è vincolo assoluto.

Definiti che siano, e giustamente, questi vincoli, si sia intransigenti nell'applicarli.

**Densità** — Il problema della densità è stato trattato in questi giorni al Congresso Internazionale di Edimburgo, dove i rappresentanti del Comune di Milano hanno espresso, in una relazione letta dall'assessore Baj, la necessità di precisare i termini di queste benedette densità « optimum », di determinarle scientificamente rispetto ai vari elementi componenti: da quello igienico a quello economico, a quello spirituale, psicologico e di miglioramento sociale.

Per molte Nazioni straniere il problema è pacifico: esse per tradizione usano densità molto basse, ma per noi che eravamo e siamo abituati alla densità dei nostri Regolamenti (1000-1500 locali per ettaro) l'applicazione di densità basse è molto contrastata: dai privati per il sacrificio dominicale, da parte comunale per la costosità dei servizi, dal punto di vista generale perché si occupano dei terreni destinati ad un'agricoltura fiorente.

Possiamo citare un dato della nostra esperienza: non abbassare la densità al di sotto di 250 locali per ettaro nelle zone di pianura.

**Zonizzazione** — La zonizzazione non sia a mosaico, ma sia per zone molto unitarie: ciò per non dare l'impressione ai privati che si usino due pesi e due misure per terreni contigui o molto vicini.

Altra considerazione molto importante, di carattere generale, è quella sul fenomeno di *esodo* di molta edificazione che, contrastata entro i limiti del territorio cittadino, va ad installarsi appena oltre i confini del Comune,

ove, non essendovi ancora un Piano di quei luoghi o un Piano Regionale, trova ospitalità incondizionata da parte dei Comuni limitrofi.

Occorre subito il Piano intercomunale, o lo studio preventivo della zona milanese del Piano Regionale che noi stiamo studiando in Lombardia, magari sotto forma di primo stralcio da rendere immediatamente attuativo, in base al quale si estenderà il famoso Piano Intercomunale, per ora sospeso in attesa delle risultanze del Piano Regionale.

Per terminare, si dirà che pensavamo, con l'approvazione del Nuovo P. R., che il nostro lavoro avesse almeno una tregua: si può dire invece che esso incomincia ora, soprattutto per noi che siamo impreparati a questo. Ciò è stato confermato dall'impressione che ho avuto proprio in questi giorni, visitando gli organi esecutivi delle capitali europee dove, a differenza che da noi, i Piani vengono stesi per essere realizzati: a Parigi, per esempio, l'organo attuativo del P. R. è composto da un ufficio di 200 addetti.

In quest'ultimo periodo si sta organizzando a Milano l'ufficio che deve realizzare il Piano: ufficio di Direzione Urbanistica.

Concludendo, si può asserire quanto segue:

per la nostra esperienza, e se alcuni ricorsi in Consiglio di Stato — che sono ancora pendenti — risulteranno favorevoli all'Amministrazione Comunale, la Legge Urbanistica attuale può ritenersi valida, sino all'approvazione dei Piani Regolatori;

per quanto riguarda la loro attuazione, indipendentemente dagli elementi di carattere economico, di cui tratterà il mio collega, si può affermare essere assolutamente impossibile che essa avvenga solo attraverso P. P. Si propone: o la procedura abbreviata dei Piani di Ricostruzione, o che vengano approvati in sede locale. Bisogna quindi che si provveda in tempo, prima che il grosso del P. R. sia approvato.

Per ultimo, se volete un mio consiglio, fate Piani Regolatori con previsioni modeste, ma realizzabili, non troppo disegnativi ed alla moda pittorica; i Piani stessi siano corredati dal computo di spesa, di modo che, chi adotta un Piano sia consapevole dell'onere che esso comporta, e sia poi sollecito nell'attuarlo.

Non è in un congresso che si possano abbozzare i problemi della realizzazione di un Piano; mettiamoci ad un tavolo, in pochi; troveremo la via da seguire.

## Problemi giuridici ed economici

*relazione di Domenico Rodella*

Il Nuovo Piano Regolatore Generale della città di Milano ha posto l'Amministrazione Comunale e gli Organi Statali di fronte a numerosi problemi di varia natura e, cioè, di fronte a problemi strettamente tecnici, ad altri di natura sociale e, ad altri, ancora, economici e giuridici.

Gli aspetti economici e giuridici, che, spesso nel travaglio creativo di un piano regolatore soprattutto se di vasta mole, non acquistano agli inizi della progettazione particolare rilievo, si manifestano poi sul terreno pratico della massima delicatezza ed importanza.

L'impostazione e la presentazione del piano richiedono necessariamente la risoluzione dei problemi anzidetti e dalla buona, mediocre o cattiva soluzione adottata per

essi, dipende la buona, mediocre o cattiva riuscita della pianificazione.

Gli aspetti giuridici sono strettamente connessi con quelli economici, pur avendo naturalmente relazione anche con quelli tecnici e sociali. I problemi relativi si sono presentati numerosi sia nella fase anteriore all'adozione, sia nella fase intercorrente tra l'adozione e l'approvazione e ancor più numerosi si presentano nella fase di attuazione.

I problemi si sono manifestati con il carattere di novità, perché il Nuovo Piano Regolatore Generale di Milano è stato il primo piano generale di grande città approvato in base alle norme della legge urbanistica 17 ago-

sto 1942 n. 1150. Il carattere di assoluta novità non deriva però solo dal fatto, che, come si è detto, era la prima volta che l'adozione avveniva colle modalità e nello spirito della Legge urbanistica, ma anche dal fatto che, dopo la emanazione della Legge, era cambiata la struttura costituzionale ed amministrativa dello Stato Italiano.

Venne innanzitutto affacciata l'ipotesi di incostituzionalità della Legge urbanistica, assumendosi da taluni che la legge stessa non era più compatibile col nuovo clima politico ed amministrativo scaturito dalla Liberazione. Tale asserzione non deve stupire perché v'è stato chi ha proposto l'abrogazione del nuovo codice civile per la stessa ragione o, anche più semplicemente, perché era stato adottato dal Governo Fascista. Esaminata però da vicino la questione ci si può facilmente convincere che non v'è contrasto tra lo spirito che informa la Legge urbanistica ed i principi consacrati dalla nuova Costituzione approvata nel 1947 ed entrata in vigore il 1° gennaio del 1948. Infatti la nuova Costituzione ha accentuato il carattere sociale della proprietà, concepito come potere-dovere, e la preminenza dell'interesse pubblico sull'interesse privato. D'altro lato la Legge urbanistica è perfettamente compatibile colle disposizioni del nuovo codice civile e, in particolare, con quelle enunciate negli articoli dall'869 all'872, che hanno inserito nelle limitazioni del diritto di proprietà quella dovuta ai piani regolatori ed ai regolamenti edilizi. D'altro lato se qualche disposizione della Legge urbanistica dovesse essere modificata per essere armonizzata con la nuova Costituzione (e in proposito si pensa a quella dell'art. 44, in quanto con la nuova Costituzione, a mente della precisa disposizione di cui all'art. 76, non è più possibile la delega legislativa permanente conferita al Governo, possibile invece in base alla legge 31 gennaio 1926 n. 100) ciò non può portare ad una invalidità della legge come da qualcuno si era voluto, con una certa precipitazione, sostenere.

Superata la prima eccezione, molte altre si affacciavano a chi si accingeva a redigere un nuovo piano regolatore e, appunto, per la novità dell'adozione in tale forma, la soluzione dei problemi non poteva giovarsi di precedenti giurisprudenziali o di studi dottrinali: i primi vanno solo ora lentamente formandosi e purtroppo la letteratura giuridica in materia è ancora scarsa; inoltre la legge urbanistica, che contiene numerosi principi innovatori della precedente legislazione, si manifesta in taluni punti incompleta ed è tuttora priva del regolamento, la cui emanazione è espressamente prevista dall'art. 44 e a cui si riferiscono o rinviano numerosi articoli della legge. Per tale fatto la legge urbanistica non poteva e non può servire di guida sicura, in quanto lascia ancora insoluti parecchi problemi.

Prescindendo però da questioni particolari, che sono di interesse prevalentemente o esclusivamente locale, una prima difficoltà si ebbe nella procedura di adozione. La legge urbanistica era stata emanata, come già si è detto, in un particolare clima e ordinamento amministrativo non più esistente al momento della sua concreta applicazione. La Legge si riferiva all'ordinamento podestarile, a cui dopo la Liberazione sono stati sostituiti gli organi elettivi secondo il sistema in vigore prima della riforma fascista. Inoltre la Legge urbanistica prevede l'esistenza di associazioni sindacali legalmente riconosciute a sensi della legge 3 aprile 1926 sull'ordinamento sindacale.

Basta accennare a questi due fatti per far comprendere come nella fase di adozione e nella fase immediatamente successiva alla adozione dovessero essere risolti due problemi, e precisamente su:

1) gli organi del Comune che devono provvedere all'adozione: il problema si poneva in quanto l'indicazione della legge riferentesi al Podestà lo lasciava insoluto dal momento che il Podestà aveva riunito in sé i poteri del

Consiglio comunale, della Giunta municipale e del Sindaco. La risoluzione del problema in linea generale è stata semplice perché si è pensato che l'adozione non potesse competere che al massimo organo deliberante comunale e cioè al Consiglio. Però venne prospettata l'opportunità per maggiore snellezza di procedura che il Consiglio deliberasse sui principi informatori e sulle previsioni di larga massima, delegando alla Giunta di definire i particolari: senonchè tale procedimento non è sembrato ortodosso, perché avrebbe prestato il fianco a critiche non facilmente superabili sia nei riguardi della possibilità di delega, a mente delle disposizioni legislative vigenti, sia perché veniva a mancare una vera e propria approvazione del concreto progetto di piano generale;

2) la possibilità di presentazione delle osservazioni: una volta approvato il piano, esso deve essere pubblicato per trenta giorni come prescrive la Legge urbanistica e devono essere raccolte le osservazioni. Senonchè la Legge urbanistica stabilisce che esse possano essere prodotte solo da enti e dalle associazioni di categoria legalmente riconosciute (art. 9). Ora, per quanto riguarda queste ultime, la nuova Costituzione ne ha radicalmente modificata la natura e ne ha limitato la rappresentanza legale delle categorie in proporzione al numero degli iscritti solo al caso di stipulazione di contratti collettivi di lavoro (articolo 39). Da ciò è naturale conseguenza l'essersi abbandonato il concetto di sindacato obbligatorio e l'essersi orientati verso il sindacalismo libero e volontario. Era evidente quindi che, in tale situazione, una rigida applicazione del principio stabilito dalla Legge urbanistica sarebbe risultato, oltreché illogico, inconstituzionale ed allora si è imposta una interpretazione ampia nel senso di ammettere le osservazioni anche da parte dei privati cittadini interessati o meno. Lo scopo delle osservazioni, a differenza di quello delle opposizioni, è quello di poter fruire della collaborazione di tutti per la migliore identificazione delle finalità pubbliche che si vogliono raggiungere con la pianificazione ed allora se, tale è la finalità, è sembrato logico di ammettere il più ampio concorso di tutti anche se questa larga ammissione di osservazioni ha avuto, come conseguenza inevitabile, quella di esaminare molti esposti ed elaborati, che non hanno portato alcun contributo fattivo alla pianificazione, ma si sono limitati ad esporre situazioni particolari di interesse esclusivamente privato.

Risolti così i problemi di natura giuridica che riguardano la fase, che chiameremo comunale, del piano (di-  
zione impropria se si pensa che anche la deliberazione di adozione è soggetta ai controlli stabiliti dalla legge comunale e provinciale e cioè all'approvazione da parte della Giunta Provinciale Amministrativa) si affacciano altri problemi che si riferiscono invece alla fase che si inizia colla trasmissione degli atti del piano corredati delle osservazioni e delle deduzioni del Comune agli Organi Governativi fino all'emissione del Decreto del Presidente della Repubblica di approvazione del piano generale. La risoluzione di questi problemi non poteva essere trovata in sede comunale ma è stata il frutto di lungo ed amorevole studio da parte degli Organi Governativi in collaborazione con la Amministrazione Comunale.

Così si è risolto il problema delle approvazioni tutorie, che hanno permesso di rispettare la disposizione di legge colla espressione di parere da parte del Genio Civile, senza con ciò precludere il campo al più vasto esame da parte della sezione urbanistica del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche. In sede ministeriale poi è stato particolarmente delicato l'esame dei limiti del valore delle approvazioni per quanto riguarda le situazioni e le previsioni di carattere meno generale indicate nel piano in relazione alle situazioni ed alle convenzioni preesistenti al piano.

Tali studi hanno portato alla formulazione del decreto di approvazione e, soprattutto, alle considerazioni che precedono la parte dispositiva del decreto. L'espressione di gratitudine della città a questa opera intelligente ed appassionata dei funzionari dirigenti il Ministero dei Lavori Pubblici è stata solennemente manifestata nel giorno della festa patronale di S. Ambrogio del 1953 a breve distanza di tempo dalla emanazione del provvedimento di approvazione.

Nella fase a cui si accenna, si sono resi evidenti alcuni difetti e alcune manchevolezze della Legge urbanistica che, pur non invalidando i principi informatori di essa, determinavano una procedura eccessivamente prudente e lunga e, nello stesso tempo, permettevano che in tali more le costruzioni potessero continuare a sorgere in contrasto col piano in via di approvazione. Alla eliminazione di questo inconveniente hanno provveduto due importantissime disposizioni legislative e, cioè, la legge di salvaguardia del 3 novembre 1952 n. 902 e la recentissima legge 9 agosto 1954 n. 640 sulla quale è già stata presentata dal Comune di Milano relazione a stampa distribuita ai signori Congressisti. Purtroppo del beneficio di tali disposizioni il Comune di Milano non ha potuto fruire in quanto sono venute troppo tardi, ma è motivo di conforto il pensare che gli altri Comuni, che si accingono ad adottare, o hanno già adottato un piano, potranno sentire i benefici dello snellimento della procedura e della possibilità di impedire la realizzazione di costruzioni che rendono praticamente impossibile l'attuazione integrale del piano.

Un problema delicato è stato pure quello delle modificazioni d'ufficio introdotte dal Ministero in accoglimento di osservazioni, ma su questo argomento si è già intrattenuto colla competenza e la chiarezza di esposizione, che distinguono sempre i suoi scritti, il Direttore Generale dell'Urbanistica — Ministero dei Lavori Pubblici — e membro dell'Istituto Nazionale di Urbanistica Dott. Cuccia in relazione a decisioni e pareri del Consiglio di Stato (¹).

Questi in succinto i problemi relativi alla fase che va dallo studio e adozione del piano, alla sua approvazione.

Sarebbe però ingenuo pensare che i problemi di natura giuridica finiscano qui; anzi è doveroso avvertire che le maggiori difficoltà pratiche in campo giuridico si trovano proprio dopo l'approvazione e nella fase di esecuzione del piano e gravissimi sono i problemi economici.

Il piano regolatore deve essere attuato attraverso la politica del piano regolatore ed alla realizzazione di esso si oppongono numerosi ostacoli:

1) la mancanza giustamente conclamata di una coscienza urbanistica per cui i privati e i professionisti non si immedesimano nello spirito, che ha determinato l'adozione del piano;

2) la mancanza di mezzi finanziari nel Comune, cui quella autonomia più volte promessa e mai effettivamente concessa è, sul terreno pratico, negata malgrado le indicazioni programmatiche della nuova Costituzione;

3) le difficoltà del passaggio del regime giuridico del piano preesistente a quello del piano ora approvato;

4) la mancanza di una pianificazione territoriale, di piani regolatori intercomunali e di programmi di fabbricazione, che valgano ad impedire il fenomeno (che già si sta verificando), per cui attività edilizie, che si trovano limitate nel Comune, che ha adottato un piano secondo i criteri della Legge urbanistica, vadano a trasferirsi appena al di là dei limiti territoriali del Comune, creando

una situazione caotica in comuni limitrofi, dove non esiste attualmente una disciplina dell'attività edilizia;

5) l'inadeguatezza delle norme della Legge urbanistica e, in particolare, degli artt. 18, 19 e 25 per cui le diverse previsioni di piano portano a squilibri di natura economica tra una proprietà e l'altra senza il correttivo di una avocazione dei plus valori fondiari per le proprietà avvantaggiate dal piano.

Gli ostacoli economici e di maggior rilievo sono:

1) la difficoltà della determinazione, a priori, dei mezzi necessari per la graduale attuazione del piano;

2) l'incertezza sugli effetti in campo economico della pianificazione e specialmente sugli spostamenti della rendita urbana dai terreni per cui il piano regolatore ha previsto una utilizzazione meno redditizia a quelli che, sotto questo aspetto, sono favoriti;

3) la mancanza di una esatta rilevazione della consistenza di tutti i fabbricati esistenti e del continuo aggiornamento della medesima per cui la creazione di un catasto urbano, non solo a scopo descrittivo e tributario, è un elemento indispensabile per tutte le operazioni non solo della prima fase della procedura di approntamento dei piani regolatori (cosa questa fatta per Milano con delle schede di rilevazione dello stato di fatto per procedere alla progettazione del piano regolatore generale), ma soprattutto della seconda fase e, cioè, quella della sua esecuzione.

La complessità di questi problemi richiederebbe una trattazione ampia, che purtroppo non è possibile in relazione al tempo limitato a disposizione per la illustrazione di ciascun piano, per cui si propone che l'I. N. U. nel convegno, che si terra a Firenze nell'anno prossimo, abbia a scegliere questi argomenti come temi da svolgere e discutere in modo che essi siano svilcerati e si possano formulare proposte concrete in modo che esse siano tradotte in testi legislativi.

Si augura però che, nel frattempo, i disegni di legge sulle aree fabbricabili, di cui si è occupata la stampa e di cui in particolare ha parlato anche l'On. Romita, Ministro dei Lavori Pubblici, si orientino nel senso che i plus valori, in qualunque forma avocati, vengano assegnati ai comuni come mezzo di realizzazione dei piani regolatori e per la formazione di demani comunali, che potranno servire, come mossa di manovra, per rendere possibile l'attuazione del piano, anche mediante permute, e per l'azione calmieratrice che i comuni devono svolgere nel campo delle aree fabbricabili. Ed è con l'augurio di una saggia e relativamente sollecita soluzione di questi numerosi problemi, che tenga conto della inderogabile necessità delle autonomie comunali, che il Comune di Milano si accinge, come già è stato detto in precedenza, all'apprestamento dei piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale, che è stato qui illustrato, fiducioso che, con quest'opera, saranno soddisfatte le inderogabili esigenze di vita ed i fondamentali interessi della collettività cittadina.

(¹) Vedasi su *Rivista Amministrativa della Repubblica Italiana*, fasc. 5, maggio 1953, parte I, pag. 285: « F. Cuccia - In tema di ammissibilità di modifiche di ufficio ai piani urbanistici in sede di approvazione ».

# Premio Nazionale Olivetti di Architettura e Urbanistica

La Ing. C. Olivetti & C., S.p.A. Ivrea istituisce, a partire dal 1955, un premio nazionale, diretto a segnalare all'attenzione della più larga opinione pubblica l'opera e la personalità di architetti, ingegneri, urbanisti italiani.

Saranno assegnati i seguenti premi indivisibili dell'ammontare di L. 5.000.000 (cinque milioni) ciascuno:

- Premio Olivetti - architettura
- Premio Olivetti - urbanistica.

Inoltre, una somma di L. 2.000.000 (due milioni) sarà ripartita in premi non inferiori a L. 500.000 (cinquecentomila), da assegnarsi nella stessa occasione agli autori di opere (volumi, saggi, articoli, ecc.) che abbiano meglio contribuito alla conoscenza critica dell'architettura e dell'urbanistica e alla promozione del rinnovamento urbano e rurale.

I premi saranno conferiti da una Commissione formata dai signori:

Argan prof. Carlo Giulio - Musatti dott. Riccardo - Olivetti Ing. Adriano -  
Paci prof. Enzo - Pampaloni dott. Geno - Pane arch. prof. Roberto -  
Raggianti prof. Carlo Ludovico - Rogers arch. prof. Ernesto - Zevi arch.  
prof. Bruno.

ai quali è riservato il diritto di cooptare uno o due altri studiosi od artisti a far parte della Commissione.

La consegna dei Premi per il 1955 avverrà nel mese di luglio 1955.

Nella prima edizione (1955) del Premio, la Commissione prenderà in esame le opere prodotte nell'ultimo quinquennio, cioè quelle portate a compimento tra il 1<sup>o</sup> gennaio 1950 e il 31 dicembre 1954 e quelle i cui progetti (anche se non eseguiti) siano stati resi noti su riviste o pubblicazioni non periodiche entro lo stesso periodo di tempo. In questo secondo caso — di opere soltanto pubblicate — la Commissione si riserva di prescegliere come base per la selezione quella documentazione resa di pubblica conoscenza che, a suo insindacabile giudizio, sia sufficiente a detto fine.

La Commissione non prenderà comunque in esame i progetti in redazione originale o in copia autentica (cianografica, fotografica o simile), eccettuati quei progetti che, essendo stati presentati a pubblici concorsi di carattere nazionale, siano stati in tale occasione già resi noti al pubblico o risultino oggettivamente accertati.

Gli artisti italiani e tutti gli interessati, mentre sono cordialmente invitati a segnalare alla Segreteria del Premio le pubblicazioni recanti l'illustrazione di opere e progetti ritenuti meritevoli di attenzione, sono quindi pregati di astenersi dall'invio di elaborati in originale o copia autentica. La Commissione giudicatrice e la Società Olivetti declinano, fin da questo momento, ogni e qualsiasi responsabilità per il materiale inviato, che comunque non sarà, in nessun caso, restituito.

Per i Premi destinati alle opere di critica, saranno considerate le pubblicazioni edite dal 1<sup>o</sup> gennaio 1950 al 31 dicembre 1954.

L'invio del materiale non costituisce titolo di partecipazione ai Premi né impegna in nessun modo la Commissione a prendere in esame il materiale stesso.

La Commissione si riserva di promuovere, d'intesa con una Casa Editrice, e in base ad accordi da prendersi con l'autore, la pubblicazione in volume o in altra forma delle realizzazioni architettoniche o dei progetti premiati.

In occasione dell'assegnazione dei Premi Olivetti 1955 sarà emanato il bando di uno speciale concorso per premi di incoraggiamento riservato ai giovani architetti ed ingegneri.

La Segreteria della Commissione giudicatrice, ha sede in Roma, Via della Purificazione 23, presso la Ing. C. Olivetti & C., S.p.A. - Uffici della Presidenza - Roma.

## Corso di Architettura Paesistica per laureati

L'Università di Durham (Inghilterra) svolge un corso di Architettura Paesistica, per laureati, della durata di 1 anno accademico. Si ammettono le persone munite di titoli in Architettura Paesistica, Urbanistica e Pianificazione regionale, Architettura, Orticoltura o Silvicultura. Carattere speciale del corso è l'inclusione degli studi del paesaggio rurale nel campo dell'Urbanistica.

Il corso è riconosciuto dall'Istituto degli Architetti Paesaggisti (Inghilterra) per l'esenzione dal suo esame finale.

Il corso viene svolto nella Scuola di Pianificazione Urbana e Rurale, la quale offre anche un corso per la laurea in Pianificazione Urbana e Rurale (5 anni di studi nell'Università) e un corso per il Diploma in Pianificazione Urbana (1 anno di studi nell'Università).

Per avere informazioni complete rivolgersi al Registrar, King's College, University of Durham, Newcastle upon Tyne, Inghilterra.

# Segnalazioni bibliografiche

**GROPIUS** l'uomo e l'opera

Sigfrid Giedion

*Edizione di Comunità*

**LA CULTURA DELLE CITTÀ**

Lewis Mumford

traduzione di Enrica e Mario Labò

*Edizione di Comunità Milano 1953*

**ORGANIZZAZIONE E PIANIFICAZIONE DELLE COMUNITÀ**

Arthur Hilman

traduzione di Giuliana Baracco

*Edizione di Comunità Milano*

**SPAZIO TEMPO E ARCHITETTURA: lo sviluppo di una nuova tradizione**

Sigfrid Giedion

*Ulrico Hoepli editore Milano 1954*

**ARTISTI, PRINCIPI E MERCANTI**

Francis Henry Taylor

**IL CONOSCITORE D'ARTE**

Max Y. Friedländer

**ARTE EGIZIA**

Sergio Donadoni

**LA CITTÀ GRECA**

Glotz

**LA CIVILTÀ CINESE ANTICA**

Granet

**STORIA DELLA CIVILTÀ AFRICANA**

Frobenius

**LE CIVILTÀ NELLA STORIA**

Toynbee

**TOWN DESIGN**

Frederick Gibberd

*The Architectural Press, London*

**INDUSTRY IN TOWNS**

Gordon Logie

*George Allen and Unwin LTD, London*

**HOUSING DESIGN**

Eugene Herry Kuhler

*Rienhold, New York*

**CONVERSATION SUR L'ARCHITECTURE II**

André Gutton

*Ed. Vincent et Fréal, Paris*

**LA VILLE ET L'HOMME**

Michel Quoist

*Les Editions Ouvrières Economie et Humanisme*

**ARCHITETTURA PRATICA**

Pasquale Carbonara

*Unione Tipografica Editrice Torinese*

**GLI EDIFICI PER LE INDUSTRIE**

Armando Melis

*Lattes Torino*

**LE OPERE IN CEMENTO ARMATO**

*Statica e costruzione*

Giulio Colorio

*Lattes Torino*

**"URBANISTICA", N. 15-16 - Gennaio-Marzo 1955**

Direttore Responsabile **GIOVANNI ASTENGO**

Proprietà dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

*Autorizzazione del Tribunale di Torino N. 480 del 5 luglio 1949*

*Stampazione in abbondanza postale - Gruppo IV*

Tipografia, inserti e stampa: Fotostampe Arti Grafiche Fratelli Gallo -  
Torino, via Perugia, 20.

*La Direzione non si impegna a restituire il materiale, anche se non pubblicato.  
È consentita la riproduzione del materiale pubblicato nella stessa sede, se non  
è stata richiesta la forza.*

# VIBERTI UFFICIO

AUTOBUS *Montral*  
RIMORCHI  
SEMIRIMORCHI  
AUTOBOTTI  
VEICOLI SPECIALI

TORINO

CORSO PESCHIERA 251

Gattinara

oggi manifattura ceramica pozzi

1880

nel

