

URBANISTICA

**Rivista Bimestrale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Anno XVIII - N. 1
Luglio - Agosto 1949**

Direttore

Adriano Olivetti

Comitato direttivo

Domenico Andriello, Piero Bottoni, Eduardo Caracciolo, Pasquale Carbonara, Luigi Cosenza, Salvatore Cossu, Luigi Dodì, Eusebio Fuselli, Adalberto Libera, Armando Melis De Villa, Giovanni Michelucci, Alberto Morone, Saverio Muratori, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vaccaro

Redattore capo

Giovanni Astengo

Redattori regionali

Piemonte: Nello Benacco, Aialdo Daverio
Lombardia: Ezio Cerutti, Eugenio Gentili
Veneto: Giovanni Barbin
Liguria: Alessandro Christen, Mario Labò
Emilia: Renzo Sansoni
Toscana: Fernando Clemente, Leonardo Savioli
Lazio: Federico Gario, Ludovico Quaroni
Campania: Domenico Andriello
Puglia: Enzo Miccilli
Sicilia: Eduardo Caracciolo, Vittorio Zilino

Legislazione urbanistica

Francesco Cuccia

Legislazione edilizia

Giulio Pepe

Notiziario dell'Istituto

Mario Zucchi

Rassegna delle riviste

Vincenzo Columbo

Corrispondenti esteri

Argentina: Cino Calcaprina
Belgio: Juan Paquay
Cile: Alfredo Johnson Villalino
Cuba: Silvia O'Dourke
Francia: Robert Auselle
Inghilterra: Anthony Chitty
Perù: Mario Bianco
Svizzera: Lanfranco Bombelli Tiravanti
Ungheria: Emerich Halasz
U.S.A.: Paula D. Koheverria

Segretaria di redazione

Maria Vernetto

Impaginatore

Egidio Bonfante

Sommario

- Pag. 2 **Riprendendo il cammino**
» 3 **Attualità dell'Urbanistica**
» 7 **Pianificazione per le diverse fasi della vita**
» 12 **I Piani Regionali in Italia**
» 13 **Premesse al Piano Regionale Siciliano**
All. **Simbologia Urbanistica**
» 19 **Harlow nuova città**
» 23 **Torino**
» 24 **Dalla fondazione alle grandi industrie**
» 30 **Torino industriale**
» 32 **Concorso per il piano generale di massima di Torino**
» 34 **Presentazione dei progetti**
» 34 **Opinioni sul concorso**
» 50 **La controversia della via marittima a Napoli**
» 58 **Un'esperienza urbanistica**
» 60 **Rassegna legislativa in materia urbanistica**
» 64 **La legislazione urbanistica in Polonia**
» 68 **La preparazione degli urbanisti in Polonia**
» 89 **Notiziario urbanistico regionale**
» 79 **Notiziario dell'Istituto di urbanistica**
» 81 **Riassunti in inglese e francese**
Statuto dell'Istituto di urbanistica

di **Adriano Olivetti**
di **Giovanni Astengo**

di **Lewis Mumford**
di **g. a.**

di **Eduardo Caracciolo**
la **redazione**
di **Anthony Chitty**

di **Mario Passanti**

la **redazione**

di **Domenico Andriello**
di **Renzo Sansoni**

di **Francesco Cuccia**

di **Jan Chmielewski e Stanislaw Filipkowski**

Presidente

dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Leone Cattani

Vicepresidente

Paolo Rossi de Paoli

Tesoriere

Aldo Della Rocca

Giunta Esecutiva

*Giovanni Astengo
Fausto Natoli
Luigi Piccinato
Cesare Valle*

Consiglio Direttivo

Nazionale dell'Istituto

*Leone Cattani
Paolo Rossi De Paoli
Domenico Andriello
Giovanni Astengo
Salvatore Caronia
Ezio Cerutti
Luigi Carlo Daneri
Aldo Della Rocca
Guido Ferro
Alberto Legnani
Armando Melis De Villa
Saverio Muratori
Fausto Natoli
Adriano Olivetti
Luigi Piccinato
Giuseppe Poggi
Ludovico Quaroni
Nello Benacco
Giuseppe Samonà
Cesare Valle*

Copertina di **Marcello Nizzoli**

Grafici rielaborati da **Mario Coppi, Franco Fasana, Sergio Nicola**

Riprendendo il cammino, in questo lungo dopoguerra, rinasce « Urbanistica ». Essa intende raccogliere in un primo urgente appello le forze ancora disperse, dare un immediato panorama della situazione dell'urbanistica italiana ed estera. Non vuole dimenticare i suoi rapporti con l'architettura poichè urbanistica e architettura si condizionano e si integrano; ma per uscire dalle tenebre e dal disordine dobbiamo rifarci da principio, riaffermare nella sua interezza il valore del metodo scientifico, l'essenzialità del coordinamento, onde all'uomo, nella sua integrità viva e spirituale, sia ridata una vita più conforme alle leggi di natura, non imprigionata e inservilita in una città dove pace, bellezza e ordine sono ormai da lungo tempo scomparsi.

Consapevoli della crisi, di una duplice crisi dell'urbanistica e dell'architettura, tenteremo di raggiungere la chiarezza là dove oggi dominano oscurità e disordine.

Dopo la rottura di quell'automatica unità ed armonia che avevano conferito dignità e bellezza alle antiche città italiane e ai nostri borghi rurali, è compito della nuova civiltà ricondurre le nostre città e i nostri villaggi ad una armonia architettonica che i nuovi mezzi e i nuovi procedimenti di costruzione riusciranno a stabilire soltanto se si assoggetteranno a leggi spirituali.

Per altro verso l'attività urbanistica è in crisi dal momento in cui l'individualismo è in declino e il faticoso stabilirsi di un nuovo rapporto tra persona e comunità è lungi dall'essere concluso. L'urbanistica reclama la pianificazione; e può darsi una pianificazione democratica cioè libera? Questo interrogativo dominerà implicitamente o esplicitamente il nostro lavoro. E' soltanto, abbiamo detto, nella soluzione del rapporto individuo-collettività, più propriamente oggi indicato nella relazione persona-comunità, che è possibile anticipare la soluzione naturale. Tuttavia questa rimane affidata al progredire della sistematica ricerca scientifica, onde l'urbanistica, erigendosi finalmente a scienza positiva, vorrà garantirsi i necessari titoli di responsabilità e serietà. Nella moderna psicologia, negli studi sociologici e nello sforzo di un ritrovamento più obiettivo e più esatto nella natura dell'uomo è da vedersi quella integrazione che ci consentirà di stabilire il perduto equilibrio.

I pubblici poteri, per forza di cose lenti a permearsi del nuovo, hanno ignorato sino a pochi anni or sono l'urbanistica. I politici pensano ancora in termini di edilizia e di lavori pubblici e pare non si accorgano che questi concetti arretrati, questa visione invecchiata, che lascia i più estesi poteri a una edilizia empirica al servizio dei fini più disparati, non può non portare che a risultati paragonabili allo sviluppo canceroso delle cellule che si sottraggono al controllo dei centri nervosi.

Tutto si svolge come se i nostri politici non avessero la sensazione, quando spesso parlano di civiltà italiana, che il coordinamento è sintesi e che senza sintesi fondata su autentici valori spirituali, etici, estetici, razionali, non si crea nessuna civiltà. E poichè il nostro Paese non può rinunciare alla sua missione, in missione si trasforma la nostra fatica, il nostro sforzo affinché la potenza creativa non spenta nel nostro Paese diventi forza trasformatrice.

Occorre mobilitare le nostre grandi riserve di intelligenza e di valore perchè i nostri architetti non siano chiamati a sterili concorsi, ma sia conferito alla loro fatica intelligente e creativa l'avvenire del nostro Paese.

a. o.

Attualità dell'urbanistica

di Giovanni Astengo

Quattro anni distanziano la nascita, o meglio la rinascita, di questa rivista dal giorno in cui l'epilogo del conflitto schiudeva alle speranze l'animo di coloro che, nel rivolgimento dei lunghi anni di guerra, erano venuti maturando meditati propositi di un'organica preparazione della ricostruzione del Paese. Pareva a costoro, forse nell'ebbrezza del momento, che la tesi di una preliminare pianificazione urbanistica e di una ordinata programmazione delle opere edilizie sarebbe stata talmente evidente ed avvincente, da essere non solo prontamente assorbita e sostenuta dai politici, ma anche facilmente e largamente accettata dal pubblico, talché gli studi ad essa orientati avrebbero potuto prendere subitanea consistenza e concretezza.

Ricordare oggi quella trepida ed ingenua attesa e le prime delusioni, le difficoltà, le lotte, le ripulse, le amarezze, ma anche le successive, sia pur piccole, ma concrete e faticate conquiste, è pur doveroso se vogliamo renderci conto dell'atmosfera di questo periodo e comprendere perché soltanto oggi veda la luce questa pubblicazione.

Già altra volta si è presentata l'occasione (1) per riconoscere obiettivamente l'esiguità dei risultati dell'attività culturale, scientifica e pratica in campo urbanistico svolta in Italia in questi quattro anni di dopoguerra. Il Convegno a Milano del dicembre 1945 ed il Congresso per la Ricostruzione del 1946 a Roma, l'inizio del piano regionale piemontese, il piano regolatore di Milano, alcuni altri piani in fase di elaborazione, pochi piani di ricostruzione veramente apprezzabili ed efficaci, il II Congresso Nazionale dell'Urbanistica a Roma nel 1948, alcune decine di articoli e qualche manuale di studio, non sempre raccomandabile, costituiscono il magro attivo di questo bilancio, che porta purtroppo al passivo fatti massicci, quali la disorganica sequenza di opere pubbliche delle varie amministrazioni e la disordinata e maldestra ricostruzione dei centri urbani grandi e piccoli, eseguita più con spirito di ripristino o di massimo sfruttamento che di miglioramento, i poco felici e purtroppo numerosi esempi di costruzioni del Genio Civile e di altri Enti cioè in sintesi precisamente quella situazione di disordine che una seria e positiva azione di programmazione urbanistica avrebbe potuto facilmente prevenire e superare.

Ma a chi stupisse di questa situazione, che ha significato troppo spesso un inutile sperpero di energie e di mezzi (di quei limitatissimi mezzi di cui disponeva e tuttora dispone il Paese), bisognerà pur ricordare che essa è stata generata da complessi fattori concomitanti, che non possono venire dimenticati in un sereno giudizio. Né si debbono evocare causali puramente economiche e politiche: il generale scompiglio del Paese e delle Amministrazioni, la produttività fortemente contratta in tutti i settori, l'inflazione monetaria, lo squilibrio e la instabilità del mercato, l'accentuato e persistente ventaglio dei prezzi, la mancanza di risparmio e poi ancora la crisi costituzionale ed il travaglio politico del popolo italiano nell'immediato dopoguerra... Questi vari fattori, pur producendo una situazione generale necessariamente fluida e pur provocando seri imbarazzi all'edilizia pubblica e privata, non sarebbero stati tuttavia per sé soli altrettanto necessariamente determinanti di un orientamento negativo nei confronti della pianificazione urbanistica e di una ricostruzione programmata, se ad essi non si fosse aggiunto un ben più influente fattore e cioè la assoluta impreparazione psicologica e tecnica sull'argomento da parte dei politici, degli amministrativi e del pubblico. La stessa lamentata mancanza, sia di una adeguata e tempestiva legislazione urbanistica, che di una efficiente organizzazione centrale e periferica, è da ascrivere non tanto ad una particolare situazione economica o politica, quanto piuttosto ad una scarsa sensibilità sociale, ad una scarsa capacità di lungimiranti vedute.

Fu essenzialmente la generale immaturità culturale a favorire lo smembramento della ricostruzione in mille contrastanti ed autonome iniziative da parte delle Amministrazioni e di privati, fu un superficiale atteggiamento psicologico, indulgente alla facile improvvisazione, ma sordo ad ogni serio appello alla metodicità di lavoro, ad irridere, quali poetiche utopie, le istanze della pianificazione urbanistica severamente preparata, fu la mentalità trafficante del dopoguerra, volta all'immediato lucro, a paventare nei piani urbanistici un ipotetico freno ad ogni affare privato, fu la esasperata politicizzazione di ogni situazione a sospingere le direzioni dei partiti nelle contese ideologiche, piuttosto che nella gara di piani concreti per la risoluzione dei problemi umani, fu la scarsa sensibilità sociale della grande maggioranza degli amministrativi a diluire tutto lo sforzo del riassetto edilizio nei giri viziosi delle snervanti procedure senza fine,

fu la totale diseducazione alla discussione, eredità della padreternalistica politica del ventennio, ad adagiare il pubblico nella comoda, fatalistica attesa che altri decidessero, che altri facessero...

Mancò un indirizzo negli organi di governo, nelle amministrazioni centrali e locali, mancò un indirizzo nei programmi politici, mancò soprattutto una chiara comprensione del problema, degli scopi da raggiungere e dei mezzi a disposizione.

Se a confronto esaminiamo la situazione urbanistica inglese ed incominciamo ad analizzare gli organi colà preposti alla pianificazione urbana e rurale, dal Ministry of Town and Country Planning alle varie Regional Planning Authorities, ai Town and Country Planning Committee, alle varie Commissioni centrali e locali, alle Development Corporations, alle Associazioni ed Organizzazioni private (2), avvertiamo immediatamente l'esistenza di una situazione estremamente ricca, differenziata e ben distribuita di organi centrali e periferici, al paragone della quale la nostra scarsa Direzione Generale dell'Urbanistica e le pochissime Commissioni Urbanistiche locali attualmente funzionanti non possono che apparire quali vaghi embrioni di fronte ad un complesso organismo adulto; se poi passiamo in rassegna i numerosi piani inglesi, compilati in questo periodo ed ampiamente documentati in pubblicazioni esemplari per dovizia di analisi e dignità di stampa, ci rendiamo pienamente conto di che cosa possano fare gli urbanisti in una cornice di organizzazione adeguata; se consultiamo il Town and Country Planning Act dell'agosto 1947 abbiamo la esatta sensazione che questa lunga preparazione urbanistica stia per sfociare nell'azione con strumenti giuridici ponderati, equi ed efficienti, e se infine sfogliamo la copiosa recente letteratura in tema urbanistico non possiamo non stupire di quale vasta risonanza abbiano avuto nel pubblico i problemi della pianificazione urbanistica. Avvertiamo in sostanza una situazione di reale equilibrio di valori culturali e pratici nella quale urbanisti e politici e funzionari cercano per vie concordi di raggiungere identici fini e creano gli strumenti atti agli scopi.

Nè questa atmosfera è frutto unicamente della politica laburista, che ha fatto della pianificazione urbanistica un programma elettorale prima e quindi un impegno di governo, poiché essa si fonda su di un ancora più vasto consenso della popolazione, «fermamente decisa a ricostruire le proprie città in modo migliore, evitando gli errori del passato». Nè questo orientamento è stato una fortuita improvvisazione del dopoguerra: l'urbanistica odierna inglese ha le sue salde radici nel movimento per le Città Giardino, iniziato da Howard con *Garden Cities of To-morrow* (1898), proseguito con l'azione dell'Associazione per le Città Giardino, concretato nei due esperimenti di Letchworth (1904) e di Welwyn (1920), e confermato infine ufficialmente nei Rapporti delle Reali Commissioni Barlow (1937) sulla distribuzione della popolazione industriale, Uthwatt (1941-42) sulle indennità e miglorie, Scott (1942) sulla utilizzazione del terreno agricolo, che hanno via via orientato l'opinione pubblica e le Autorità sulla necessità degli indispensabili controlli della pianificazione urbanistica. Vi è una lunga e coerente linea di sviluppo di mezzo secolo di azione.

Purtroppo, a confronto, noi non abbiamo alcunché di simile: gli aulici urbanistici italiani nell'anteguerra correvano dietro alle lusinghe degli sventramenti o delle piazze imperiali, i puri tecnici si occupavano unicamente di strade e di allineamenti, mentre coloro che sentivano profondamente il lato umano e sociale dell'urbanistica erano talmente pochi ed isolati da non poter costituire una viva e feconda corrente culturale.

Nè la polemica razionalista, limitando la battaglia sul terreno del funzionalismo e del gusto, ha molto giovato a preparare la strada all'urbanistica moderna.

Sterilità di apporti teorici e pratici che pesa sul passato di molti degli urbanisti stranieri ed è fra le cause non ultime dell'impreparazione dell'ambiente italiano.

A somme tirate, risulta chiaro che se i generosi germogli sbocciati nella lontana primavera del '45 non hanno dato la fioritura sperata è perchè ad essi è mancato un robusto sostegno di consensi, è perchè le radici non erano abbastanza penetrate nell'ambiente, nè la linfa culturale vi scorreva con sufficiente abbondanza.

Non è quindi da meravigliare se alcuni dei giovani promotori di allora, fiaccati dalla lotta senza respiro, si sono ritirati dal terreno, imbozzolandosi in altre attività, o emigrando in altri Paesi, dove la figura dell'urbanista ha un riconoscimento ufficiale di dignità professionale.

A questo punto il discorso non avrebbe altro senso all'infuori di un accorato rimpianto per le occasioni perdute, se non si dovesse onestamente riconoscere che la situazione in questi ultimi tempi si è venuta a poco a poco trasformando.

Non sono finora eventi spettacolari e darne annuncio, ma qualche fatto sta a dimostrare come non tutto il seme sia andato al vento, come non tutta la lotta sia stata inutile. L'interessamento di alcuni uomini politici, la comprensione dei più elevati funzionari del Ministero dei Lavori Pubblici, la formazione della Commissione interministeriale di coordinamento dei piani regionali, gli studi per la riforma della legge urbanistica

sono realtà precise e concrete che hanno il loro peso e che stanno determinando presso gli organi centrali un'atmosfera di chiarimento e di volenterosa azione.

Ma queste inegabili conquiste non devono far ritenere che l'atmosfera sia tutta improvvisamente mutata. Se al centro è stato più facile conseguire qualche concreto successo è anche perché il centro è facilmente individuabile e l'azione più efficace e più rapida che alla periferia. Ancora con troppa frequenza le Amministrazioni locali, poco convinte della necessità pratica della pianificazione urbanistica il cui vero attuale significato spesso è loro ignoto, continuano a nutrire ingiustificati sospetti nei piani e, cullandosi nella facile illusione che tutto vada a posto da sé, sono portate a sfuggire a precise ed ampie responsabilità, preferendo agire per successive limitate deliberazioni, piuttosto che affrontare con coraggio, nel suo complesso, il futuro dei centri abitati da esse amministrati. Tuttavia il preoccupante rincaro delle aree centrali, verificatosi recentemente nelle grandi città, le eccessive sopraelevazioni e le continue richieste di deroghe in altezza sono di per sé una quotidiana smentita dei fatti alla falsa illusione del «laissez faire» sono a lungo andare uno stimolo a ricercare, sia pure in ritardo, quella via d'uscita che gli urbanisti avevano sollecitato attraverso la formazione tempestiva dei piani.

Ma l'urbanistica moderna ha un orizzonte anche più vasto ed un impegno anche più sostanziale di quella che può essere la formulazione, già di per sé apprezzabile ed efficace, di ben congegnati atti amministrativi. Essa mira, nella sua più intima natura e nella sua più genuina espressione, ad offrire un decisivo apporto alla laboriosa gestazione di quella cultura, di quel nuovo orientamento della civiltà, che sta per delinearsi attraverso le profonde perturbazioni di questi anni ed i cui sintomi premonitori gli spiriti più sensibili da tempo avvertono.

Quali che siano per essere i tratti fondamentali di questo nuovo orientamento, non si potrà tuttavia disconoscere che la società attuale, fatta cosciente della insufficienza del semplicistico mito ottocentesco del progresso illimitato ed autonomo della tecnica, tende, sia pure sotto diverse forme, ad istituire un coordinamento delle tecniche, atto a volgere a fini sociali le forze ed i mezzi materiali. E che altro è questo atteggiamento, se non l'essenziale postulato dell'urbanistica moderna? L'aspirazione a nuovi raggruppamenti sociali in articolate comunità organiche, economicamente autosufficienti e con amministrazione autonoma e decentrata, auspicata da Howard, da Wright, da Mumford, collima con altrettanti atteggiamenti di sociologi, di politici e di moralisti, che anelano ad una riorganizzazione sociale che riconduca a dignità la personalità umana, dando libera espansione a quegli elementi spirituali che sono stati soffocati dal cinismo di una società che, in una paradossale inversione di valori, aveva fatto dell'uomo mezzo e non fine della propria attività.

Ma perché l'impulso a questa profonda trasformazione di struttura sociale possa concretarsi, o, per dirla in termini crociani, possa «soddisfarsi trapassando in azione», è necessario che prima siano definiti gli scopi ed i mezzi e i limiti dell'urbanistica moderna, che siano fugati i possibili equivoci della sinonimia fra pianificazione urbanistica e pianificazione economica, che siano esemplificati i metodi di procedura democratica nella compilazione ed attuazione dei piani.

Quando quest'azione chiarificatrice, che è la sostanza del programma della nostra rivista, si sarà sufficientemente sviluppata anche nel nostro ambiente, allora l'urbanistica cesserà di apparire una speculazione astratta e un'accolta di sterili esercitazioni. Essa diventerà non solo strumento di riorganizzazione sociale, non solo strumento amministrativo, ma, infine, non dimentichiamoci, anche il mezzo, l'unico mezzo efficace, per la rinascita dell'architettura moderna.

Ricordiamo Wright:

«Dove non vi sia per l'uomo un piano di vita conveniente e fatto per lui, aperto ad ogni possibilità di renderlo migliore, non vedo alcuna speranza per una buona architettura (3).

Ricordiamo Persico:

«Il destino, la profezia dell'architettura moderna è di rivendicare la fondamentale libertà dello spirito» (4).

Questa profezia, integrata da una più estesa visione di riorganizzazione strutturale e di ridistribuzione spaziale dell'umanità, è ora il messaggio, la fede segreta della nuova generazione di urbanisti.

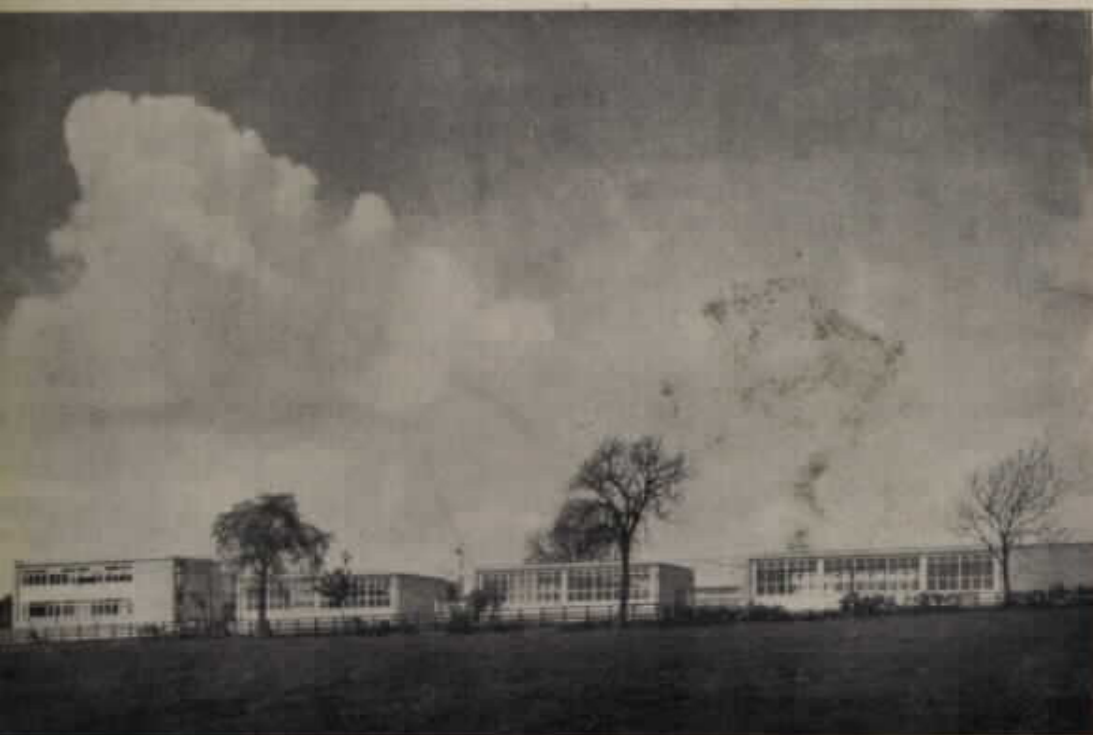
Giovanni Astengo

(1) - T. N. U. - "Urbanistica ed Edilizia in Italia", - Roma 1948 - pag. 38 e seg.

(2) - F. J. OSBORN - "Planning and Construction 1945", - London.

(3) - F. L. WRIGHT - "Architettura Organica", - Muggiani-Milano 1945 pag. 27 e seg.

(4) - EDOARDO PERSICO - "Profezia dell'Architettura", - Muggiani-Milano 1945 pag. 35.



Infanzia, scuola e adolescenza

...sabbia ciottoli pietre assi e
rami per i giochi

...scuole in scala umana

...e luoghi di solitaria bellezza...



Pianificazione per le diverse fasi della vita

di Lewis Mumford

Per iniziare degnamente la parte teorica e metodologica, la Rivista si è rivolta direttamente all'autorevole studioso americano Lewis Mumford, pregandolo di uno scritto originale. Con molta cortesia Egli ci ha concesso di pubblicare l'articolo che segue, contemporaneamente apparso su "The Town Planning Review", col titolo originale "Planning for the Phases of Life...". In esso l'Autore riassume il suo più recente pensiero che tende ad orientare la pianificazione urbanistica verso la comprensione delle umane necessità nei vari stadi della vita. Ringraziamo per la cordiale collaborazione Mr. Gordon Stephenson direttore di "The Town Planning Review".

Circa una generazione fa, in un numero di *Survey Graphic* (maggio 1925) il Dr. Joseph K. Hart puntualizzava il fatto che la pianificazione urbana fosse essenzialmente concepita nei termini di una singola fase della vita: quella degli adulti privi di responsabilità familiari. E rilevava il significato dell'antico detto che la folla dei boulevards non invecchia mai, che il boulevard cioè, a cagione della sua funzione e della sua conformazione, attira a sé sempre lo stesso gruppo di età, che è mosso dagli stessi interessi e persegue gli stessi fini.

Malgrado tale avvertimento, l'urbanista non è ancora giunto a realizzare per intero la natura del suo compito, che è quello di provvedere un ambiente adatto ad ogni fase della vita, dall'infanzia alla senilità.

L'attività urbanistica finora è stata quasi esclusivamente concentrata intorno alla vita degli adulti e per di più intorno a certi aspetti soltanto della vita degli adulti, quali gli affari, l'industria, l'amministrazione, il traffico, i trasporti. Anche occupandosi degli adulti l'urbanistica omette importanti sfere di attività.

Scopo del presente studio è di esplorare brevemente il campo aperto dal Dr. Hart. Tenendo presenti le diverse fasi della vita l'urbanista potrà modificare il suo atteggiamento sia nei riguardi del metodo che in quello degli scopi della pianificazione e magari esser condotto a riesaminare i progetti di certi complessi, quali ad esempio i campi da gioco, dove la comodità amministrativa ha prodotto la ripetizione di determinati schemi il cui ordine esterno riflette una interiore sterilità. Se la coscienza del ciclo della vita umana non servisse ad altro, potrebbe almeno essere utile come lista di controllo delle necessità, per scoprire i punti deboli in un piano apparentemente ammirevole.

La prima fase: l'infanzia

Si tratta di vedere quel che fa la pianificazione per il bambino dalla nascita fino all'età di entrare a scuola. Innanzitutto vi è la questione delle abitazioni; mentre infatti in ogni paese durante l'ultima generazione vi è stato un deciso orientamento verso le nascite in ospedale, ora si incomincia a sospettare che non sia questa la condizione migliore per un parto normale e per i primi giorni di vita del neonato. Dalle esperienze di numerosi centri sanitari, pare che i vantaggi siano maggiori, e dal lato psicologico decisamente preponderanti, in caso di puerperio a domicilio: pure, anche là dove le condizioni di abitazione sono le più adatte, il parto porta scampiglio nell'andamento normale della casa e causa temporaneo affollamento.

Qui l'urbanista dovrebbe trovare una soluzione intermedia, fra l'ospedale costoso, ma provvisto di tutta l'installazione necessaria nei casi di emergenza, e la casa che non offre lo spazio necessario alla nascita del bambino. La soluzione potrebbe essere una piccola casa di cura, che fosse parte integrante di una unità di circa 250-300 famiglie e magari dipendente da una clinica locale, in modo da poter disporre delle possibilità di questa. In tal modo la madre potrebbe essere vicina agli altri bambini, visitata facilmente dal marito e assistita dai familiari; tale soluzione ristabilirebbe l'elemento umano, che si va perdendo in quelli che sono stati definiti «magazzini delle malattie».

Per quanto riguarda l'infanzia, la pianificazione deve porre la maggior cura al fatto che la madre possa aver pace e riposo dalla pressione quotidiana dei doveri di casa; l'assenza di tensione è infatti la condizione migliore perché i rapporti tra madre e bambino siano sereni e affettuosi. Ma d'altra parte il ménage non dovrà in nessun caso essere una unità rinchiusa in se stessa; si ha bisogno dei vicini non solo nei casi di emergenza, ma anche nella routine quotidiana.

Anche nelle zone di abitazione più estensive, dove vi sono trenta famiglie per ettaro, anzi proprio in queste, manca sovente un luogo di ritrovo per le madri con i loro piccoli, dove esse possano lavorare chiacchierando e sorvegliare i giochi dei bimbi. Forse la parte migliore del piano di Sir Charles Reilly per villaggi giardino era quella che prevedeva tali attività, come i progettisti di Sunnyside, Stein e Wright, hanno fatto fin dal 1924.

In questo ordine d'idee la pianificazione deve trovare qualcosa di intimo, caldo e protettivo. I piccoli, fino all'età di dieci anni circa, hanno bisogno di spazi limitati, di nascondigli: muri e cespugli, se non grotte e buche, assolvono a questo compito.

I piccoli al disotto dei sei anni devono sentire il contatto col loro ambiente, devono avere sabbia, ciottoli, pietre, assi e rami per i loro giochi, e, per impedir loro di diventare dei piccoli vandali, il tipo più elementare di campo da gioco dovrebbe essere sistemato in una depressione sabbiosa, ben asciutta, circondata da un sentiero lastricato, intorno al quale le madri possano sedere e sorvegliare: quest'area dovrebbe essere isolata dal resto del recinto con un muro e un cancello, che non possano essere superati dai piccoli, e nel centro vi dovrebbe essere una grossa pietra, o meglio ancora grotte e nascondigli.

Chi ama i giardini, tende in generale a privare i bimbi della libertà di cui hanno bisogno per scavare e fare le loro costruzioni; trovando invece il modo di rendere collettivi i giochi dei piccoli e di riunire le madri si darebbe maggior libertà ai bambini e si avvierebbero le madri verso altre forme di cooperazione.

Seconda fase: lo scolaro

Il trapasso dalla casa alla scuola è un momento critico per il bambino, e sovente si minimizza con disinvoltura lo choc e il trauma psichico che deriva non solo dal fatto di lasciare la sorveglianza protettiva della madre, ma anche dalla diversità di scala e di proporzioni, col passaggio dall'abitazione singola a ciò che sovente è per il bimbo un complesso gigantesco di costruzioni, spaventoso nella sua immensità impersonale. In talune città anche grandi, come S. Francisco, la scuola elementare è mantenuta relativamente piccola, e nelle scuole più recenti la classe ha un'area di gioco propria e non è assorbita dall'intera struttura dell'edificio.

Forse il modo migliore di effettuare la transizione è per mezzo di un giardino d'infanzia nell'unità della neighborhood. In esse per la sorveglianza si potrebbe rinunciare a personale di professione specializzato, in favore dell'assistenza fornita da madri addestrate a questo compito. Benché la pianificazione non possa anticipare nuove sistemazioni sociali, può però, secondo l'occasione, suggerirle ed indicare la sistemazione appropriata. A Zurigo, pare che si sia giunti a questa collaborazione da parte delle madri in alcuni giardini d'infanzia.

La passeggiata del bambino da casa a scuola deve essere resa divertente ed educativa a sua insaputa.

A volte il bambino sa trarre tesori insospettiti da un mucchio di detriti e una pozzanghera può diventare un lago; ma dove la zonizzazione è estremamente rigida e la zona residenziale suburbana è spietatamente ordinata e pulita non c'è più sfogo per la sua immaginazione.

Perché un bambino abbia veramente il senso del mondo nel quale vive, sarebbe necessario che la passeggiata quotidiana lo mettesse a contatto diretto con la natura, come nelle zone rurali, o con il lavoro dell'uomo nelle officine o nei mercati. Le attività che servono una neighborhood non dovrebbero essere segregate troppo severamente ed il bambino potrebbe avere fra le sue attività le piccole commissioni e acquisti. Questa necessità è meno sentita in Europa che in America, dove i canoni di rispettabilità delle classi medie e l'uso dell'automobile hanno creato una separazione estrema fra le zone commerciali e quelle residenziali.

Nel nostro sforzo per provvedere lo spazio necessario ai giochi dei ragazzi, abbiamo spesso dimenticato, specialmente nelle nuove comunità, il fascino che ha il gioco spontaneo nella loro vita. Sui campi asfaltati la fantasia del ragazzo si spegne, mentre per esempio nelle zone bombardate di Londra sono sorte per loro possibilità meravigliose. L'autore ricorda nella propria giovinezza i lotti aperti, alla periferia di New York, con superfici rocciose dove si arrostitavano mele e patate. Si potrebbero usare cespugli e parapetti per nascondere alla vista questi luoghi che devono rimanere piuttosto disordinati e devono essere l'equivalente urbano di quei posti selvaggi che tanto piacciono ai ragazzi. Il miglior contributo a queste zone, sarebbe di costruirle piuttosto in profondità, in modo da creare artificialmente le possibilità di avventura.

Terza fase: l'adolescenza

Con l'adolescenza la neighborhood non è più il solo centro di attività del giovane. Alla scuola secondaria s'incontrano ragazzi di altre comunità, si hanno giochi organizzati, né ci si muove più solo per andare e venire dalla città, ma si fanno gite nei dintorni.

Ad un certo momento della nostra civilizzazione, l'idea che è andata maturando nel cervello di filosofi ed educatori, da Fourier a Goethe a Schreber a William James, l'idea dell'esercizio del lavoro, finirà per trovar posto nel nostro sistema educativo. Non sarà facile farla accettare, ma il sistema migliore sarà la pratica e come si ottengono genitori che hanno il senso della responsabilità

della famiglia solo affidando loro i figli, così si creeranno buoni cittadini affidando ai giovani alcuni compiti nella comunità.

Ora, il miglior modo per cominciare il compito costruttivo dell'esercizio del lavoro, sarà la cura e la manutenzione dei beni comuni.

Se potremo permetterci i parchi, le zone alberate ed i giardini, che prevediamo nel nuovo tipo di pianificazione aperta, troveremo proibitivo il costo della loro manutenzione, a meno che ne facciamo un servizio civile: volontario se possibile, obbligatorio se necessario. La manutenzione delle zone aperte, la cura delle piante e dei fiori potrebbe essere il compito delle future generazioni di adolescenti: uno dei molti equivalenti morali di una guerra, che una generazione pacifista deve affrontare.

In certo qual modo sarebbe questo un compito preparatorio, poiché i beneficiari ne sarebbero i giovani stessi nella fase seguente della loro vita: quella delle prime relazioni amorose. Il periodo della tarda adolescenza, quando le energie sessuali sono prepotenti e gli sbocchi relativamente pochi, è un momento difficile e pericoloso per ragazzi e ragazze; è sovente un momento di sconvolgimento interno, il cui tumulto dovrebbe essere equilibrato dalla contemplazione della bellezza circostante. Se il prolungare l'infanzia è stato il primo segno dell'ascesa dell'uomo, il prolungare il periodo sentimentale con le sue sensibili conseguenze in arte, musica, letteratura e religione, rappresenta uno stadio ancor più avanzato. Questa elaborazione dell'impulso erotico lo intensifica, ma dando significato e colore emotivo alle manifestazioni puramente istintive. Nell'aperta campagna le coppie non hanno difficoltà nel trovare i luoghi solitari adatti al loro stato d'animo, ma nelle nostre città il corteggiamento diventa troppo breve o furtivo, oppresso e ostacolato fino all'esasperazione.

Il Labirinto, tema favorito dagli urbanisti barocchi, serviva certo allo scopo e F. Law Olmsted, progettando il Central Park a New York ha costruito il «Ramble» (il giro) che con la sua topografia irregolare è un posto dove ci si può perdere, col risultato ammirevole che questo è forse l'unico posto in New York adatto per fare all'amore.

Se gli urbanisti tenessero presenti le diverse fasi della vita, non sarebbero così insensibili alle necessità della tarda adolescenza, che vuole luoghi di solitaria bellezza che accentuino ed espandano, pur temperandoli, i loro impulsi amorosi e li arricchiscano con immagini visuali, che diano nutrimento al loro felice stato d'animo.

Maturità: la fase di lavoro

Di pari passo con la crescente divisione della mano d'opera si verifica nei tempi moderni un altro processo: l'intensificazione e la segregazione del lavoro. Sia il contadino che l'artigiano, nei tempi passati, lavoravano per un numero di ore assai maggiore dei lavoratori moderni, ma il loro lavoro si svolgeva in un ambiente che aveva altri aspetti ed usi: esso si svolgeva nell'ambito familiare e spesso con la cooperazione di parte o di tutti i suoi membri. Non esistevano muri, visuali o funzionali, fra il lavoro, l'ambiente domestico e l'educazione. L'era della specializzazione, concentrando unicamente sulla efficienza meccanica, ha privato la vita del lavoro di alcune sue dimensioni estetiche e umane. Anche in questo campo, nelle città moderne si dovrà tentare di ricollegare questi diversi aspetti della vita che separati creano, quasi automaticamente, divisioni e disarmonie nella personalità. Anche qui però non si potrà tornare alle forme primitive, ma bisognerà trovare nuove forme altrettanto lontane dal laboratorio artigiano, quanto dalle truci fabbriche vittoriane.

Gli scrittori di *Communitas* suggeriscono che case e fabbriche siano riunite attorno a piazze urbane. Secondo la descrizione di Philip e Percipal Goodman, pare che s'instauri così volontaria-

mente un modello arcaico di stretta associazione, mentre invece si tratta di trovare un moderno equivalente.

Personalmente l'autore suggerisce di introdurre nelle zone industriali, sia in quelle che si rinnovano, che in quelle di nuova creazione le funzioni sociali e domestiche appropriate ai giorni lavorativi: per esempio campi di gioco accessibili nelle ore dei pasti o in altri intervalli, diverse sale da pranzo, invece del refettorio; sale di ritrovo e di riunione per i comitati, a disposizione non solo di una data zona, ma dell'intera unità, per svolgere le relazioni politiche dei direttivi e dei lavoratori; edifici scolastici e musei.

Vi sono singoli impianti industriali, dove tali funzioni, sono state incorporate nella struttura industriale: è necessario ora organizzare interi quartieri industriali sugli stessi principi, con concezioni funzionali e spaziali anche più progredite.

Lo stesso principio vale per i quartieri degli affari.

Mentre in America il primo segno di « progresso » in una città è l'abbattere gli alberi nella strada principale, a Parigi il grande contributo di Haussmann ai nuovi boulevards fu di rendere in essi possibile la funzione degli affari, della ricreazione e dei trattamenti sociali; in nessun altro luogo forse, come nel cuore di Parigi, le funzioni dell'adulto sono state mantenute così strettamente raggruppate. La segregazione delle funzioni, praticata nel solo interesse dell'efficienza meccanica, non produce una vita sociale interessante né una personalità pienamente animata.

Maturità: la fase domestica

Quando una giovane coppia di sposi ha una casa con un giardino situata fra migliaia di altre case simili, la società pensa che si sia fatto il massimo per la vita di famiglia, e in realtà è già molto. Quando si può avere una casa simile senza assorbire troppo dell'entrata annua, si fa un gran passo verso la riabilitazione della vita familiare. A questo proposito si potrebbero fare considerazioni sulla vita familiare delle classi medie nel periodo vittoriano, quando tutti i comforts che si poteva avere nell'intimità familiare facevano sì che i membri della famiglia non avessero alcun desiderio di trascorrere fuori casa le ore non strettamente necessarie al lavoro.

Ma nemmeno questa intimità familiare sarebbe sufficiente, perché la famiglia tenderebbe a diventare isolazionista, assorbita in se stessa, ostile allo sviluppo ulteriore dei suoi membri. Qualcosa di più è perciò necessario al successo della vita familiare: la socievolezza e gli interessi al di fuori della casa, prima da parte dei coniugi, poi, nei limiti delle loro possibilità, anche da parte dei più giovani membri della famiglia. Qui l'inventiva dell'urbanista deve esercitarsi a trovare il modo di raggiungere sul piano della vita sociale ed economica ciò che in privato contornava la vita familiare borghese di tre generazioni fa.

Il Peckham Health Center ha al suo attivo, tra l'altro, il vantaggio di offrire alle famiglie della propria zona la possibilità di luoghi di ritrovo al di fuori dei confini domestici, dove i vari gruppi di età, ora separati dalla diversità e intensità degli interessi individuali, possano di nuovo divenire uniti o almeno frequentare lavoro e divertimenti, senza essere però di vista dagli altri membri della famiglia.

Proprio il fatto di « non esser persi di vista » è uno degli attributi che tendono a unire le comunità e che troppo sovente sono stati trascurati nella pianificazione moderna. Forse la definizione più elementare di una comunità è questa: un raggruppamento di persone che vivono senza perdersi di vista. Anche in una zona sperduta, il fatto di poter vedere una luce nella capanna del vicino dà un senso di sicurezza e di socievolezza. Non è affatto consigliabile che i genitori siano i compagni costanti dei loro figli, ma le relazioni familiari saranno molto migliori se ognuno avrà una idea di ciò che stanno facendo gli altri, invece di avere le rispettive attività così separate da vivere in mondi diversi.

Per reazione contro le tremende condizioni di affollamento e di disorganizzazione spaziale, i pianificatori moderni sono portati ad una uniformità di dispersione, che può minare il senso sociale tanto quanto la congestione brutale. A questo proposito si può dire di un centro di negozi compatto che a somiglianza delle piazze del mercato medievali ed in contrapposto alle interminabili strade disseminate di negozi, esso concentra e moltiplica le occasioni di incontri, di scambi e di saluti e cioè di quelle minime attività sociali che tendono a rinnovare i buoni rapporti di vicinanza e di amicizia.

Meglio rischiare un po' di affollamento in una zona ristretta che progettare il centro così spazioso da poter agevolmente contenere il massimo carico concepibile, col risultato di renderlo socialmente gelido nelle occasioni normali e poco pratico per la conseguente perdita di tempo.

Le Settlement House, i Centri di Comunità ed i Centri sanitari sono ragguardevoli tentativi di creare punti focali per speciali attività esterne all'ambiente domestico.

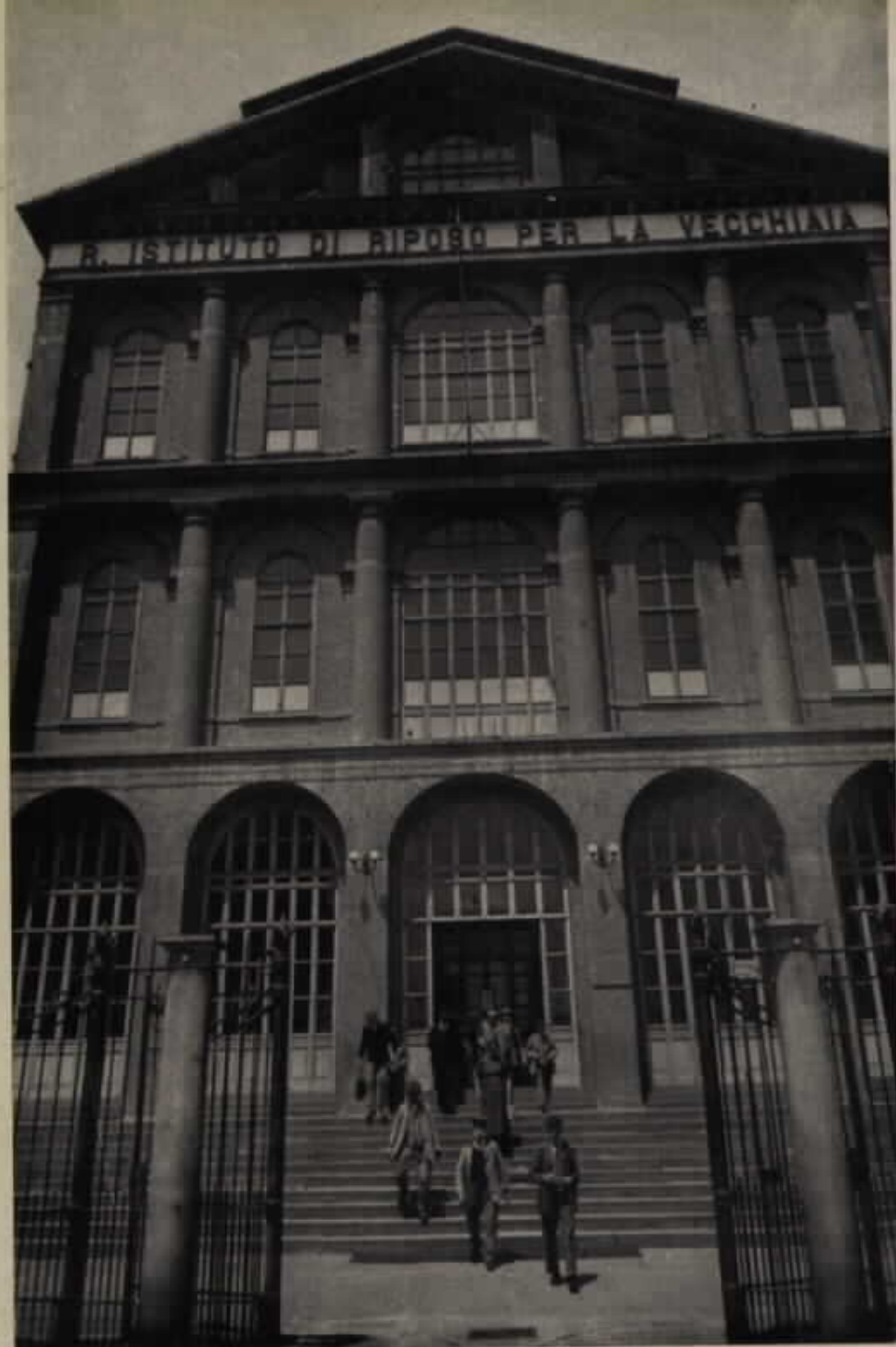
In America vi è ora tendenza a situare i luoghi di riunione per le attività extra-domestiche nelle stesse scuole della neighborhood, perché la maggior parte di queste attività degli adulti si svolgono in quelle ore nelle quali la scuola non è in funzione, e così auditori, piscine, laboratori, ecc. non rimangono inviolabili e ad esclusivo uso scolastico, purché essi siano rimessi nell'ordine primitivo quando i ragazzi devono usarli.

Ma alla vita degli adulti occorre una forma anche più semplice di luogo di ritrovo: un locale capace di contenere una cinquantina di persone sedute, dove possano aver luogo le discussioni e le eventuali feste per le quali la casa privata sia troppo ristretta. Una delle idee più felici nel rapporto di Patrick Geddes su Dunfermline era quella di riservare una bella casa storica da poter lasciare temporaneamente in affitto a quelle famiglie che volessero farne uso per ricevimenti e grandi riunioni. In una comunità di cinquemila persone occorrerebbero almeno cinque sale con cucina e servizi.

Maturità: la base dei rapporti sociali

Questa fase dovrebbe propriamente essere denominata quella civica, intendendo con questo termine l'attitudine a vivere insieme in una città. Una città, che svolga pienamente la sua funzione, rappresenta la vita del mondo intero e com'esso contiene una varietà di prodotti, persone, organizzazioni, associazioni, costumi e credenze che non si trovano ordinariamente in altre comunità di carattere specializzato. Mentre nel villaggio si accentuano le somiglianze e le affinità (e la stessa cosa avviene nelle neighborhood della città), la città deve accentuare e riconciliare le varietà, le differenze e anche gli antagonismi. Una buona pianificazione moltiplicherà le occasioni dirette ad amalgamare e fondere le diverse tendenze.

Oggigiorno due forze frenano l'attrazione reciproca dei cittadini come tali: una è costituita dai mezzi di trasporto veloci, dalla radio e dalle altre invenzioni meccaniche, che tendono a disperdere i membri della comunità su zone sempre più vaste. L'altra è la tendenza alla segregazione specialmente sentita nei grandi aggregati urbani ed accentuata dalla progressiva zonizzazione funzionale che, almeno negli Stati Uniti, sovente separa la classi e i gruppi secondo le rispettive entrate e le diverse razze in quartieri nettamente identificabili, in modo che non vi siano rapporti fra « stati superiori » e « inferiori ». In tal modo ogni gruppo o classe o casta vive in un mondo tale da negare nella sistemazione architettonica sociale la cooperazione multipla di tutte le comunità umane. Negli Stati Uniti la espansione suburbana tende verso una tale vastità di proporzioni che, malgrado il brulicare di veicoli, il vivere in comune è reso sempre più difficile, col risultato di un isolazionismo sociale che aumenta in proporzione dell'area e della popolazione.



Casa di riposo per la vecchiaia in Torino

Circa 600 vecchi sono ricoverati in un grande edificio costruito a questo scopo alla fine dell'800 con ricchezza di spazio e di superfici vetrate che inondano di luce l'atrio, lo scalone e il grande corridoio. Tuttavia questa architettura, pure così degna, non aderisce alle necessità della vita intima dei ricoverati, rispondendo piuttosto ad un concetto di istituzionalizzazione e di segregazione che non al rispetto ed alla valorizzazione delle singole personalità.



Dal punto di vista dei rapporti cittadini il compito della pianificazione dev'essere quello di incrementare al massimo gli strumenti di cooperazione positiva e negativa. Un buon piano moltiplicherà le occasioni di carattere accidentale ed imprevisto, quali si verificano in un mercato o in luoghi di ristoro pubblici. Il magazzino di Welwyn City ad esempio è ormai su di una scala sproporzionata con la comunità, ma con la sua grande sala da pranzo fornisce un indispensabile punto focale per la vita della comunità. Secondo questi concetti il pianificatore moltiplicherà gli spazi interni della città, dove il pubblico possa incontrarsi per diversi scopi.

Un piano che non abbia il fine di spingere sempre più oltre una quotidiana fusione di persone, di classi, di attività lavora contro i migliori interessi della età matura.

Maturità: la fase individuale

Con questa analisi si dimostra la necessità di sviluppare in forma pubblica certe attività che sono già state attuate privatamente da persone oculate e possidenti: si vuole cioè distribuire tali attività in tutta la comunità. Già Emerson aveva posto il problema della trasformazione pubblica di certe prerogative personali, quando dichiarava di avere bisogno dei libri, ma di non voler diventare un libraio e di amare i quadri senza voler diventare un conservatore di museo.

La regola vale tanto per le funzioni che devono essere socializzate quanto per quelle che devono essere dissocializzate: per esempio la solitudine. Uno dei segni della maturità è il bisogno di solitudine e la città non deve solo riunire gli uomini ma deve anche permettere a ognuno di avere a portata di mano facilmente accessibili i luoghi necessari all'isolamento e alla pace. La funzione del ritiro spirituale non è più quella che richiedeva il chiostro del medioevo, ma deve essere considerata una necessità quotidiana. Il fascino del quartiere di Westminster sta nel suo labirinto di strade dove il passeggiatore solitario può perdersi a breve distanza dal centro più affollato. Nelle nuove comunità, su scala minore e con minor densità, si dovrà avere l'arte di raggiungere gli stessi risultati. Nei parchi che collegano le neighborhood, per esempio, si potranno lasciare viali più vasti all'esterno, mentre la zona interna sarà solcata da sentieri, cosicché non sia necessario dover varcare i confini della comunità per trovare dei luoghi solitari dove passare qualche minuto o qualche ora. Troppa parte del nostro pensiero in architettura e in urbanistica è stata finora rivolta alle attività esteriori, il che è ottimo per i rapporti sociali e pubblici, ma distruttivo per i momenti di raccoglimento, di intimità spirituale e di solitudine che devono essere secondati dall'ambiente e per i quali devono essere predisposti spazi ed occasioni nel progetto di un piano collettivo di città.

Fase finale: la senilità

Forse nessuna fase della vita è stata tanto negletta dalla nostra civiltà e anche dall'urbanistica, quanto la vecchiaia.

Nel corso di mezzo secolo, nel mondo occidentale, la famiglia a tre generazioni è stata ridotta a due. Segno di questa evoluzione è l'aumento del numero di ménages separati, anche quando la proporzione delle nascite sia decisamente in regresso. Ma, mentre il numero dei vecchi aumenta in ogni paese progredito grazie ai miglioramenti dell'igiene e delle cure mediche, non si vede alcun sforzo notevole per procurare ai vecchi nuove case o per trovare soluzioni migliori per la loro sistemazione. Le pensioni non sono un compenso sufficiente per la loro destituzione sociale sempre crescente. Nelle piccole case private la loro presenza è indesiderabile anche nei casi migliori, cosicché il prolungarsi della loro esistenza

diventa una amara ironia, perché progressivamente si trova ad essere ridotta e priva di significato.

Nella ricostruzione armonica della vita familiare che è uno degli scopi della pianificazione urbanistica, uno degli scopi principali sarà quello di ridare agli anziani una posizione dignitosa e fruttuosa.

Se non sarà possibile ripristinare la famiglia di tre generazioni si dovrà però provvedere a formare una comunità di tre generazioni: la mescolanza dei gruppi di età è essenziale ad una vita equilibrata quanto la mescolanza delle classi sociali ed economiche. Vi sono molte importanti funzioni sociali che gli anziani possono compiere fintanto che le loro attività mentali non siano minorate; le donne possono partecipare al governo della casa, i vecchi, benché sovente troppo lenti nel loro ritmo per guadagnarsi il salario di una intera giornata di lavoro, possono pur sempre essere degli ottimi giardinieri, fare riparazioni, custodia e sorveglianza. La comunità non può fare a meno di tali servizi minori, ma pure importanti. Per di più gli anziani hanno una attrazione per i giovani che sovente è reciproca: la loro presenza presso i piccoli solleva i genitori dalla reclusione forzata di tutto un giorno.

La comunità non dovrebbe considerarsi ben progettata se non provvede a particolare sistemazione dei vecchi, proprio per la grande utilità che da essi può derivare. Una piccola unità di abitazioni ad un solo piano, non segregata dal resto delle abitazioni e che possa comprendere una decina di coppie o una ventina di individui, sarà un ottimo provvedimento per gli anziani finché non abbisognino delle cure e sorveglianza continue di una casa di ricovero.

Tali unità dovrebbero essere situate in prossimità di scuole o mercati o campi di gioco, perché i vecchi hanno bisogno della sensazione rassicurante della vita in azione per superare la loro solitudine e il crescente senso di alienazione e umiliazione che l'età porta con sé.

Le abitazioni per gli anziani dovrebbero sempre essere a pianterreno non dovrebbero guardare su cortili interni, bensì avere la visuale di ciò che avviene all'esterno per dar loro interesse alla vita. Dovrebbero i vari gruppi di anziani essere sistemati abbastanza vicino alle loro famiglie per mantenere contatti e poter dare il loro aiuto nella sorveglianza e assistenza, partecipando, senza avere la sensazione di essere un inutile fardello, alla vita dei loro figli o dei loro vicini.

Il solo progetto ammissibile nella sistemazione dei vecchi sarà quello che eviterà loro la segregazione e l'istituzionalizzazione; anche qui il principio di essere « a portata di mano » o « sott'occhio » sarà il più importante per ristabilire le basi di quelle piccole intimità, avventure, stimoli che anche i più splendidi quartieri di abitazione, se troppo segregati o di proporzioni troppo grandiose, non possono procurare.

Una organica concezione di pianificazione urbana, che abbracci tutte le fasi della vita tanto quanto tutte le funzioni della comunità, deve suggerire soluzioni finora ignorate da un punto di vista più tecnico e più specializzato.

Nel ripristinare l'equilibrio all'interno della comunità cittadina, si deve pensare a ristabilire l'equilibrio nel tempo per mezzo di relazioni reciproche fra le diverse fasi della vita; perché ogni gradino della nostra esistenza ha le sue esigenze particolari che possono essere soddisfatte solo quando le necessità coordinate di altri gruppi di età siano prese in considerazione.

Ciò che forse è più necessario nel formulare un canone per un progetto su queste basi è il ritorno alla scala umana: alle unità di dimensione più maneggevole, ad un ordine visibile ad occhio nudo, ad una concezione della comunità, che non sia un labirinto di grandi organizzazioni collettive, ma una combinazione costantemente variabile di una moltitudine di attività associative, variabili in intensità e durata, ed in continuo sviluppo attraverso il ciclo della vita, dalla nascita alla morte. **Lewis Mumford**

I piani regionali in Italia

Istituiti con legge 17 agosto 1942, n. 1150, i piani territoriali di coordinamento hanno lo scopo di orientare e coordinare l'attività urbanistica in determinate parti del territorio nazionale, stabilendo direttive in rapporto alle zone con speciale destinazione o vincolo, alla ubicazione di nuovi nuclei edilizi od impianti di particolare natura ed importanza ed infine alla rete delle principali linee di comunicazione. I piani territoriali, riconosciuti di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici, devono essere elaborati d'intesa con le altre Amministrazioni interessate, la loro approvazione implica ordine e disciplina anche all'attività privata e comportano da parte dei Comuni l'obbligo di uniformare ad essi il rispettivo piano regolatore comunale. Queste in sintesi le disposizioni degli art. 5 e 6 della citata legge, alle quali, oggi, per altro, noi riconosciamo insufficienza di contenuto e vizi di procedura: insufficienza di contenuto, in quanto, ad esempio, non è in essi prevista alcuna azione positiva per il miglioramento dell'agricoltura e dei centri rurali, che pure costituiscono la base di ogni piano ad estensione regionale; vizi di procedura, in quanto essi erano stati concepiti secondo la mentalità autoritaria del tempo, quali « atti di Governo », senza possibilità di opposizioni né dai Comuni, né dai privati.

Tuttavia, pur con queste riserve, la istituzione dei piani di coordinamento significava indubbiamente un primo utile passo verso una più estesa visione dei problemi urbanistici oltre i confini amministrativi delle singole città e verso il coordinamento delle varie Amministrazioni che interferiscono su di un unico territorio.

Purtroppo questi nuovi strumenti urbanistici erano destinati a rimanere ancora per molti anni in mente legis.

Un sollecito inizio della loro compilazione nell'immediato dopoguerra avrebbe potuto senza dubbio giovare a coordinare nel tempo e nello spazio le opere della ricostruzione, che invece furono condotte separatamente dalle singole Amministrazioni centrali e locali con propri programmi e distinti bilanci. La ricostruzione ferroviaria, ad esempio, avrebbe potuto essere intimamente coordinata con quella stradale e con le altre opere pubbliche; provvedimenti per la ricostruzione avrebbero potuto essere predisposti e soprattutto le Amministrazioni centrali ed il Consiglio dei Ministri avrebbero posseduto, attraverso i piani territoriali, un quadro d'insieme delle situazioni e delle necessità, che avrebbero loro permesso di adeguare le spese alle necessità delle varie regioni e località e di equilibrarle su tutto il territorio nazionale.

Quanto più ci si allontana da quel periodo, pieno di disordinato fermento, tanto più si riconosce come il non aver utilizzato questi nuovi strumenti di coordinamento generale e l'aver ricercato, al contrario, soluzioni unicamente particolari abbia dato una impostazione incompleta e disorganica alla ricostruzione in Italia ed abbia determinato dispersioni e squilibri di energie e di mezzi.

Furono singoli studiosi a mantenere in vita la speranza nei piani territoriali ed a tentare con essi una via d'uscita per risolvere la disorganica situazione dell'attività urbanistica nazionale.

È noto e riconosciuto a questo proposito l'apporto del gruppo piemontese ABRR con studi a carattere regionale, che iniziati privatamente e portati a conoscenza dell'Autorità centrale tramite il Consiglio Nazionale delle Ricerche, hanno quindi condotto ad una presa di posizione ufficiale del Ministero dei LL. PP. in favore dei piani territoriali di coordinamento.

Due anni, dal '46 al '48 ha durato quest'azione di chiarificazione ufficiale. Due preziosi anni persi, durante i quali non solo il piano piemontese, ma numerosi altri piani territoriali avrebbero potuto essere impostati e condotti molto innanzi. È da riconoscere che una notevole spinta all'inizio della compilazione dei piani territoriali venne offerta indirettamente ed occasionalmente sul terreno politico dal problema delle Amministrazioni regionali, che ha trovato nella nuova Costituzione un definitivo riconoscimento. Purtroppo la impreparazione in materia urbanistica dei parlamentari era tale, da creare fondamentali equivoci sul contenuto della disciplina urbanistica e da permettere quindi l'inserzione sic et simpliciter dell'urbanistica fra le materie di competenza della Regione (art. 117).

Le dispute accese sull'interpretazione di questo articolo non sono ancora spente ed avremo occasione di esporne in seguito i punti salienti; esse sono state tuttavia oltremodo salutari, perché hanno chiaramente dimostrato che i piani territoriali, i quali con la istituzione delle Regioni diventano dichiaratamente regionali, sono l'unico strumento possibile capace di realizzare l'incontro fra le esigenze nazionali e locali, fra l'Amministrazione centrale e quelle decentrate. L'urbanistica locale, colla istituzione delle Regioni, verrà risolta ed approvata in sede regionale, ma l'Amministrazione centrale avrà ancora poteri di controllo e di guida in sede locale tramite le direttive del piano regionale, che dovrà evidentemente essere risolto di comune accordo fra centro e periferia ed essere approvato sia in sede locale, che in sede centrale. Queste le linee fondamentali dell'interpretazione sulla essenza e funzione dei piani regionali, quali sono emerse nel 2° Congresso Nazionale di Urbanistica e di Edilizia tenuto a Roma nel giugno 1948.

Quasi contemporaneamente al Congresso, con decreto 3 giugno 1948, n. 1190, il Ministro Tupini autorizzava la compilazione del Piano territoriale di coordinamento relativo alla Regione Piemontese e con decreto 31 gennaio 1949, n. 5830, istituiva la Commissione centrale di coordinamento dei piani territoriali, che veniva insediata il 6 aprile 1949 presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

Veniva con questo duplice atto dato inizio sia alla compilazione ufficiale dei piani regionali, sia al loro coordinamento in sede centrale. Al momento, una sola regione, il Piemonte, sta allestendo lo studio del Piano regolatore, ma altre regioni, tra cui Liguria, Lazio e Campania, stanno per apprestare analoghi studi ed è da augurarsi che questi prontamente si estendano a tutto il territorio nazionale in modo da stimolare ovunque una intensa attività urbanistica.

Il contenuto, i metodi di indagine, la procedura di compilazione e di approvazione e le modalità di esecuzione dei piani regionali formeranno oggetto di studi nei prossimi numeri della Rivista. Questi argomenti a mano a mano matureranno con il consolidarsi stesso della pratica compilazione dei piani in corso e col confronto di analoghe esperienze in altri paesi.

La stessa parola « urbanistica » pare ora insufficiente ad esprimere il concetto di coordinamento territoriale: adotteremo anche noi a tale scopo il termine di « pianificazione territoriale », oppure decideremo di convenire semplicemente in una estensione del contenuto di « urbanistica »? In questo è tutt'altro che ozioso: infatti sempre quando talune discipline o attività richiedono urgentemente e prepotentemente di essere definite e delimitate, si può esser certi che esse hanno raggiunto storicamente il momento della loro individualità e della loro necessità.

L'interesse destato dai piani regionali, i decreti ministeriali, le discussioni relative al loro inserimento nel meccanismo amministrativo nazionale e le questioni teoriche da essi suscitate stanno a dimostrarne vitalità e attualità.

Possa ora la loro condotta ed il loro esito non deludere la grande aspettativa in essi riposta dagli urbanisti italiani.

Premesse al Piano Regionale Siciliano

di Eduardo Caracciolo

Il popolo siciliano mangia e veste peggio e si diverte meno della media nazionale. È più malato e più ignorante. Vive in ambienti edilizi ed urbanistici spesso orrendi.



L'ambiente economico-sociale

Negli ultimi decenni del secolo scorso Giustino Fortunato sfatò «una delle maggiori menzogne convenzionali che siano mai state raccolte e ripetute universalmente per secoli: quella della inesauribile ricchezza e feracità della terra meridionale, negletta dai suoi abitanti che si addormentano fra le sue delizie, cupidamente cercata sempre dagli stranieri, ai quali, poi, male incoglie, perchè entrati nel giardino di Armida, vi si ammoliscono e corrompono» (1).

Le terre meridionali e quelle siciliane hanno imposto, nei secoli, allo spirito umano un ben duro lavoro e la civiltà, fiammeggiante a due riprese (nel V secolo a. C. e nel XII d. C.), è nata attraverso un imponente travaglio, ed uno sforzo plurisecolare, che sembra oggi, purtroppo, in gran parte disperso.

La grande storiografia greca ci fa vedere ben chiaramente l'evoluto ambiente storico nel quale si accende la luce radiosa della civiltà siceliota (2).

Le quattordici città fondate dagli elleni fra la fine dell'VIII sec. ed il principio del VI a. C. si inseriscono fra una popolazione che abitava già l'isola da diversi secoli e che l'aveva cosparsa di medi, piccoli e grandi villaggi, a carattere agricolo ed artigianale, spesso dotati di mura e di fossa e di necropoli enormi, scavate nella roccia (Pantalica).

Questa popolazione, già abbastanza varia, fondamentalmente agricola, aveva avuto contatti con altre popolazioni orientali e semitiche; queste ultime specialmente commercianti.

Fra il nuovo ambiente che si veniva formando ed il vecchio la lotta fu continua, endemica quasi. Da un lato le città elleniche, costiere, con a capo Siracusa, Agrigento, Selinunte; dall'altro una aliquota delle vecchie popolazioni organizzata dai Cartaginesi intorno alla tradizione orientale degli Elimi.

Centri della resistenza: Erice, Segesta, Mozia, Palermo, Solunto.

Pensate che l'enorme sforzo costruttivo compiuto nel V sec. è annullato, in gran parte, nell'ultimo decennio, quando son distrutte Imera, Mozia, Selinunte, Agrigento, Gela!

Solo la conquista romana inizia un lungo periodo di pace. L'isola, che era stata sino alla fine del periodo ellenico uno dei centri più vivi ed attivi della cultura mediterranea, diventa una tranquilla e tarda provincia di interesse quasi esclusivamente agricolo.

L'amministrazione romana aveva ereditato dall'ellenismo siceliota un ambiente economico ben duro. Città distrutte o semi-abbandonate.

La desolazione del latifondo si stendeva e si estende giù dalla antichissima Enna sino al mare africano, fra le rovine di Gela e d'Agrigento.

Una marea di argilla impermeabile alle acque meteoriche non scarse, ma male distribuite e torrenziali. Le sorgenti si arrestano al limite, là dove le montagne calcaree si immergono sotto l'argilla. La malaria, ignota al momento delle grandi fondazioni urbane, si estende, dal sec. VI in poi; contribuisce al decadere delle città stesse (Selinunte, Agrigento, Camarina, Siracusa, Nasso); crea condizioni ancora più desolate nelle campagne.

Parte delle vecchie popolazioni anelleniche ed i nuovi schiavi, provenienti da ogni parte del mondo, erravano nella desolata vastità delle campagne interne a guardia dei grandi armenti bradi. Queste popolazioni, essenzialmente proletarie, generano quelle tremende lotte che si collegano colle rivolte campane e con l'eccidio dei Gracchi. L'amministrazione imperiale pone ordine a tutto ciò.

Decadono le vecchie e grandi metropoli ma si potenziano nuovi medi e piccoli centri, a carattere commerciale-agricolo, come Palermo, o prevalentemente agricolo, come Centuripe. Quest'ultima diviene la più grande città dell'isola.

L'amministrazione romana, che aveva depresso la coltivazione dell'olivo e della vite, favorì la cerealicoltura e la

pastorizia; il latifondo fu organizzato mediante la costruzione di « masserie » alcune delle quali sopravvivono, almeno nel nome (Siciliana). Durante il grande periodo di depressione, che precede e segue la crisi dioclezianea, l'isola rimase una delle più ricche fornitrici di grano all'Impero esausto.

La rete viaria di tale epoca può essere ricostruita abbastanza minutamente attraverso taluni « itineraria » e la cosiddetta « tabula Peutingeriana ». La via Valeria o Pompea si estendeva da Messina a Lilibeo (ora Marsala), porto occidentale, percorrendo, circa, l'attuale litoranea da Palermo-Partinico-Trapani. Il grande porto orientale era Siracusa e ad esso si perveniva attraverso la litoranea da Messina. La provincia era divisa in due preture Settentrionale e del Meridionale; a capo erano Siracusa e Lilibeo.

Le varie città erano congiunte poi da numerosi itinerari, costieri ed interni, sui quali, sorsero in appresso, le « trazzere », larghissime strisce di terreno, che divennero proprietà del demanio regio, e nelle quali transitavano e transitano, tuttavia, le greggi trasumanti. Tale vastissima rete di comunicazione è ancora da sistemare.

Accanto ai grandi latifondisti (lo Stato o famiglie romane, quale quella degli Agrippa) esistevano in numero da 12 a 13 mila gli « aratores » citati da Cicerone, ossia coltivatori diretti, conduttori in proprio della media e piccola proprietà. Questa sembra sia stata incrementata, in alcune zone, dalla amministrazione bizantina e, specialmente, da quella musulmana.

Ancora oggi, malgrado l'influenza tardissima dell'epopea carolingia (« opera dei pupi »), la dominazione musulmana è guardata, dal nostro popolo, con grande vivezza di sentimento, che da essa deriva quel vastissimo movimento organizzativo dal quale nacque la gloria del XII secolo (3).

La introduzione di nuove culture (canna da zucchero, aranci amari, limoni, cotone, pistacchio, sommacco, carrubo); il miglioramento dei mezzi di irrigazione; gli impianti urbani (dotazione idrica, fognie); le fondazioni edilizie di carattere urbano-rurale (Alcamo, Caltabellotta, Salaparuta, Recalmuto, Misilmeri, Frazzanò, Gratteri, Calascibetta, Corleone, ecc.) furono posti al centro di una immensa opera di riorganizzazione sociale e culturale, che trasformò l'isola, ponendola, ancora una volta, nel sec. XII al centro della storia. Fu iniziata una grande politica mediterranea, che, alla fine del secolo, si innestò su quella europea degli Hohenstaufen; sino a quando la scissione dei Vespri (1282) fa inserire l'isola nella grande crisi economica e sociale che, nel '300, travagliò l'Europa. Allora l'isola entra nel Medioevo dal quale esce al principio del '400, solo a prezzo dell'indipendenza.

L'amministrazione normanna aveva diviso l'isola nelle tre valli di Mazzara, Demone, Noto; a capo era stata confermata Palermo, secondo la sottile scelta ed intuizione musulmana. Ancora Palermo fu la capitale del vicereame spagnolo. Intorno alla vecchia città turrita, dalla rete viaria regolare, si erano formati nuovi nuclei staccati, sino a quando il Senato, attraverso una ferma politica urbanistica, ispirata alla nuova cultura post-rinascimentale, unificò l'insieme mediante la sistemazione ed il taglio delle due strade incrociandosi al Quattro Canti (corso Vittorio Emanuele, via Maqueda).

Il Potere reale, rappresentato nell'Isola dal Viceré, trovava i suoi limiti nel Parlamento, composto da nobili (primo posto al Principe di Trabia) da preti (primo posto al Vescovo di Palermo), e dalle città demaniali (primo posto al Pretore di Palermo).

La potestà reale e vicereale si limitava essenzialmente alla difesa dell'isola, considerata la sentinella avanzata della potenza spagnola a mezzogiorno; mentre analoga funzione avevano le Fiandre, a settentrione.

L'organizzazione produttiva era affidata alla nobiltà, la quale, sino alla fine del '600, fu ben degna del grande compito storico. A più riprese essa richiede che le venga concesso il diritto di coltivare e, quindi, di popolare le proprie terre. Le fondazioni edilizie a carattere rurale sono frequentissime,

ad esse se ne aggiungono talune causate dalla immigrazione di popolazioni balcaniche.

Ricordiamo: Biscari, S. Caterina Villarmosa, Biancavilla, Contessa Entellina, Mezzojuso, Piana degli Albanesi (secolo XV); Barrafranca, Carlentini, Floresta, Marineo, Misilmeri, Raffadali, S. Croce di Camarina, S. Michele di Cangeria (sec. XVI); Campoflorito, Alia, Alimena, Caltavuturo, Comitini, Delia, Leonforti, Rammacca, Ribera, Vittoria e molte altre (4).

Intensissimo sforzo di pianificazione urbanistica, come ognuno vede, che ha dato all'isola, o almeno, alle zone interne di essa, quell'aspetto al quale si è fermata, ormai da più secoli.

Si tratta, generalmente, di grossi agglomerati edilizi, dalla rete stradale regolare, privi di mura; in essi si accalcano i contadini che giornalmente seiamano nelle campagne vicine, lontane, lontanissime, a dorso di mulo, lungo cammini a volte di diverse ore.

Scarsissima la popolazione sparsa (oggi, malgrado i miglioramenti avvenuti, la popolazione sparsa raggiunge appena il 10% della totale; mentre la popolazione agricola assomma a circa il 50%).

Questo fenomeno, al quale si è dato il nome di *urbanesimo rurale*, trova le sue determinanti, fra l'altro, nella insicurezza delle campagne, nella diffusione della malaria, nella necessità di aggrupparsi attorno alle fonti di acqua, nella scarsità delle culture specializzate (vite, agrumi; le altre culture arboree esigono impiego di mano d'opera più limitato), nei contratti agrari a breve scadenza, nella frammentazione o polverizzazione della piccola proprietà (formatasi, specialmente in tempi recenti, intorno ai centri edilizi) (5).

Le zone orientali dell'isola, le più fertili, erano funestate da formidabili cataclismi periodici. Ricordiamo le eruzioni dell'Etna, che hanno devastato nove volte Catania, il grande terremoto del 1693 che distrusse o gravemente danneggiò sessanta agglomerati urbani fra città, castelli e casali. Sorsero allora mirabili esempi dell'urbanistica barocca; la nuova Catania, Noto Nuova, Avola, Grammichele.

Se lo sforzo compiuto dai baroni durante il vicereame spagnolo determina l'aspetto economico e sociale dell'isola, attraverso la grande massa di opere delle quali abbiamo detto, tuttavia dobbiamo riconoscere che dalla fine del '600 in poi, e specialmente durante il governo borbonico (1734-1860) la loro opera rapidamente si affievolisce e decade. La campagna viene abbandonata alla equivoca figura del « gabellato » del quale diremo; la nobiltà si inurba presso le corti, nell'esercito, nei monasteri; i grandi proprietari, qualche volta, non conoscono nemmeno le proprie terre; si indebitano in maniera angosciata per la dignità della classe.

Questo fenomeno era comune a tutta Europa, però altrove, alla nobiltà decadente si sostituiva la monarchia assoluta illuminata, sorretta dalla borghesia che assumeva sempre più chiaro concetto di sé.

I Borboni non furono da tanto, nè, forse, potevano. Essi videro abbastanza chiaramente il male e i mezzi per attenuarlo. Sin dal 1769 il Governo emanò leggi contro l'ulteriore estendersi della grande proprietà o per il frazionamento di essa in modo da formare poderi di 4-10 ha da affittare ai « braccianti » per ventinove anni, dotati di animali da lavoro, scorte, case e magazzini.

Ecco sorgere, limpidamente impostato il problema della « riforma agraria » che ancora oggi, dopo due secoli di discussioni e di affermazioni è ancora « allo studio ».

Il Governo borbonico non poté agire decisamente sino al 1798, malgrado l'opera dei viceré Caracciolo e Ceramonte, perchè la nobiltà, molto abilmente, si trincerò dietro i diritti che le conferivano la Costituzione ed il Parlamento; e di questi si servì a difesa del regime feudale che si veniva svuotando di quel contenuto economico che lo aveva fatto rigoglioso nei tempi precedenti. Dal 1798 al 1815 i fermenti introdotti dalla invasione francese, dalla presenza inglese,



Alcuni aspetti dei grossi centri rurali e delle zone interne dell'isola.

dalle immigrazioni nella corte, generano un grande rimescolio di idee, un enorme pullulare di proposte, che portano alla abolizione della vecchia costituzione ed alla formazione di una nuova, innestantesi su quella (1812). Malamente cominciano a funzionare una Camera dei Pari ed una dei Comuni, sino a quando la marea della Santa Alleanza sommerge tutto. La proprietà non ha più carattere politico o feudale, ma solo economico; essa non muta però, nelle zone del latifondo, il suo aspetto tecnico-produttivo. La terra è affidata generalmente dal grande proprietario (« u barone ») al gabellato, piccolo agricoltore borghese (« u burgisi »), il quale la fa lavorare dal salariato (« u viddanu »). Contratti molto limitati nel tempo e nello spazio. Scarsissimi investimenti fondiari. Lavoro condotto dal mulo e dell'aratro a chiodo. Scarsi rendimenti unitari. Scarso patrimonio zootecnico. Non più l'economia feudale; non ancora l'economia capitalistica; qualche cosa che sta nel mezzo e prende appunto il nome di economia latifondistica.

Certamente la grande proprietà, dall'Ottocento a oggi, è stata corsa ai margini, come vedremo, o si è naturalmente suddivisa, tanto da permanere quasi esclusivamente nella zona montuosa dei Peloritani o delle Madonie (oltre il 30% di proprietà superiori ai 200 ha), tuttavia il desolatissimo ambiente economico è sempre quello. Esso fu denunziato, sino dalla fine del '700, dai grandi viaggiatori che allora percorsero l'isola e ne lasciarono mirabili descrizioni; ammi-

nistratori borbonici (Caracciolo) ed assematari inglesi (Brydone) dissero che qualche cosa bisognava fare; il Governo borbonico emanò editti e leggi (1817, 1824, 1839, 1841), impose censuazioni, ma la sua opera fu sterile.

Dopo il 1860 le inchieste assunsero tono scientifico, celebre quella di Sonnino e Franchetti e quella del Lorenzoni (1910), si riconobbe la necessità dell'intervento statale; ma non si fece nulla (6). Dopo la prima guerra mondiale avemmo il decreto Visocchi per la divisione delle terre, che fu abolito nel '22; la legge 2 gennaio 1940, sulla colonizzazione del latifondo siciliano imponeva ai proprietari di terreni ad economia latifondistica la creazione di unità poderali (25 ha) e la stabilizzazione delle famiglie coloniche sul fondo.

Furono costruite 2.500 case e 7 borghi. Questa è l'unica realtà edilizia sbocciata attraverso due secoli di studi, proteste e proposte contro il latifondo (7).

Malgrado ciò, in senso assoluto, avvennero miglioramenti sensibili. Se al principio del '700 la rete viaria era circa quella raffigurata dalla « tabula » e l'isola poteva essere percorsa solo a piedi, già verso il 1850 la rete delle strade da posta era estesa (mancava ancora il tratto Messina-Palermo); nella seconda metà del secolo fu affiancata dalla rete ferroviaria. Negli ultimi venti anni l'A.N.A.S. aumentò molto la efficienza delle strade; difettosissima rimase la rete secondaria (strade provinciali e comunali); nulla quella vicinale. Già nel primo decennio dell'800 Paolo Balsamo citava l'ac-

Premesse al Piano Regionale Siciliano (segue)

cresciuto valore dei terreni, l'accrescersi della popolazione, la fondazione di nuovi villaggi, la coltivazione di terreni già abbandonati, il miglioramento del tenore di vita dei contadini e degli operai. Un secolo dopo, il Lorenzoni notava un miglioramento rispetto alle condizioni che erano state accertate dal Sonnino.

Tuttavia questi miglioramenti dipendono solo dalla tenace volontà degli agricoltori, siano essi alcuni grandi proprietari terrieri che si trasformano in industriali, o sia la piccola borghesia agricola che fa fiorire le culture privilegiate attorno ai centri urbani, nella Sicilia sud-orientale, sulle pendici dell'Etna, nel Messinese, nel Palermitano, nel Trapanese (ulivi, mandorli, vite, agrumi).

Mentre nelle zone latifondistiche si hanno molti grossi centri lontani e grande povertà di popolazione sparsa (meno di 0,001 abitanti per ha da Palermo ad Agrigento) nelle zone a cultura intensiva, si ha spesso prevalenza di centri medi e piccoli ed una sufficiente popolazione sparsa (spesso superiore a 0,02 ab./ha).

Tuttavia questa classe, economicamente attiva, non ha chiara coscienza di se stessa, non forma un nucleo borghese-capitalistico capace di competere con quello che lentamente si era formato al nord e specialmente nel triangolo Genova-Milano-Torino.

I miglioramenti avvenuti perdono gran parte del loro valore se confrontati con altri, ben più profondi, di altre regioni. Dopo il Governo di Maria Teresa e durante il primo Ottocento la nobiltà lombarda e poi piemontese e genovese si inseriva negli strati della borghesia operosa, che si era venuta formando attraverso la nuova cultura e che informava a propria immagine lo Stato facendo sì che questo ponesse i presupposti per il fiorire di una grande economia capitalistica.

L'unità nazionale corrispondeva sì a un bisogno dello spirito sempre più potentemente inteso, ma pose anche le basi per la espansione nel campo nazionale dell'economia padana. Nella lotta per la supremazia economica i concreti programmi della compatta ed agguerrita borghesia del nord ebbero il sopravvento sulle ideologie meridionali, a volte

luminosissime, ma vaghe e non sostenute da una forza sociale compatta.

L'esempio evidente di tutto ciò è dato dal decadere delle industrie isolane.

Nei primi decenni dell'800 si erano intensificate le tradizionali industrie del sale e dello zolfo; per incitamento degli inglesi sorgerà l'industria del vino. Fioriva l'industria della seta e si formava quella armatoriale e per la lavorazione dei metalli; alla vigilia dell'unità, lo Stato possedeva un grande demanio, una grande ricchezza monetaria, un credito pubblico validissimo. Appena effettuata l'unità nazionale la ricchezza accumulata nel vecchio regno dall'amministrazione borbonica emigrò nel settentrione, attraverso la cessione del credito, la vendita dei beni pubblici ed i privilegi concessi alle società commerciali.

Né si ebbero in cambio quelle opere pubbliche che i borboni non avevano creato, permettendo appunto con ciò il formarsi di quella ricchezza che ora emigrava.

Durante e dopo l'effimero benessere apportato dall'emigrazione, la politica riformistica giolittiana favorì nettamente le industrie e quindi i salari industriali ed aumentò lo squilibrio fra Italia settentrionale (prevalentemente industriale) e meridionale (prevalentemente agricola).

Si arrivò a questo ben noto assurdo: fu possibile sostenere fuori dall'isola gli interessi dell'industria pesante, essenzialmente artificiosa, mentre non fu possibile fare sorgere e fiorire nell'isola quelle industrie agricole, che sono così spontanee nelle nostre terre.

La borghesia siciliana è stata impari rispetto al problema storico che le è stato imposto. Tesaurizzatrice, ha lasciato emigrare al settentrione i capitali faticosamente messi da parte; malata di ambizioni nobiliari, preferisce la vaga cultura umanistica alla scienza; sostituisce alle vecchie caste le nuove, dei non diplomati, diplomati, laureati; pone al sommo della sicurezza familiare e del prestigio la carriera burocratica ed in essa, ampia ed accogliente, si annega. Ma la dura realtà permane quale l'avevano delineata Brydone e Caracciolo nella seconda metà del '700.

L'attuale depressione economica

Il popolo siciliano mangia e veste peggio e si diverte meno della media nazionale. È più malato e più ignorante. Vive in ambienti edilizi ed urbanistici spesso orrendi. Le città mancano di acqua potabile e di fognatura. Il popolo lotta, cercando di coltivare ogni palmo di terra disponibile; ma il rendimento è scarso, perché gli investimenti capitalistici (strade, bonifica idraulica ed agraria, case) sono scarsi. Né è possibile al privato affrontarli. Ne viene che il lavoro è scarso. Ed il cielo si chiude. La più grande possibilità: emigrare. Siamo nella piena miseria di una zona depressa.

Valgano le seguenti cifre: la popolazione economicamente attiva (8) della Sicilia che raggiungeva nel 1861 circa il 52% della totale, è scesa nel 1936 a circa il 34%, essa è diminuita quindi del 18% (alla stessa data la popolazione economicamente attiva nel territorio nazionale era il 43% della complessiva, in Piemonte il 52,8%, in Lombardia 47,8%, in Liguria il 45,2%).

Questo dato riassume tutti gli altri; ci limiteremo alla questione edilizia che più direttamente ci interessa.

In base alle statistiche del 1931 risulta al Consiglio Superiore dei LL. PP. che più del 70% della popolazione delle isole (ossia in Sicilia circa 2.800.000 persone) viveva in ambienti sovraffollati (più di 1,5 persona per stanza).

D'altra parte, sempre dalle stesse statistiche, rileviamo che l'affollamento medio nell'isola era di 1,7 persona per stanza; per ridurlo a 1,5 occorre erano circa 240.000 vani nuovi; per

ridurlo a 1,4 (media dello Stato) 430.000 vani nuovi; per ridurlo all'ottimo teorico (un abitante per vano) 1,5 milioni di vani nuovi.

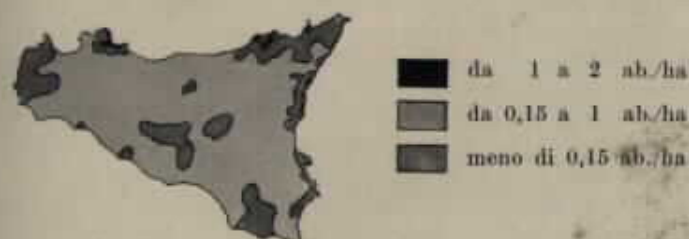
Le statistiche del 1935 ci danno le condizioni delle case rurali; in base a tali dati possiamo calcolare che sarebbe necessario ricostruire più di 300.000 vani e restaurarne a fondo più di 150.000 (9).

Non abbiamo cifre complessive relative alle condizioni della edilizia urbana; però le precedenti ci sembrano già così gravi da dare una ben chiara idea della spaventosa ampiezza del problema. Dal '31 al '41 vi fu un rallentamento dell'attività edilizia che secondo le relazioni del Consiglio Superiore fu specialmente grave nell'Italia meridionale ed insulare, proprio là dove esistevano le condizioni peggiori (10).

Dal '41 al '49 vanno aggiunte le distruzioni per cause belliche e le poche ricostruzioni post-belliche. Il problema diviene anche più allarmante quando passiamo dal campo edilizio a quello urbanistico. Evidentemente non si tratta solo di costruire un numero rilevante di vani, bisogna anche dotarli di tutti i servizi necessari e ubicarli razionalmente.

Qualora si pensi che circa il 50% di queste case sarà o dovrebbe essere destinato ai lavoratori agricoli ed il 25% ai braccianti, si pone decisamente l'accento sulla difficoltà della pianificazione urbanistica che diviene non solo un progetto più o meno esteso di opere pubbliche, ma anche un

Densità della popolazione sparsa



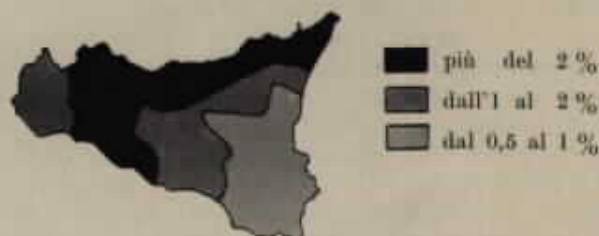
Insedimenti rurali



Analfabeti per 100 abitanti (1931)



Emigrati in U.S.A. Media annua nel periodo 1901-1913



Cartine ricavate dall'Atlante Fisico Economico d'Italia - C. T. I. 1940.

mezzo efficiente e forse il più efficiente di una programmazione economica (riforma agraria) (11).

Infatti, se le classi borghesi trovano qualche rifugio nel grande mare della burocrazia, le più gravi conseguenze le risentono le classi proletarie.

Basti ricordare le sanguinose rivolte del 1871, del 1876, del 1884, del 1885, del 1888, del 1889, del 1900.

I movimenti furono repressi con una durezza che è ancor viva nella memoria dei siciliani; tuttavia i governi furono costretti a riconoscere che non si trattava di un semplice problema economico ma di un ampio problema di giustizia sociale, che deve essere risolto rimanendo più in alto delle comuni questioni di bilancio privato o nazionale.

Tuttavia nulla fu fatto. Dal 1900 al 1914 la popolazione isolana trovò da sé una parziale ed angosciata soluzione, emigrando: dal 1905 al 1908 il 14% della popolazione agricola abbandonò l'isola.

Negli ultimi decenni il malumore popolare è raffrenato non tanto da migliorie avvenute, quanto dalla forza della delinquenza rurale (« mafia ») o della polizia.

Tutti questi fatti stanno alla base della tendenza autonomistica. Esiste, indubbiamente, un complesso di inferiorità che si vuole superare asserendo obblighi precisi.

Nello Statuto della Regione Siciliana, approvato con R.D.L. 15.5.1946, n. 455, all'art. 38 è detto:

« Lo Stato verserà annualmente alla Regione, a titolo di solidarietà nazionale, una somma da impiegarsi, in base ad un piano economico, nell'esecuzione di lavori pubblici.

Questa somma tenderà a bilanciare il minore ammontare dei redditi di lavoro nella Regione in base alla media nazionale.

Si procederà ad una revisione quinquennale della detta assegnazione con riferimento alle variazioni dei dati assunti per il precedente computo ».

Questo articolo ha una profonda giustificazione storica, come abbiamo cercato di far vedere, e chiaramente enuclea un vivo sentimento diffuso nell'isola.

Tuttavia esso è rimasto una vaga, benché concludatissima, asserzione ideologica. Ancora una volta noi isolani non abbiamo saputo portare nell'agone nazionale richieste precise e programmi concreti.

Enti e persone diverse hanno variamente studiato i molti problemi; ma questi hanno assunto carattere contingente, non sempre realistico, e non sono stati mai guardati dentro un coerente quadro di insieme quale soltanto poteva essere offerto da un piano regolatore regionale.

I caratteri del piano

Il primo piano regionale, attualmente in fase di compilazione è, come è noto, quello piemontese, che viene redatto da urbanisti su incarico e sotto la guida dell'organo regionale del Ministero dei LL.PP. ed in collaborazione con le Autorità e gli Enti Locali (12).

Ora, se questa attività di pianificazione urbanistica si sta svolgendo in quella regione, nella quale è stata ed è tuttora più viva ed efficiente l'attività privata, per sua natura insospettabile di vincoli e piani, automaticamente autodisciplinatrice, a maggior ragione penso che tale pianificazione sia tanto più possibile e necessaria in Sicilia, dove, da circa un secolo, l'attività privata si dimostra incapace di istituire umane condizioni di vita.

E qui occorre spiegare e precisare i compiti ed i limiti di Stato e Regione secondo le carte statutarie. Le opere pubbliche delle quali si deve occupare il piano regionale possono essere di carattere nazionale e di carattere regionale.

Ora le opere pubbliche di carattere nazionale (grandi strade di comunicazione, aeroporti e porti internazionali, impianti bellici) dovrebbero fare parte di un piano regolatore nazionale che dovrebbe per taluni lati precedere, per altri esser contemporaneo ai piani regionali. E poiché nell'isola, appunto per questa sua natura, i problemi sono chiaramente circoscritti, penso sia possibile qui più che altrove richiedere che le varie Amministrazioni Statali (G.C.; A.A.N.S.; FF.SS.) enuncino e coordinino anzitutto i loro programmi di interesse nazionale, avvalendosi a tal fine dei propri organi decentrati regionali (Provveditorato alle OO.PP.; Compartimento delle A.A.N.S. e delle FF.SS.).

Nelle maglie di tale piano (facente parte del più vasto programma nazionale) dovrebbero essere inserite le previsioni a carattere più strettamente regionale (strade provinciali, ferrovie ed aeroporti di interesse regionale, acquedotti, fognature, bonifiche, edilizia, agricoltura e foreste). Anche in questo ambito esistono enti, pubblici o privati, qualche volta egregiamente operanti. Ricordiamo: Ente Acquedotti, Ente per la Colonizzazione del Latifondo Siciliano, Generale Elettrica, E.S.E. ecc.; nonché le amministrazioni provinciali e, nel loro ambito, le comunali.

Poiché tutti questi enti attualmente programmano quasi indipendentemente gli uni dagli altri, penso che un coordinamento generale di tali opere fra loro e col programma nazionale porterebbe certamente ad un aumento del rendimento di quei capitali che sono indispensabili per la soluzione del problema sociale del quale abbiamo detto.

Abbiamo esaminato, sin ad ora, il piano regionale quale progetto di larghissima massima di opere pubbliche; dobbiamo esaminarlo ora nel suo aspetto, ben più delicato, di norma indicatrice delle destinazioni di zona.

Negli studi precedenti alla legge urbanistica del '42 la zonizzazione aveva, nel campo regionale, limiti ben modesti; essa avrebbe dovuto garantire che l'attività edilizia si svolgesse in modo da non deturpare zone di speciale valore paesistico ed in modo da non creare insopportabili aggravii nell'impianto e nell'esercizio delle opere pubbliche (13). Viceversa attraverso gli esempi della legislazione inglese, francese, olandese, polacca ed, in parte, americana, nel dopoguerra il concetto della zonizzazione si è andato mutando ed ampliando. Se prima essa era prevalentemente edilizia, ossia determinava se e quale tipo edilizio fosse possibile in una zona, ora diviene prevalentemente funzionale, ossia sta ad indicare anche quale sia la funzione delle diverse zone nel campo regionale (agricole, industriale, commerciale, monumentale, residenziale, ecc.); con ciò il piano regolatore finisce col divenire l'espressione tecnica di un vasto programma economico generale.

Ben vede il lettore che qui il problema si sposta, da tecnico diviene economico e squisitamente politico, e supera quindi il campo delle competenze specializzate.

Soltanto attraverso una estesa collaborazione ed un profondo dibattito fra tecnici, economisti e uomini politici si potrà definire la portata ed i limiti della pianificazione agricola, industriale ed edilizia nel nostro ambiente storico ed economico. Soltanto attraverso questa vasta cooperazione si chiariranno le idee direttive, che guideranno quindi urbanisti e tecnici nell'opera di definizione concreta del programma.

Riteniamo che il lavoro di pianificazione regionale possa essere iniziato subito, in quanto pensiamo al piano non quale elemento rigido che stabilisca una volta e per sempre una ferrea disciplina unica.

Pensiamo, viceversa, che esso debba essere elastico; e precisiamo: una prima opera di pianificazione dovrebbe riguardare le opere pubbliche, nazionali e regionali, attualmente allo studio, in modo da procedere al loro coordinamento. Sarebbe questo il primo nucleo del piano regionale e costituirebbe, essenzialmente, un impegno per le pubbliche amministrazioni e per gli enti finanziatori.

In un secondo tempo, attraverso studi e discussioni esaurienti, si passerebbe ad una pianificazione più estesa, di carattere funzionale che comporti un ulteriore incremento di opere pubbliche.

Solo procedendo in tale modo riteniamo possibile far sì che gli investimenti capitalistici, che sino ad ora ci sono mancati, possano in futuro venir fatti con quelle garanzie che l'impiego del pubblico denaro esige.

Solo così, noi siciliani, avremo continuato degnamente contro la natura matrigna quella lotta che abbiamo visto al centro della nostra storia e che oggi specialmente si sensibilizza nel campo sociale.

Eduardo Carnacciolo

(1) B. CROCE, *Storia del Regno di Napoli*, Bari, 1931, pag. 274. Per un rapido riassunto vedi: S. F. ROMANO.

(2) Vedasi, anche per la bibliografia: M. ROBERTSON, *Storia economica e sociale dell'Impero Romano*, Firenze, 1933 e B. PACE, *Arte e Civiltà della Sicilia antica*, S. A. Dante Alighieri, 1935.

(3) M. AMARI, *Storia dei Musulmani in Sicilia*, Firenze, 1854-1872.

(4) Per la storia della Sicilia, vedasi: F. DE STEFANO, *Storia della Sicilia dal secolo XI al XIX*; A. DE STEFANO, *La cultura nel regno*, Messina, 1932; CAHN, *L'età degli Hohenstaufen in Sicilia*, Catania, 1932; A. DE STEFANO, *L'idea imperiale di Federico III di Sicilia*. Per la geografia: G. CUMIN, *La Sicilia*, Catania, 1944.

(5) Vedasi: LORENZONI, *Sicilia. Inchiesta sulle condizioni delle provincie meridionali*, Roma, 1919.

(6) Ricordiamo taluni testi essenziali: P. BAISANO, *Memorie economiche ed agrarie*, Palermo, 1803; ID., *Giornale del viaggio fatto in Sicilia e particolarmente nella contea di Modica*, Palermo, 1899; LORENZONI, vol. IV della già citata « Inchiesta sulle condizioni delle provincie meridionali ».

(7) ENTE DI COLONIZZAZIONE DEL LATIFONDO, *Il latifondo siciliano*, Palermo, 1942; ID., *La colonizzazione del latifondo siciliano*, Palermo, 1942.

(8) Si definisce popolazione economicamente attiva quella comprendente i censiti di 10 anni e più esercitanti una professione, arte o mestiere (N. d. R.).

(9) Per una più dettagliata descrizione delle condizioni edilizie vedasi: E. CARACCIOLLO, *Due prefazioni al corso di topografia e costruzioni rurali*, Palermo, 1946.

(10) ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA, *Urbanistica ed edilizia in Italia*, Roma, 1948.

(11) Sulla riforma agraria in Sicilia vedasi specialmente: CENTRO PER L'INCREMENTO ECONOMICO DELLA SICILIA, *La riforma agraria in Sicilia*, Palermo, 1948.

(12) ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA, Op. cit. Sui piani regionali, anche per la bibliografia, vedi: PICCINATO, *Urbanistico*, Roma, 1947.

(13) V. TESTA, *Lezioni di Legislazione Urbanistica*, Roma, 1933-34.

Simbologia urbanistica

La rappresentazione grafica di un piano urbanistico, progettato ed eseguito su di un determinato comprensorio territoriale, non può realizzarsi unicamente attraverso la semplice proiezione planimetrica bidimensionale, ma esige la integrazione di questa mediante segni grafici e simboli, atti a definire in modo preciso e simultaneo tutti gli elementi qualitativi e quantitativi del piano.

La unificazione dei simboli e segni convenzionali, e cioè la creazione di un comune linguaggio grafico, è una premessa assolutamente indispensabile per la facile leggibilità dei testi, specie in una pubblicazione periodica specializzata in urbanistica; nè occorre illustrare a lungo questa necessità, perchè sono a tutti noti gli inconvenienti che derivano dalla improvvisazione e dall'uso personale di simboli scelti di volta in volta.

In passato si sono avute alcune iniziative, tendenti a colmare la lacuna lamentata, e tra esse ricordiamo la Commissione dell'INU nel 1941 e le tavole del *Manuale dell'architetto*. Entrambe le iniziative tuttavia non hanno sortito compiutamente l'esito sperato, perchè i segni e i simboli proposti erano insufficienti come numero e tali quindi da non esaurire le esigenze di un piano.

La rivista «Urbanistica», riprendendo le sue pubblicazioni, non poteva rinunciare a questa pregiudiziale di estrema importanza per la chiarezza ed omogeneità dei grafici. La Redazione ha perciò compilato l'elenco pubblicato nelle schede allegate, riservandosi di ampliarlo in seguito con l'aggiunta di quei segni e simboli che ancora si rendessero necessari, oltrechè di correggere quelli, che nell'applicazione, apparissero difettosi.

Dovendosi procedere ad un raggruppamento sistematico sono state introdotte alcune suddivisioni pratiche, che corrispondono ad altrettanti tipi di rappresentazioni. Esse sono:

A) *Rappresentazioni suddivise a seconda delle tre categorie di piani urbanistici, previsti dalla legislazione:*

- a) piani regionali di coordinamento (P.R.C.)
- b) « comunali generali (P.C.G.)
- c) « parziali particolareggiati (P.P.P.).

Ognuna delle tre categorie si differenzia per un diverso grado di approssimazione e per la scala della carta.

B) *Rappresentazioni suddivise a seconda delle quattro successive fasi che intervengono nello studio e nell'attuazione dei piani di ogni categoria:*

- 1^a fase: situazione di fatto geo-topografica
- 2^a « analisi urbanistica della situazione di fatto
- 3^a « progetto delle trasformazioni urbanistiche
- 4^a « esecuzione.

Ognuna delle quattro fasi si differenzia per la natura degli elementi indicati.

In totale, poichè per ognuna delle tre categorie di piani si hanno quattro fasi, si hanno teoricamente dodici diversi tipi di rappresentazione, che si differenziano tra loro per la scala e per la natura degli elementi rappresentati. Ovviamente non tutti i dodici tipi di rappresentazione saranno talmente differenziati tra loro da costituire una categoria totalmente a sé; ad es. i simboli relativi alle analisi delle situazioni di fatto sono press'a poco identici per tutte le categorie di piani. Nelle presenti schede sono esaminati e proposti i segni relativi alla situazione di fatto e al progetto ed i simboli relativi all'analisi urbanistica. Per il momento si è soprasseduto all'esame dei simboli relativi all'esecuzione.

Nella determinazione grafica dei segni si è tenuto conto dei seguenti principi:

1) Ogni rappresentazione di progetto deve sempre essere corredata dalla relativa rappresentazione della situazione di fatto geo-topografica. Di norma si ricorrerà alla *sovrapposizione* delle due rappresentazioni per ottenere immediatamente ed ovunque il riferimento di ogni elemento di progetto alla situazione preesistente; la perfetta leggibilità delle due rappresentazioni sarà usualmente ottenuta rappresentando la situazione di fatto in colore chiaro, di modo che essa costituisca il fondo sul quale verrà impressa in nero la rappresentazione del progetto. Se le due rappresentazioni, anzichè sovrapposte, saranno distinte, anche la situazione di fatto potrà occasionalmente essere eseguita in nero.

2) Tutte le rappresentazioni potranno essere di due tipi: monocrome o bicrome e policrome. Le rappresentazioni monocrome (solo nero) o bicrome (fondo per l'esistente e nero per il progetto) sono destinate alle illustrazioni del testo. Le rappresentazioni a 4 colori (rosso, marrone, azzurro, verde) saranno dedicate ai piani di maggior importanza e costituiranno degli inserti nel testo. In esse il colore definisce la zonizzazione in modo più incisivo che non nel sistema monocromo, basato unicamente sui vari tipi di tratteggi e puntinature, cioè su varie tonalità di grigi.

Ogni colore indica una classe nella zonizzazione e precisamente:

- il rosso indica le zone residenziali (R)
- il marrone indica le zone industriali (I)
- l'azzurro indica le attrezzature collettive (A)
- il verde indica le zone verdi (V)

Poichè l'occhio può percepire simultaneamente tutte le parti di uno stesso colore, si avrà la selezione visiva delle zone con maggiore facilità che non nella rappresentazione monocroma.

3) Gran parte dei segni nelle tre categorie di piani (regionali, comunali e particolareggiati) sono, se non costanti, per lo meno lo sviluppo di una data famiglia di segni.

Ciò è stato possibile per le zone industriali (tratteggi incrociati con maglia di varia grandezza) e per le zone verdi (puntinatura di varia densità).

Non è stato invece possibile ottenere i numerosi segni relativi alle zone residenziali con semplici derivazioni da una sola famiglia di simboli.

4) Le varie classi di zone dei P.C.G. e dei P.P.P. sono state suddivise in sottoclassi, ciascuna rispondente ad un preciso criterio di destinazione e di trasformazioni urbanistiche. Le principali suddivisioni delle classi residenziale e industriale sono le seguenti:

1. *Zone residenziali, classe R, sottoclassi:*

- R1 - Nuovi quartieri che formano complessi unitari (quartieri organici o nuove comunità)
- R2 - Quartieri esistenti da completare con attrezzature
- R3 - Zone esistenti da mantenere inalterate
- R4 - Zone di risanamento
- R5 - Quartieri architettonicamente unitari, ma di piccola o modesta estensione
- R6 - Zone parzialmente compromesse, da completare secondo i regolamenti edilizi vigenti
- R7 - Zone miste di abitazioni e di artigianato.

2. *Zone industriali, classe I, sottoclassi:*

- IP - Industrie pesanti
- IL - Industrie leggere
- IA - Zone miste di artigianato e piccola industria
- IN - Industrie nocive.

Il numero e la scelta delle sottoclassi dipende evidentemente dall'indirizzo della disciplina urbanistica. Esse sono tanto più differenziate, quanto più dettagliato è il piano e quanto più estesamente esso tenta di abbracciare la complessa realtà delle situazioni urbanistiche.

5) Le *attrezzature collettive* sono state specificate qualitativamente colla introduzione di particolari simboli nell'interno del segno generico di zona.

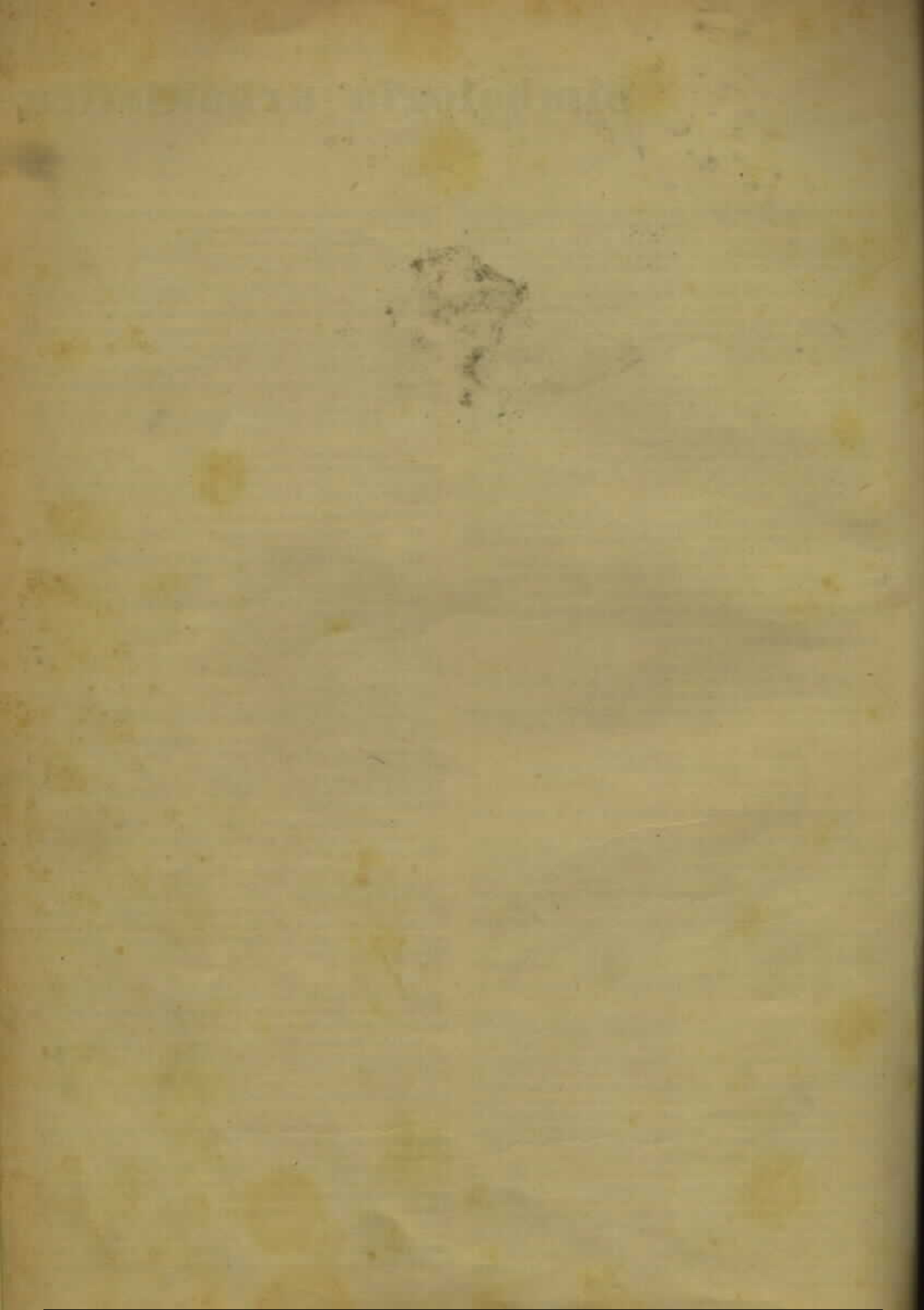
6) Circa la rappresentazione degli elementi di piano relativi alla *viabilità* nella rappresentazione bicroma è da notare che i segni sia della situazione esistente che del progetto sono impressi in nero; essi differiscono per diversa conformazione del segno. Si è in tale caso voluto abbandonare la distinzione cromatica fra colore di fondo e nero per progetto, per permettere all'occhio di abbracciare più facilmente tutta la rete viaria esistente e in progetto.

7) Così pure, per ragioni di opportunità grafica e di scala di disegno, nelle rappresentazioni schematiche per quanto riguarda la viabilità non si tien conto della distinzione fra esistente e progetto, ma viene indicato unicamente lo stato finale.

8) Ogni elemento del piano è stato corredato non solo di segno o simbolo, ma anche di *sigla* alfabetica, per permetterne un rapido richiamo sintetico nel contesto.

Le sigle sono evidentemente derivate dalla radice della classe e sottoclasse alla quale appartiene il segno o simbolo.

Le tabelle di simboli compilate con questi principi non presumono affatto di essere impeccabili. Esse sono per ora in fase di esperimento e solo mediante il collaudo nel tempo si potrà raggiungere, attraverso successivi perfezionamenti, la loro forma definitiva. A tale scopo la Redazione invita gli urbanisti a formulare osservazioni e proposte, grata a tutti coloro che vorranno adottare la presente simbologia nei propri progetti, sperimentando di persona la sua validità. Se in questo lavoro collettivo si raggiungerà col tempo una unità di linguaggio grafico, non solo nelle pubblicazioni, ma anche nella stesura dei piani, si sarà fatto un grande passo per la comprensione e la diffusione della cultura urbanistica.



Sigle		PIANI REGIONALI DI COORDINAMENTO REGIONAL COORDINATION PLANS PLANS REGIONAUX DE COORDINATION	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione policroma	
Nome	Simbolo		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
Scala delle rappresentazioni a riduzioni avvenute: 1.000.000 ÷ 50.000						
L	S	Confini di Stato State boundaries Frontières d'Etat	+++++		+++++	
L	R	Limiti amministrativi di Regione Boundaries of County administration Limites administratives de Région	+...+...+...+	+...+...+...+	+...+...+...+	+...+...+...+
L	P	Limiti amministrativi di Provincia Boundaries of Province administration Limites administratives de Province	-----	-----	-----	-----
L	C	Limiti amministrativi di Comune Boundaries of Town Council administration Limites administratives de Commune	.....	.....	.....	.....
L	Z	Perimetri di zone o comprensori territoriali Zone or district boundaries Périmètres de zones		□□□□□□□□		□□□□□□□□
		Centri fino a 15.000 abitanti Centers up to 15.000 inhabitants Centres jusqu'à 15.000 habitants	●		●	
		Centri da 15.000 a 50.000 abitanti Centers between 15.000 and 50.000 inhabitants Centres de 15.000 à 50.000 habitants	●		●	
		Centri da 50.000 a 100.000 abitanti Centers between 50.000 and 100.000 inhabitants Centres de 50.000 à 100.000 habitants	●		●	
		Centri da 100.000 a 500.000 abitanti Centers between 100.000 and 500.000 inhabitants Centres de 100.000 à 500.000 habitants	■		■	
		Centri oltre i 500.000 abitanti Centers of more than 500.000 inhabitants Centres au dessus des 500.000 habitants	✚		✚	
		Quote topografiche Topographical altitude measurements Cotes topographiques				
F	S	Ferrovie statali o principali Main or State railways Chemins de fer nationaux ou principaux	+++++	+++++	+++++	+++++
		Stazioni di transito Through stations Gares de transit	+++++ [] +++++	+++++ [] +++++	+++++ [] +++++	+++++ [] +++++
		Stazioni di testa Terminal stations Gares terminus	+++++ []	+++++ []	+++++ []	+++++ []
		Gallerie ferroviarie Railway tunnels Galeries pour chemin de fer	+) - (+) - (+) - (+) - (+	+) - (+) - (+) - (+) - (+	+) - (+) - (+) - (+) - (+	+) - (+) - (+) - (+) - (+
F	T	Ferrotreno Tramways Chemins de fer secondaires et tramways	+++++	+++++	+++++	+++++
F	M	Metropolitane Underground Railways Métros	.....	.....	.....	.....
		Funivia e cremagliere Cable and rack railways Funiculaires et crémaillères	-----	-----	-----	-----
		Parchi ferroviari Railway sidings Parcs de chemin de fer				
Cn		Canali navigabili e porti fluviali Navigable canals and river ports Canaux navigables et ports fluviaux				
Ci		Canali d'irrigazione Irrigation canals Canaux d'irrigation				
		Acquedotti sotterranei Underground aqueducts Aquéducs souterrains	.....	.....	.....	.....
		Acquedotti in viadotto Raised aqueducts Aquéducs en viaduc	.....	.....	.....	.....
		Rettilifiche di alvei Correction of river beds Rectification de lits				

Sigle		PIANI REGIONALI DI COORDINAMENTO REGIONAL COORDINATION PLANS PLANS REGIONAUX DE COORDINATION (segue)	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione polieroma	
Class.	Lettera		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
A	A	Autostrade e strade attrezzate Highways and main roads Autostrades et routes principales				
		Autostrade e strade in galleria Highways and main roads under tunnel Autostrades et routes principales en galerie				
	B e P	Strade Statali, Provinciali e di penetrazione Roads under State and Province administration and penetration roads Routes Nationales et Provinciales et de pénétration				
		Strade Comunali e secondarie Roads under Town Council administration and secondary roads Routes Communales et secondaires				
	C	Nodi stradali Road junctions Carrefours routiers				
		Ponti stradali e ferroviari Road and railway bridges Ponts routiers ou de chemin de fer				
		Agglomerati urbani esistenti Existing townships Agglomération urbaines existantes				
		Zone residenziali di espansione Residential development zones Zones de résidence d'expansion				
		Nuovi piccoli centri New townships (small) Nouveaux petits centres				
		Nuovi centri grandi e medi New townships (medium and big) Nouveaux centres grands et moyens				
I		Nuovi quartieri di piccole dimensioni (schema) Small new districts (outline) Nouveaux quartiers de petites dimensions (schéma)				
		Nuovi quartieri di grandi dimensioni (schema) Big new districts (outline) Nouveaux quartiers de grandes dimensions (schéma)				
		Centro civico per un raggruppamento di quartieri (schema) Civic center for a number of districts (outline) Centre social pour un groupement de quartiers (schéma)				
		Area di nuovo nucleo urbano Area of new urban center Aire pour un nouveau groupement urbain				
		Quartiere District Quartier				
		Attrezzature di quartiere District facilities Services de quartier				
		Centro civico per un raggruppamento di quartiere Civic center for a number of districts Centre social pour un groupement de quartier				
		Zone industriali Industrial zones Zones industrielles				
	V	Zone verdi Green zones Espaces verts				
		Cimiteri Cemeteries Cimetières				

Sigle		PIANI COMUNALI GENERALI GENERAL BOROUGH PLANS PLANS COMMUNAUX GENERAUX	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione policroma	
Code	Letter		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
L	C	Limiti amministrativi di Comune Administrative Borough boundaries Limites administratives de Commune	.....	.....	.....	.....
L	Z	Perimetri di zone o comprensori territoriali Zones or district boundaries Epretoires de zones		□ □ □ □ □ □		□ □ □ □ □ □
F	S	Parehi ferroviari e stazioni Railway sidings and stations Pares de chemin de fer et gares				
		Linee ferroviarie Railway line Chemin de fer				
		Ferrovia in trincea Entrenched railways Chemin de fer en déblai				
		Ferrovia in rilevato Raised railways Chemin de fer en remblai				
		Raccordi ferroviari Railway junctions Voies de raccordement				
		Gallerie Tunnels Tunnels				
F	T	Ferrotorante Tramways Chemin de fer secondaires et tramways				
		Funivie e funicolari a cremagliera Cable and rack railways Funiculaires et funiculaires à crémaillère				
F	M	Metropolitane sotterranee Underground railways Métros souterrains				
		Metropolitane in trincea Entrenched city railways Métros en déblai				
		Metropolitane in viadotto Elevated city railways Métros en viaducs				
Cx		Canali navigabili e porti fluviali Navigable canals and river ports Canaux navigables et ports fluviaux				
Ci		Canali di irrigazione Irrigation canals Canaux d'irrigation				
		Aquedotti sotterranei Underground aqueducts Aqueducs souterrains				
		Aquedotti in viadotto Raised aqueducts Aqueducs en viaducs				
		Rettilifica di alvei Correction of river beds Rectification de lits				
S	A	Autostrade esterne e strade attrezzate cittadine Highways and main thoroughfares Autostrades externes et routes principales				
S	B	Strade esterne di adduzione e tangenti Statali Incoming roads administered by the State Routes externes d'adduction et tangencielle Nationales				
S	P	Strade esterne di adduzione e tangenziali Provinciali Incoming roads administered by the County Routes externes d'adduction et tangencielle Provinciales				
S	C	Strade esterne di adduzione e tangenziali Comunali Incoming roads administered by the Local Town Council Routes externes d'adduction et tangencielle Communales				
		Strade in galleria Roads under Tunnel Routes en galerie				
S	C	Strade Comunali esterne Outgoing roads under Town Council administration Routes Communales externes				
S	I	Strade int., grandi assi di penetr., di attraversam. e tangenz. Rds. within towns, main penetration rds., through rds., by-passes Routes internes, artères de pénétration de transit et tangencielle				
		Strade interne residenziali Residential roads within the town Routes internes de résidence				
		Incroci a livello Level crossings Carrefours à niveau				
		Incroci selezionati Selected crossings Carrefours sélectionnés à plusieurs étages				
		Ponti stradali e ferroviari Road and railway bridges Ponts routiers et de chemin de fer				
		Suppressione di strade, ferrovie od alvei Elimination of roads, railways or river beds Suppression de routes, chemin de fer ou lits				

Sigla		PIANI COMUNALI GENERALI GENERAL BOROUGH PLANS PLANS COMMUNAUX GENERAUX (segue)	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione policroma	
Zona	Simbolo		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
R	R3	Confini del P.P.P. P. P. P. Boundaries Limites des P. P. P.				
		Agglomerati urbani esistenti: zone da mantenersi inalterate Existing townships to be preserved intact Agglomérations urbaines existantes: zones à maintenir inchangées				
		Nuovi allineamenti New alignments Nouveaux alignements				
R	R1	Demolizioni totali Total demolitions Démolitions totales				
		Nuovi quartieri: zone estensiva New districts: low density Nouveaux quartiers: zones extensives				
		Nuovi quartieri: zone semintensiva New districts: medium density Nouveaux quartiers: zones semiestensives				
R	R2	Nuovi quartieri: zone intensiva New districts: high density Nouveaux quartiers: zones intensives				
		Quartieri esistenti da completare con zona di attrezzature collettive Existing districts to be completed with communal center Quartiers existants à compléter par zone d'équipement collectif				
		Idem con indicazione specifica del tipo di attrezzatura Ditto with specification of different facilities Idem avec indication spécifique du type d'équipement				
R	R4	Zone di risanamento Slum clearance zones Zones d'assainissement				
R	R5	Quartieri unitari di piccole dimensioni: con semplice indicazione di zona District of limited size having unity of design: zoning only shown Quartiers unitaires de petites dimensions: avec la seule indication des zones				
		Idem con indicazione schematica degli edifici: a case basse Ditto with rough indication of different buildings: low houses Idem avec l'indication schématique des bâtiments: à maisons basses				
		Idem con indicazione schematica degli edifici: a case medie Ditto with rough indication of different buildings: medium houses Idem avec l'indication schématique des bâtiments: à maisons moyennes				
R	R6	Idem con indicazione schematica degli edifici: a case alte Ditto with rough indication of different buildings: tall buildings Idem avec l'indication schématique des bâtiments: à maisons hautes				
		Zone da completare secondo i regolamenti vigenti: zone estensiva Zones to be completed according to existing building regulations: low density Zones à compléter selon les règlements en vigueur: zones extensives				
		Idem: zone semiestensiva Ditto: medium density Idem: zones semiestensives				
R	R7	Idem: zone intensiva Ditto: high density Idem: intensives				
		Zone miste abitazione e artigianato Zones including both dwellings and craftsmen's workshops Zones mixtes d'habitation et d'artisanat				

Sigle		PIANI COMUNALI GENERALI GENERAL BOROUGH PLANS PLANS COMMUNAUX GENERAUX (August)	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione policroma	
Simbolo	Lettera				Esistente	Progetto
I	P	Zone di industrie pesanti Heavy industries zones Zones d'industries lourdes				
I	L	Zone di industrie leggere Light industries zones Zones d'industries légères				
I	P	Zone portuali Port districts Zones de ports				
I	A	Zone miste di artigianato e piccole industrie Zones including both craftsmen's workshops and small industries Zones mixtes d'artisanat et petites industries				
I	N	Industrie nocive Harmful industries Industries nuisibles				
A		Zone di attrezzature collettive Communal centers Zones d'équipements collectifs				
		Idem con indicazione specifica del tipo di attrezzatura Ditto with specification of different facilities Idem avec indication spécifique du type d'équipement				
V		Zone verdi a destinazione pubblica Public green zones Espaces verts avec destination publique				
		Zone a parco Parks Espaces verts à parc				
		Zone verdi con attrezzature varie Green zones with various facilities Espaces verts avec services variés				
		Zone verdi con attrezzature sportive Green zones including sports grounds Espaces verts avec installations sportives				
		Zone verdi con indicazione specifica del tipo di attrezzatura Green zones with specification of different facilities Espaces verts avec indication spécifique du type d'équipement				
		Confine di zona di rispetto Boundaries of the separation belts Limit de zone de protection				
		Confine di vincolo non edificandi Boundaries of land with building restrictions Limite de servitude non aedificandi				
		Cimiteri con area di rispetto Cemeteries with separation belts Cimetières avec aires de protection				
		Zone ad orto con case coloniche Vegetable gardens zones with dwellings Zones horticoles avec maisons rurales				
		Zone agricole Farmland Zones agricoles				
		Zone a boschi Woodlands Espaces verts à bois				
		Zone venatorie Hunting grounds Zones de chasse				
		Zone di allevamento zootecnico Grazing land Zones d'élevage zootechnique				

Sigle		PIANI PARTICOLAREGGIATI E PIANI DI RICOSTRUZIONE DETAILED PLANS AND RECONSTRUCTION PLANS PLANS DÉTAILLÉS ET PLANS DE RECONSTRUCTION	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione policroma	
Simbolo	Lettera		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
F	S	Limite di piano particolareggiato Detailed plan boundaries Limite de plan détaillé		+++++		+++++
		Parchi ferroviari e stazioni Railway sidings and stations Parcs de chemin de fer et gares				
		Linea ferroviaria Railway line Chemin de fer				
		Linea ferroviaria in trincea Entrenched railway line Chemin de fer en déblai				
		Linea ferroviaria in rilevato Raised railway line Chemin de fer en remblai				
F	T	Linea ferroviaria in galleria Railway line under tunnel Chemin de fer en galerie				
		Ferrottranvia Tramways Chemin de fer secondaire et tramways				
		Funivia e funicolari a cremagliera Cable and rack railways Funiculaires et funiculaires à crémaillère				
F	M	Metropolitane sotterranee Underground railways Métros souterrains				
		Metropolitane in trincea Entrenched city railways Métros en déblai				
		Metropolitane in rilevato Raised city railways Métros en remblai				
Cx		Canali navigabili Navigable canals Canaux navigables				
CI		Canali d'irrigazione Irrigation canals Canaux d'irrigation				
		Acquedotti sotterranei Underground aqueducts Acqueducs souterrains				
		Acquedotti in viadotto Raised aqueducts Acqueducs en viaducs				
S	S	Strade Statali State administered roads Routes Nationales				
S	P	Strade Provinciali County administered roads Routes Provinciales				
S	C	Strade Comunali Town council administered roads Routes Communales				
		Strade secondarie Secondary roads Routes secondaires				
		Ponti stradali e ferroviari Road and railway bridges Ponts de voirie et de chemin de fer				
		Sotto e soprapassaggi Various types of bridges Baut de montons et voies souterraines				
		Rettifica di alvei Correction of river beds Rectification de lits				
		Soppressione di strade, ferrovie, ecc. Elimination of roads, railways, etc. Suppression de routes, chemins de fer, etc.				
		Quote altimetriche Altitude measurements Cotes altimétriques				

Sigla	Piani Particolareggiati E Piani di Ricostruzione DETAILED PLANS AND RECONSTRUCTION PLANS PLANS DÉTAILLÉS ET PLANS DE RECONSTRUCTION	(segue)	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione policroma	
			Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
L	Limite proprietà catastali Boundaries according to survey register Limites de la propriété cadastrale					
	Zone da rilittizzare Land to be redivided Zones de rilittissement					
B	Nuovi allineamenti New alignments Nouveaux alignements					
	Edifici esistenti e da conservare Existing buildings to be preserved Bâtiments existants et à conserver					
	Monumenti nazionali Monuments and buildings of national importance Monuments nationaux					
	Edifici danneggiati Damaged buildings Bâtiments endommagés					
	Edifici completamente distrutti Totally destroyed buildings Bâtiments complètement détruits					
	Edifici danneggiati e distrutti da non ricostruire Destroyed buildings not to be rebuilt Bâtiments endommagés ou détruits à ne pas reconstruire					
	Edifici danneggiati e distrutti da ricostruire Damaged or destroyed buildings to be rebuilt Bâtiments endommagés ou détruits à reconstruire					
	Edifici danneggiati da demolire integralmente Damaged buildings to be totally demolished Bâtiments endommagés à démolir intégralement					
	Edifici esistenti da demolire Existing buildings to be demolished Bâtiments existants à démolir					
	Rifacimento prospetto Facade to be redesigned Reconstruction de la façade					
R R1 e R5	Porticati Arcades Portiques					
	Edifici residenziali alti Residential tall buildings Édifices de résidence haute	Scale 1:15.000				
	Edifici residenziali medi e bassi Residential medium and low buildings Édifices de résidence moyens et bas					
	Edifici residenziali alti (10 piani) Tall residential buildings (10 floors) Édifices de résidence haute (10 étages)	Scale 1:1.000 - 1:15.000				
	Edifici residenziali medi (da 5 a 9 piani) Medium residential buildings (5 to 9 floors) Édifices de résidence moyens (de 5 à 9 étages)					
	Edifici residenziali bassi (da 1 a 4 piani) Low residential buildings (1 to 4 floors) Édifices de résidence bas (de 1 à 4 étages)					
	Zone residenz. da completare secondo i regol. vig. estensive Residential zones to be completed according to existing regulations: low density Zones de résidence à compléter selon les règlements en vigueur: extensives					
	Idem semiestensive (da 100-150 a 250-300 ab/ha) Ditto: medium density (from 25-60 to 100-120 inhabitants per acre) Idem semi-extensives (de 100-150 jusqu'à 250-300 hab./ha)					
	Idem intensive (oltre 300 ab/ha) Ditto: high density (over 120 inhabitants per acre) Idem (au dessus de 300 hab./ha)					

Sigla	Piani Particolareggiati E Piani di Ricostruzione DETAILED PLANS AND RECONSTRUCTION PLANS PLANS DÉTAILLÉS ET PLANS DE RECONSTRUCTION	Rappresentazione bicroma		Rappresentazione policroma	
		Esistente	Progetto	Esistente	Progetto
A	Zone di attrezzature collettive Communal centers Zones d'équipements collectifs				
	Idem con indicazione del tipo di attrezzatura (scale 1:15.000) Ditto with specification of different facilities Idem avec indication spécifique du type d'équipement				
	Edifici per attrezzature collettive con indicazione del tipo Communal centers buildings with specification of different facilities Édifices pour équipements collectifs avec indication du type				
1 P	Industrie pesanti Heavy industries Industries lourdes				
1 L	Industrie leggere Light industries Industries légères				
1 A	Industrie leggera miste con artigianato Light industries with craftsmen's dwellings Industries légères mixtes avec artisanat				
1 N	Industrie nocive Harmful industries Industries nuisantes				
V	Zone verdi a destinazione pubblica Public green zones Espaces verts avec destination publique				
	Zone verdi con attrezzature sportive Green zones including sports grounds Espaces verts avec installations sportives				
	Zone verdi con indicazione simbolica del tipo di attrezzatura Green zones with symbols showing different facilities Espaces verts avec indication symbolique du type d'équipement				
	Zone verdi a parco Parks Espaces verts à parc				
	Zone verdi con indicazione degli edifici a carattere pubblico Green zones with layout of public buildings Espaces verts avec indication des édifices publics				
	Zone verdi a boschi Woodlands Espaces verts à bois				
	Zone ed orti con case coloniche Vegetable gardens zones with dwellings Zones horticoles avec maisons rurales				
	Cimiteri Cemeteries Cimetières				
	Confini di zona di rispetto Boundaries of the separation belts Limites de zones de protection				
	Confini di vincolo non edificandi Boundaries of lands with buildings restrictions Limites de servitude non aedificandi				

DENOMINAZIONE	Rappr. bicroma		Rappr. policroma		DENOMINAZIONE	Rappr. bicroma		Rappr. policroma	
	Indagine	progetto	Indagine	progetto		Indagine	progetto	Indagine	progetto
Industrie 500 addetti Industries 500 employees Industries 500 employés					Impianti di depurazione Processing plants Installations de depuration				
Industrie da 100 a 500 addetti Industries from 100 to 500 empl. Industries de 100 à 500 employés					Produzione elettricità Power stations Production d'électricité				
Industrie 100 addetti Industries 100 employees Industries 100 employés					Stazioni autopullman Bus Stations Gares d'autobus				
Scuole medie elementari Primary and secondary schools Ecoles primaires et secondaires					Rimesse trasporti pubblici Public transport garages Garages de transport publics				
Scuole professionali Training schools Ecoles professionnelles					Autorimesse Garages Garages				
Università Universities Universités					Aeroporti Airports Aéroports				
Musei - Biblioteche Museums - Libraries Musées - Bibliothèques					Idroscali Seaplanes station Hydroports				
Teatri - Cinematografi Theatres - Cinemas Théâtres - Cinémas					Campo volo di elicotteri Helicopters airfield Champ des hélicoptères				
Chiese - Templi Churches Eglises - Temples					Porti fluviali e marittimi River and sea ports Ports fluviaux et maritimes				
Ospedali Hospitals Hôpitaux					Casermie Barracks Casernes				
Alberghi Hotels Hôtels					Aeroporti militari Military airports Aéroports militaires				
Uffici commerciali Offices Bureaux Commerciaux					Idroscali militari Military seaplanes stations Hydroports militaires				
Mercati - macelli Markets - slaughter houses Marchés - Abattoirs					Carceri Jails Prisons				
Magazzini generali General stores Entrepôts					Attrezzature sportive Sports facilities Equipements sportifs				
Distribuzione gas Gas distribution Distribution du gaz					Zone zootecniche Livestock areas Zones Zootechniques				

Planning symbology

The graphic rendering of a plan referring to a determined region cannot be carried out merely by means of bi-dimensional projection. It requires in addition certain conventional signs and symbols capable of precisely and simultaneously defining all elements of the plan.

The standardisation of such symbols, i. e. the creation of a common graphical language is an indispensable premise in order to read the text easily, particularly in a periodical magazine devoted to town and country planning. There is no need to stress this point any further as everyone is aware of the drawbacks arising from improvisation and personal use of different symbols.

'Urbanistica', on resuming publication, and being fully aware of the importance of these problems, has therefore compiled the list printed on the enclosed charts. Additions and corrections will be made to the list as they become necessary, and the opinion and advice of readers will be welcome on this or on any other subject.

For practical purposes the material has been grouped and subdivided in two different ways:

A) following the three categories of plans set out by the existing legislation in Italy, namely:

- a) Regional plans of co-ordination (P.R.C.).
- b) General borough plans (P.C.G.).
- c) Partial and detailed plans (P.P.P.).

These three categories differ from each other by the degree of approximation and by the scale of the map.

B) following the four successive stages of study and realisation of each category:

- 1st stage: existing geographical and topographical situation.
- 2nd " analysis of the existing situation.
- 3rd " planning.
- 4th " realisation.

Each stage differs from the next by the nature of the subject.

Since each of the 3 categories under A consists of the 4 successive stages under B, we have on the whole 12 different types of rendering, differing from one another by the scale or by the nature of the subject. However, not every one of the 12 types considered will necessarily constitute a category by itself, as the differences between types may not be marked enough to warrant it; for instance the symbols referring to the analysis of the existing situation are more or less identical for all categories of plans.

In the enclosed charts we examine and suggest the symbols pertaining to the first 3 stages under B, leaving for the time being the study of the symbols of the fourth stage (realisation).

The following principles were born in mind while choosing the symbols:

1) The rendering of any plan must always be completed by the rendering of the existing geographical and topographical situation. Normally the two renderings will be superimposed so as to refer all particulars of the plan to the existing situation immediately. All this will be made easily intelligible by showing the plan in black against the light background of the existing situation. Should the 2 renderings be shown separately, instead of being superimposed on one another, then the existing situation may as an exception be shown in black also.

2) All renderings will be of the following types: monochromatic, bichromatic or polychromatic. The monochromatic (black only) or bichromatic ones (black plan on light background of existing situation) are for illustrating the text. The 4-colour renderings (red, brown, blue and green) will be reserved for more important plans and will take the form of insets. In these plates the colour is helpful in defining the various zones more vividly than with the monochromatic process which can rely only on dots and lines, i. e. on various shades of grey.

Each colour shows a different zone, namely:

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| Red shows residential zones | (R) |
| Brown shows industrial zones | (I) |
| Blue shows collective facilities | (A) |
| Green shows green belts and gardens | (V) |

Since the eye can perceive simultaneously all these parts of a plan which are of the same colour, the optical selection will be easier than in the case of monochrome illustrations.

3) Most symbols in the 3 categories of plans (regional, borough and partial plans) are derived from the same family of symbols. This applies to the industrial zones (mesh of varying size) and to the green zones (stippling of varying density). We found it impossible however to derive from one group only the numerous symbols referring to residential zones.

4) The various zones of the General borough Plans (P.C.G.) and of the Partial and detailed Plans (P.P.P.) have been further subdivided according to their destination and transformation under the plans. The main subdivisions of the residential and industrial divisions are as follows:

a) Residential zones, division R, subdivisions:

- R1: new districts distinguished by unity of planning.
- R2: existing quarters to be fitted out with communal facilities.
- R3: existing zones to be left untouched.
- R4: clearance zones.
- R5: quarters distinguished by unity of design, but of limited extension.
- R6: zones partly indited, to be completed according to existing building regulations.
- R7: zones including both dwellings and craftsmen's workshops.

b) Industrial zones, division I, subdivisions:

- IP: heavy industries.
- IL: light industries.
- IA: zones including both craftsmen's workshops and small industries.
- IN: harmful industries.

The number and the choice of these subdivisions depend obviously on the plan and on the degree of approximation adopted.

5) Particular symbols (shown inside the general zoning signs) have been adopted to differentiate the collective facilities.

6) It should be noted that in the case of traffic symbols, in the bichromatic rendering, both those referring to the existing situation and those set out in the new plan are shown in black. They differ in shape, but the chromatic difference between existing background and new plan has been abandoned in order to give a comprehensive view of the whole traffic system.

7) In the same way no difference is made between existing background and new plan in the schematic charts.

8) Each element in the plan is given not only a sign or symbol but also an alphabetical abbreviation, so as to allow rapid cross reference with the text.

These abbreviations are naturally derived from the Italian root of the division or subdivision to which the sign or symbol belongs.

No claim to perfection is made with regard to these charts. They are for the time being in the experimental stage and only through time will they become perfected and stabilised.

To this end we welcome all remarks and suggestions, and we shall be grateful to all those who, by making use of this symbology in their planning, will personally test its usefulness. If, by our collective efforts, a standardisation of graphical language will through time be reached, and if this language will be used not only in books but also in common planning practice, great strides will have been made towards the comprehension and diffusion of town planning.

Symbologie pour l'urbanisme

La représentation graphique d'un plan, projeté ou exécuté sur une zone déterminée ne peut se réaliser uniquement avec la simple projection planimétrique bidimensionnelle, mais elle exige l'intégration de cette projection au moyen de signes graphiques et de symboles propres à définir d'une manière exacte et simultanée tous les éléments qualitatifs et quantitatifs du plan même.

L'unification des signes conventionnels, c'est-à-dire la création d'un commun langage graphique, est une prémisses absolument indispensable pour une lecture aisée des textes, surtout pour une publication périodique spécialisée en urbanisme.

Il n'est d'ailleurs pas nécessaire d'illustrer longuement cette nécessité, parce que tout le monde connaît les inconvénients qui découlent d'une improvisation et d'un usage personnel des symboles employés chaque fois.

On a fait, en Italie des tentatives d'unification mais elles n'ont pas eu un succès considérable.

La Revue « Urbanistica » en recommençant ses publications ne pouvait ignorer ce fait d'une extrême importance pour la clarté et l'homogénéité des graphiques. La Rédaction a donc rédigé la liste publiée en se réservant de l'élargir ensuite en y ajoutant des signes et symboles qui seraient encore nécessaires et de corriger ceux qui, dans l'application, se révéleraient imparfaits.

En faisant un groupement systématique, l'on a introduit certaines subdivisions pratiques correspondant à d'autant de types de représentations :

Elles sont les suivantes :

A) Représentations subdivisées selon les trois catégories de plans d'aménagement urbanistique, prévues par la législation :

- a) plans régionaux de coordination (P.R.O.)
- b) plans communaux généraux (P.C.G.)
- c) plans partiels particuliers (P.P.P.)

Chaque des trois catégories se distingue par un degré divers d'approximation et pour l'échelle de la carte.

B) Représentations subdivisées selon les quatre phases successives qui interviennent dans l'étude et dans la réalisation des plans de chaque catégorie :

- 1^{re} phase : situation de fait géo-topographique
- 2^{de} : analyse urbanistique de la situation de fait
- 3^{de} : projet des transformations urbanistiques
- 4^{de} : exécution

Chaque des quatre phases se distingue à cause de la nature des éléments indiqués.

En somme, puisque pour chacune, des trois catégories de plans on a quatre phases il en résulte théoriquement, douze différents types de représentations, qui se distinguent entre eux pour l'échelle et pour la nature des éléments représentés. Evidemment pas tous les douze types de représentation ne seront si différents les uns des autres de manière à constituer une catégorie à soi : p. ex. les symboles relatifs aux analyses des situations de fait sont à peu près identiques pour toutes les catégories de plans.

Dans les listes qui précèdent on examine et propose les signes relatifs à la situation de fait et au projet, et les symboles relatifs à l'analyse urbanistique. Pour le moment on a différé l'examen des symboles relatifs à la réalisation.

Dans la détermination graphique des signes on a tenu compte des principes suivants :

1) Chaque représentation d'un projet doit toujours être pourvue de la représentation relative de la situation de fait géo-topographique. L'on aura recours, de règle, à la superposition des deux représentations afin d'obtenir immédiatement et partout le rapport de chaque élément de projet à la situation préexistante ; l'on rendra parfaitement lisibles les deux représentations, en employant, d'habitude, la couleur claire pour représenter la situation de fait de manière à constituer le « fond » sur lequel on imprimera, en noir, la représentation du projet. Si les deux représentations, au lieu d'être superposées, seront distinctes, la situation de fait, aussi, pourra, exceptionnellement être faite en noir.

2) Toutes les représentations pourront être de deux types : monochromes ou bichromes et polychromes. Les représentations monochromes (seulement noir) ou bichromes (fond pour l'existant et noir pour le projet) sont destinées aux illustrations du texte. Les représentations à quatre couleurs (rouge, marron, bleu, vert) seront dédiées aux plans d'une plus grande importance et elles constitueront des hors de texte. Dans celles-ci, la couleur, défini le zoning d'une manière plus frappante que dans le système monochrome basé uniquement sur les différents types de pointillage, c'est-à-dire sur de différentes nuances de gris.

Chaque couleur indique une classe dans le zoning et plus précisément :

- le rouge indique les zones de résidence . . . (R)
- le marron indique les zones industrielles . . . (I)
- le bleu indique les équipements collectifs . . . (A)
- le vert indique les zones vertes . . . (V)

L'œil en percevant simultanément toutes les parties d'une même couleur, l'on aura donc la sélection visuelle des zones avec plus de facilité que dans la représentation monochrome.

3) Une grande partie des signes dans les trois catégories de plans (régionaux, communaux, et particuliers) sont, sinon constants, du moins le développement d'une famille donnée de signes. Ceci a été possible pour les zones industrielles (hachures croisées en maille de différentes grandeurs) et pour les zones vertes (pointillage de densité différente).

Il n'a pas été possible, au contraire, d'obtenir les nombreux signes relatifs aux zones de résidence, par de simples dérivations d'une même famille de symboles.

4) Les différentes classes de zones des P.C.G. et des P.P.P. ont été subdivisées en sous-classes, répondant chacune à une idée exacte de destination et de transformations urbanistiques.

Les principales subdivisions de la classe des résidences et industrielle sont les suivantes :

1. zones de résidences, classe R, sous classes :

- R1 - Nouveaux quartiers formant des complexes unitaires (quartiers organiques ou communautés nouvelles)
- R2 - quartiers déjà existants à compléter par des équipements
- R3 - zones déjà existantes à maintenir inaltérées
- R4 - zones d'assainissement
- R5 - quartiers unitaires au point de vue architectonique, mais d'une extension petite ou modeste
- R6 - zones partiellement compromises, à compléter selon les règlements édilitaires en vigueur
- R7 - zones mixtes d'habitations et d'artisanat

2. zones industrielles, classe I, sous classes :

- IP - Industries lourdes
- IL - industries légères
- IA - Zone mixtes d'artisanat et petite industrie
- IN - Industries nuisibles

Il est évident que le nombre et le choix des sous classes dépend de la direction de la discipline urbanistique. Elles sont d'autant plus différenciées, que le plan est détaillé et qu'il tâche d'embrasser, d'une manière vaste, la réalité complexe des situations urbanistiques.

5) Les équipements collectifs ont été spécifiés qualitativement au moyen d'une introduction de symboles particuliers dans le signe générique de zone.

6) Il faut remarquer, quant à la représentation des éléments de plan relatifs à la viabilité dans la représentation bichrome, que soit les signes de la situation existante, que du projet, sont imprimés en noir ; ils se distinguent à cause d'une différente conformation du signe même. Dans ce cas là, on a voulu abandonner la distinction chromatique entre la couleur du fond et le noir pour le projet, pour permettre à l'œil d'embrasser plus aisément tout le réseau déjà existant et celui en projet.

7) De la même façon pour des raisons d'opportunité graphique et d'échelle du dessin, l'on ne tient pas compte, dans les représentations schématiques de la distinction entre l'existant et le projet ; l'on indique uniquement l'état final.

8) Chaque élément du plan a été pourvu non seulement d'un signe ou symbole mais aussi d'une sigle alphabétique, pour permettre un rapide rappel synthétique dans le contexte.

Les sigles sont évidemment dérivées de la racine de la classe et sous-classe à laquelle la sigle ou symbole appartient.

Les tables rédigées selon ces principes ne prétendent absolument pas d'être parfaites. Elles sont encore, pour le moment, dans une phase d'expérimentation et il n'est qu'en les soumettant à l'épreuve du temps, que l'on obtiendra, à travers de graduels perfectionnements, leur forme définitive.

Dans ce but, la Rédaction, engage les urbanistes à formuler des observations et des propositions, bien reconnaissantes à tous ceux qui voudront bien adopter sa symbologie pour leurs projets, en expérimentant personnellement sa validité. Si, dans ce travail collectif on obtiendra un jour une unité de langage graphique, non seulement dans les publications, mais aussi dans la rédaction des plans, on aura fait un vrai progrès vers la compréhension et la diffusion de la culture urbanistique.

Harlow città nuova

Harlow è una delle nuove città progettate da Sir Patrick Abercrombie per il piano regionale della Grande Londra, al fine di decongestionare l'industria e la popolazione di Londra.

Il sito destinato alla nuova città copre 2.500 ha e sorge nella zona agricola dell'Essex a 38 km da Londra. La nuova città che incorpora il vecchio villaggio di Harlow è stata prevista di 60.000 abitanti, in gran parte addetti alle industrie ivi trasferite da Londra.

Il compito di creare il nuovo centro urbano è stato affidato dalla Harlow Development Corporation, presieduta da Sir Ernest Gowers, all'urbanista Frederick Gibberd.

Cura costante del progettista — come egli conferma nell'introduzione alla sua relazione — è stata fin dall'inizio quella di concepire l'insieme nello spazio a tre dimensioni e di creare un ambiente cittadino in mezzo alla natura.

« Tutte le più belle zone cittadine — dice l'autore — hanno la caratteristica di essere di misura limitata. Le zone edificate di troppo vasta mole diventano infatti monotone per mancanza di contrasto con la natura ». E appunto per evitare quelle zone di troppo vasta mole l'autore ha articolato il suo piano con vasti spazi aperti e con una rete stradale interna in modo da creare piccole unità compatte da potersi trattare architettonicamente in modo vario ed individuale.

Certo la grande importanza data agli effetti naturali già esistenti, quali certi villaggi lasciati inalterati, talune vallette e gli affluenti del fiume principale e i boschi e le siepi, è una caratteristica dominante del piano e contrasta vivacemente con il carattere cittadino dei raggruppamenti architettonici, specialmente nel centro urbano.

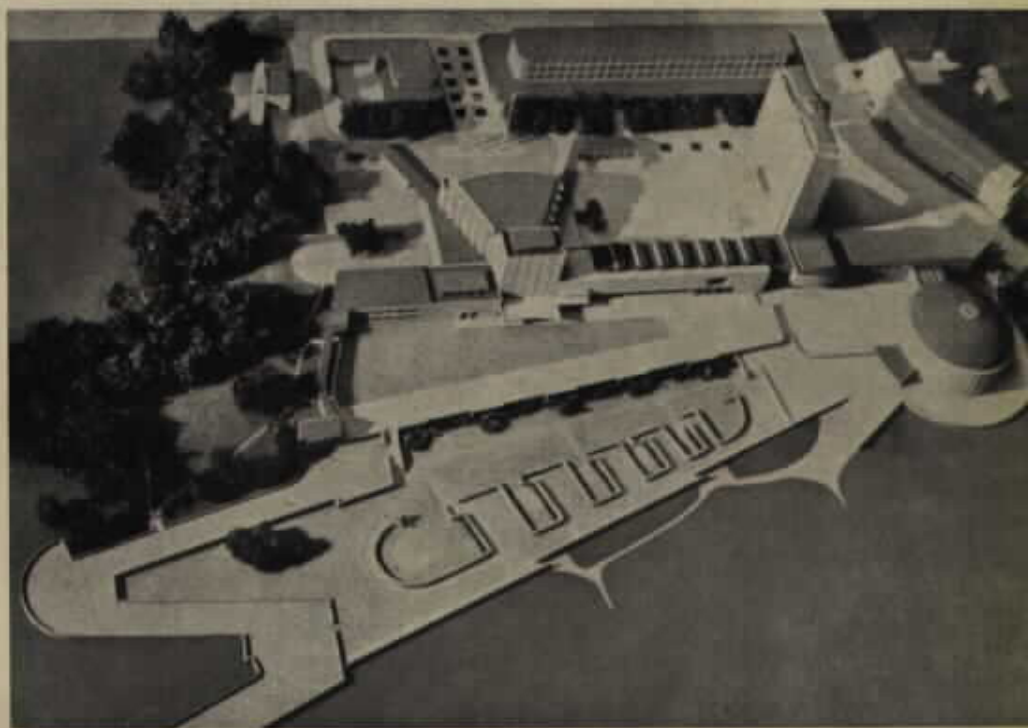
Il sito

Il nucleo di zona edificata attorno alla quale la nuova città deve sorgere è notevolmente minore delle altre tre nuove città in corso di costruzione attorno a Londra, e cioè Stevenage, Hemel Hempstead e Crawley. Il terreno è ondulato e si eleva di 90 metri nei quartieri destinati ad abitazione ed a circa 100 lungo il perimetro.

La ferrovia, la strada maestra ed il fiume formano la base del tracciato fondamentale. Vasti tratti di terreno agricolo sono lasciati inalterati e fanno parte degli spazi aperti entro il perimetro approssimativamente semicircolare della città.



Il nuovo centro della città, in primo piano la radiale di Norwich e la Stazione ferroviaria



Il nuovo centro Civico



I campi di gioco delle scuole secondarie e altri campi sportivi sono situati tra le zone edilizie, per fornire il verde necessario. Vi è un solo parco pubblico propriamente detto, ricavato da una proprietà privata, nelle cui vicinanze sarà ricavato un vasto lago per gli sport e svaghi. Il lago serve pure come troppo pieno per il fiume in caso d'inondazione.

L'industria

L'industria è divisa in due zone, con una superficie totale di 220 ha e 120 ha supplementari per l'eventuale espansione.

La zona più vasta è a nord-est e ha strade, ferrovie e corsi d'acqua ed è collegata e contemporaneamente

divisa dal centro della città mediante zone alberate.

La zona occidentale è collegata solo per mezzo di strade ed è adibita a industrie leggere per le quali occorrono edifici ad un solo piano.

In un allegato alla relazione l'autore del progetto dà un interessante calcolo approssimato delle industrie probabili, basato sull'indagine di quelle industrie attualmente ubicate in Londra e che vorrebbero trasferirsi nella nuova città. Gli elenchi indicano che vi sono già richieste per il doppio delle industrie che la città potrà ospitare.

La produzione di tali industrie comprenderebbe: prodotti chimici e vetro, prodotti meccanici, veicoli, metalli, tessili, cuoio, abbigliamento, legno, carta, stampati, alimentari.

Quartieri residenziali e scolastici

Per le zone residenziali è stato adottato un tipo di unità più piccolo del normale. Sono state disposte attorno al centro tredici unità con una media di abitanti al disotto dei 5.000 ciascuna e una densità di 95 persone per ettaro. Benché alcune unità siano distanti dal centro più di tre chilometri, il sistema stradale vi dà accesso diretto.

Le unità sono a loro volta raggruppate in tre « cluster » (grappoli) ognuno dei quali ha un centro proprio con negozi, cinema, chiesa, centro sanitario e altri edifici pubblici necessari agli usi quotidiani. Ogni unità ha inoltre il cosiddetto servizio del « negozio all'angolo ».

Quasi tutte le abitazioni già esistenti sono state con-

servate e assorbite nel piano e Harlow stesso forma, indisturbato, la prima delle unità residenziali.

Loti di tre ettari vi sono riservati alle scuole primarie, ubicate ognuna in una delle piccole unità ed accessibili ai bambini con percorsi che evitano loro gli attraversamenti pericolosi. La sola strada secondaria che essi devono attraversare può essere fornita di sottopassaggio pedonale. Dodici ettari sono riservati alle scuole secondarie, collegate all'abitato da strade principali e secondarie e banchine per ciclisti, le cui intersezioni con le vie di grande traffico avvengono mediante sottopassaggi.

Strade e circolazione

Il piano è stato concepito partendo dal presupposto che durante la costruzione della città sarà ultimata la nuova radiale di Norwich, cioè il grande asse proveniente da Londra, Cambridge e dal Nord.

La circolazione nel centro della città è mostrata dal diagramma e indica le congiunzioni dei nuclei residenziali con la zona industriale, con il centro urbano e con il centro sportivo, sia per la circolazione pedonale che per i ciclisti e per le vetture. Il tracciato è interessante perché mostra come raramente il traffico veloce coincida con quello pedonale.

Centro urbano

Nella relazione Mr. Gibberd dice testualmente: «La progettazione urbana è l'arte di sistemare gli edifici rispetto a se stessi e rispetto al paesaggio».

Mentre in architettura ci interessiamo anzitutto degli spazi interni degli edifici, nella progettazione urbana dobbiamo occuparci degli spazi fra gli edifici». Di conseguenza egli ha eseguito il raggruppamento e il progetto del suo punto focale, il centro urbano, sia in rapporto con il complesso della città pensata come un tutto, sia in rapporto alla sua disposizione interna.

Il centro civico comprende la zona amministrativa, la zona commerciale e degli affari, il centro culturale con il teatro, il museo d'arte e la biblioteca, i magazzini, i servizi pubblici, lo stadio principale e una zona residenziale con alberghi e appartamenti e la stazione ferroviaria.

Tutto il traffico dei veicoli passa lungo il centro urbano, ma non entro di esso. Un sistema di vie interne collega le varie parti e la stazione, indipendentemente dalle strade di grande traffico. I passaggi a livello, gli incroci e le circonvallazioni sono eliminati interamente.

Gli edifici principali formano tre grandi piazze: l'Amministrativa, la Civica e la piazza del Teatro, e sono tutte interconnesse e collegate con il centro usale dei negozi. La «Zona culturale» è così facilmente accessibile dagli uffici e dovrà diventare il centro della vita cittadina.

Fasi di sviluppo

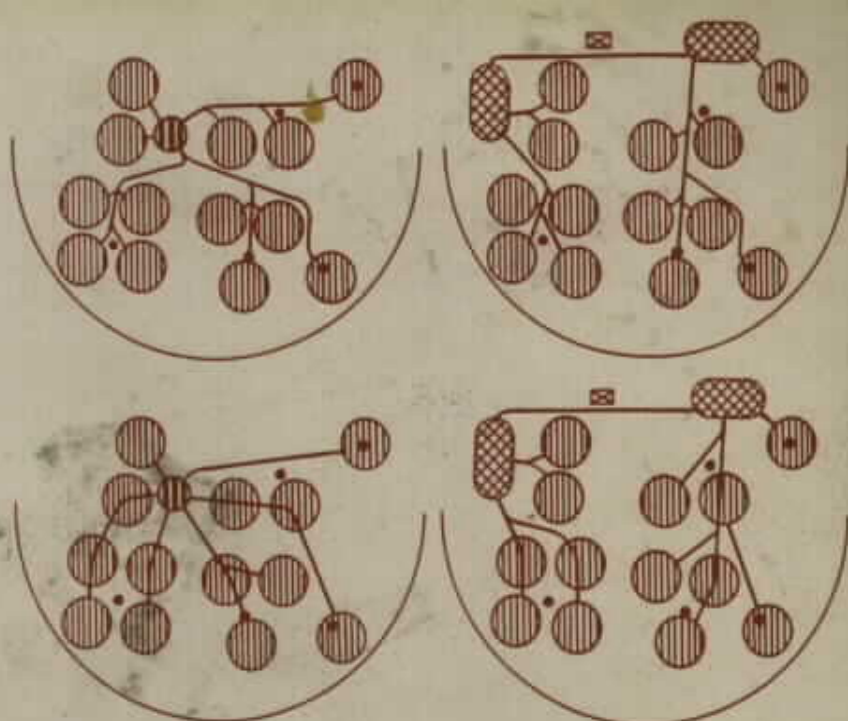
Benché non si possa stabilire dei limiti di tempo per la costruzione, si ritiene che essa avrà luogo in cinque tempi.

Si comincerà a edificare industrie ed abitazioni a sud-ovest del vecchio Harlow. Un sistema stradale con servizi partirà di là, prima verso sud, poi a ovest e sud-ovest. Man mano che il lavoro procederà le zone residenziali saranno completate di scuole e sottocentri. Nel programma gli edifici industriali precederanno di poco quelli residenziali.

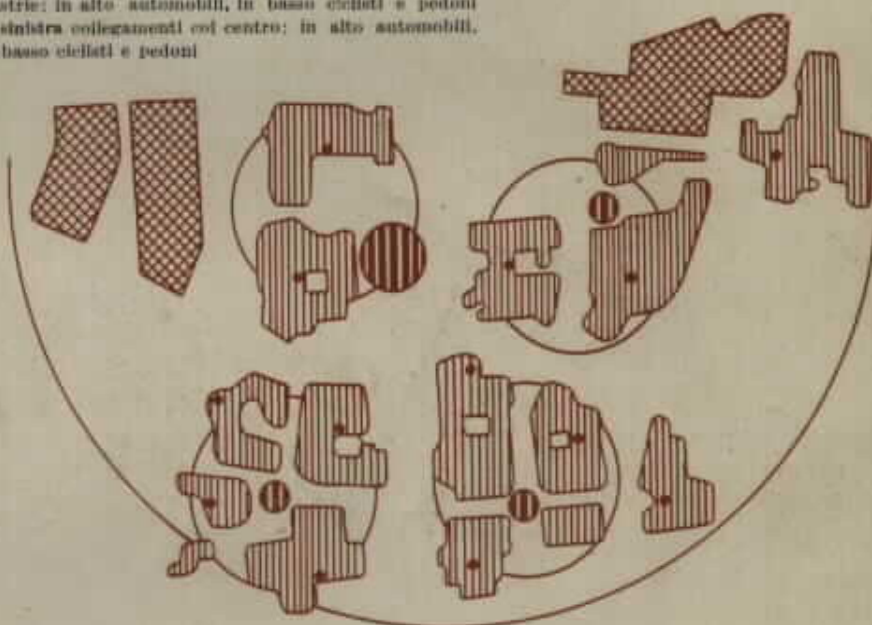
A. C.

Bibliografia intorno al piano di Harlow:

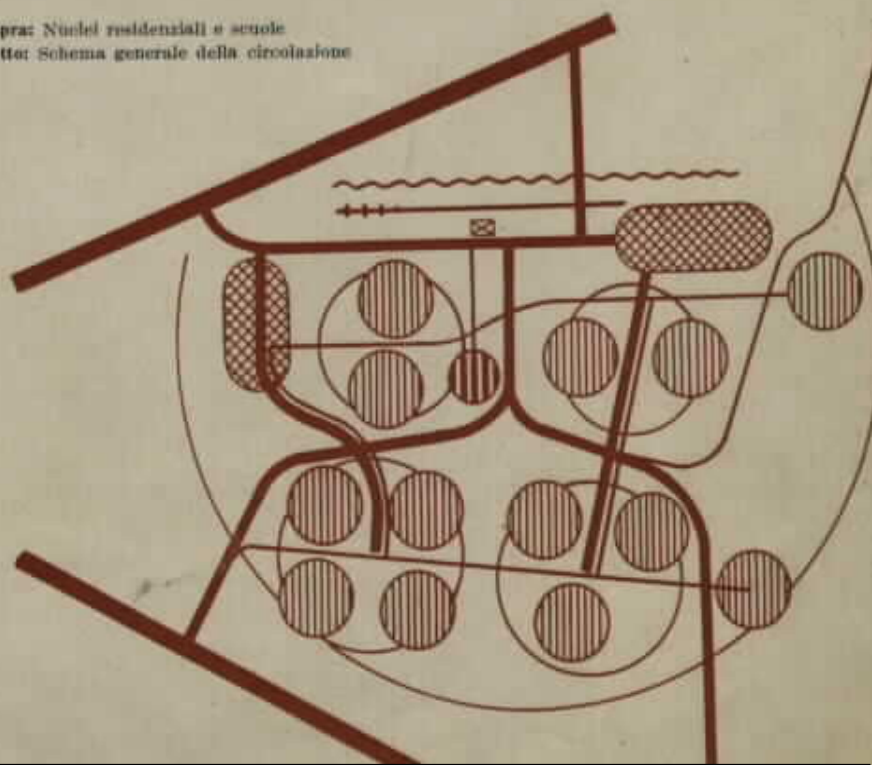
Harlow New Town - by Frederick Gibberd - august 1947
- printed by his majesty's stationery office.
Journal of the Town Planning Institute - Jan-Feb. 1948
R.I.B.A. Journal - november 1945.



A destra collegamenti dei nuclei residenziali con le industrie: in alto automobili, in basso ciclisti e pedoni
A sinistra collegamenti col centro: in alto automobili, in basso ciclisti e pedoni



Sopra: Nuclei residenziali e scuole
Sotto: Schema generale della circolazione





TORINO

Nata sotto il segno dell'armi, Torino conserva lungo l'impronta delle origini.

Capitale di un piccolo stato battagliero e disciplinato, sotto una dinastia autoritaria, militaresca e severi costumi, la città viene via via formata al contrario di quasi tutte le città italiane, per volontà dinastiche e regie ordinanze, che predispongono rigidamente, ma oculatamente, i successivi ampliamenti.

Dopo i secoli dello stato sabaudo, in cui la città respira vita europea, Torino poteva decadere al rango di media città di provincia. Ne fu salvata da un grande fatto nuovo che doveva rinnovarne i tessuti, trasformarne la popolazione, darle un nuovo indirizzo. Giunti tardi nella gara industriale quando altri paesi, altri centri si erano affermati sui mercati, se pur priva dei fattori geoeconomici decisivi, Torino si sposa ai destini della nascente industria automobilistica, in essa crede, per essa rivive con essa si afferma.

Ma per mancanza di registratori previdenti la rapida espansione ripete errori e tragedie comuni ai grandi centri ed alle più grandi metropoli.

Solo un atto di coraggiosa autodisciplina può ora correggere gli errori di cent'anni e preparare un migliore avvenire alla città.

Torino dalla fondazione alla grande industria

di Mario Passanti



Fig. 1. - Le grandi strade nel periodo romano

È questo nostro Piemonte un'unica grande conca cinta dalla dorsale impervia delle Alpi, che dai massicci del Rosa e del Bianco in curva amplissima le gira intorno, sino a raddolcirsi a poco a poco nelle Alpi Marittime e nel primo Appennino. Le catene di monti vi formano una fitta raggiera di valli scendenti all'interno piano, mentre una zona collinosa, staccantesi al termine meridionale della gran curva, tanto vi si avvanza verso settentrione, che fra gli estremi suoi colli e le radici degli opposti monti la zona pianeggiante si riduce ad una striscia sottile collegante la pianura interna di Cuneo a quella esterna di Vercelli, che di là si allarga verso levante nel gran piano lombardo. Configurazione pur raccolta in una estensione tale che possente vi appare il contrasto fra la zona interna a piani e a colli, e torno torno quella immensa chiostra di monti, sì che nei giorni sereni da questa conca gli abitanti volgendo in giro lo sguardo ben ne colgono l'unità appieno, e d'un subito sentono d'appartenere tutti ad una stessa Regione.

Chiara appare da tale configurazione come le sue tre caratteristiche — cerchia di monti, convergenza di valli, strozzatura fra le due pianure — abbian portato gli abitanti della Regione a situar di preferenza in questa strozzatura la sede dei loro comuni rapporti.

E la importanza di tal sede fu accentuata dai rapporti che abitanti di altre

regioni anche lontane avevan tra loro attraverso il Piemonte. Invero delle tre vie che al tempo del dominio romano congiungevano l'Italia all'ovest e nord-ovest d'Europa, se una, passando lungo il litorale mediterraneo, era estranea alla nostra regione, e un'altra ne attraversava solo la parte nord, toccando Piacenza, Pavia, Vercelli, Ivrea, Aosta e valicando la dorsale delle Alpi al Piccolo e al Gran S. Bernardo, la terza intermedia lo attraversava in pieno da est ad ovest. Correva essa per un primo tratto divisa in due rami spiccantisi da Piacenza: l'uno costeggiava a nord la zona collinare ed il corso del Po; l'altro seguendo il percorso lungo cui sorsero Tortona, Alessandria ed Asti, attraversava la depressione che la zona collinare presenta fra la sua parte saldantesi all'Appennino e l'altra terminante al Po, e poscia risaliva sino all'incontro di questo con la Dora. Congiuntisi ivi i due rami, la via, costeggiando questo fiume attraversava la breve pianura, addentravasi in Val di Susa, e valicava in fine al Monginevro ed al Cenisio la dorsale delle Alpi. Così se la grande via interregionale accresceva l'importanza dell'aggregato urbano, l'incontro fra i due suoi rami ne determinava vieppiù la ubicazione (fig. 1).

Tali singolari prerogative di questo sito, valide ancor oggi, danno ragione della fortuna goduta da Torino in paragone a quella delle altre città del Piemonte: invero sempre che il Piemonte è riunito, anche se non totalmente, sotto un unico Stato — si estenda questo poco o moltissimo oltre i suoi confini, ed abbia o no in Piemonte la sua capitale — Torino primeggia sulle altre città della Regione; mentre solo quando il Piemonte è diviso in più unità politiche vi primeggia or questa or quella città.

Considerata sotto un tal criterio, la storia della nostra città presenta quattro periodi:

— il periodo romano, dall'anno della sua fondazione nel 44 a. C. alla caduta dell'Impero, durante il quale il Piemonte fece parte di uno Stato estesissimo, la cui capitale risiedeva lungi da esso;

— il periodo del Medioevo e del Rinascimento, dalla caduta dell'Impero al 1563, in cui per lunghi tempi il Piemonte permase variamente frazionato in più unità politiche;

— il periodo Sabando, dal 1563 al 1865, in cui lo Stato Sabauda, già preponderante al suo inizio, venne sino alla metà del '700 estendendo il suo territorio a tutta la Regione e via via rafforzandovi la sua sovranità politico-amministrativa, e da allora — tranne la breve parentesi napoleonica — così vi si mantenne sino al termine;

— il periodo infine che potremmo dire italiano, iniziatosi nel 1865, in cui il

Piemonte nuovamente fa parte di uno Stato che si estende assai oltre i suoi confini ed ha lungi da esso la sua capitale.

Tali quattro periodi politici si riflettono nettamente nello sviluppo di Torino.

La città fu situata sul terrazzo che dalle ultime propaggini delle Alpi si avvanza fra la Dora ed il Sangone sin presso al Po, e più precisamente sul suo estremo lembo nord-est. Una città sita immediatamente in riva ai fiumi sarebbe stata più nebbiosa ed umida, forse soggetta ad inondazioni, e più difficile a difendersi. E preferibile presentavasi il lembo nord-est a quello sud-est, in quanto sito di fronte alla Val di Susa per cui addentravasi la gran via di oltralpe, ed in quanto la Dora dava maggior sicurezza del modesto Sangone.

Era in essa il tipico tracciato della colonia romana (fig. 2): un'area rettangolare avvicinantisi al quadrato, cinta da mura e lottizzata a scacchiera, spartita da due vie principali facenti capo alle quattro porte; allo amuso che la scarpata del terrazzo presentava all'angolo nord-est corrispose uno smusso nel tracciato delle mura. Nell'orientare la città si evitò che alcuna delle fronti degli isolati fosse rivolta in pieno nord, esposizione che nel clima piemontese sarebbe stata del tutto infelice; e l'orientamento adottato fu tale che la direzione di una delle due vie principali non si scostò di molto dalla direzione della via di Susa, pur essendo l'altra via bene orientata a ricevere alle sue opposte porte le strade che ad esse giungevano dalle plaghe di sud-ovest e di nord-est. Torino occupava un'area di circa 53 ettari nella quale si allineavano una settantina di isole con case probabilmente a uno o a due piani fuori terra; si ritiene che al tempo dell'Impero raggiungesse i 7000 abitanti.

Caduto l'Impero, per un millennio il Piemonte rimase variamente frazionato in zone sottoposte a reggimenti politici diversi, e Torino, perdutovi il primato, permase nel limite delle mura romane.

La città da Emanuele Filiberto innalzata a capitale del suo Stato aveva per tale compito un aspetto ben modesto. Minuto e deformatosi a poco a poco lungo un millennio il reticolo delle vie, già sì rigidamente rettilineo; strette le vie in rapporto alle costruzioni, che pel crescere della popolazione — essa poteva allora contare un 20.000 abitanti — s'eran fatte più pigiate ed alte; nè, a differenza che in tante altre città di allora e massime italiane, era qui splendore di edifici.

Prima tuttavia che al decoro il Duca provvide alla sicurezza della capitale

torino romana

Fig. 2

ogni figura corrisponde
a 3.000 abitanti



dotandola di bastioni, fossati e Cittadella, quali si venivano allora richiedendo per far fronte alle nuove armi da fuoco. Poiché i due lati più difesi naturalmente eran quelli costeggianti le pendici verso il Po e la Dora, si che nella zona prossima al loro incontro già dal Medioevo erano stati situati gli edifici più importanti, la cittadella fu situata all'estremo opposto verso l'aperta pianura (fig. 3).

Col crescere della popolazione chiamata dal nuovo ufficio di capitale, si rese necessario un ampliamento della città, per il quale fu scelta la zona di piano a mezzogiorno, che era la più prossima alla zona di comando. Le nuove fortificazioni iniziate nel 1620, si saldavano alla Cittadella e all'angolo sud-est della cinta romana. La « città nuova » come allora fu detta, continuò il reticolo a scacchiera della « città vecchia », con però maggior ampiezza di isolati e di vie (fig. 4), e fu posta in diretta comunicazione con la piazza del Castello mediante la « Via Nuova » (primo tratto di via Roma), creata già qualche tempo prima dal Vittozzi con un taglio nei vecchi isolati. E l'unitario disegno da lui dato fu ripetuto nella sua prosecuzione sino in fondo all'ampliamento (all'altezza della via XXIV Maggio); sul suo asse si creò, appena oltre le mura romane, la piazza Reale o di San Carlo secondo un unitario disegno.

Un secondo ampliamento si iniziò nel 1673 nella zona verso levante, attigua alla piazza del Castello ed alla zona di comando, onde l'una e l'altra vennero a trovarsi in posizione più centrale rispetto all'abitato (fig. 5); mentre l'altra zona a quelle pure contigua, sita verso la Dora, si dovette scartare sia per il difficoltoso accesso alla città a causa del parziale sbarramento creato dalla zona di comando, e sia perché più nebbiosa. Estensione più che doppia si diede alla piazza del Castello che vi occupò il centro. L'arteria principale fu creata sulla retta congiungente il Castello al ponte sito sul Po nel punto da cui inerpicavasi per la collina la via di Chieri, e risultò quindi obliqua rispetto all'andamento delle altre vie, orientate secondo la scacchiera della Città Vecchia.

Mirabile ampiezza e regolarità di tracciati è in questi due ampliamenti del Seicento progettati e diretti il primo da Carlo ed il secondo dal figlio Amedeo di Castellamonte. Estesi gli isolati, si da permettere nel loro interno vasto respiro di giardini ed orti, e larghe le vie. Ma in alcune piazze e nella via di Po l'ampiezza assume dimensioni eccezionali. La piazza Reale di mq. 12.800 è iniziata quando la città conta solo 25.000 abitanti; la piazza Carlina, di mq. 14.400, quando essa tocca forse i 40.000; e allora si crea pure la via di Po di metri 28 di sezione utile, con a un estremo un piazzale lungo 100 metri e all'altro la piazza del Castello ampliata a 44.000 metri quadrati.

Un profondo senso di agio godiamo nell'aggrapparci per quei complessi, massime nella via di Po e nella piazza Reale. La via, di sezione quadrata di m. 18 di lato, è lunga solo metri 700, ossia di

la cittadella

Fig. 3



1° ampliamento

Fig. 4



2° ampliamento

Fig. 5



3° ampliamento

Fig. 6



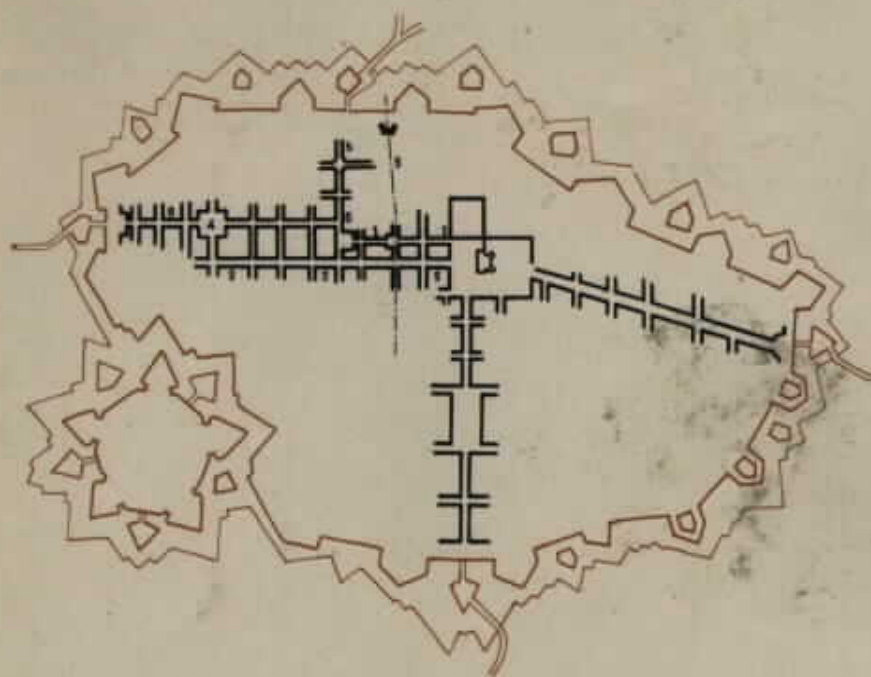


Fig. 7 - Schema degli attraversamenti

1. Via Palazzo di Città - 2. Via Dora Grossa - 3. Cardus - 4. Piazza Savoia - 5. Via Milano - 6. Via del Carmine

proporzioni $1 \times 1 \times 39$. La piazza di sezione 76×18 , è lunga metri 168, ossia di proporzioni $1 \times 1/4 \times 2,2$. E queste larghe spaziosità sono contenute da pareti correnti con tessitura uniforme, senza avancorpi o retrocorpi o sopraelevazioni o varietà di toni o colori.

Nel 1714 — la popolazione era salita a 36.000 abitanti — si iniziò un terzo ampliamento studiato in quell'anno dallo Juvarrà, nella zona a ponente, l'unica piana che ancora rimanesse adiacente alla Città Vecchia (fig. 6). Si usufruì per esso dell'area compresa fra le mura romane e la linea di fortificazioni già fatta costruire da Vittorio Amedeo II per fronteggiare l'assedio del 1706, linea che all'estremo sud saldava colla Cittadella e all'estremo nord con le vecchie fortificazioni nel punto in cui aveva inizio un pendio verso la Dora. Breve era l'area, e minore risultò la parte fabbricabile, in quanto per ragioni militari si mantenne sgombra la zona prossima alla Cittadella. Vi si estese la scacchiera con vie larghe come nei precedenti due ampliamenti, ma con isolati assai più ristretti e più densamente costruiti.

Difficile si presentava un buon collegamento di questo ampliamento con la piazza del Castello e la zona di comando, sia per la ristrettezza delle vie del reticolo romano, e sia perchè l'unica di queste che direttamente congiungeva la piazza del Castello all'ampliamento — la via di Dora Grossa, ora via Garibaldi — giungeva a questo in un punto del tutto eccentrico: onde a principale arteria si scelse in un primo tempo la via di Susa (ora via del Carmine) situata più a nord, benchè la sua prosecuzione non sboccasse nella piazza del Castello. Su di essa si creò la piazza Susina (ora Savoia) all'inizio, e la piazza dei Quartieri al termine.

Tali i tre ampliamenti della città nei due secoli e mezzo circa intercorsi fra

la sua assunzione a capitale e la fine del Settecento. La città era salita da 20.000 a 94.000 abitanti, ed erasi estesa da 57 a 158 ettari; la densità era aumentata da 340 a 590 abitanti per ettaro.

Lungo tutto questo tempo anche nella Città Vecchia, s'erano venute attuando importanti opere di edilizia.

Qualche decoro le si diede nella prima metà del Seicento, dopo che Emanuele Filiberto aveva provveduto alla sua sicurezza, rettificando e ricostruendo con unitarie architetture le due piazze del Castello e del Duomo. Ed in previsione del primo ampliamento si creò, come si disse, il primo tratto della Via Nuova.

Tali opere interessavano però solo la estrema zona di levante. Ma col graduale attuarsi dei tre ampliamenti, venuta la Città Vecchia a trovarsi immersa per tre lati entro la zona moderna, viva dovette sentirsi la esigenza di darle decoro e viabilità migliori. La viabilità presentava tre aspetti: del traffico fra le varie zone della città, del traffico con l'esterno ed infine del traffico interregionale. Il traffico esterno e l'interregionale si esercitavano, come già nel periodo romano, su due direttrici: una est-ovest e una nord-sud. Alla direttrice est-ovest si era mantenuto il primitivo andamento nel tratto fra piazza Castello e il ponte sul Po (fig. 7), mentre meno chiaro percorso le si era potuta dare pel tratto verso ovest, poichè la principal via imboccante piazza Castello (via di Dora Grossa) era sfalsata rispetto alla via imboccante la porta (via del Carmine). Alla direttrice nord-sud non si era mantenuta la sede dell'antico Cardus, ma, a causa dell'eccesso il centro spostato ad est, il tratto verso la « pianura interna » s'era spostato ad est (nella Via Nuova), mentre a causa della ostruzione creata dalla zona di comando, il tratto verso la « pianura esterna » s'era spostato ad ovest (nella via di Milano). Per tali percorsi si studiarono nel Sette-

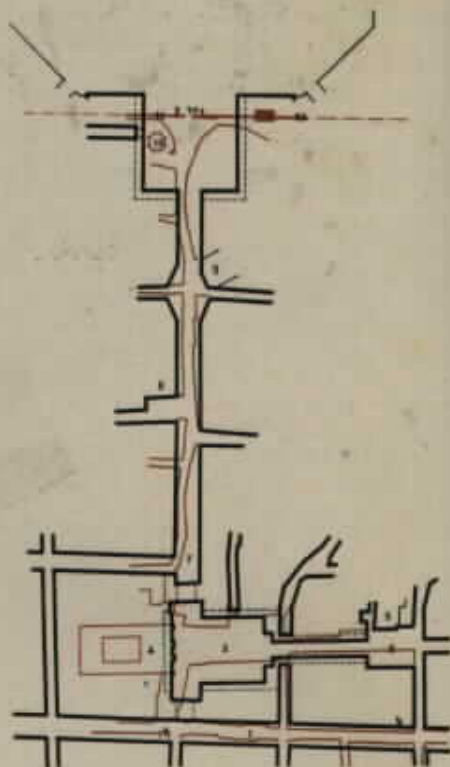


Fig. 8 - Sistemazione della via di Milano

1. Via Dora Grossa - 2. Torre del Comune - 3. Piazza d'Erbe - 4. Palazzo del Comune - 5. Chiesa del Corpus Domini - 6. Piazzetta del Corpus Domini - 7. Via di Milano - 8. Chiesa di San Domenico - 9. Basilica Magistrale di S. Croce - 10. Porta Palazzo - 11. Mura romane - 12. Chiesa di S. Michele

cento ed in buona parte si attuarono unitarie sistemazioni. La via di Milano (fig. 8), colla sua piazza al termine, fu iniziata nel 1729 su progetto dello Juvarrà; la via di Dora Grossa, nel 1736 su progetto dell'Alfieri; e l'adiacente via Palazzo di Città, con la omonima piazza, nel 1756 pure su disegno dell'Alfieri.

Le opere di edilizia del Settecento appaiono condotte col medesimo criterio di rigoroso ordine di quelle del precedente secolo, ma prive della loro caratteristica ampiezza: nel terzo ampliamento minore estensione hanno gli isolati, e sulle vie, di regola pur ugualmente ampie, si affacciano edifici più alti; gli sbocchi delle vie di Milano e del Carmine, aditi alla Valle Padana e alla via di Francia, sono assai più ristretti di quello della via di Po.

Fu, da Emanuele Filiberto alla fine del Settecento, il tempo della monarchia assoluta regnante per grazia di Dio. La Chiesa, potestà indipendente pur entro lo Stato, escludeva nello spirituale ogni manifestazione che le fosse contraria: il Piemonte viveva tutto immerso nella atmosfera cattolica. E in buona armonia, se pur tra loro distinte, come dopo non più, vivevano le classi, chè nel singolo, quando pur adopravasi a migliorar il proprio stato sociale, non era il sentimento che il vigente ordine dovesse venir sovvertito, ma l'aspirazione ad avvicinarsi a quella vita più nobile, al cui sommo splendore il monarca: l'esempio, il tono, veniva dall'alto.

A gradi, lo Stato Sabauda aveva esteso la sua sovranità su tutte le terre del Piemonte e ne aveva unificate le istituzioni. Torino, alla fine del Sette-

cento, è ancor stretta entro una cintura di fortificazioni, in cui più non è traccia però dell'eterogeneo connubio di mura romane e di posteriori aggiunte, quale mostravasi al tempo di Emanuele Filiberto, — cintura che con bastioni, fossati e Cittadella, ha un'estensione pari a ben sette decimi dell'area interna. Già accozzaglia di modeste costruzioni di età varie, la Città Vecchia appare ora nelle sue arterie di maggior traffico, grazie alle organiche opere di edilizia attuative, intimamente legata al circostante abitato. Il rigido allineamento di edifici in cui dal centro alla periferia non è diminuzione di tono, termina d'un subito ai bastioni: al di là, tranne qualche borgo allungantesi fuori porta, è campagna. Impressionante disciplina di questa Torino fine Settecento! Nell'angolo nord-ovest dove Emanuele Filiberto trovò già il Duomo ed il Palazzo del Vescovo, che ospitava i Duchi durante i loro soggiorni in Torino, si son venute via via accentrando le sedi dello Stato e della Chiesa (fig. 9). Là con la sua mole dominatrice sorge il Palazzo Reale, e a lui da opposti lati si saldano la Segreteria con gli Archivi, ed il Duomo; e la chiesa di S. Lorenzo, il Palazzo Vecchio, il Palazzo del Duca di Genova, il Palazzo Madama, il Teatro Regio, la Cavallerizza Reale, la Cavallerizza Chiabrese, la Zecca e la Stamperia Reale, l'Accademia militare, e nelle vicinanze immediate l'Università e il Seminario Arcivescovile. Complesso imponente di edifici dal quale la monarchia sembra stendere il suo dominio sulla città sino agli ultimi limiti, irregimentando in architetture unitarie le costruzioni sorgenti lungo le sue arterie e piazze: così inflessibilmente che non solo le abitazioni — per quanto illustri si ritenessero le famiglie che ad affermare il proprio casato le avevano erette — ma pure teatri e università, e conventi, e

ospizi, tutti han dovuto soggiacervi rinunciando al loro proprio volto. E a questo effetto non solo si sono abbattute talora preesistenti architetture di pregio che ne avrebbero impedito la attuazione, ma talora, fatto non comune in passato, estese invece maggiormente: così le fronti del primo tratto della Via Nuova disegnate dal Vittozzi, furon ripetute da Carlo di Castellamonte nel secondo; e quelle disegnate dal Vittozzi per la parte ovest della piazza del Castello furon poi adottate da Amedeo di Castellamonte per la parte est. E in quegli unitari complessi non varietà in pianta, con giochi di avancorpi e retrocorpi, e non negli alzati, uniformi di altezza e disegno, e monotoni nei colori e materiali, che per tutto è il giallino dell'intonaco, il bruno del mattone e il grigio della poca pietra; né piazze raccolte e rese vive da architettonici o scultorei monumenti che c'invitino a sostarvi, ma dominate dalla simmetria su una o due vie fra loro normali. E per lo più di nobile aspetto sono pure le zone contenute fra quelle arterie: perché numerosi ed estesi come di poi non più, or vi compaiono quei complessi dalla marcata impronta chiesastica, nati dal connubio di chiese con conventi, confraternite, oratorii, ospedali, ospizi, collegi, ed altrettali edifici; ed i palazzi, ed infine quelle più modeste abitazioni a più appartamenti che pure al palazzo arieggiano nell'aspetto. Ma per tutta la città rettilinee sono le vie e di uniforme altezza e aperte per lo più in testa, sì che non il singolo edificio vi domina, ma il vuoto della fuga.

E tuttavia entro questa universal disciplina quasi tutte le chiese, sia per l'ubicazione che per l'espressione delle lor fronti, godon di qualche risalto: che, situate talune agli angoli degli isolati, altre in lor punti intermedi a sfondo di secondarie vie perpendicolari, altre

a dominar minuscole piazze, altre arretrate dal filo della via, esse anche se fan parte di complessi ad architettura unitaria, si presentano con l'espressione lor propria.

E quali altri edifici, oltre queste chiese, spiccano negli allineamenti uniformi? È il Palazzo di Città in testa alla via omonima, è il Palazzo dei Principi di Carignano sulla piazzetta creatagli innanzi; è il Palazzo di Madama Reale in testa alle opposte arterie del secondo e terzo ampliamento; è — in testa alla intermedia Via Nuova — il Palazzo Reale. Non altri. Monarchia e Chiesa così esprimevano la loro potenza.

Il gusto per i complessi edilizi rigorosamente unitari e simmetrici, rinato in Italia sulla fine del Quattrocento col rinato culto del mondo classico, erasi per verità in quei secoli diffuso da questa in tutta Europa. Ma alla sua traduzione in realtà si presentarono in Torino condizioni eccezionalmente favorevoli. Per un millennio la città ne mutò la sua originaria scacchiera, né si ampliò: onde divenuta capitale, quell'ideale di regolarità e simmetria da poco allor risorto ebbe la possibilità di attuarsi sia all'interno, che nel circostante piano: ed ebbe sì integrale attuazione in quanto lungo quasi due secoli e mezzo uno stesso potere centrale vi dominò con tanta forza e unità di indirizzo, da piegarsi sempre i divergenti interessi dei privati. E tuttavia in Europa alla rigorosa simmetria quale varietà si accompagnava e di spazi e di masse e di pareti! Ma ben poco tal varietà si manifesta in Torino. Eppure già sotto Carlo Emanuele I vediamo che il Vittozzi se crea colle regolari facciate di piazza Castello la prima opera unitaria della città, crea nel contempo la gustosa fronte del Corpus Domini ed il suo grave e fastoso interno; vediamo per Carlo Emanuele II Amedeo



Fig. 9 - La zona di comando

1. Palazzo Reale - 2. Palazzo Vecchio - 3. Duomo di S. Giovanni - 4. Palazzo del Duca di Genova - 5. Chiesa di S. Lorenzo - 6. Palazzo Madama - 7. Segreteria di Stato - 8. Teatro Regio - 9. Archivio di Stato - 10. Accademia Militare - 11. Cavallerizza Reale - 12. Cavallerizza Chiabrese - 13. Zecca e Stamperia Reale - 14. Università - 15. Seminario Arcivescovile



Fig. 10 - Piazza Castello con Palazzo Madama e la piazzetta del Palazzo Reale

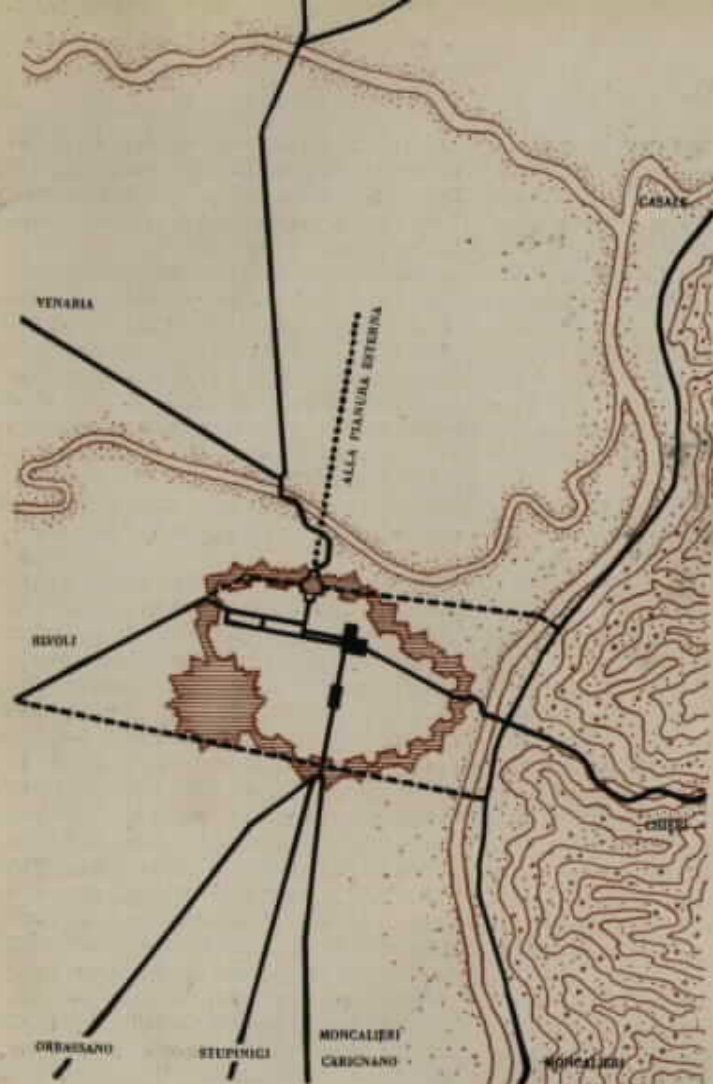


Fig. 11 - Schema delle vie regionali ed inter-regionali adducenti alla città



Fig. 12 - Torino nel l'anno 1855

di Castellamonte costruire in Torino la via di Po, ma in Venaria Reale altra via che se è anch'essa unitaria di architettura, appare però nella piazza di mezzo animata dal contrasto fra le case disposte ad esedra e le due alte moli delle opposte chiese, e allietata dalla scena della Annunciazione elevata sulle due colonne; Guarini toccare con la Cappella della SS. Sindone gli ultimi termini posti alla architettura fantasia; e Juvarra concepire in Torino la quadrata piazza Savoia, e per lo stesso monarca articular in Stupinigi spazi e volumi in una miracolosa levità. Non dunque a quegli architetti difettò il gusto per la varietà ed il fasto, né ai loro monarchi il suo apprezzamento; ma varietà e fasto furon dai Savoia costantemente banditi nel dar fisionomia alla loro capitale. Dove invece a poco a poco in una modestia estrema di materiali essi vennero attuando quella sì lungimirante ampiezza e regolarità di spazi per cui la capitale col suo aspetto di soggiogante disciplina e razionalità esprime in modo tangibile il carattere della loro monarchia.

Nel 1800 la cerchia fortificata fu da Napoleone fatta spianare per gran parte, né altre in seguito si costruirono, più non dimostrandosi valide. L'abitato ne ebbe vantaggio grande, libero come fu di espandersi nelle aree all'intorno; e tuttavia, cessato il grave onere di dover munire di una nuova linea di ininterrotte fortificazioni ogni nuovo ampliamento, venne pur meno uno dei motivi di redigerne in precedenza sì ponderati piani edilizi.

Attorno all'abitato, nelle aree dove già sorgevano i bastioni ed i fossati, si andò formando dal 1817 una cintura di strade e piazze verdeggianti di alberi. Ancor ne permangono estese tracce: a nord-ovest nei corsi S. Maurizio, Regina Margherita e Palestro, e a sud-est, in forma meno organica, nelle piazze Maria Teresa, Robilant e Cavour, in prosecuzione alla cui ultima la via Andrea Doria segue pure quell'andamento. Nota nuova è questo verde nelle vie e piazze, che acquisterà poi tanto risalto.

Nel 1810 si iniziano le opere sul prolungamento della via Po: il ponte Nuovo nel '10, la chiesa della Gran Madre di Dio nel '18, la piazza Vittorio Emanuele nel '19. Nel 1820 si inizian quelle sul prolungamento della via Nuova: i due isolati che colla esedra porticata stanno al suo imbocco, tra il '20 e il '23; i due in loro prosecuzione e i complessi formanti le piazzette Lagrange e Paleocapa cogli adiacenti slarghi, verso la metà del secolo; a cui seguono le due schiere sul viale del Re (l'attuale corso Vittorio Emanuele II), e il tratto sulla via Nizza. Nel 1864 si inizia la piazza Statuto sul prolungamento della via Garibaldi. Mirabili per ampiezza di tracciati, tali tre nuovi complessi edilizi sorsero a degno sbocco delle arterie irradianti dal cuore della città nelle tre direzioni in cui essa si era venuta a volta a volta ampliando. Allineandosi sulla via di Po, la piazza Vittorio Emanuele risultò, come quella, sghemba rispetto alla scacchiera della città; ma, sia per ottenere che le vie

a lei trasverse la tagliassero simmetricamente, sia a causa dell'andamento del fiume normale al suo asse, si orientò normalmente a questo il reticolo delle zone adiacenti.

Ognuna delle tre piazze — Vittorio Emanuele, Carlo Felice, Statuto — è situata nel punto ove la radiale, al suo deviare o ramificarsi, incrociava con altra via ad essa perpendicolare; si sviluppa simmetrica rispetto alla radiale, e tutta da un lato rispetto alla sua perpendicolare; ed è circondata da portici. All'uguale schema planimetrico accompagnasi l'uniforme altezza e l'unitario tipo delle facciate. Il gusto per la uniformità si rivela in modo particolare nella piazza Vittorio ove anziché ottenere qualche varietà dalla pendenza del 2,15%, si è cercato col leggero movimento dato alle facciate degli isolati di mezzo, di non far notare nelle fronti la inevitabile discontinuità di altezza. Caratteristiche tutte che ripetono quelle delle piazze Palazzo di Città, di Milano, e dei Quartieri.

Oltre che in tali tre complessi, nella prima metà del secolo si costruì massimamente nella zona compresa fra le piazze Vittorio e Carlo Felice, in quanto tra le limitrofe all'abitato essa godeva delle comunicazioni migliori col centro di piazza Castello. Si formò così il Borgo Nuovo. Sito tra i gran vuoti di piazza Vittorio, del Po e del Valentino, con talune sue vie dalla visuale interrotta verso la città, esso dà a chi si aggiri per quelle vie intatte un senso, ben raro in Torino, di isolamento dalla restante città, sì che ancora vi si respira la fredda aria della Restaurazione. E senso di freddo e di deserto si prova quando scesi per la accogliente via di Po, ci si dispiega innanzi immensa la piazza Vittorio, che pure tanta amenità di colli inquadra fra le sue lunghe ali. Come visto dal rovescio di un binocolo, tutto vi appare stranamente allontanato e impicciotto. E non più in piazza Carlo Felice le cordiali esedre in curva terminanti via Po, ma duri smusai rettilinei sormontati da timpani. E anche nel guardare questo o quel dettaglio ti sembra che le forme, anziché nell'atto di espandersi, come avviene in quelle del Seicento, sian colte nell'atto di restringersi in sé.

Gelide forme della Restaurazione, ultima impronta del mondo aristocratico. Che anene in Piemonte la società si vien mutando al propagarsi dei principi della rivoluzione francese. Verso la metà del secolo vi vediamo Monarchia, Nobiltà e Chiesa indebolite: la Monarchia divenuta costituzionale, la Nobiltà senza più funzione di classe dirigente e preminenza economica, la Chiesa con poteri spirituale ed economico minori. E per contro, ora che più rapido si va facendo lo sviluppo dell'industria e del commercio, la borghesia vi diviene classe dominante, e si inizia la formazione della classe operaia. E se diminuiscono le differenze di classe, ora, per l'affermarsi dei principi di eguaglianza civile, esse cominciano a esser sentite dal ceto meno abbiente come una ingiustizia.

Tali mutamenti sociali tosto si riflettono nella città.

In minor numero ora sorgono edifici dalla impronta chiesiastica che in proporzione alla tanto cresciuta popolazione pochi sono i conventi nuovi e poche le chiese; e molti edifici, quali scuole, collegi ed ospedali, che per l'addietto erano sorti in armonici complessi dominati dalla lor chiesa, or vengono promossi da enti civili. E meno costruisce la Nobiltà, che coi palazzi dava l'impronta a tutta la costruzione civile, — quei palazzi in cui essa vedeva rappresentata in modo tangibile la continuità del casato —; vi subentra ora la borghesia, che nella costruzione di abitazioni vede in primo luogo un impiego di capitale. Alla espressione aristocratica subentra una espressione borghese.

E mentre il passato accordo fra le classi permetteva un alternarsi delle abitazioni loro, sì che il palazzo del nobile sorgeva non di rado tra abitazioni modeste, e sì che talora nello stesso palazzo il suo appartamento al piano primo era compreso fra modesti appartamenti sopra e sottostanti; — ora che il disaccordo va via via avvertendosi, si tende a creare zone nettamente distinte secondo i ceti.

Intanto, massime a causa delle migliorate condizioni igieniche e dell'insurbamento creato dal commercio e dall'industria crescenti, la popolazione aumenta con ritmo accelerato. Mentre nei due periodi che vanno dal 1563 al 1673 e dal 1673 al 1791 essa passa da 20.000 a 40.000 a da 40.000 a 94.000 abitanti, — ossia all'incirca si raddoppia tanto nei primi quanto nei secondi cento anni, — nel secolo decimonono essa passa da 94.000 a 335.000 ossia aumenta di tre volte e mezzo.

Col conseguente espandersi dell'abitato più vivo si ripresenta il problema della viabilità, pur sotto i tre aspetti tra loro interferenti già visti:

- viabilità entro l'abitato considerato in se stesso;
- unione fra rete viaria dell'abitato e radiali di campagna;
- attraversamenti interregionali nord sud e est-ovest.

In linea generale è da notare, che col l'estendersi della scacchiera il sistema concentrico ed il sistema radiale che in esso son pur presenti divengono insufficienti, perché malagevoli si fanno le comunicazioni fra le zone periferiche col centro onde rendesi necessaria la adozione di diagonalali creanti un anello e la apertura e il successivo prolungamento di diagonalali partenti dal centro. E inoltre è da notare che le radiali di campagna, se poco han da deviare per innestarsi su di un piccolo aggregato urbano troppo lo dovrebbero se la scacchiera si estende onde conviene mantenere entro l'abitato le direzioni loro.

La comunicazione anulare fu a Torino impostata mirabilmente con la creazione, come si accennò, di un anello di viali sull'area delle spianate fortificazioni, ma purtroppo esso fu mantenuto solo in parte; in seguito, coll'estendersi ulteriore dell'abitato, ai collegamenti anulari si provvederà in modo discontinuo colla creazione di altri viali.

Il collegamento della periferia col centro permaneva difficile da tre zone, una a sud-ovest, ove già estendevansi la Cittadella, ostacolata dal reticolo della Città Vecchia, a vie strette e orientate diagonalmente rispetto alla congiungente col centro; una a nord-est; e una a nord-ovest, sbarrata dalla zona di comando. Ai primi due collegamenti si provvede con l'apertura della diagonale via Pietro Micca, costruita tra l'85 e l'98; e colla creazione di una via che attraverso i Giardini Reali, congiunge piazza Castello con corso Regina Margherita; mentre il terzo rimane ancor oggi del tutto inadeguato.

Il conflitto fra scacchiera e radiali di campagna già erasi presentato nel secondo ampliamento e poi nel suo ottocentesco prolungamento verso il Po, e, come si è visto, fu risolto felicemente con il mantenimento della radiale che attraversa una scacchiera che nel primo tratto è orientata altrimenti, e nel secondo come essa stessa. Ma sulla metà dell'Ottocento il conflitto si ripresentò contemporaneamente su tutta la periferia della città (fig. 11). Esso chiedeva di venire superato nel quadro generale prospettato dianzi, e invece si cercò di appianarlo or qua or là con soluzioni di compromesso. La radiale or si mantenne or si deviò; il reticolo si proseguì a scacchiera, orientata or come la Città Vecchia, or come la radiale, e talora secondo direzioni intermedie. Onde nacquero inconvenienti gravi di traffico, massime quando si strozzarono radiali; di lottizzazione, per formarsi di angoli acuti all'incontro di vie; di visuali, all'incontro di reticoli con diverso orientamento.

Riguardo al terzo aspetto del problema vediamo che verso la fine del secolo l'attraversamento est-ovest si è adeguato alla più estesa città mediante la creazione (fig. 11, linee a tratti) di due grandi vie oltre i margini a notte e a giorno della città settecentesca, — la prima formata dai corsi Principe Eugenio e Regina Margherita, la seconda dal corso Vittorio. Mentre l'attraversamento nord-sud, già difettoso pel suo andamento a balonetta, è ora peggiorato in quanto la sezione delle sue vie è divenuta insufficiente all'accresciuto traffico.

A tali tre aspetti del problema viario si aggiunse quello delle comunicazioni ferroviarie (Torino-Alessandria, 1848; Torino-Confine francese e Torino-Rho, 1854), richiedenti di penetrare nell'abitato affatto indipendenti dalle altre vie.

Pur essendo venuta a mancare una superiore idea coordinatrice, rimase tuttavia spiccatissimo il gusto per l'ordine, che in intere zone o in singole arterie ove quei conflitti non si davano si esplicò ancora con mirabile ampiezza ed estensione di viali e di portici.

Mario Passanti

PIETRO GRILAUDI, *La posizione geografica e lo sviluppo di Torino*. Lattes & C., Torino, 1929.

CAMILLO BOGGIO, *Lo sviluppo edilizio di Torino nel sec. XVII*. Torino, 1896.

— *Lo sviluppo edilizio di Torino dall'Anno 1704 alla Rivoluzione Francese*. Torino, 1909.

— *Lo sviluppo edilizio di Torino dalla Rivoluzione Francese alla metà del secolo XIX*. Torino, 1918.

Torino

industriale

Torino e Fiat sono un binomio universalmente noto dal punto di vista industriale. Il peso urbanistico del complesso Fiat in Torino è dato sia dai suoi 14 stabilimenti sia dai 50.000 addetti in essi impiegati.

Il primo grande stabilimento Fiat fu quello costruito nel 1921 in regione Lingotto: esso fu allora una ardita costruzione. Opera di Mattè Trucco fu citata su tutti i manuali di architettura e di ingegneria contemporanea per lo spirito razionale e innovatore della struttura in calcestruzzo armato e guardata come curiosità per la originalità della enorme mole e per la pista sopraelevata. Ma gli edifici industriali hanno vita effimera: ben presto l'edificio a molti piani del Lingotto diventa inattuale e si rende necessario un nuovo grande stabilimento che permetta la lavorazione a catena orizzontale. La Fiat si trasferisce a Mirafiori nel 1941.

L'ubicazione del nuovo grande complesso, di cui diamo due vedute a sinistra, capace di ospitare 20.000 operai, è di estrema importanza per l'avvenire urbanistico della città.

Purtroppo a ridosso del nuovo stabilimento preesisteva il sanatorio S. Luigi, sottovento alla centrale termica. Errore urbanistico che chiede di essere al più presto corretto.

Nella tavola fuori testo di contro è rappresentata la indagine urbanistica della città di Torino. In essa è ben visibile l'avvolgimento delle industrie e la ubicazione delle varie attrezzature pubbliche. La tavola può essere di guida per un ragionato esame dei progetti di piano regolatore presentati.







In alto. Nella zona Ceronda vi è un importante concentrazione industriale: fra la strada di Lanzo e la Dora sono ubicate le Ferriere Fiat, oltre la Dora le Officine Savigliano e la Michelin. Le Ferriere producono una spessa coltre di fumi nocivi che si estendono su tutta la zona come la fotografia in basso a sinistra dimostra chiaramente. Si notino pure i grovigli stradali.

In basso a destra un caratteristico nodo stradale: Porta Palazzo, sede del grande mercato cittadino e passaggio obbligato per la direzione di penetrazione nord.



Concorso

L'urbanistica negli ultimi cento anni.

Esaminando lo sviluppo demografico della città si constata che anche Torino segue il ciclo comune alle grandi città europee e cioè che gli intervalli di tempo entro cui la popolazione si raddoppia vanno a mano a mano diminuendo quanto più ci si avvicina ai nostri giorni (1).

A Torino si ha però un particolare aspetto nella relazione fra incremento demografico ed edilizio: infatti mentre nei periodi dei lenti accrescimenti demografici l'incremento edilizio era stato disciplinato con frequenti e sapienti predisposizioni di piani, questi vanno via via rarefacendosi a mano a mano che gli accrescimenti demografici ed edilizi diventano più rapidi. Si è avuta cioè una progressiva perdita di controllo sullo sviluppo edilizio proprio nel periodo in cui questo diventava più impellente.

Questa trasformazione avviene quando la città perde il preminente carattere politico-amministrativo: cessa l'interessamento dinastico per il suo sviluppo e la sottentrante borghesia non sa, né riesce a seguire attraverso i propri amministratori la unitaria tradizione urbanistica dei secoli passati.

Negli ultimi cent'anni non sono numerosi i piani urbanistici degni di rilievo. Nel 1851-52 furono bensì compilati tre piani parziali relativi a tre rioni (S. Secondo, Porta Susina e Vanchiglia), tutte e tre tuttavia concepite senza la guida di un concetto generale unico. Tra il 1876 e il 1897 fu attuata la « diagonale » di via Pietro Micca, per raccordare direttamente piazza Castello e piazza Solferino.

« Intanto anche al di là dei limiti entro i quali s'era provveduto a disciplinare la fabbricazione e nelle zone in cui ancora non esisteva piano regolatore approvato, la fabbricazione libera proseguiva nella sua marcia e preparava sempre nuovi inciampi all'opera avvenire del Comune, non soltanto a danno dell'edilizia, ma soprattutto e prima di tutto a danno della viabilità generale, ostruendo i protendimenti radiali delle vie e togliendo a poco a poco il mezzo di disporre raccordi razionali fra l'uno e l'altro di questi protendimenti » (2).

Si giunge così fino al 1906, quando cioè l'Amministrazione comunale decideva la compilazione di un piano generale regolatore della città e delle sue espansioni. Il piano approvato nel 1908 era ben poca cosa: esso comprendeva una espansione pressoché concentrica della città, tracciava alcune grandi anulari, ma non poneva alcun vincolo di zona.

Il piano 1908 veniva successivamente integrato per la parte collinare da un piano nel 1918 e la scadenza di entrambi veniva fissata al 13-4-1938. Il grande sviluppo industriale ed edilizio di questo trentennio, in cui la città attirando a sé un notevole flusso di immigrazione si raddoppia in numero di abitanti e si triplica in superficie, viene quindi incanalato in un debole ed incerto alveo. Contro questa situazione polemiz-



Piano regolatore 1906-1908



Schema del Piano Regionale relativo alla zona esterna di Torino - Dal Piano ARRL Metron n. 14, febbraio 1947

per il piano regolatore di Torino

ziano nel 1927 gli architetti Betta e Melis (3) richiedendo, senza esito, la formazione di un Piano completo e non solo planimetrico.

I precedenti del concorso.

Bisognava tuttavia giungere fino al 1943 perchè l'Amministrazione comunale potesse positivamente il problema della revisione del piano regolatore: infatti l'Amministrazione Villabrana, insediata nel luglio '43, istituiva una commissione, presieduta dall'ing. Chevalley, per lo studio dei piani di ricostruzione delle zone particolarmente danneggiate dalla guerra. La Commissione faceva voti perchè l'Amministrazione provvedesse allo studio del nuovo piano regolatore ed intanto promuoveva un'accurata indagine statistica sui danni di guerra.

La successiva Amministrazione Bonino affidava nel '44 l'incarico della compilazione di un nuovo Piano Regolatore alla commissione Melis, Orlandini, Rigotti i quali nei due anni 44-45 elaboravano un piano di risanamento del centro ed uno schema generale di piano che tuttavia non veniva portato a compimento, in quanto l'incarico veniva revocato dalla Giunta Popolare che nel maggio '45 assumeva l'Amministrazione della Città. L'Amministrazione Roveda riteneva opportuno fare appello ad un maggior numero di studiosi e per intanto nell'agosto '45 nominava una commissione mista di rappresentanti politici e di tecnici ai quali veniva affidato l'incarico di esaminare gli studi fino allora eseguiti: la Commissione concludeva i suoi lavori prospettando la necessità di un nuovo Piano (4).

In due riunioni pubbliche indette il 4 e il 18 ottobre 1946, il Sindaco Roveda poneva il problema della definizione della procedura per la compilazione del nuovo piano. Il gruppo ABRER, presentava una relazione (5) in cui la procedura di compilazione del piano regolatore avrebbe seguito tre successive fasi: a) una pubblica discussione-concorso per la definizione dei concetti generali informativi, da convocare entro 3 mesi; b) la successiva formazione di una commissione di compilazione del piano generale e c) la formazione di una serie 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 alla chiarificazione dell'impostazione generale ed alla formulazione del primo piano particolareggiato che avrebbe dovuto avere come oggetto il primo quartiere organico da costruire nella primavera del '47.

Essendosi tuttavia la grande maggioranza dei convenuti schierata a favore della procedura generica ed usuale di concorso, quest'ultima fu la tesi accolta dall'Amministrazione comunale.

Dalle riunioni dall'ottobre 1946 passarono intanto parecchi mesi prima che il concorso venisse indetto, pur riconoscendosi ormai da tutti che la definizione di un piano di veniva di giorno in giorno sempre più urgente ed impellente. Si temeva allora, ed

i fatti diedero purtroppo ragione, che ogni mese di ritardo nella definizione del piano avrebbe segnato un punto a vantaggio della ricostruzione arbitraria, caotica ed inefficiente, fino a quando l'eccessivo ritardo avrebbe irrobustito talmente il sistema della incipiente disordinata ripresa edilizia, da renderlo una norma e da svalutare totalmente la efficacia direttiva del piano.

Da segnalare infine che nel frattempo veniva prendendo consistenza l'iniziativa per il piano di coordinamento della regione piemontese che avrebbe dovuto comprendere le direttive principali di sviluppo della città di Torino. Nel febbraio 1947 veniva pubblicata sul n. 14 di Metron una prima relazione sul piano regionale, in cui si prospettavano i dati statistici fondamentali del comprensorio di Torino e si indicavano gli elementi direttori che il gruppo incaricato dello studio del piano regionale riteneva necessari all'inquadramento urbanistico del capoluogo della Regione.

Il concorso per il Piano Regolatore Generale di massima.

Il 22 dicembre 1947 il Consiglio comunale deliberava di indire un pubblico concorso a partecipazione nazionale per un « nuovo piano regolatore generale di massima della Città e della sua zona di influenza ». Il bando di concorso, che veniva emesso il 2 gennaio 1948 con scadenza 15 giugno 1948, prorogata quindi al 30 agosto, richiedeva due elaborati, uno in scala 1:50.000 per il piano della zona d'influenza della città e uno al 10.000 per il piano di massima della città, oltre ad una relazione corredata da non oltre 10 schizzi (6).

Il bando prevedeva un primo premio di L. 1.000.000 ed un secondo e terzo premio, oltre a rimborsi spese ammontabili complessivamente ad un altro milione di lire.

In data 14 settembre la Commissione Giudicatrice (7) iniziava l'esame dei 19 progetti presentati e in data 24 novembre '48 concludeva i suoi lavori. Riportiamo testualmente il giudizio dalla lettera di comunicazione inviata dall'Amministrazione ai concorrenti:

« Non avendo la Commissione riscontrato nei progetti pervenuti qualità di preminenza e di distacco tali da giustificare l'assegnazione del 1° premio, ha stabilito di ripartire la somma globale a disposizione per premi e rimborsi spese, secondo il modo e la graduatoria seguenti:

Premio di L. 350.000 a ciascuno dei progetti classificati ex-aequo:

— motto:	Piemonte '48
— autori:	Luigi Dodi Mario Morini Giampiero Vigliano
— motto:	Nord Sud
— autori:	Giovanni Astengo Nello Renacco Aldo Rizzotti

Premio di L. 250.000 a ciascuno dei progetti classificati ex-aequo:

— motto:	Ordinare e Progredire
— autore:	Giorgio Rigotti;
— motto:	Torino Sud 05050;
— autori:	Ezio Cerutti Giuseppe Merlo Alberto Morone Fausto Natoli Aldo Putelli
— motto:	Dal quadrato al triangolo
— autori:	Sandro Molli Boffa Cesare Perelli
— motto:	45° parallelo
— autori:	Franco Albini Giovanni Astengo Nello Renacco Aldo Rizzotti Ettore Sott-Sass sen.

Rimborso spese di L. 125.000 a ciascuno dei seguenti progetti:

— motto:	"D.M.V. 1948"
— autori:	Luigi Dodi Mario Morini Giampiero Vigliano
— motto:	"Toro Rampante"
— autori:	Anna Castelli Ferrieri Andrea Ferro Ignazio Gardella Eugenio Gentili Gabriele Mucchi Enrico Provenzale Mario Trevarotto Marco Zanuso

Rimborso spese di L. 50.000 al progetto distinto con il motto: "D.N. 187" - autori: Canestri, Decker, Manfredi e Rossa.

Nell'indicazione dei compensi i progetti sono stati elencati dall'Amministrazione in ordine di tempo di presentazione.

Nelle pagine che seguono sono stati illustrati i progetti primi e secondi premiati e il progetto Toro Rampante. I disegni sono stati completamente rielaborati secondo i segni convenzionali adottati dalla rivista ed i commenti sono stati riassunti dalle relazioni originali.

La Redazione.

(1) I 20.000 abitanti del tempo di Emanuele Filiberto impiegano per raddoppiarsi circa un secolo e mezzo; i 48.000 del 1700 un secolo, gli 88.000 della soglia del 1800 solo più 50 anni; in altri 50 anni si ha un nuovo raddoppio; infine i 130.000 abitanti della soglia del 1900 si raddoppiano in un intervallo ancora più breve: in soli 36 anni.

(2) SCANAGATTA, *Rivoluzione sui piani regolatori edilizi della città di Torino (1920)* su Atti e Rassegna Tecnica di novembre 1947.

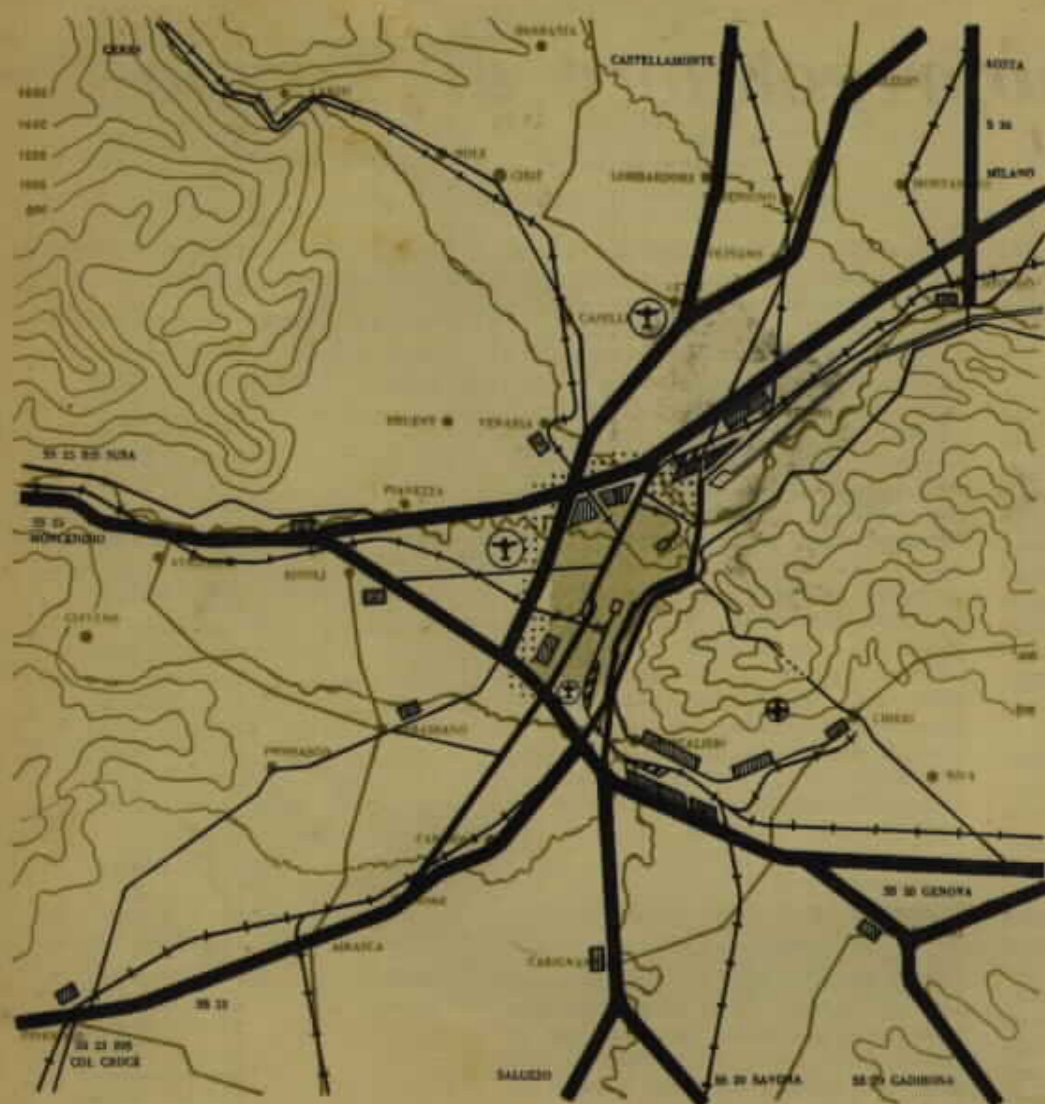
(3) BETTA e MELIS, *Torino qual'è e quale sarà*, Casanova, Torino, 1927.

(4) VIOTTO, *Fermo il nome P.R. di Torino*, Atti e Rassegna Tecnica, gennaio 1947.

(5) ASTENGO, *Il P.R. di Torino*, Metron n. 13, gennaio 1947.

(6) Atti e Rassegna Tecnica, novembre 1947.

(7) Composta dal sigg. On. Dr. Giulio Casanini, Presidente; Dr. Arch. Midana Arturo, Relatore; Membri: Dr. Ing. Prof. Chevalley Giovanni, Dr. Ing. Coccolino Ettore, Prof. Cosmo Gian Domenico, Geom. Giusetti Danilo, Dr. Ing. Olivetti Adriano, Dr. Ing. Quaglia Andrea, Dr. Arch. Rivello Natale, Avv. Sartorio Enrico di Torino e Dr. Arch. Bottani Pietro, Dr. Ing. Chiodi Cesare, Dr. Arch. Prof. Musio Giovanni di Milano.



Progetto:

Luigi Dodi

Mario Morini

Giampiero Vigliano

Schema del piano della zona d'influenza

Riduzione dalla tavola I: 50.000

Relazione

Lo schema generale del piano regolatore che si presenta si basa sui seguenti concetti informativi:

1) Visione regionale del problema, circoscrivibile con sufficiente approssimazione al comprensorio previsto dal bando.

2) Decentramento industriale sia in funzione delle tendenze già manifestatesi nei centri minori della zona d'influenza torinese sia in funzione dello sviluppo di Torino secondo le direttrici nord-est e sud-est in relazione agli sviluppi industriali già in atto e alle comunicazioni stradali e ferroviarie con le altre regioni d'Italia, con i valichi alpini, con i porti marittimi.

3) Programma regionale di sviluppo edilizio che contempli, oltreché i nuovi quartieri di Torino città, anche quelli dei centri satelliti, segnatamente di quelli ad avviato sviluppo industriale o ad economia mista e di quelli i cui abitanti, per necessità di lavoro e di vita, manifestino maggiormente la tendenza all'inurbamento.

4) Espansione edilizia di Torino non col depreco sistema cosiddetto «a macchia d'olio», ma secondo un razionale e metodico ordinamento di quartieri definiti e conclusi, con vita autonoma e possibilmente ad economia autosufficiente: distribuzione di quartieri prevalentemente secondo l'andamento geografico della città condizionato dal percorso del Po e dalla conformazione della collina.

5) Impostazione dello schema viario sul piano internazionale, nazionale e regionale con particolare riferimento ai porti marittimi, ai valichi alpini, alla valle padana, alle vallate del Piemonte, alle altre regioni industriali della penisola. Formulazione di uno schema chiaro, aderente alla configurazione geografica e urbana, costituito da poche grandi arterie selezionate. Massima utilizzazione di tronchi stradali esistenti.

6) Particolare considerazione per il problema della penetrazione in Torino dal nord e dal sud, oggi malamente assolta dagli insufficienti corsi Giulio Cesare al nord e Nizza al sud.

7) Necessità di lasciare inalterata la vecchia compagine urbana e particolarmente il nucleo più antico e di evitare onerosissime opere di sventramento. Limitazione delle opere di trasformazione a quelle richieste da ragioni sociali e umane di risanamento nelle parti più insalubri della città.

I. - LA RETE VIARIA

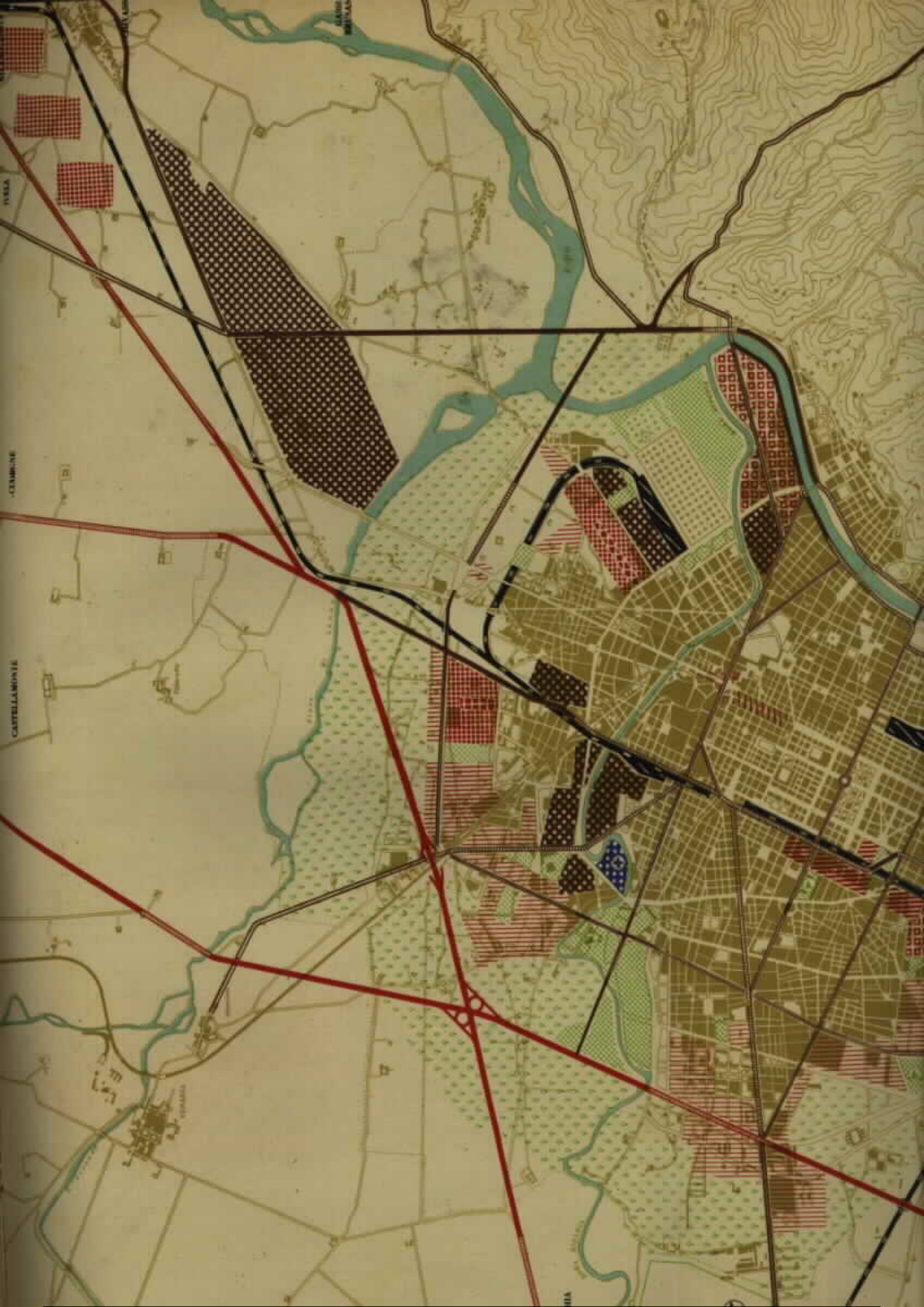
a) Le tangenziali esterne.

1) *Tangenziale nord.* Prolungamento dell'autostrada di Milano dalla svolta a nord della Stura sino a raccordarsi con la strada di Pianezza e quindi con la statale del Moncenisio. Allacciamento della strada del Canavese e della strada di Ivrea col Moncenisio.

2) *Tangenziale ovest.* Passa ad ovest della città e collega tutte le strade del nord con la strada di Orbassano, con la statale del Sestriere e con le strade del sud.

3) *Tangenziale sud.* Passa a mezzogiorno della Fiat e dell'aeroporto di Mirafiori e corrisponde all'incirca alla linea Rivoli-Santena. Collega la statale del Moncenisio alle statali del Col di Tenda, del Col di Cadibona, della padana inferiore. La previsione di una nuova autostrada proveniente da Genova e da Piacenza e passante per Alessandria, con percorso rettilineo da Villanova d'Asti a Santena (che evita pertanto il gomito di Poirino) e l'immissione delle statali nella tangenziale danno a quest'ultima anche il particolare valore di grande collettore delle suddette importanti provenienze e di un loro arrivo a Torino più nitido, più razionale, più decoroso di quanto non sia oggi. Sono, fra l'altro, evitati i numerosi attraversamenti ferroviari di Cambiano, di Moncalieri, di via Nizza; e l'ingresso principale alla città di Torino si attua dal corso Stupinigi e dal corso IV Novembre.

4) *Tangenziali est.* Subordinate alle precedenti, realizzano, parallelamente al Po, i più brevi collegamenti tanto dalle provenienze da nord quanto dalle provenienze da sud con i quartieri orientali della città e con la fascia compresa fra il Po e la collina. Sono destinate prevalentemente al traffico di penetrazione e al traffico locale.







5) *Strada collinare del Pino*. Congiunge l'autostrada di Genova-Piacenza e la padana inferiore con Chieri e si prolunga, sottopassando il Pino in galleria, sino alle zone nord della città. Valorizza la collina allacciandola direttamente alle strade del nord e costituisce il rapido e diretto collegamento di Chieri con le zone nord della città.

b) La penetrazione.

Con riferimento al già accennato problema di una efficiente penetrazione in città tanto dal nord quanto dal sud, il piano impernia la soluzione su un asse fondamentale urbano che abbia i seguenti requisiti: 1) capacità di sezione almeno uguale a quella dei grandi corsi cittadini e tale da consentire tre carreggiate; 2) necessaria continuità; 3) posizione mediana rispetto alla compagine così da utilmente servire tutte le parti della città; 4) tangenza al vecchio nucleo cittadino; 5) possibilità di attrezzature della pista centrale con sovrappassi e sottopassi in corrispondenza degli incroci; 6) possibilità di raccogliere tutte le provenienze da nord, da ovest e da sud; 7) possibilità di attuazione col minimo onere possibile; 8) particolare decoro degli ingressi alla città, secondo la tradizione urbanistica torinese.

A tutti questi requisiti corrisponde l'asse costituito dal corso IV Novembre, dal corso Duca degli Abruzzi, dall'ex corso Costanzo Ciano, dal corso Principe Oddone, dal corso Venezia e dal suo prolungamento rettilineo a nord sino ad allacciarsi all'autostrada di Milano in località Falchera a nord della Stura.

Ove fosse possibile il trasferimento della linea ferroviaria per il tratto che va dal corso Castelfidardo al corso Vigevano, la soluzione dell'asse principale risulterebbe radicalmente semplificata. Ma se insormontabili difficoltà si oppongono a codesto trasferimento, la soluzione è nondimeno possibile con opere assai limitate e tali da non menomare o turbare sensibilmente le esigenze dell'esercizio ferroviario. Pochissime demolizioni, trascurabile sacrificio d'area per lo scalo Valdocco, attuabilità quasi immediata.

Con la creazione del nuovo asse, il corso Giulio Cesare e la via Nizza cesseranno di essere i più importanti ingressi alla città e rimarranno due normali strade urbane.

c) Viabilità minore

e valorizzazione della collina.

In questa fase di lavoro si è ritenuto che sarebbe stato prematuro e comunque non necessario affrontare il tema delle strade di minuta lottizzazione.

Per quanto riguarda particolarmente la collina, converrà segnalare tanto la strada precollinare congiungente il corso Moncalieri a Chieri sottopassando il parco del castello di Moncalieri e costituente l'asse di sviluppo di nuovi quartieri esterni, quanto le strade panoramiche dai Cappuccini a Cavusotto, correnti l'una a quota 300, l'altra a quota 350, entrambe tali da permettere il sorgere di edilizia estensiva nelle località

di migliore esposizione, quanto infine le altre strade, sempre sul versante sud, a quota 300 e a quota 350. Un centro turistico e di svago è previsto a San Vito.

II. - L'AZZONAMENTO

a) Zone Industriali.

Conservati in luogo, perché praticamente inamovibili, gli ingenti complessi presso la Dora e lo scalo Valdocco, quelli vicino allo Smistamento, quelli compresi nel triangolo ferroviario di corso Adriatico. In luogo rimarranno altresì per un imprevedibile periodo di tempo molte altre industrie, pur praticamente frammiste alle abitazioni. Nel piano tuttavia si è segnata sull'area di alcune di esse una diversa destinazione affinché il loro futuro spontaneo trasferimento non sia seguito da nuovi irrimediabili insediamenti industriali.

La zona della Fiat Mirafiori viene ampliata sia per il caso di espansione della medesima industria sia per dare opportuna sede ad altre industrie ad essa affiancate.

Nuove zone industriali in cui sia possibile un'organizzazione veramente razionale e moderna, sono progettate all'esterno, con visione regionale, secondo le due direttrici fondamentali di nord est e di sud est, contrassegnate anche dalle maggiori linee di comunicazioni stradali e ferroviarie. Una zona è prevista fra la Stura e Settimo Torinese dove perverrà il canale navigabile e dove si costruirà il porto terminale; l'altra zona è prevista a sud di Moncalieri e di Trofarello con particolare riguardo al diretto collegamento con i porti marittimi e con l'Italia centrale.

b) Zone residenziali.

Il progressivo risanamento delle zone centrali più vetuste e antiigieniche, il diradamento delle zone sovraffollate, la necessità di dare alloggio all'incremento di popolazione dovuto, oltreché a cause naturali, anche all'ineluttabile supero dell'immigrazione sull'emigrazione fanno ascendere a circa 150.000 locali il fabbisogno edilizio torinese dei prossimi anni. Le nuove costruzioni andranno in parte a saturare gli isolati a fabbricazione già avviata, in parte a formare quartieri razionalmente disposti e organizzati secondo il principio dell'autonomia di vita sociale di Comunità non eccedenti i 15.000-20.000 abitanti ciascuna.

In base a queste considerazioni e avuta sempre di mira la configurazione urbana con accentuata tendenza nord sud, sono stati previsti vari quartieri urbani, nelle migliori condizioni di ubicazione, a sud di corso Grosseto, a settentrione della Dora e a ponente di via Stradella, a est di corso Novara (presso lo scalo Vanchiglia), a sud di corso Tirana, a nord della Fiat Mirafiori, fra il corso Stupinigi e lo Smistamento, ecc.: edilizia prevalentemente semiintensiva ed estensiva.

Ad edilizia intensiva, di particolare valore rappresentativo, è destinata la zona che va dal Macello sino al corso Tirana, di fianco al nuovo asse principale della città.

Nuovi nuclei residenziali esterni sono previsti con sviluppo lineare lungo le due di-

rettici fondamentali già ricordate per le nuove zone industriali: l'una verso Settimo Torinese, l'altra fra Moncalieri e Trofarello, ai piedi della collina. Quartieri a edilizia prevalentemente estensiva e con carattere semirurale, costituiti da unità popolate da 10.000-12.000 abitanti ciascuna, realizzabili progressivamente secondo una concezione elastica di graduali programmi. La vicinanza di centri abitati già organizzati ed efficienti sarà di grande giovamento ai nuovi quartieri tanto nelle prime fasi della loro vita quanto nei successivi tempi di sviluppo.

c) Zone speciali.

Ad ogni quartiere saranno assegnate zone speciali per gli edifici di uso pubblico e per particolari impianti civili. Per quanto riguarda la città, si segnalano una zona tipicamente culturale a Porta Palatina, intorno ai memorabili monumenti romani, una zona ospitaliera prevista fra Trofarello e Chieri a sud di Pecetto, una zona annonaria adiacente al Mercato Frutta e Verdura presso lo Smistamento.

d) Zone verdi.

Distribuzione equilibrata del verde nell'organismo urbano secondo opportuni collegamenti possibilmente continuativi ed ampliamento delle zone sportive esistenti.

Zone rurali attorniano l'aggregato urbano e si addentrano, dove possibile, sino ad allacciarsi alle pubbliche zone verdi cittadine.

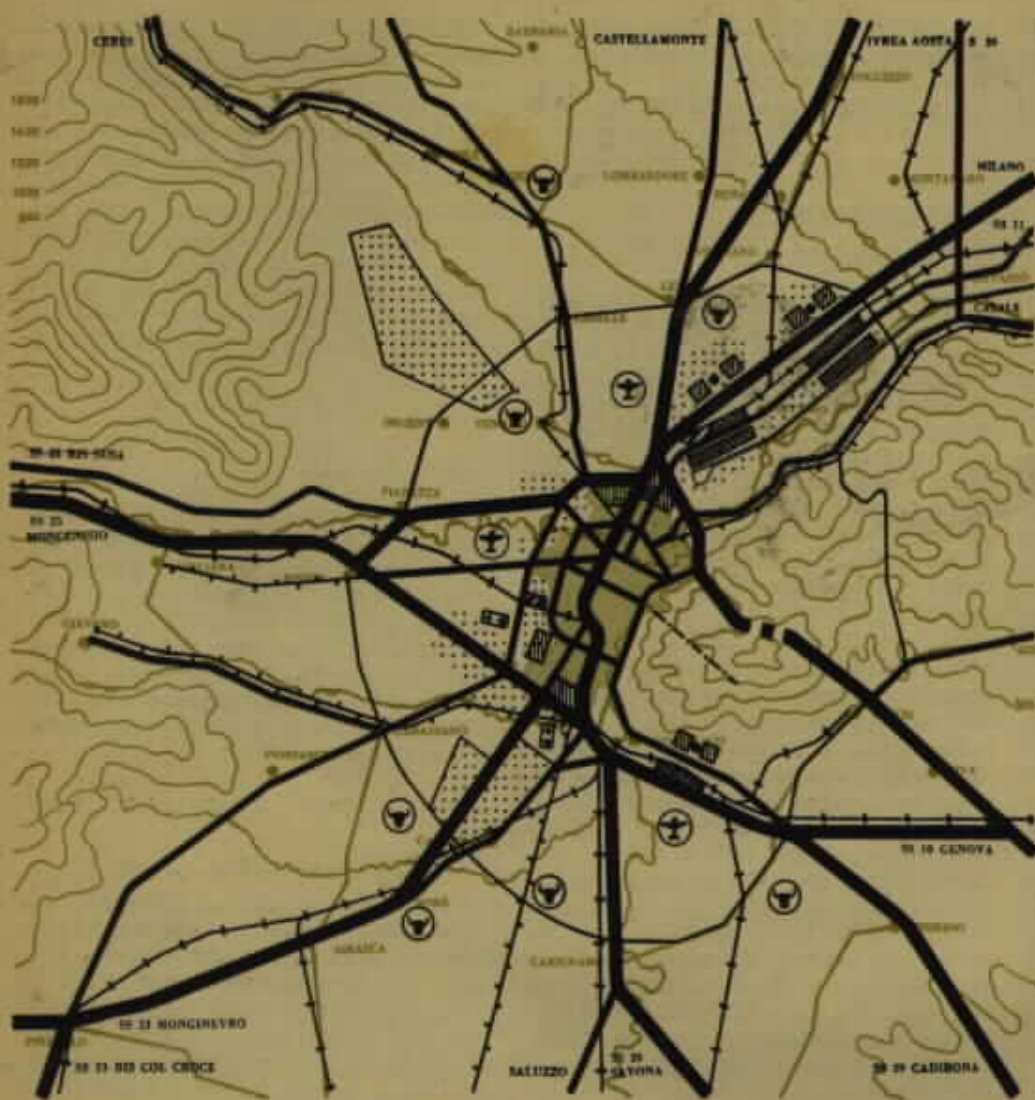
III. - MEZZI DI TRASPORTO COLLETTIVI

Per quanto riguarda le *Ferrovie dello Stato* lievi mutamenti sono da apportarsi alla linea di corsa nei pressi dello Scalo Valdocco, allo scopo di realizzare l'asse stradale fondamentale nord sud della città. Inalterati rimangono gli scali merci e di smistamento. Nuovi parchi merci sono progettati in relazione agli sviluppi industriali di nord est e di sud est, l'uno a nord est della Stura, fra la ferrovia e la statale padana superiore, l'altro a sud est di Moncalieri.

Per la stazione di Cirié Lanzo è previsto lo spostamento in corrispondenza dello scalo Valdocco.

Per il canale navigabile il piano ha tenuto conto del probabile tracciato a sud di Chivasso e di Settimo Torinese, col porto industriale e commerciale situato a nord di Bertoulla in funzione anche del previsto sviluppo industriale della zona.

Degli aeroporti, quelli di Mirafiori e di Collegno rimangono inalterati, il primo con funzione prevalentemente turistica, il secondo con carattere misto civile e militare: un nuovo aeroporto internazionale è progettato nei pressi di Leyn.



Progetto:

Giovanni Astengo

Nello Renacco

Aldo Rizzotti

Schema del piano della zona
d'influenza

Riduzione dalla tavola I : 50.000

Riassunto della Relazione

Premesse

Gli autori, nella convinzione che « ogni ragionata e coerente applicazione urbanistica, esercitata su di un determinato intorno geografico, non può andare disgiunta dai principi teorici e metodologici che ne hanno presieduto la concezione e guidata la formulazione », espongono all'inizio della relazione alcuni concetti e problemi generali.

Partendo dalla definizione stessa di piano regolatore urbano essi dichiarano di aver abbandonato la concezione puramente geometrico-spaziale dei vecchi piani regolatori il cui scopo era di « prefigurare rigidamente un ipotizzato sviluppo totale massimo della città, prevedendo lottizzazioni, entro le quali sarebbero stati costruiti edifici, se e quando li si avesse in seguito voluti attuare ».

Riconoscono in questa impostazione difetti di limitazione, di staticità e di scarsa validità, e ritengono di poterli superare con una nuova concezione urbanistica che essi definiscono « organica, elastica e positiva »:

organica, in quanto essa considera la città unitariamente nella sua complessità, nel suo divenire e come somma ed associazione di elementi proporzionati alla vita associativa degli abitanti;

elastica, in quanto il piano generale deve proporre le linee d'insieme, la trama entro cui saranno tracciati i futuri sviluppi che verranno via via progettati mediante piani particolareggiati, da studiarsi in vista della realizzazione a completamento del piano generale;

positiva, perché il piano non prevede unicamente dei vincoli (azione negativa) ma, per essere valido, deve presupporre una continua azione politica ed economica che ne promuova la realizzazione e che coordini le opere nel tempo e nello spazio.

I problemi e gli scopi del piano regolatore cittadino sono precisati nei seguenti termini:

- 1) *sffollamento delle abitazioni affollate e sovraffollate*, per riportare le abitazioni ora affollate e sovraffollate al grado di affollamento 1 (una persona per stanza);
- 2) *riorganizzazione delle aree industriali*, ora inadatte, insufficienti e non concatenate, mediante zone industriali attrezzate;
- 3) *organizzazione dell'espansione cittadina*, con successive formazioni di nuovi quartieri e di unità organiche a carattere industriale;

- 4) *riorganizzazione dei quartieri cittadini*, mediante lo sfollamento, il risanamento, il completamento dei lotti compromessi e l'integrazione dei quartieri mediante attrezzature collettive;

- 5) *riorganizzazione delle comunicazioni*.

« Queste cinque operazioni si compenetrano e mutuamente si condizionano; anche se analizzate ed illustrate separatamente, esse dovranno pur sempre ritenersi simultanee: la loro sintesi forma quel tutto unico che è il nuovo organismo urbano, frutto ed esito finale delle trasformazioni proposte ».

Il piano cittadino è infine integrato dal piano della zona d'influenza cittadina il quale propone essenzialmente:

- a) per l'agricoltura, l'istituzione di zone ortofrutticole e la creazione di centri di allevamento zootecnico;
- b) per l'industria, l'istituzione di zone industriali attrezzate in collegamento colle nuove unità residenziali;
- c) per il traffico, il riordino delle grandi linee di comunicazione;
- d) la istituzione di una *zona verde di cintura* (orti e boschi) per una netta delimitazione del perimetro del concentrico.

Soluzioni generali del piano

A) IL PIANO DELLE GRANDI COMUNICAZIONI

1. Comunicazioni stradali.

Le principali proposte sono:

In sede regionale:

- a) L'autostrada Torino-Savona.
- b) La direttissima Torino-Ivrea, via Leiny-Fogliazzo-Strambino.
- c) La Pedemontana di arroccamento, collegante le imboccature delle valli, con il completamento di tronchi stradali esistenti.

Nell'interno del capoluogo:

a) Due nuovi allacciamenti della Padana inferiore (S. S. 10) a sud e a nord della città, entrambi con inizio da Villanova. Il primo (lung. km. 20) parallelo alla ferrovia di Genova evita gli attraversamenti congestionati di Trofarello e Moncalieri, lambisce la zona industriale Fiat-Mirafiori e prosegue direttamente su Rivoli (km. 14) dove immette nella S. S. n. 25 per Susa. Il secondo (lung. km. 20), di complemento al precedente, attraversa il Pino e serve il settore settentrionale della città e la futura zona industriale da Stura a Settimo.

b) L'impianto di una *anelare* a grande raggio attorno alla città, quale completamento delle reciproche comunicazioni fra i centri satelliti della città (sviluppo dell'anelare km. 97).

Nel capoluogo:

a) *Anulare esterna*. Essa ha il triplice compito di raccordare fra loro le direttrici convergenti su Torino, delimitare nettamente la dimensione futura del concentrico e fungere da arteria di scorrimento tangenziale.

L'anelare si vale di tratti esistenti, completata da nuovi tronchi.

b) *Arteria di attraversamento veloce nord-sud della città*. L'impianto di questa arteria è indispensabile, perché attualmente la città di Torino, ben servita da corsi trasversali, non offre la possibilità di un veloce attraversamento longitudinale, sia per il traffico locale, sia per quello di transito.

L'attraversamento attua il collegamento rapido fra le direttrici che convergono a sud con il fascio di comunicazioni che convergono a nord. Esso infine costituisce una doppia linea di penetrazione nel cuore del concentrico, con provenienza dal nord o dal sud. Quest'arteria, vitale per Torino, è stata risolta con un tracciato particolarmente economico ed efficiente, che, evitando qualsiasi demolizione, in parte si affianca ed in parte si sovrappone all'attuale sede ferroviaria.

L'arteria, che verrebbe a costituire la spina dorsale del traffico veloce di transito e di penetrazione, è attraversata con incroci selezionati a più livelli, ed opportunamente intervallati, in modo da permettere l'irruzione dal collettore longitudinale ai principali condotti trasversali della città.

L'opera è della lunghezza di circa 13 km. e sfrutta situazioni particolarmente favorevoli dell'attuale tracciato ferroviario. Essa lambisce il nucleo centrale cittadino e può essere ritenuta come l'asse baricentrico maggiore della città futura.

Più diffusi dettagli dell'opera, che è stata dagli autori analizzata e progettata in tutti i particolari, sono illustrati nell'allegato n. 2 del quale si riportano alcuni stralci e nel quale è stato pure fatto un confronto tecnico ed economico con altre possibili proposte.

c) *Nodi di innesto*. Fissati i tracciati dell'anelare esterna e dell'attraversamento veloce, sono stati risolti i nodi di innesto delle 15 direttrici di traffico convergenti su Torino.

Le quattro direttrici sud (la S.S. n. 103, la 29, la 20 e la 23) vengono via via inserite nella grande arteria di attraversamento veloce, mediante incroci selezionati.

Le quattro direttrici nord (la S.S. n. 11, l'Autostrada, la proposta strada per Ivrea e la Canavesana) si dipartono da un unico nodo sul quale fa capo l'arteria di attraversamento veloce.

Le altre 7 direttrici si innestano via via sull'anelare esterna.

d) *Strade di penetrazione*. Oltre all'attraversamento veloce, che costituisce contemporaneamente una doppia linea di penetrazione, svolgono tale funzione, per gli altri settori, le seguenti strade cittadine:

via Nizza
corso Stupinigi
strada di Orbassano
corso Francia
corso Peschiera
nuova via di Lanzo
corso Giulio Cesare
corso Regio Parco
corso Belgio.

Queste strade conducono dall'anello periferico al centro-città ed immettono sia sul collettore longitudinale, sia sulle trasversali principali.

e) *Anulare interna*. È prevista la costituzione di una anulare interna, concentrica all'anelare esterna, sulla quale vengono ad attestarsi le varie vie radiali di penetrazione. L'anelare interna si vale dei corsi già esistenti, salvo rettifiche ed alcuni nuovi tronchi di raccordo.

L'anelare interna separa in modo netto la città in due zone:

— la fascia compresa fra anulare esterna ed interna entro la quale sorgeranno i nuovi quartieri residenziali e sussisteranno zone industriali o miste, e

— la zona racchiusa dall'anelare interna, che avrà carattere puramente residenziale ed amministrativo.

In base a tale separazione funzionale l'anelare interna diviene arteria fondamentale di scorrimento per le comunicazioni reciproche fra zone residenziali e zone di lavoro interne alla città.

f) *Longitudinali principali*. Oltre alla grande arteria di attraversamento veloce è prevista una seconda arteria longitudinale per il traffico locale, autocarri esclusi. Essa è costituita da un tronco di penetrazione che collega la grande arteria di attraversamento, dall'incrocio con corso Bramante a Porta Nuova, e di qui prosegue per via Roma. A piazza Castello, di fronte a Palazzo Madama, verrebbe costruita una rampa di discesa che, sottopassando il Palazzo Reale, immetterebbe in corso Regina, realizzando in tal modo una continuità longitudinale anche nella zona centrale.

Le proposte elencate, escluse quelle in sede regionale, assommano a km. 93 di nuovi tronchi stradali con un onere finanziario complessivo di 4.970 milioni di lire (1948), dei quali 3.173 milioni rappresentano l'importo dell'attraversamento veloce.

2. Comunicazioni Ferroviarie Statali.

Regionali:

a) Nuovo tronco Sangone-Carignano-Racconigi, allo scopo di accelerare le comunicazioni con Savona e con Cuneo.

b) Nuovo tronco Settimo-Volpiano-Fogliazzo-S. Giusto-Strambino, per le più celeri comunicazioni con Ivrea-Aosta.

Cittadine:

Riscontrata l'inadeguatezza delle due Stazioni viaggiatori P. N. e P. S. e di molti altri impianti ferroviari, si propone:

a) La soppressione delle due Stazioni di P. N. e P. S. e la creazione di una nuova Stazione Centrale di transito sull'area demaniale delle Officine Ferroviarie e Carceri, secondo il vecchio progetto ing. Locchi (1914), accorciando in tal modo di km. 1.350 il percorso Lingotto-Dora, eliminando il regresso da P. N. ed abbreviando di 15 minuti il percorso per Milano.

La nuova ubicazione della Stazione è baricentrica rispetto all'estensione attuale e futura della città, è adiacente all'arteria di attraversamento veloce ed è di superficie tale da permettere un perfetto impianto di stazione (capienza max. 40 binari), concentrando arrivi e partenze per tutte le direzioni sia per le FF. SS. che per le Torino-Nord.

b) La soppressione dello smistamento a Lingotto e creazione di tre nuovi parchi di smistamento: uno a Trofarello, uno a borgata Lesna e uno a Stura.

c) La creazione di un servizio merci con nuovi raccordi.

d) La sistemazione del deposito locomotive nel triangolo curvilineo formato dall'attuale raccordo P. N.-P. S., dalla linea P. N.-Modane e dal raccordo P. S.-Modane.

3. Ferrovie secondarie Torino-Nord.

Le tre ferrovie Torino-Cirié-Lanzo, Torino-Castellamonte e Torino-Santhalà-Biella, si ritengono riunite sotto un'unica gestione con capolinea autonomo nella nuova Stazione Centrale.

4. Ferrotramvie extraurbane.

Le 12 ferrotramvie esistenti fanno capo attualmente a 6 diversi capolinea. Il piano prevede il raggruppamento dei capolinea in un'unica grande Stazione Ferrotramviaria che dovrebbe sorgere sull'area di P. N., sgomberata dall'attuale Stazione ferroviaria. La Stazione dovrebbe essere sotterranea e la linea usufruirebbe della sede per metropolitana esistente sotto via Roma e finora inutilizzata. Essa avrebbe un collegamento diretto sotterraneo con la vicina nuova stazione ferroviaria.

5. Autolinee.

Sulla stessa area di P. N. è anche prevista un'unica grande Stazione per Autolinee al piano di città, in adiacenza alla sottostante Stazione ferrotramviaria. Alla zona di P. N. è così mantenuto il carattere di centro di arrivi e partenze.

6. Comunicazioni Idriche ed aeree.

Il piano prevede la possibilità di attuazione del canale navigabile Torino-Venezia, con porto fluviale di testa nella zona dell'Abbadia di Stura, in adiacenza alla nuova zona industriale.

Gli aeroporti proposti sono tre: uno internazionale da costruire a Caselle e due nazionali, uno esistente all'Aeritalia e uno da costruire a Testona.

B) DIMENSIONAMENTO DELLA CITTÀ E DELLE SUE ESPANSIONI

Per determinare la dimensione optimum della città in relazione alla sua consistenza edilizia presente e futura occorre ricercare:

a) il numero di persone da sfollare dalle attuali abitazioni;

b) il numero di persone da trasferire altrove perché abitanti in zone da risanare con demolizioni;

c) il numero di persone che possono ancora essere assorbite nelle zone totalmente o parzialmente libere del concentrico;

d) il numero di persone da sistemare fuori del concentrico.

Non esistendo per la città di Torino un censimento completo ed analitico, il computo è stato basato sul materiale a disposizione, e cioè: sull'indagine 1931 dell'Istituto Centrale di Statistica e sull'indagine 1942 eseguita dal Municipio di Torino.

1. Stollamento.

Globalmente si hanno i dati seguenti:
1931: 330.000 persone vivevano in stato di affollamento in 177.700 stanze, le persone da sfollare erano quindi 152.300;
1942: 424.000 persone vivevano in stato di affollamento in 196.000 stanze, le persone da sfollare erano quindi 228.000.

Ma i dati complessivi sono insufficienti per formare un bilancio fra le persone da trasferire e da assorbire: occorrono a tale scopo i dati analitici, in modo da eseguire i bilanci per ogni zona di P. R.

In mancanza di dati analitici completi, questi sono stati ricavati mediante un metodo statistico indiretto, basato sulle seguenti operazioni:

a) *Determinazione per ogni zona di P. R. della popolazione presente al 1942*, computata supponendo uniformemente distribuito su tutto il territorio l'incremento di popolazione "i".

$$i = \frac{\text{Pop. tot. (1942)} - \text{Pop. tot. (1936)}}{\text{Pop. tot. (1936)}} = 1,12$$

b) *Determinazione delle "x" persone affollate e sovraffollate per ogni zona di P. R.*, ottenuto ritenendo uniformemente distribuito su ogni zona il coefficiente di affollamento K:

$$K = \frac{\text{Pop. affoll. e sovraffoll. (1931)}}{\text{Pop. totale (1931)}} = 0,6$$

$$x = 0,6 \cdot \text{Pop. zona}$$

c) *Determinazione della consistenza "y" delle stanze di zona di P. R.* Si ha la consistenza delle stanze per Zone Statistiche, che sono minori unità delle zone di P. R.; la consistenza delle stanze per queste ultime è ottenuta proporzionandola alla consistenza delle Zone Statistiche:

$$\text{Pop. di n Zone Statist.} = \frac{\text{Pop. zona P. R.}}{y}$$

$$\text{Stanze di n Zone Statist.} = \frac{y}{y}$$

d) *Determinazione delle "z" stanze affollate e sovraffollate per zona di P. R.*, ottenute ritenendo uniformemente distribuito il coefficiente di supercapienza h:

$$h = \frac{\text{Stanze affoll. e sovraffoll. (1931)}}{\text{Stanze totali (1931)}} = 0,35$$

$$z = 0,35 \cdot \text{Stanze zona di P. R.}$$

e) Conseguentemente la popolazione *vera* da sfollare in una data zona di P. R. sarà:

$$w = 0,6 \cdot i \cdot \text{Pop. (1936)} - 0,36 \cdot y$$

Con questo metodo è stata approntata la tabella dell'allegato 1.

2. Risanamento.

Nelle zone insalubri il risanamento è da attuarsi con operazioni di *diradamento* e di *ripulitura* interna dei cortili. Con tali operazioni dovranno essere trasferite altrove circa 20.000 persone.

3. Sistemazione delle persone da trasferire.

Complessivamente fra sfollamento e risanamento la popolazione da trasferire e da sistemare è stata computata in 222.000 persone.

La sistemazione può avvenire in due modi: a) nel perimetro del concentrico, oppure b) esternamente ad esso.

a) *La sistemazione nel concentrico*, delimitato dalla anulare esterna, presuppone la possibilità di occupazione di aree attualmente libere, o parzialmente compromesse e tali da consentire ulteriori costruzioni, o infine rese libere da trasferimenti.

L'analisi della capacità di assorbimento di nuove costruzioni nel concentrico presuppone un'accurata analisi di tale capacità per tutte le zone di P. R.

Essa è stata condotta in base alla conoscenza diretta delle zone e si è così determinata una capacità complessiva di assorbimento di 106.668 persone.

Questa notevole massa di abitanti sarà collocata in parte in aree di regolarizzazione di zone parzialmente compromesse, ma in maggior parte potrà essere concentrata in alcuni nuovi quartieri organici sorgenti in aree tuttora libere, oltreché in numerosi piccoli quartieri risolti in modo unitario.

La differenza 222.000 — 106.668 = 115.332 rappresenta il quantitativo di persone che dovrebbero essere sistemate esternamente al concentrico.

In tal modo tutta la popolazione di Torino verrebbe a stabilizzarsi intorno ai 600.000 abitanti, cifra che rappresenta quindi la dimensione optimum per la città.

b) *Le nuove unità organiche esterne* alla città assorbiranno non solo le 115.000 persone sfollate dal concentrico di Torino, ma anche ulteriori quantitativi di popolazione, comprendenti le aliquote di eccedenza di mano d'opera agricola regionale ed extra-regionale, che avrà convenienza a fissarsi in tali unità per ragioni di lavoro.

In totale si può prevedere per esse complessivamente almeno 150.000 abitanti.

Carattere fondamentale delle nuove unità organiche sarà la loro destinazione, non solo residenziale, ma anche di lavoro. Integrate da efficienti zone industriali e zone orticole, che assicurino ai loro abitanti una indipendenza economica, esse formeranno dei nuclei veramente autosufficienti.

C) LA RIORGANIZZAZIONE INDUSTRIALE

La superficie attualmente coperta in Torino da edifici ad uso industriale ammonta a complessivi 395 ettari, pari al 12,3% della superficie totale attualmente occupata dalla città e al 2/5 di quella residenziale. Questa grande estensione è ora frazionata in numerosissime particelle, poche delle quali di grandi dimensioni, con una irregolare distribuzione sul territorio; essa determina numerosi e gravi errori urbanistici con un conseguente sperpero di energie, che abbassa il livello della produttività generale.

Il piano prevede di creare gradualmente, nel tempo, alcune grandi zone industriali attrezzate. La loro ubicazione è stata determinata da alcune situazioni di fatto, dal congegno della circolazione stradale e ferroviaria e dai venti dominanti. Le zone progettate sono:

a) *Zona Industriale sud-occidentale* (230 ha) comprendente la Fiat-Mirafiori ed aree adiacenti che ospiterebbero gli stabilimenti del gruppo Fiat e nuovi stabilimenti metalmeccanici.

b) *Zona Industriale settentrionale* da Stura a Settimo, conglobante gli stabilimenti esistenti e con aree di futura espansione (capienza iniziale 160 ha, massima 500 ha).

c) *Zona Industriale meridionale* da Moncalieri a Trofarello (100 ha).

Gli autori, nell'intento di rendere efficace il progetto, hanno pure abbozzato le linee di un piano di graduale trasferimento degli stabilimenti nelle zone industriali.

Si dovranno anzitutto censire gli stabilimenti che possono essere ricostruiti (se sinistrati o vetusti) o smontati (se ad es. costruiti in struttura metallica) ed infine quelli *insostituibili*. Di queste categorie vengono dati alcuni esempi ed in particolare nell'allegato 4 è stato studiato in dettaglio il piano finanziario per il trasferimento di uno stabilimento cittadino realmente esistente, con un bilancio fra attività e passività dell'operazione.

D) LE NUOVE UNITÀ ORGANICHE

Mentre nell'attuale concentrico si prevedono unicamente operazioni di sfollamento, diradamento, completamento ed integrazione mediante attrezzature, nelle zone ancora libere interne ed esterne è possibile istituire ampliamenti a carattere unitario, mediante la costruzione di nuovi quartieri.

1. Zone residenziali interne.

Nella fascia di terreno compresa fra le due anulari, interna ed esterna, isolati nel verde a giusta distanza dalle zone industriali e sorgenti su terreno attualmente libero, sono stati progettati quattro quartieri organici:

1) *Quartiere Mirafiori-Lingotto* di 80 ha e con 10.000 abitanti, contrassegnato sulla pianta col numero d'ordine 59.

2) *Quartiere Rignon* di 165 ha e con 20.000 abitanti, contrassegnato col numero 64. Centro del quartiere è l'attuale parco della villa Rignon.

3) *Quartiere Madonna di Campagna* di 102 ha e con 7800 abitanti, contrassegnato col numero 17.

4) *Quartiere S. Spirito*, in regione barriera di Milano, di 77 ha e con 5000 abitanti, contrassegnato col numero 8.

I due quartieri *Mirafiori-Lingotto* e *Rignon* sorgono in funzione della zona industriale sud-occidentale, che fa perno sulla Fiat-Mirafiori. Essi sono protetti con sufficiente zona di verde ad alto fusto dai rumori e dai fumi delle zone industriali vicine.

Le due unità settentrionali *Madonna di Campagna* e *S. Spirito* sorgono in funzione delle due zone industriali di Vanohiglia e Stura.

I quartieri che assorbiranno complessivamente 42.800 abitanti, avranno i caratteri di vere e proprie comunità, perfettamente attrezzate con tutti i servizi occorrenti alla vita associata. Ciascun quartiere sarà suddiviso generalmente in tre sotto-quartieri con un centro sociale comune; ogni sotto-quartiere avrà le sue attrezzature primarie (scuola elementare, chiesa, negozi, ecc.) e sarà a sua volta composto di nuclei residenziali, ciascuno dei quali provvisto dei più elementari servizi (nido-asilo, negozi, lavanderia, ecc.).

2. Zone residenziali esterne.

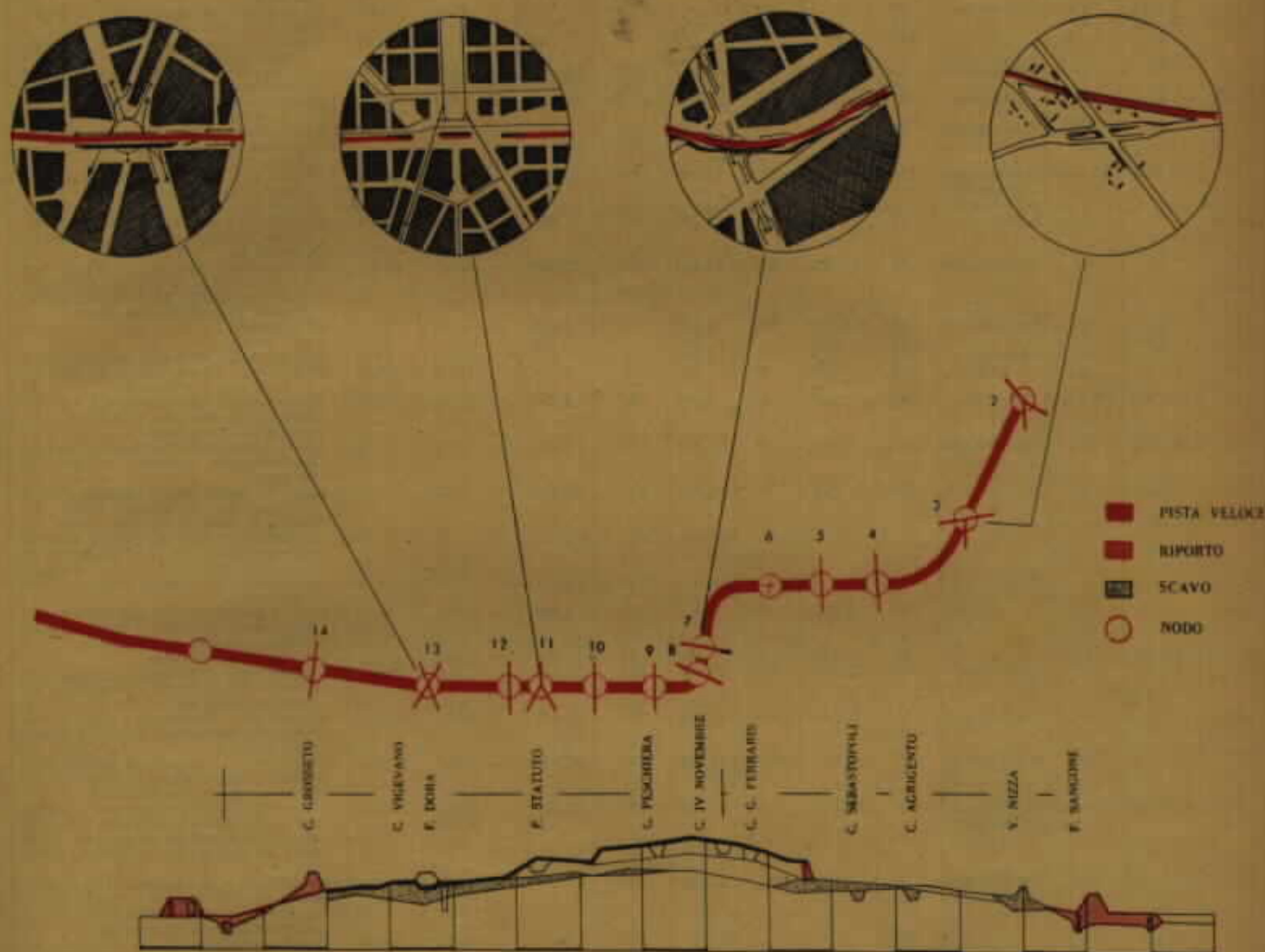
1) Nella parte settentrionale della città, da Stura a Settimo-Chivasso, in adiacenza alla grande zona industriale sorgeranno non solo delle zone residenziali, ma dei veri e propri complessi cittadini; i nuovi quartieri residenziali, tra loro distanziati, integrati dalle zone di lavoro, e dalle zone commerciali, culturali e sociali diventeranno perciò delle nuove unità organiche ciascuna di circa 20.000 abitanti, con carattere completamente autosufficiente.

Esse costituiranno in complesso una nuova grande città industriale, con andamento a rosario, che sarà il protendimento di Torino nella regione e che sarà capace di assorbire nel tempo, con l'impianto di successive unità, gli incrementi naturali e sociali della città attuale e parzialmente della regione, raggiungendo in qualche decennio i 100.000 abitanti.

Il movimento di penetrazione del Capoluogo nella regione potrà in tal modo diventare *indefinito*, mentre le dimensioni del Capoluogo, a trasformazioni avvenute potranno ritenersi *stabilizzate*.

2) Nella parte meridionale della città, di fronte alla zona industriale estendentesi da Moncalieri a Trofarello sorgerà una nuova unità organica di 30-50 mila abitanti, con quartieri residenziali adagiati sulle ridenti propaggini collinari.

La nuova arteria di attraversamento veloce nord-sud di Torino



L'arteria risolve il duplice problema del collegamento della città colle linee di grande traffico e dell'attraversamento della città per il traffico pesante e veloce, traffico che oggi è grandemente ostacolato dallo sbarramento del vecchio centro. Per la risoluzione del problema sono state da tempo proposte due soluzioni di sventramento: la prima comporta il collegamento tra via Nizza (penetrazione da Sud) e corso Giulio Cesare (penetrazione da Nord) attraverso corso Vittorio, corso Re Umberto e quindi attraverso lo sventramento delle vie Botero e Belletta (mt. 730 di sventramento); la seconda comporta il collegamento tra corso Massimo d'Azeglio e corso S. Maurizio attraverso lo sventramento di via Calandina (mt. 1135 di sventramento).

Ma queste soluzioni non sono tecnicamente soddisfacenti, perchè sono tali da congestionare il traffico longitudinale veloce e pesante su vie cittadine, che sono frequentemente attraversate da incroci a livello: infatti sull'intero percorso di attraversamento (di circa 5 Km. per entrambe le soluzioni) si hanno n. 33 incroci a livello nella prima soluzione

e n. 70 nella seconda, il che comporta i noti inconvenienti di semafori, rallentamenti, punti di conflitto, incidenti, ecc.

Soltanto il tracciato di una grande arteria assolutamente indipendente dal traffico cittadino e ad esso affiancata mediante intersezioni a due livelli può risolvere tecnicamente il problema.

Tracciato della nuova arteria.

Dal nuovo tronco di 88 n. 10 che affianca Villanova a Moncalieri, a valle della linea ferroviaria, si dirama l'arteria di attraversamento.

All'altezza di Moncalieri un nodo selezionato permette lo affiancamento dell'anello esterno cittadino che corre sulla sponda destra del Po: lo stesso nodo dà pure accesso all'abitato di Moncalieri.

A partire da questo innesto la 10 assume le caratteristiche di GRANDE ARTERIA CITTADINA. Essa si affianca alla ferrovia e passa con questa sul Po, quindi prosegue con tracciato autonomo, che si

affianca alla linea ferroviaria di Genova fino all'intersezione di corso Bramante.

Qui la grande arteria si biforca. Il primo ramo a tracciato rettilineo penetra fino a P. N., dove si collega con via Roma e, sottopassando il Palazzo Reale, raggiunge corso Regina Margherita, costituendo un'arteria longitudinale per il traffico cittadino. Il secondo ramo si spinge all'incrocio con corso Bramante, si sovrappone mediante viadotto sulla sede ferroviaria e, sorpassando il grande B di corso Tirreno e corso Mediterraneo, conduce fino a corso Costafidardo, cui si affianca. Il viadotto si mantiene in quota sopraelevata fino all'intersezione con corso Vittorio Emanuele, dopo del quale scende al piano di città e prosegue, sfruttando l'asse di corso Inghilterra. Dopo la piazza Statuto, che viene attraversata in sotterranee, l'arteria si sovrappone alla sede ferroviaria, fino a dopo l'incrocio di via Stradella e corso Vigevano.

Quindi essa si affianca nuovamente alla ferrovia e parallelamente a questa attraversa la Stura su di un nuovo ponte.

(segue a pag. 47)

Zonizzazione della città di Torino

Zona di piano regolatore	Zona statistiche municipali corrispondenti	Classe e sotto-classe	Classi edificatorie	Superficie ha.	Popolazione 1938	Densità 1938 Ab/ha.	Popolazione 1948 (pre-sunta)	Densità am-messa futura Ab/ha.	Consistenza stanse quartieri (1947)	Popolazione aggiunta o detratta (1948)	Popolazione Totale (1948)	ANNOTAZIONI
1	20	V + H2	—	76,7	997	13	1.130	32	740	+ 1.820	2.850	Verde bosco con attrezzature sportive per zona 2 e n. 7 case alte 10 piani.
2	38 + 39	H2	Intensivo	55	37.154	450	44.570	330	23.950	- 16.500	29.070	Violata officine costruzioni - Sfollamento - Completamento attrezzature con nuovo centro.
3	37 + 40	W	Estensivo rurale	63	4.085	60	4.330	75	3.600	—	4.850	Vincolo non edificandi. Verde rurale - Orti da 2.000 mq.
4	37	AT	Artigianato	32,5	1.270	39	1.540	130	920	+ 4.730	6.370	Artigianato specializzato; case con bottega. N. 1.250 famiglie artigiane.
5	36	IL	—	24	601	19	760	—	620	- 730	—	Popolazione trasferita per far luogo alla industria.
6a + 6b	41 + 42 + 43	W	—	129	1.776	14	2.120	10	1.550	- 1.120	1.000	N. 250 orti di 3.000 mq.
7	40	H2 + IL	Estensiva	41,6	2.297	60	2.730	70	2.100	—	2.750	Zona compromessa - Inalterata salvo rettifiche.
8	40 + 41	H2	Estensiva	77	—	—	—	72	—	+ 5.000	5.000	Nuovo quartiere residenziale S. Spirito.
9	40 + 40	V	—	80	—	—	—	—	—	—	—	Verde con attrezzature sportive.
10	36	A + V	—	170	89	—	89	—	50	—	89	Cimitero generale e zona di rispetto: verde a bosco.
11	22	H2	Semintensiva	57	10.215	270	12.250	200	7.600	- 4.875	7.975	Sfollamento - Annesso piccole regolarizzazioni.
11 bis	22	H2	Estensiva	21	900	—	220	120	870	+ 3.034	4.300	Zona di espansione di 11. Case basse nel verde lungo il Po.
12	21	AT	Semintensivo	25	2.838	70	3.250	150	2.827	+ 370	3.730	Trasferimento O.S. Gas nella zona industriale Stura. Nell'area rosa libera artigianato con case-bottega.
13	24 + 23	H2 + AT + IL	Semintensiva mista artig. e picc. ind.	139	29.612	210	35.600	200	23.500	- 12.800	22.700	Sfollamento - Consistenza edificata inalterata salvo rettifiche.
13 bis	—	H2	Intensiva	10	1.190	100	1.300	300	800	- 470	3.000	Zona libera per trasferimento industrie - Nuovo quartiere attrezzato di espansione di 13.
14	12	H2	Semintensiva	78	19.584	240	22.400	200	16.500	- 8.490	15.000	Trasferimento industrie - Verde alto fusto intorno al Cottolengo - Sistemazione del deposito Ferro-trasvie Nord - Stazione Corrieri Torino Nord.
15	42	H2	Semintensiva	52	9.821	190	11.600	190	8.280	- 4.100	7.300	Sfollamento.
16	42	V	—	22	200	—	250	—	190	—	250	Verde bosco.
17	43	H2	Estensivo	102	970	—	1.160	75	800	+ 6.640	7.860	Nuova unità Madonna di Campagna.
18	48, 40	W	Orti	124	4.530	36	5.200	20	3.800	- 1.900	3.100	Sfollamento - Costituzione di 600 orti da 2.000 mq. per famiglia.
19	48, 45	H2 + AT	Estensivo	110	4.480	44	5.400	75	3.150	- 2.100	3.250	Sfollamento e regolarizzazione con case unifamiliari con orto e bottega - Attrezzature di quartiere.
20	25 + 44	H2	Semintensiva	38	695	18	833	200	620	+ 7.000	7.825	Nuovo quartiere sull'area rosa libera per trasferimento industrie - Case alte 10 piani.
21	25	A	—	62	858	19	855	—	750	- 822	—	Zona di attrezzature: rimane l'Ospedale Amedeo di Savoia, isolato nel verde, e nella zona rosa libera dal trasferimento delle Ferriere e Michelin verranno sistemate le attrezzature relative alle zone 15, 19, 20, 22 - Stazione Autotrasporti - Nuovo Mercato Orto-Fruttiere.
22	47, 40	V	—	250	5.800	22	—	—	2.700	- 5.800	—	Verde a parco - Vincolo non edificandi - Attrezzature sportive - Orto botanico e istituti agrari e zootecnici.
22 bis	30, 50	V	—	30	450	—	450	50	500	+ 1.050	1.500	Verde privato - Villetta.
23	16, 23	H2	Intensiva	90	33.212	390	42.580	240	38.570	- 11.600	26.970	Sfollamento - Consistenza edificata inalterata - Attrezzature di quartiere intorno a piazza Darcellona.
24	17	H2	Intensiva	35	11.765	240	14.000	300	14.407	- 2.600	10.400	Sfollamento - Consistenza edificata inalterata - Attrezzature intorno a piazza Luigi Martini.
25	29, 31, 32	H2	Semintensivo	90	17.911	220	21.500	200	23.500	- 4.800	18.900	Sfollamento - Consistenza edificata inalterata - Attrezzature di quartiere intorno a piazza Risorgimento.
26	30, 50, 32	H2 + AT	Estensiva + Artigianato	175	19.925	118	24.000	125	21.400	- 8.500	22.000	Sfollamento - Costruzione case a schiera per 1.300 famiglie artigiane - Attrezzature di quartiere intorno al Parco della Teociera, da adibire a parco pubblico.
27	31, 29, 32, 34	H2	Semintensiva	175	14.182	250	53.000	200	42.950	- 16.800	36.400	Sfollamento e diradamento con demolizione maniche interne - Trasferimento industrie - Attrezzature gravitanti sull'asse di corso Racconigi.
28	17 bis	H2 + V	—	38	—	—	—	100	—	+ 4.000	4.000	Quartiere nella zona ora occupata dal Mattatoio e dalle caserme Cavalli e Lamarmora - Case alte nel verde - Attrezzature di quartiere nel verde a parco.
29	17 bis + parti	FF. SS.	—	21	2.079	—	3.700	—	2.850	- 5.700	—	Zona ferroviaria per costruzione nuova Stazione Viaggatori FF. SS., Torino Nord e Birolli - Deposito locomotive.
30	25	H2 + AT	Estensiva + Artigianato	65	2.400	52	4.100	100	2.350	- 1.225	6.400	Zona di piccole industrie, Artigianato con abitazione.
31	32, 35	V	—	74	1.290	—	1.500	—	1.350	—	1.500	Verde a parco con alberi alto fusto - Attuale consistenza edificata inalterata.
32	31	IL	—	24	550	—	660	—	500	- 860	—	Zona industriale esistente da regolarizzare.
33 bis	64, 63	IL	—	61	—	—	—	—	—	—	—	Aeronautica, Veschi Unica e loro zona di espansione.
33	31, 32, 62	O + IL + A	—	52	629	—	790	—	650	- 760	—	Magazzini, Espedizionieri, Stazioni Autotrasporti e piccole industrie - Nuovo Macello.
34	32	FF. SS.	—	65	—	—	—	—	—	—	—	Sfollamento S. Paolo con Parco Ferroviario e Scalo Merc.
35	8	C.A.	—	17	1.774	120	2.100	—	2.120	- 2.100	—	Nuovo Centro Anziani - Nuova Sede per Municipio, Ente Regione, Provincia, Tribunale, Provveditorati, ecc.
36	5	H2	Intensiva	38	12.343	330	17.100	275	14.500	- 5.500	11.600	Sfollamento - Consistenza inalterata, salvo rettifiche; nuove attrezzature.

Zone di piano regolatore	Zone statali che municipalmente corrispondono	Classe e sottoclasse	Classi edificatorie	Superficie ha.	Popolazione 1939	Densità 1939 Ab/ha.	Popolazione 1945 (previnta)	Densità ammonta futura Ab/ha.	Consistenza attuale quartiere (1942)	Popolazione aggiunta o detratta (1945)	Popolazione Totale (1945)	ANNOTAZIONI
31	1, 5	R4	Intensiva	85	29.594	470	38.400	300	30.000	-13.000 sf. - 6.000 dir.	12.400	Sfollamento e diradamento con soppressione maniche interne dei cortili - Aggiunta di attrezzature collettive.
32	2	V + A	Verde a parco	37,5	960	—	1.110	—	610	- 1.100	—	Zona verde - Centro culturale e musicale - Università: Facoltà letterarie.
33	3, 6, 11	R4	Intensiva	72	26.667	370	32.000	300	28.380	- 3.390 sf. - 2.000 dir.	19.700	Sfollamento - Consistenza inalterata.
40	3, 4, 6, 7	R4	Intensiva	85	23.147	390	38.900	395	38.810	-10.500 sf. - 5.500 dir.	23.800	Diradamento nella zona di via Po.
41	8, 4	R3	Intensiva	89	21.426	310	23.800	300	26.500	- 4.890	26.000	Sfollamento - Diradamento specie nella zona compresa tra via Mazzini e corso Vittorio.
42	10, 18	R3	Semintensiva	116	24.738	210	29.800	180	32.948	- 6.890	23.000	Sfollamento - Installazione nuove attrezzature.
43	10	OC	—	22,5	—	—	—	—	—	—	—	Sfollamento - Diradamento - Attrezzature.
44	19 + 9	R3	Intensiva	88	25.893	420	43.000	275	39.765	- 12.300	30.700	Nuovo centro commerciale - Edifici alti nel verde - Antiparchi - Acronari - Teatro - Stazione sotterranea ferroviaria extrurbana e stazione auto-linee interurbane e turistiche.
45	26, 27	R3	Semintensiva	104	20.294	200	23.500	175	32.530	- 3.300	29.200	Sfollamento - Qualche diradamento.
46	28	R3 + V	Semintensiva	45,5	4.500	100	5.400	250	5.100	+ 5.800	11.800	Sfollamento - Attrezzature.
47	28	R3	Semintensiva	60	14.284	240	17.300	200	14.580	- 5.550	11.750	Consistenza attuale mantenuta - Attrezzature nel verde - Consente nuove case alte a 10 piani.
48	8 bis	V	—	57	200	—	400	—	300	—	400	Sfollamento.
49	57	R3	Semintensiva	35	8.085	175	7.250	130	4.750	- 2.630	4.620	Verde a parco - Trasferimento Fiat Ricambi e Caserme - Attrezzature sportive nel verde.
50	51	A	—	30	782	—	800	—	800	—	800	Sfollamento - Trasferimento HIV - Impianto Stazione Corrieri e Spedizionieri Torino-Sud.
51	52	R2 + AT + V	Estensiva	77	10.322	135	12.500	110	7.900	- 4.150 + 1.000	8.750	Attrezzature ospedaliere: Ospedale Generale, Maternità - Zona verde circostante.
52	58	R3	Estensiva	73	6.120	95	8.400	100	5.300	- 3.200 + 2.000	7.200	Sfollamento e regolarizzazione - Verde protettivo alla ferrovia e all'antopista - L'edificio FIAT Lingotto viene adibito parte a Museo Industriale, parte a Scuola Professionale, parte ad Artigianato meccanico - Stazione Meridionale.
53	58	V	—	105	—	—	—	—	—	—	—	Sfollamento e regolarizzazione con case basse.
54	58, 54	V + R2	Semintensiva	24	400	25	600	150	600	+ 3.000	3.600	Parco con laghi artificiali.
55	54	A	—	28	—	—	—	—	—	—	—	Verde a parco - Case alte nel verde.
56	55, 60	A	—	68	945	60	1.100	60	1.000	—	1.100	Nuova Città degli Studi Scientifici: Politecnico, Medicina, ecc.
57	56	R3 + AT	Estensiva	102	3.723	37	4.400	100	4.650	- 1.800 + 6.365	9.765	Attrezzature sportive nel verde - Sistemazione Portici Vecchi a Museo Scienze Naturali - Ippodromo.
58	56	A	—	32	—	—	—	—	—	—	—	Sfollamento e completamento zone libere con artigianato e abitazioni.
59	61	R1	Estensiva	89	2.856	—	3.190	125	1.840	+ 6.800	10.000	Merato Ortofrutticolo - Dogana.
60	61	V	—	112	—	—	—	—	—	—	—	Nuova unità organica su 3 quartieri Mirafiori-Lingotto - Trasferimento della «Ferrante Aperti».
61	53, 54	R3 + AT	Estensiva	63	3.042	52	3.950	130	4.550	- 750 + 4.800	8.000	Verde protettivo a bosco.
62	53	R3	Estensiva	25	2.493	100	3.000	130	3.820	- 840 + 540	3.000	Sfollamento - Regolarizzazione zona con abitazioni e artigianato - L'Ospedale Militare viene trasformato in Clinica Universitaria.
62 bis	60	R3	Semintensiva	17,5	1.793	140	2.150	150	2.152	—	2.150	Sfollamento - Regolarizzazione.
63	62, 59, 53	V	—	300	2.617	—	2.200	—	2.677	—	2.200	Casa popolari Fiat Mirafiori esistenti.
64	59	R1	Estensiva	145	750	—	750	120	545	+ 19.250	20.000	Verde protettivo ad alta fusto - Vincolo non edificandi - Attrezzature varie nel verde.
65	60	IP	—	97	—	—	—	—	—	—	—	Nuova unità organica Rignon su 3 quartieri - Il parco della villa Rignon viene trasformato in parco pubblico e diventa il centro dell'unità.
65 bis	62	IP	—	22	—	—	—	—	—	—	—	Stabilimento Fiat-Mirafiori.
66	62	IP + IL	—	60	—	—	—	—	—	—	—	Zona di espansione della Fiat-Mirafiori - Trasferimento del Sanatorio S. Luigi.
66 bis	62	IP + IL	—	80	—	—	—	—	—	—	—	Nuova zona industriale: Stabilimenti collegati al ciclo produttivo Fiat.
67	69	R3	Estensiva	70	1.611	23	1.920	25	1.400	—	1.920	Nuova zona industriale - Idem a. s. Invariata.
68	67	R3	Estensiva	62,5	1.517	23	1.720	25	1.907	—	1.720	Invariata.
69	70	R2	Estensiva	41	1.300	38	1.500	40	1.820	+ 1.000	2.500	Ammesse tutte costruzioni unifamiliari a una casa alta a villa sovrapposte.
70	70	R2	Estensiva	55	2.081	58	2.500	100	2.120	- 780 + 1.980	3.700	Sfollamento e poche nuove costruzioni tra cui una casa alta a villa sovrapposte.
71	15	R2	Semintensiva	62	10.553	240	12.900	130	10.857	- 4.200 + 500	9.100	Sfollamento - Costruzione di una casa alta.
72	13	R2	Estensiva	70	3.006	115	6.000	100	4.041	- 2.200	3.800	Idem come sopra.
73	14, 71	R2	Semintensiva	96	7.816	230	8.400	200	7.300	- 3.100 + 1.500	7.800	Sfollamento - Consente qualche costruzione per regolarizzare aree libere, tra cui due case alte a villa sovrapposte.
74	72	R3	Estensiva	41	1.325	36	1.700	40	1.320	- 350 + 650	2.000	Idem come sopra.
75	12	V	—	125	908	—	1.150	—	830	—	1.150	Verde a bosco.
76	81	A	—	18	—	—	—	—	—	—	—	Centro ospedaliero degenza e convalescenza.
77	80	V + A	—	164	—	—	—	—	—	+ 1.600	1.600	Centro di attrezzature per sport estivi ed invernali, campi, ecc., collegato alla città con funivia.
78	—	NR	—	—	24.974	—	30.000	—	23.823 + 2.423 (a saldo)	—	30.000	Zona periferica, esterna all'anello di circoscrizione, per le quali è imposto il vincolo non edificandi.
T O T A L I				6.284,30	602.901	—	727.809	—	626.000	- 222.000 + 106.668	612.277	(*) Delle consistenze militari, ospedaliere etc.

Oltre la Stura la grande arteria, dopo aver raccolto in un unico macrociclo le immissioni della strada per Leyni, della S.S. n. 11 e della Sassi-Stura, di allacciamento della strada del Pino, immette direttamente nell'autostrada per Milano.

Il tracciato, che da Moncalieri a Stura ha la lunghezza complessiva di Km. 15,2, sfreccia in gran parte strisce di terreno finora inutilizzate e crea un grande nastro continuo ad andamento rettilineo, con curve a grande raggio. L'arteria veloce è di 10 mt. di larghezza e a quattro piste; nel tratto cittadino essa è affiancata da piste laterali per il traffico lento. La sezione stradale complessiva ha tre misure, mt. 50, 70 e 80, corrispondenti alla distanza dei fili di fabbricazione relativi a tre tratti estesi del percorso cittadino. La generosa larghezza complessiva dell'arteria è quindi tale da porla a confronto con la più moderna parkway americana.

Le immissioni del traffico cittadino sono localizzate nei punti di maggior interesse sull'intero percorso di 15,2 Km. si hanno complessivamente 15 nodi selezionati.

E precisamente:

Nodo n. 1 di collegam. con l'abitato di Moncalieri e con l'anello esterno, ramo orientale.

• • • 2 • • • la S.S. n. 20,

• • • 3 • • • la S.S. n. 23, con via Nizza e con l'anello esterno, ramo occident.

• • • 4 • • • il sottopassaggio di corso Agrigento,

• • • 5 • • • corso Sebastopoli (anello interno),

• • • 6 • • • corso Bramante e l'asse di penetrazione fino a P. N.

• • • 7 • • • corso Galileo Ferraris,

• • • 8 • • • corso IV Novembre,

• • • 9 • • • corso Peschiera,

• • • 10 • • • corso Vittorio Emanuele,

• • • 11 • • • piazza Statuto,

• • • 12 • • • corso Regina Margherita,

• • • 13 • • • corso Stradella e corso Vigevano (anello interno),

• • • 14 • • • l'anello esterno, ramo settentrionale,

• • • 15 • • • la strada di Leyni, la S.S. n. 11 e la strada del Pino.

Schema della soluzione di sventramento (zone in grigio) proposta dalla Amministrazione Comunale: A, via Botero e Bellasia; B, via Calandra; C, via Cigna. Lungo i percorsi sono stati indicati gli incroci esistenti

Tabella n. 3
COSTO DELLA NUOVA ARTERIA
DI ATTRAVERSAMENTO

OPERE	Prezzo unitario 1-0-1947	Quantità	Costo in milioni di lire 1947
Sterzo	600	mr. 662.000	397,2
Riparto	600	mr. 306.000	183,6
Muri di sostegno	10.000	mr. 150.000	1.500,0
Manufatti	10.000	mr. 70.000	700,0
Spostamento binari	2.000	ml. 3.000	16,6
Mante stradale	2.000	mq. 212.000	424,0
Totale milioni			3.173,6

Per l'esecuzione, l'opera è stata suddivisa in 3 lotti:

1° lotto: linea di penetrazione Nord, costo lire 700 milioni;

2° lotto: linea di penetrazione Sud, costo lire 650 milioni;

3° lotto: attraversamento rapido della città, costo 1.820 milioni.

Da notare che la costruzione può avvenire per

parti in ordine di urgenza, e che il terzo lotto, il più costoso, potrebbe anche essere differito per qualche tempo, pur potendo l'arteria di attraversamento funzionare ugualmente usufruendo per intero di corso Tirreno, corso Mediterraneo, corso Castelfidardo e corso Inghilterra. Altra importante considerazione è il fatto che la soluzione di attraversamento proposta, pur essendo prospettata unitamente alla trasformazione ferroviaria, ne è sostanzialmente indipendente e può essere attuata nella duplice ipotesi di realizzazione o meno del trasferimento della Stazione Viaggianti; di conseguenza, le due trasformazioni stradale e ferroviaria possono anche essere iniziate e compiute in tempi diversi senza interferenze.

È infine interessante osservare il confronto economico fra il primo lotto che costituisce la linea di penetrazione Nord e la soluzione di sventramento delle vie Botero e Bellasia, che tenderebbe a risolvere, ma tecnicamente in modo assai inferiore, lo stesso problema.

Il costo per metro lineare di attraversamento è stato valutato mediamente a L. 1.804.000, comprendente il costo del terreno e degli edifici esistenti da espropriare, il costo di demolizione e sgombero, e il costo della nuova pavimentazione stradale, fognature e impianti, senza conteggiare le opere di costruzione dei nuovi edifici in frangio alla via. Con tale prezzo unitario lo sventramento verrebbe a costare milioni di lire: 1,8 x 730 ml = 1.314 milioni, cioè il doppio del costo del 1° lotto.

Questo confronto conferma la superiorità, non solo tecnica, ma anche economica della soluzione proposta.

Costo dell'opera.

In base ad un progetto dettagliato dell'opera, è stato possibile stabilire un computo analitico delle opere principali e quindi stabilire il costo dell'opera, che risulta riassunto nella seguente tabella:

Allegato n. 6

Procedura di compilazione del piano urbanistico

Il piano delle trasformazioni urbanistiche proposto, pur contenendo un preciso indirizzo generale e pur basandosi sul dettaglio e maturato esamini di alcuni degli argomenti fondamentali, è tuttavia ancora un piano generale di massima. Per il passaggio ad una definitiva redazione esecutiva sono dovute essere alcune ulteriori approfondimenti che lo portino ad essere un piano efficiente e completo. Le fasi tecniche di questa successiva approssimazione sono le seguenti:

a) Indagini.

1. Indagine sull'attuale stato di affollamento e stato igienico delle abitazioni, condotta unitamente per singole abitazioni.
2. Indagine sulla consistenza edilizia industriale in relazione all'operazione di trasferimento alle zone industriali.
3. Indagine sulla consistenza e sullo stato igienico delle attuali attrezzature collettive.

In base ai risultati delle tre indagini, che potrebbero essere svolte assai rapidamente dalla Divisione Statistica, potrebbero venire riveduti con maggiore accuratezza alla realtà i dati contenuti nell'allegato 1 e nella tabella n. 2, e quindi potrebbe venire fissata con maggior precisione la dimensione optimum della città e dei nuovi quartieri organici interni ed esterni.

Questa prima fase serve per il completamento del piano generale comunale e del relativo bilancio finanziario.

b) Piani particolareggiati.

Ognuna delle 11 zone che compongono il P. U. va soggetta a piano particolareggiato. Tali piani non hanno evidentemente da essere studiati tutti contemporaneamente, si tratterà di fornire una graduatoria di urgenza ed alcune delle zone potranno anche attendere ancora alcuni anni prima di essere sottoposte a piano particolareggiato.

Tuttavia il principio da affermare e da seguire è che tutte indistintamente le 11 zone debbano andare a piano particolareggiato, ivi compreso le zone a verde e le zone industriali.

I piani particolareggiati, preceduti da indagini analitiche, fisseranno il volto definitivo delle varie zone, sia che si tratti di nuovi quartieri III ed IVA, sia che si tratti di zone da risanare (RA), sia più semplicemente che si tratti di zone compromesse (RI) o che ammettono ancora possibili trasformazioni (R2) sia che si tratti di zone ad altre destinazioni.

Nei piani particolareggiati verranno dettagliate le strade residenziali ed i tipi edifici; ognuno dei piani verrà infine completato dal regolamento edilizio e dal piano finanziario relativo all'attuazione delle opere. Solo in base ai piani particolareggiati ed ai relativi regolamenti dovranno quindi essere concessi i permessi di fabbricazione. Tuttavia, nel periodo che intercorre fino alla loro compilazione l'Amministrazione comunale potrà, in base al piano proposto ed agli elementi forniti nell'Allegato n. 1, procedere ad immediate deliberazioni.

Circa l'urgenza e la procedura per la compilazione del piano nella fase esecutiva, gli autori del piano, accendendo ai voti finali del II Congresso Nazionale di Urbanistica, auspicano:

a) La formazione di un Corpo Tecnico, composto di professionisti selezionati attraverso il presente concorso, al quale venga affidato il compito del coordinamento tecnico delle indagini, della stesura definitiva del piano generale e del suo collegamento col piano Regionale, della compilazione del bilancio finanziario e del coordinamento dei piani particolareggiati.

Questi ultimi potranno essere posti a concorso e affidati a professionisti, ma verranno compilati

in definitiva sotto la direzione del Corpo Tecnico.

b) La formazione di una Commissione di Consultazione, che riunisce tutti i rappresentanti delle Autorità, Amministrazioni, Enti ed Associazioni, che hanno rapporti con la compilazione del piano urbanistico, oltreché tutti quegli specialisti di determinati rami, che possono contribuire alla compilazione del piano.

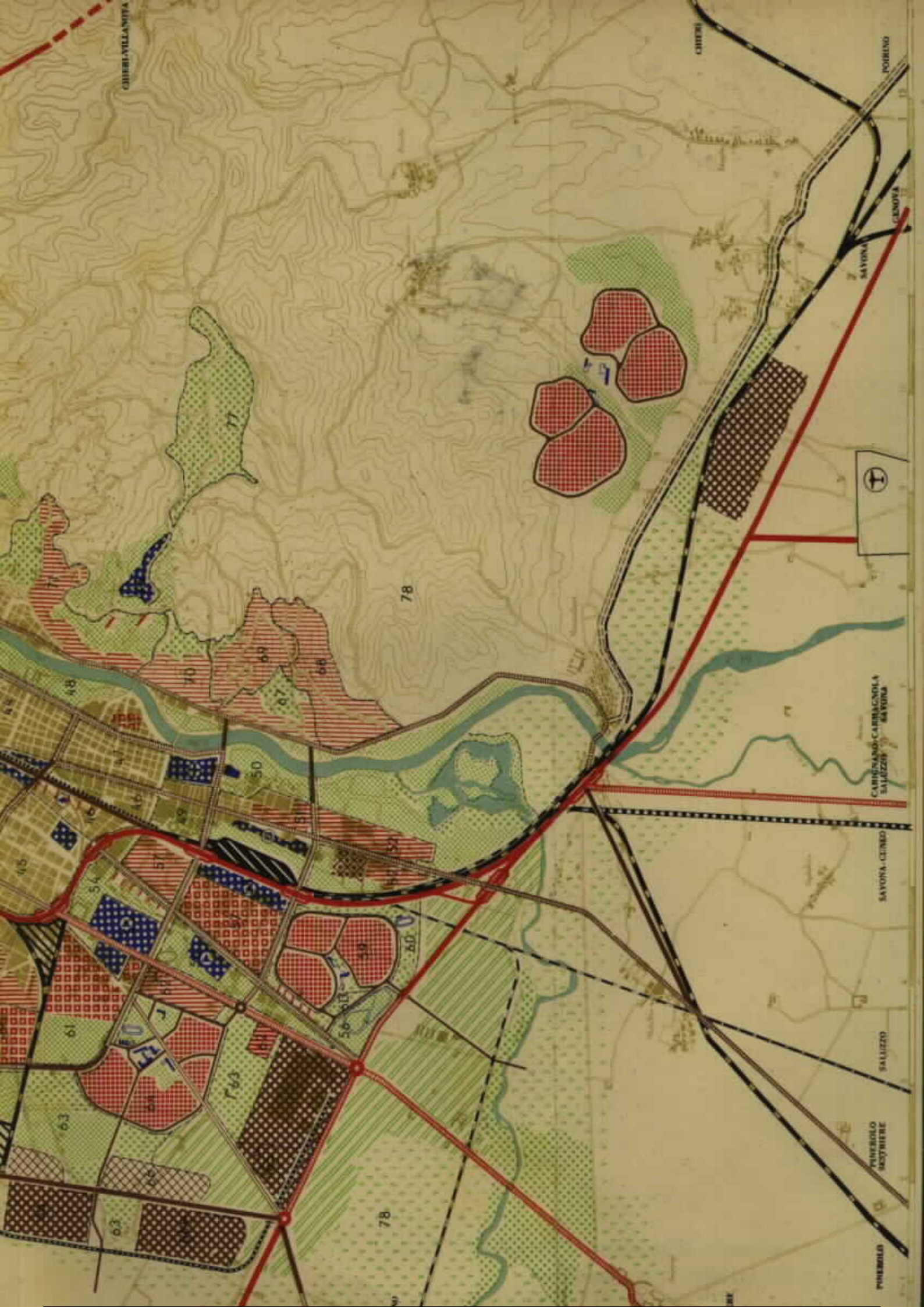
Compito della Commissione di Consultazione è di cooperare alla compilazione del piano, rappresentando gli interessi e le opinioni di tutte le categorie comunque interessate.

Mentre il Corpo Tecnico forma l'organo di collegamento con gli Uffici tecnici-amministrativi del Comune e con il Consiglio Comunale, la Commissione di Consultazione forma l'organo di collegamento con la pubblica opinione. È forse convincimento dei proponenti che senza il consenso della pubblica opinione un piano urbanistico può avere scarsa probabilità di successo e di attuazione; esso potrà essere imposto e subito, ma non capito e desiderato. E poiché il consenso non si può ottenere altrimenti che con un diretto continuo contatto con la pubblica opinione, si chiede che il piano non sia una operazione nascosta, ma che esso proceda con l'ausilio del pubblico dibattito, che ha da essere il più esteso ed il più proficuo possibile.

Solo in tal modo è possibile la formazione di un orientamento della collettività sui problemi che formano la trama, entro la quale si svolge la stessa vita quotidiana.

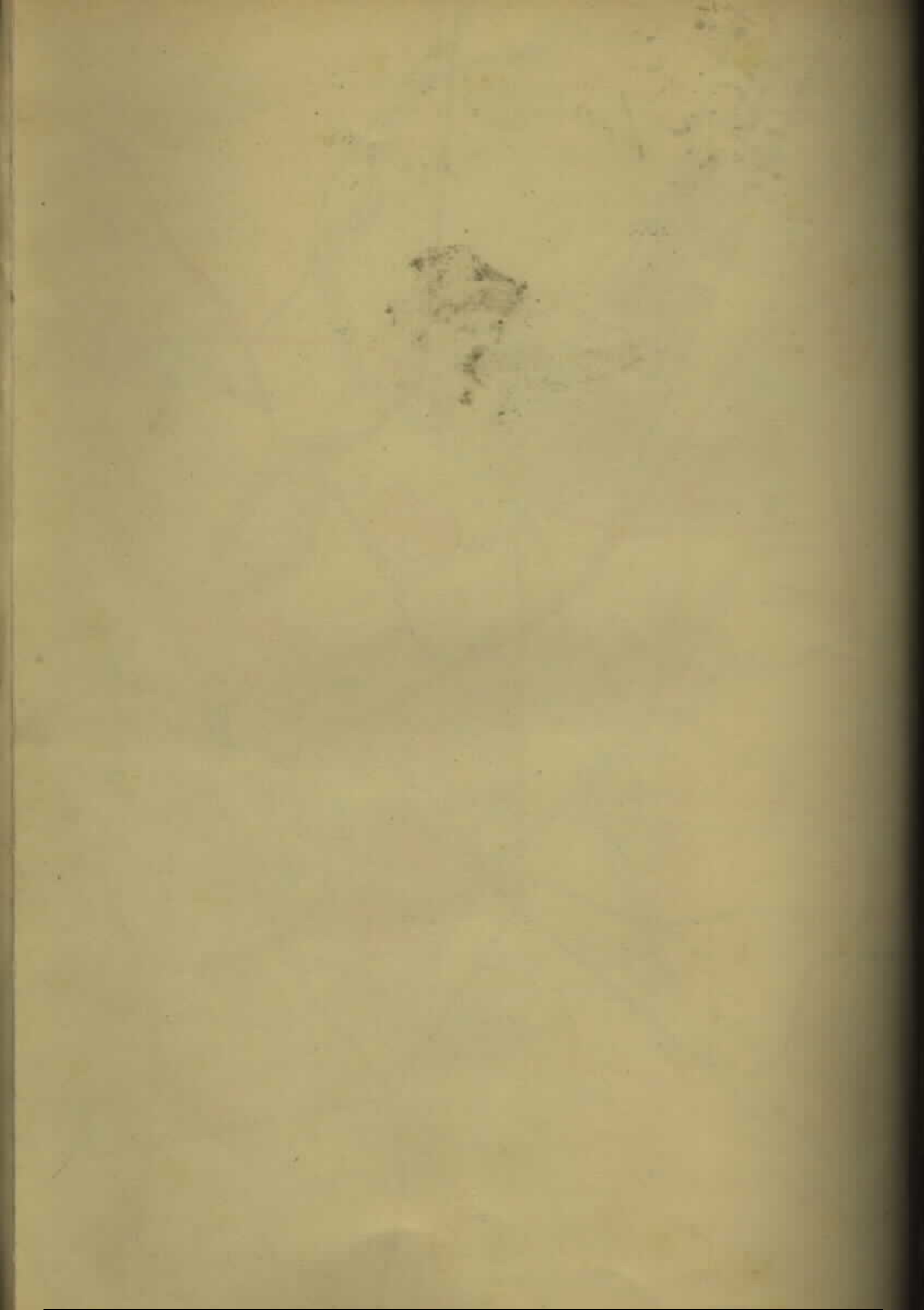
Solo in tal modo, con un continuo colloquio tra coloro che fanno il piano e coloro per i quali il piano è fatto, si raggiunge il duplice scopo di farne proposte aderenti alla realtà, non solo tecnica, ma anche psicologica e di stimolare nel pubblico la percezione dei problemi collettivi e la formazione dello spirito della « comunità ».





Piano generale di massima della Città di Torino
Progetto Astengo, Renacco, Rizzotti

Allegato al N. 1-1949 della Rivista Urbanistica



Riassumendo, delle 222.000 persone da sistemare, circa:

- 41.300 verranno risistemate nelle zone di P. R. compromesse, ma che consentono successivi incrementi fino a saturazione delle densità determinate in allegato 1;
- 37.800 verranno risistemate nei 4 nuovi quartieri organici periferici;
- 27.600 verranno sistemate nei minori nuovi quartieri;
- 115.300 verranno sistemate nelle nuove unità organiche esterne alla città. A queste ultime si aggiungeranno altre persone provenienti sia dalla eccedenza di mano d'opera agricola regionale ed extra-regionale che si fisserà in attività industriali, sia dallo sfollamento di altri centri regionali sovraffollati.

Nelle nuove unità industriali potrà infine anche essere stabilmente fissata una aliquota di quella forte massa di lavoratori, cosiddetti « pendolari » (circa 50.000), che giornalmente provengono, dalla circostante campagna.

La percentuale delle persone che verranno complessivamente sistemate in nuovi quartieri organici sia cittadini, che extra-cittadini, è pertanto il 75 % delle persone da sistemare e rappresenta il 22 % del totale degli abitanti attuali della città.

E) ZONIZZAZIONE CITTADINA

La città è stata suddivisa in 77 zone di Piano Regolatore per ciascuna delle quali sono state date le indicazioni principali qualitative e quantitative nella tabella dell'allegato 1, si riproduce uno stralcio indicativo.

Ogni zona di P. R. delimitata e classificata dovrebbe formare oggetto di un successivo studio di piano particolareggiato.

SOLUZIONI PARTICOLARI DEL PIANO

I due nuovi centri direzionali.

Non è augurabile né possibile che il vecchio centro, integrato dalle nuove unità, abbia a perdere la funzione di cervello direttore, ma non è neppure possibile che questo compito sia assolto senza una adeguata trasformazione delle attrezzature. A tale scopo si propongono due nuovi grandi centri direzionali: uno a carattere amministrativo ed uno a carattere commerciale.

a) A nuovo centro amministrativo in cui si dovrebbero accogliere i nuovi edifici pubblici regionali, provinciali e comunali, è destinata la zona n. 35 di 17 ha di superficie, in posizione baricentrica ben servita da grandi corsi e tangente alla grande arteria di attraversamento veloce.

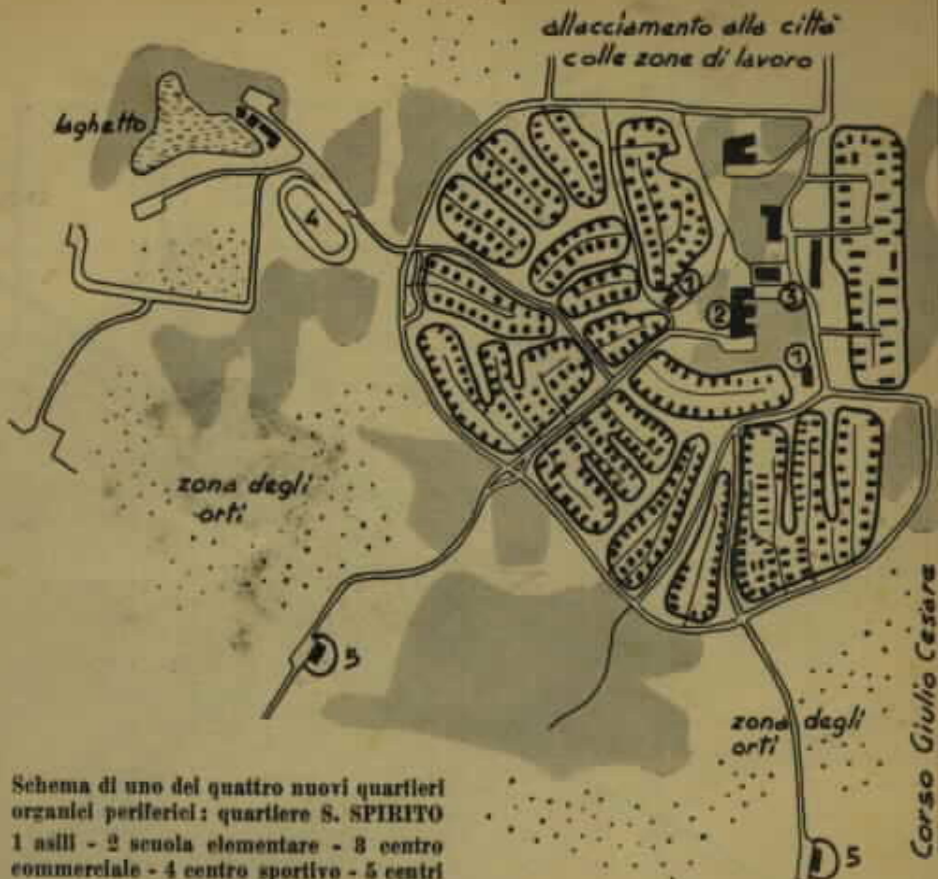
b) A nuovo centro commerciale viene adibita la zona n. 43, comprendente l'area di ha 22,5 attualmente occupata dalla Stazione di P. N. In questa magnifica area centrale, trattata generosamente a parco, sorgerebbero alti e radi edifici commerciali, in continuità con l'attuale zona degli uffici, gravitante sull'asse di via Roma.

Attrezzature di città.

1. *Il centro sociale.* Il vero « cuore » della città, è, e rimane, piazza Castello, colle sue immediate adiacenze.

La zona, colla istituzione dei due centri direzionali viene ad essere svuotata dagli attuali interessi amministrativi: occorre perciò vitalizzarla dando maggiore evidenza agli altri suoi caratteri e cioè a quelli sociali, culturali e mondani.

Nell'area libera adiacente all'ex Regio (zona 38) potrebbero essere sistemati: l'Università degli Studi (facoltà letterarie), in



Schema di uno dei quattro nuovi quartieri organici periferici: quartiere S. SPIRITO
1 asili - 2 scuola elementare - 3 centro commerciale - 4 centro sportivo - 5 centri di raccolta ortofrutticoli

sede nuova; la Biblioteca Nazionale, nell'antica sede dell'Università; un Teatro di prosa; un Centro della moda; una Galleria d'arte, ecc.

2. *La Città degli Studi Scientifici.* Le facoltà scientifiche (Politecnico, Fisica, Scienze naturali, Medicina, Scienze economiche e commerciali, Veterinaria, ecc.), attualmente sistemate in vecchi ed inadatti edifici dovrebbero essere raggruppate sulla grande area della Piazza d'Armi Nuova (zona 55).

3. *Attrezzature sanitarie.* Ad integrazione di quelle attuali si propone: l'istituzione di tre nuovi ospedali di quartiere (300 letti), il trasferimento del Sanatorio S. Luigi in un centro sanitario collinare (zona 76), la istituzione di un convalescenziario nella zona collinare 76, l'incremento degli ambulatori di quartiere.

4. *Servizio annonario.* Si propone lo adoppiamento del mercato all'ingrosso con l'istituzione di un nuovo centro nella zona 21 in adiacenza alla Stazione Dora.

Il nuovo macello dovrebbe sorgere in borgo S. Paolo in adiacenza al nuovo scale S. Paolo (zona 33).

Ogni quartiere dovrebbe avere il proprio mercato al dettaglio in stabile costruzione.

D. Altri servizi:

a) **Autoparchi.** Sono previsti grandi autoparchi a più livelli soprattutto nelle zone del nuovo centro amministrativo, del grande piazzale antistante la nuova Stazione Viaggiatori e del nuovo Centro Amministrativo.

b) *Attrezzature militari.* Le attuali 52 aree con immobili a destinazione militare, ricoprono 242 ha, pari al 7,5% della area complessiva del concentrico, sono ora in gran parte inutilizzate e sinistrate.

Si propone l'impianto di nuovi e moderni centri militari esterni alla città e la cessione delle aree militari cittadine, la cui utilizzazione è stata variamente prevista nelle singole destinazioni di zona.

c) *Cimiteri*. Anzi ch  ampliare l'attuale cimitero, si propone la istituzione di alcuni piccoli cimiteri di settore, da ubicare nel verde della campagna, oltre l'anulare esterna.

Zone verdi.

1. **Zone verdi cittadine.** Le zone a verde pubblico coprono attualmente circa 145 ha, pari al 4,5% dell'area occupata dalla città, con 2 mq di verde per abitante.

Sono state previste nel piano numerose zone verdi per un totale di 2000 ha, pari a 30 mq per abitante.

Esse dovranno essere costituite in gran parte da compatte masse di alberi ad alto fusto longevi e resistenti, con abbondante sottobosco.

2. *Zone orticole.* Complessivi 250 ha sono state destinate ad orti, col compito di realizzare la saldatura fra città e campagna. Essi sono suddivisi in piccoli lotti di 3000 ÷ 5000 mq, ognuno dei quali può produrre 150 ÷ 175 quintali annui di ortaggi. Il concentrico abbisogna per la sua alimentazione di circa 1000 ha coltivati ad orto. Essi coprono quindi notevole superficie della zona d'influenza e saranno in essa opportunamente intervallati da zone di intensiva coltivazione di foraggi per l'alimentazione di bovini e suini da allevarsi in nuovi, moderni e ben attrezzati centri zootecnici.

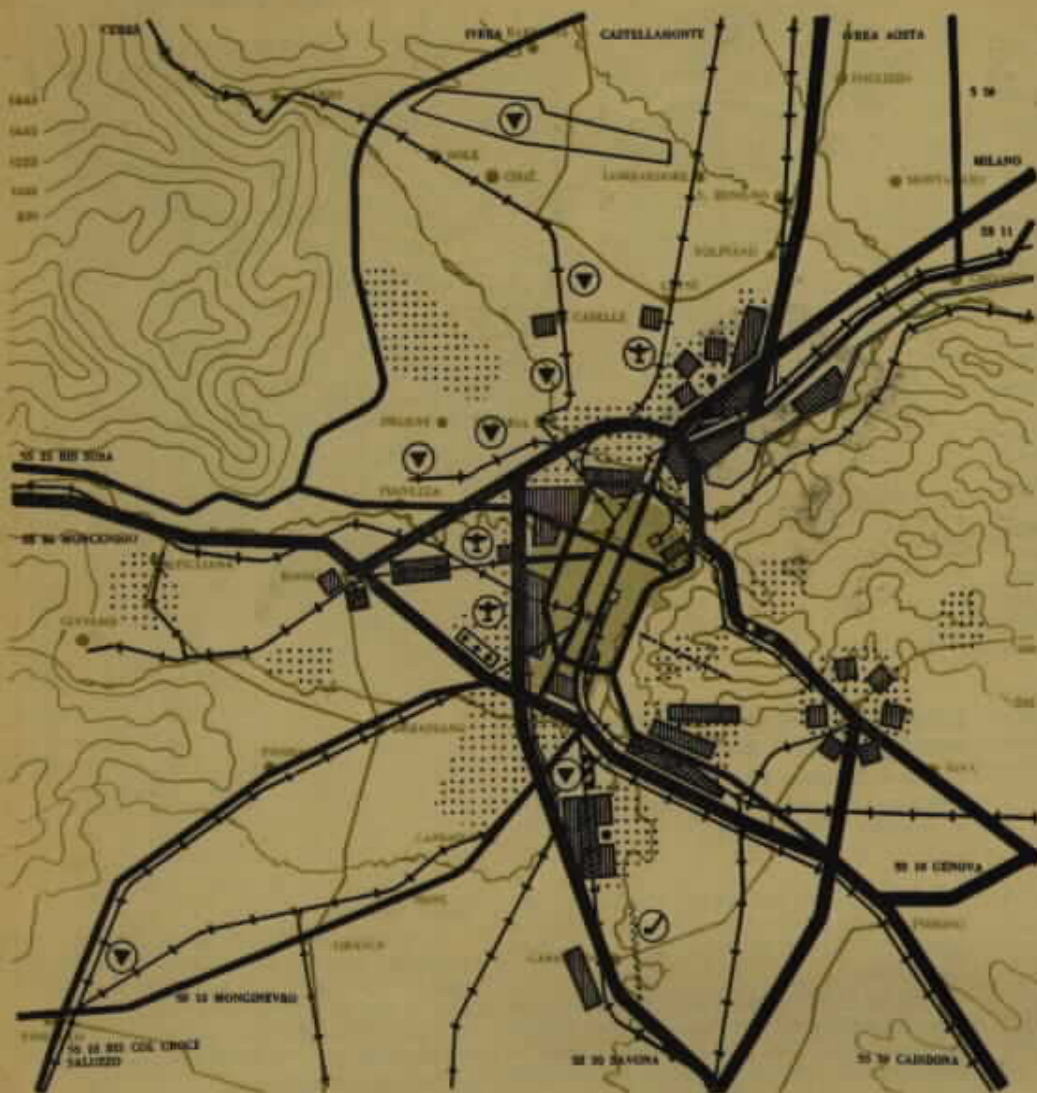
3. **Zona collinare.** Vanto paesistico della città, la collina costituisce una grande riserva di boschi e di prati che costituiscono la meta di facili passeggiate: questa si ritiene sia la funzione più logica della collina per la città. Lungi quindi dal congetturare vaste zone residenziali collinari, antieconomiche, lontane dai luoghi di lavoro e gravate di dispendiosi trasporti e servizi, si propone di curare il lato paesistico, integrando l'attuale attrezzatura stradale con nuovi tronchi, in modo da costituire una strada a mezza costa da Sassi a Moncalieri, che sia separatrice fra la zona alta collinare, vincolata a « non edificandi » (zona di boschi e di riserve), e quella sottostante da regolarizzare con nuove costruzioni.

Nella parte alta della collina sono previsti: un centro sanitario (zona 76) ed un centro sportivo (zona 78).

La zona alta verrebbe infine valorizzata dalla nuova dorsale Pino-Superga-S. Mauro, completando la dorsale da Pino a Moncalieri.

Progetto:

Giorgio Rigotti



Schema del piano della zona d'influenza

Riduzione dalla tavola 1:50.000

L'Autore imposta anzitutto l'organizzazione delle comunicazioni a carattere interregionale e regionale partendo dal presupposto che Torino perda la caratteristica di posto avanzato verso la frontiera occidentale ed assuma invece quella di importantissimo quadrivio sulle direttrici Adriatico-Atlantico e Mediterraneo-Centro Europa.

Comunicazioni stradali regionali

Analizza dettagliatamente tutte le più importanti direttrici stradali e conclude prospettando rettifiche di tracciati e creazioni di nuove arterie.

In particolare ritiene necessaria la creazione di:
una strada direttissima su Ivrà e il raddoppio della SS n. 26 lungo la Valle di Aosta in relazione al previsto traffico del Monte Bianco;
una strada di arroccamento pedemontano raccogliente le provenienze di fondo valle;
una direttissima lungo la valle di Lanzo.

Ritiene che soprattutto debba essere organizzato un sistema di tangenziali attorno all'agglomerato urbano di Torino mediante un sistema di strade incrociate sui poli esterni di Settimo, Rivoli, Carmagnola e Chieri; in particolare Rivoli e Carmagnola formano i termini di «due ampie tenaglie che si chiudono vicendevolmente». Propone pertanto i seguenti nuovi tronchi:

Tangenziale Nord: si diparte da Rivoli verso nord-est e si innesta con un incrocio a quadrifoglio sull'inizio dell'autostrada Torino-Milano;

Tangenziale Sud: pure da Rivoli e con direzione verso sud-est si diparte un nuovo tronco che lambisce Moncalieri e si collega con la SS n. 10 dopo Carignano;

Tangenziale Ovest: da Carmagnola si stacca un tronco che passa tangente al territorio comunale di Torino fino a innestarsi sulla tangenziale nord presso Villa Cristina;

Tangenziale Est: da Carmagnola passando per Chieri raggiunge il porto fluviale di Torino.

La riorganizzazione delle comunicazioni ferroviarie prevede due nuovi tronchi nella immediata vicinanza della città:

un tronco diretto per Ivrà-Aosta con innesto a Settimo e con sfruttamento fino a Volpiano dell'attuale sede della Canavese;

un tronco a sud per Sangone-Carignano-Carmagnola allo scopo di adoppiare le linee per Genova e per Savona.

In città il progetto mantiene inalterato il tracciato della rete ferroviaria ma ritiene necessaria la

formazione di due nuove stazioni di smistamento.

Per le ferrovie secondarie ed intercomunali ritiene necessaria la formazione di tre capolinea: a nord, a sud e ad ovest. Quello a nord sito sull'area dell'attuale parco ferroviario di Torino Dora, quello a sud sito sull'area della SPA, mentre piazza Statuto rimane il capolinea della Torino-Rivoli-Avigliana-Gliaveno.

Le comunicazioni idriche ed aeree

L'Autore riafferma la necessità di provvedere per un futuro abbastanza prossimo la realizzazione dell'idrovia Torino-Novara che avrà il porto nella zona di Stura.

È previsto un aeroporto commerciale in vicinanza di Borgaro; uno militare verso Caselle; uno industriale nella zona di Collegno (Aeritalia) e uno di allenamento e turismo nella zona di Grugliasco.

Le comunicazioni stradali urbane

Pianificate le tangenziali vengono ricercate le arterie di penetrazione verso il centro.

Circa la provenienza da nord viene prospettata la soluzione proposta dalle Commissioni Municipali che prevede l'allacciamento di piazza Emanuele Filiberto con piazza Solferino attraverso via Botero allargata. Altra linea di penetrazione è quella di via Belgioia che convoglia il traffico della zona industriale legata al porto fluviale fino alla piazza Emanuele Filiberto.

A integrazione delle precedenti si prevede un tracciato per corso Vercelli, corso Venezia raccordato con corso Principe Oddone con viadotto sfociante nel nodo di Piazza Statuto.

Altro assi sussidiario è dato da via Cigna allargata. Nel settore sud oltre a corso Orbassano, corso Stupinigi e il corso IV Novembre rimane la penetrazione di via Nizza, sussidiata dall'arteria di corso Polonia e corso Massimo d'Azeglio.

Zonizzazione

Le principali proposte sono:

a) limitare rigidamente l'area urbana con una fascia di protezione periferica;

b) saturare entro limiti di densità prefissi le zone interne;

c) togliere decisamente dalla compagine urbana le grandi aree industriali e concentrarle in nuove zone debitamente attrezzate;

d) aumentare gli spazi verdi pubblici sfruttando le aree industriali abbandonate.

Le zone industriali

Sono previste due zone principali periferiche: una a nord verso il porto canale per le industrie pesanti, ma assolutamente non nocive; una a sud raggruppante attorno al nucleo Fiat le industrie automobilistiche e affini.

Sullo stradale di Francia è mantenuto il nucleo delle industrie aeronautiche.

Nuove zone industriali per il trasferimento delle industrie cittadine e l'incremento di industrie locali saranno sistemate in zone opportunamente scelte a lato delle più importanti vie di comunicazione.

Le zone residenziali

Profondi cunei verdi suddividono l'agglomerato urbano periferico al nucleo centrale in cinque settori.

La sistemazione del vecchio nucleo comprende alcune trasformazioni tra cui la formazione di una grande piazza di fronte a Porta Susa e di una piazza di fronte alla stazione secondaria Nord; la destinazione delle aree militari in parte a zone residenziali, in parte a zone verdi.

Nelle zone esterne alla città è previsto l'incremento dei centri residenziali esistenti e la installazione di nuovi centri urbani in collegamento con i nuclei industriali. In essi la fabbricazione estensiva in generale ha carattere di case unifamiliari con orto di tipo medio e minimo, mentre nei pressi di Chieri e Trofarello può assumere carattere di ville medio e signorili.

Le zone speciali

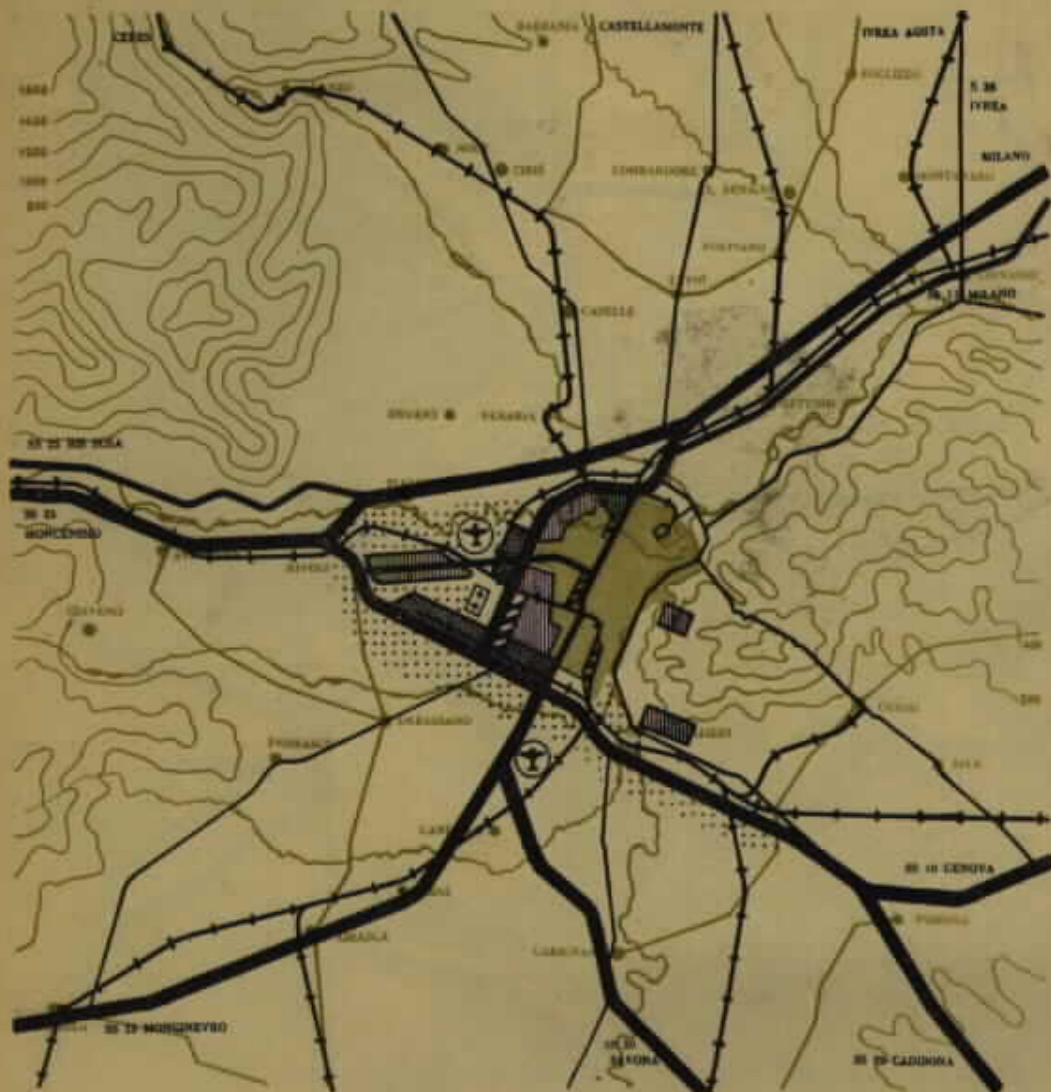
Gli edifici universitari sono dislocati in tre raggruppamenti: l'alta cultura tecnica a cavallo di corso Vittorio Emanuele sull'area di caserma e del mattatoio; la cultura letteraria attorno al vecchio Palazzo dell'Università; le scienze mediche nei pressi delle Molinette, mentre gli studi archeologici ed i Musei saranno nei pressi delle Torri Palatine.

La riorganizzazione ospedaliera prevede lo spostamento all'esterno del manicomio e del S. Luigi in zona esterna il primo e in zona periferica il secondo.

Gli impianti militari sono tutti decentrati e per essi vengono indicate località della regione particolarmente adatte per configurazione geografica e tradizioni locali.

Indicazioni vengono pure date per la sistemazione delle zone sportive, dei mercati e macelli e in particolare modo della zona collinare per la quale è prevista una rete stradale con andamento orizzontale a mezza costa.





Progetto:

Ezio Cerutti

Giuseppe Merlo

Alberto Morone

Fausto Natoli

Aldo Putelli

Schema del piano della zona
d'influenza

Riduzione dalla tavola 1: 50.000

Gli autori ritengono che il traffico Moncalieri-Porti Liguri abbia favorito in modo preminente lo sviluppo industriale di Torino e indirizzata la localizzazione di alcuni complessi industriali su tale grande asse.

Ritengono pure che per effetto della riorganizzazione regionale e nazionale si possa individuare un nuovo asse padano est-ovest sul quale verranno attratte attività industriali e commerciali.

Dei due assi, il primo, Francia-Porti Liguri, è alimentato dai due estremi ed è preminente per Torino; il secondo, quello padano, è prevalentemente trasversale e Torino ha funzione « di testa ».

Pertanto circa l'incremento di Torino gli autori prevedono:

a) che in piccola parte esso sarà assorbito da nuovi nuclei autonomi che sorgono in funzione dell'asse padano;

b) che in massima parte si effettuerà in nuclei strettamente collegati all'economia ed al nucleo stesso di Torino e che la loro funzione sarà in rapporto all'accennato asse Francia-Porti Liguri.

Individuate le cause principali dello sviluppo di Torino, gli autori assumono come confini non variabili le fasce di Stura e la collina della Maddalena e ritengono che la città debba svilupparsi sulla striscia Rivoli-Moncalieri che per le sue caratteristiche è tecnicamente adatta e facilmente organizzabile.

Ripetiamo dalla relazione lo schema del piano regolatore generale: « Lungo un nuovo collegamento Rivoli-Moncalieri (tangenziale sud) si svilupperanno le zone industriali, coordinate alla Fiat Mirafiori e raccordate alle ferrovie.

Quartieri autonomi residenziali si svilupperanno secondo l'asse Rivoli-Torino e Moncalieri-Trofarello, in collegamento con le zone industriali, opportunamente disposti secondo i venti dominanti e isolati con fasce verdi di protezione.

Una zona mista di piccole industrie e artigianato viene realizzata nella parte occidentale dell'agglomerato esistente.

Le industrie esistenti nella parte settentrionale della città ne verranno parzialmente drenate. La zona industriale sud-orientale verrà conservata e riordinata. L'agglomerato attuale, entro i limiti delle tangenziali, verrà saturato e riordinato.

I servizi ferroviari verranno riorganizzati e la sede nord-sud attuale verrà utilizzata per la realizzazione di un asse rapido di penetrazione e di drenaggio del traffico tra i vari settori della città, evitando ogni opera di sventramento e conservando alle zone della vecchia Torino il loro carattere.

Si realizzerà un collegamento auto-stradale asse padano-Francia a nord della città, collegamento

che potrà eseguirsi in un secondo tempo.

— Si provvederà alla penetrazione del verde in città.

— Si manterrà e aggiungerà il P. R. particolareggiato della collina.

— Si riorganizzeranno alcuni servizi (completamento della zona dei mercati col nuovo macello e il mercato bestiame, spostamento all'esterno delle carceri, spostamento del sanatorio S. Luigi).

Previsioni di popolazione

Limitando ad un periodo di 30 anni le previsioni sull'aumento della popolazione in Torino, gli A. prevedono, per estrapolazione della curva dell'aumento della popolazione dal 1870 ad oggi, una popolazione di 900.000 abitanti nel 1990. Ciò comporta un aumento di 184.000 abitanti, i quali vanno aggiunti ai 200.000 che vivono in vari sovraffollati, per determinare il reale fabbisogno edilizio.

Detta popolazione potrà venire distribuita come segue: 84.000 abitanti in centri autonomi al di fuori della diretta influenza di Torino, 185.000 in nuovi quartieri dell'agglomerato preesistente o in zone di saturamento e 135.000 in nuovi quartieri esterni.

Zonizzazione

Partendo da esigenze di carattere igienico, sociale ed economico, gli A. individuano nella città:

- 1° zona a destinazione specializzata;
- 2° zone residenziali costituite in « unità residenziali » coordinate ed autosufficienti.

Traffico e rete viaria

La soluzione dei problemi del traffico viene prospettata con:

- una tangenziale sud (Rivoli-Moncalieri-Trofarello);
- la tangenziale occidentale, innestata normalmente sulla precedente e tangente al vecchio agglomerato di Torino;
- la tangenziale nord che mette in comunicazione l'autostrada padana e la S.S. n. 11 con le strade verso la Francia;

— il traffico di penetrazione veloce dal nord fruito di un nuovo asse ricavato sulla sede dell'attuale ferrovia, di cui si prevede lo spostamento, nel tratto settentrionale e sul corso IV Novembre in quella meridionale.

Ferrovie

Per la riorganizzazione dei servizi ferroviari si prevede:

— l'abolizione dell'attraversamento nord-sud attuale nel suo tratto settentrionale e l'abolizione delle stazioni di Porta Nuova e Porta Sma;

— la creazione di un anello occidentale per la linea di Milano;

— la creazione di una stazione di testa principale con piano di ferro abbassato sull'area delle officine ferroviarie;

— la creazione di una stazione smistamento e merci;

— la trasformazione dell'attuale stazione di smistamento in deposito locomotive e in stazione merci;

— la derivazione di un'asta occidentale di raccordo industriale dalla stazione di smistamento;

— il collegamento della stazione di smistamento con Moncalieri creando una circosvalazione sud con possibilità di raccordi alle industrie;

— l'arretramento sull'attuale scalo merci della stazione di testa della ferrovia Valli di Lanzo.

Il nuovo nucleo commerciale

In conseguenza dello spostamento del baricentro della città verso sud-ovest, data la nuova forma di Torino e l'ulteriore sviluppo delle attività commerciali e direzionali, si prevede un nuovo nucleo commerciale nella zona della nuova stazione centrale.

Expansione residenziale

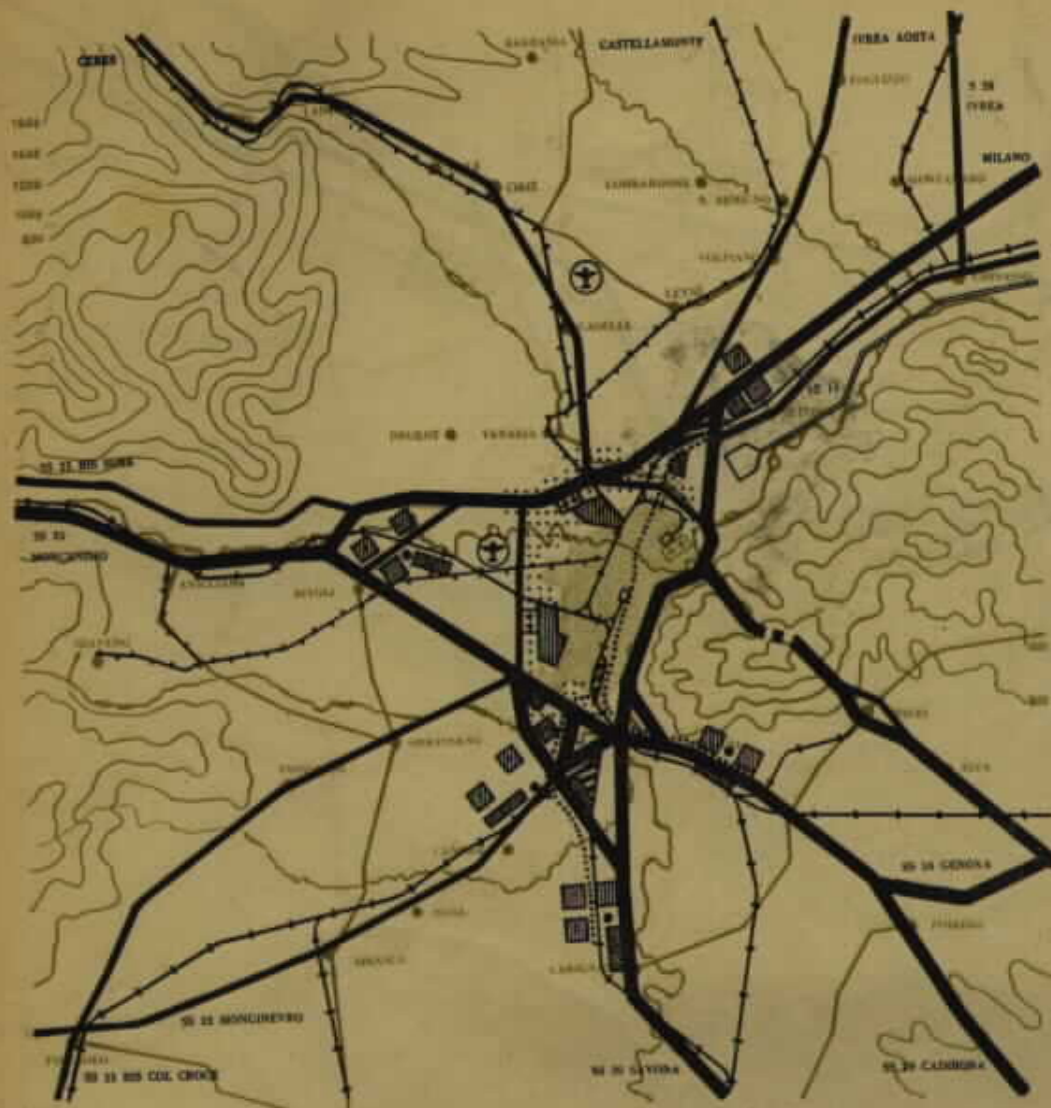
L'espansione principale si orienterà verso ovest su un nuovo complesso avente come asse il viale di Rivoli, mentre una espansione minore si prevede nella zona tra Moncalieri e Trofarello. Si prevedono unità residenziali, di nuovo impianto o di ampliamento di centri preesistenti, di 10-14 mila abitanti, dotate di attrezzature collettive. Due unità avranno in comune un centro di servizi. Da tre a cinque unità costituiranno una « comunità » di circa 30.000 abitanti completamente autosufficiente e dotata di ulteriori servizi comuni.

Nuove unità residenziali vengono previste anche nell'agglomerato esistente.

In relazione al programma di zonizzazione andrà progettato in seguito con maggiori dettagli il risanamento, lo spostamento di impianti dannosi, il completamento dei servizi, la rete stradale, il verde, ecc.

Zone residenziali o industriali di carattere omogeneo saranno pertanto oggetto di successivi piani particolareggiati.





Progetto :

Sandro Molli Boffa
Cesare Perelli

Schema del piano della zona
d'influenza

Riduzione dalla tavola 1 : 50.000

La quadrata Torino romana, fondata nella strozzatura che le Alpi e le colline del Monferrato formano nella pianura piemontese, dividendo la cuneo dalla canavese e vercellese, si trova sul passaggio obbligato delle comunicazioni nord-sud, all'incrocio della direttrice sboccante da ponente dalla valle di Susa, ricca di energie naturali ed umane, e confluyente al Po, ai piedi della collina.

Tale situazione geografica di Torino, che tanta importanza ebbe nelle sue fortune, ha da consigliare il futuro sviluppo della città lungo queste tre direttrici: quelle del due sensi della Valle Padana e quella verso la Valle di Susa. La collina a levante, specialmente nel versante verso la città è un ostacolo al naturale sviluppo della intera vita cittadina.

La felice inclinazione che l'attuale asse della Valle di Susa (strada Torino-Rivoli), ha rispetto la scacchiera viaria torinese, elimina le preoccupazioni che l'intersezione delle tre grandi direttrici abbiano da creare ed incrementare il centro cittadino dal traffico e dall'edilizia ineluttabilmente troppo densi.

Tale direttrice infatti, prima di intersecare il fascio delle comunicazioni della Valle Padana, scarica il suo flusso di traffico lungo tutte le grandi arterie tra loro parallele che obbligamente l'intersecano (dal corso Po e Vittorio Emanuele al corso Regina Margherita): tale flusso sarà così distribuito in tutto il tessuto urbano e non concentrato nell'antico centro cittadino.

La forma quindi che meglio si adatta alla geografia della zona torinese, è quella di un triangolo avente per base il Po con la collina e per vertice opposto, lo sbocco della Valle di Susa. Il territorio di tre comuni esistenti individuano tale triangolo: Rivoli, Settimo e Moncalieri. I tre lati che congiungono tali vertici rappresentano le tre grandi tangenziali che svilupperanno la città. La prima sarà il raddoppio della Statale N. 25 per la Francia, che da Alpignano, per Pinerolo e il Castello del Sadene (ove confluirà il corso Regina Margherita), si allaccerà all'autostrada e alla Statale N. 11 per Milano.

La seconda, restauro di antica strada già efficientissima, dalla Statale N. 23 da Rivoli, punta a Moncalieri passando per il nodo Nichelino-Moncalieri (Statale N. 23 per Pinerolo, N. 28 per Cuneo, N. 10 per Polino e quindi per Genova e Savona).

La terza è la tangenziale Padana, che raccoglie le provenienze meridionali (mare, Cuneo e Pinerolo) e le immette direttamente nel sistema viario della bassa Valle Padana e sue diramazioni (Monferrato, Lombardia ed Aosta). Essa può considerarsi come il raddoppio dei corsi Moncalieri e Casale: di tipo autostradale, come le due precedenti, non

interessate che dai ponti sul Po, che sottopasserà ed ai quali si allaccerà, riuscirà, data la sua estrema vicinanza con l'antico nucleo, a soddisfare, oltre che alla funzione di strada di transito anche a quella di penetrazione per la parte orientale della città, mediante i magnifici corsi e la magnifica ed efficientissima via Po, che partono da ogni ponte. Evidentemente queste tangenziali, prive per destinazione di alcuna funzione residenziale, più non avranno le sezioni dei nostri tradizionali corsi di circosvalazione: pur con la sezione ristretta (di non oltre i 15 metri), ma con tutte le caratteristiche di autostrada, esse, in rapporto alla loro efficienza, rappresentano una economia sulle antiche circosvalazioni. Per l'edilizia si creeranno viali con funzioni puramente residenziali, fuori del traffico con orientazioni più adatte alle abitazioni e di sezioni più economiche.

Il proposto sistema triangolare delle grandi arterie favorirà pure un sano ampliamento e decentramento del nucleo urbano ed il decentramento industriale. Presso i vertici del sistema, che rappresentano i grandi nodi delle principali arterie, sorgeranno i nuovi nuclei urbani, che avranno così assicurati efficienti collegamenti con i centri esistenti. L'amenti del sito conferma l'opportunità della scelta, particolarmente per i nuclei situati nella zona di Rivoli, Alpignano e di Nichelino-Moncalieri-Torona. In seguito si aggiungeranno altri nuclei, all'esterno del triangolo, indefinitamente, lungo le tre principali direttrici.

L'ampliamento si auspica non continui a nastri paralleli, ma in tanti nuclei ben caratterizzati, separati tra loro con zone agricole o boschive rincolate, capaci ciascuno di 8-10 mila abitanti, numero che permette ad essi di mantenere la propria individualità ed alla maggior parte di essi di connettersi e quindi di sfamarsi, di amarsi e di assistersi. Ognuno di questi nuclei sarà dotato dei servizi e delle istituzioni d'uso più comune e frequente: ogni gruppo di questi nuclei, sarà dotato di un centro di istituzioni di più ampio raggio d'influenza (scuole medie, centri amministrativi sanitari-assistenziali, culturali, ricreativi, sportivi, ecc.), disposti in modo tale che saranno raggiungibili dal punto più lontano in un quarto d'ora circa di percorso a piedi. Contemporaneamente fra questi nuclei residenziali, ma da essi separati dal verde, tangenti alle grandi arterie di comunicazioni, avranno da sorgere nuovi centri industriali.

Quanto all'attuale nucleo cittadino, se non sarà possibile bloccarlo nei suoi attuali confini, sarà sempre possibile ridurre i suoi maggiori, che una sfrenata speculazione dei terreni è venuta a rendere

sempre più acuti: l'eccessiva antumana densità di fabbricazioni. Nelle aree ancora libere da costruzioni, entro il triangolo delle tangenziali, nelle zone già dotate di servizi, particolarmente in un primo tempo, potranno sorgere vari quartieri ed edilizia prevalentemente estensiva, completi in tutti i suoi servizi ed istituzioni, separati fra loro da zone verdi, particolarmente destinato ad orti familiari per i residenti nelle case collettive.

Circa la sistemazione del centro urbano, per quanto riguarda la rete stradale di penetrazione si è preferito anziché concentrare il traffico in pochissime strade nuove, distribuirlo nelle maggiori esistenti, mediante trincee che tagliano, possibilmente in diagonale, la scacchiera torinese.

Così presso il ponte Mosca si fanno convergere due diagonali, che altro non sono che il prolungamento del corso San Maurizio da una parte e dei corsi Francia e Principe Eugenio dall'altra. Un incrocio ad X permetterà alle tre provenienti dai corsi Verelli, Giulio Cesare e via Bologna di snidarsi sulle vie tra loro parallele, penetranti nella vecchia città (la via Porta Palatina, la nuova via Bellinzoni, ecc.). Si sono sfruttati i notevoli dislivelli tra il ponte Mosca e l'attuale zona, facendo sovrapporsi queste diagonali ed i loro allacciamenti, lasciando così tranquilla la rete viaria residenziale.

È stata prevista una strada destinata al traffico fluente dal futuro Campo di aviazione di Casale, attraverso l'intera città, usufruendo per la maggiore parte dei corsi esistenti ed innestandosi facilmente con le grandi arterie provenienti dal sud.

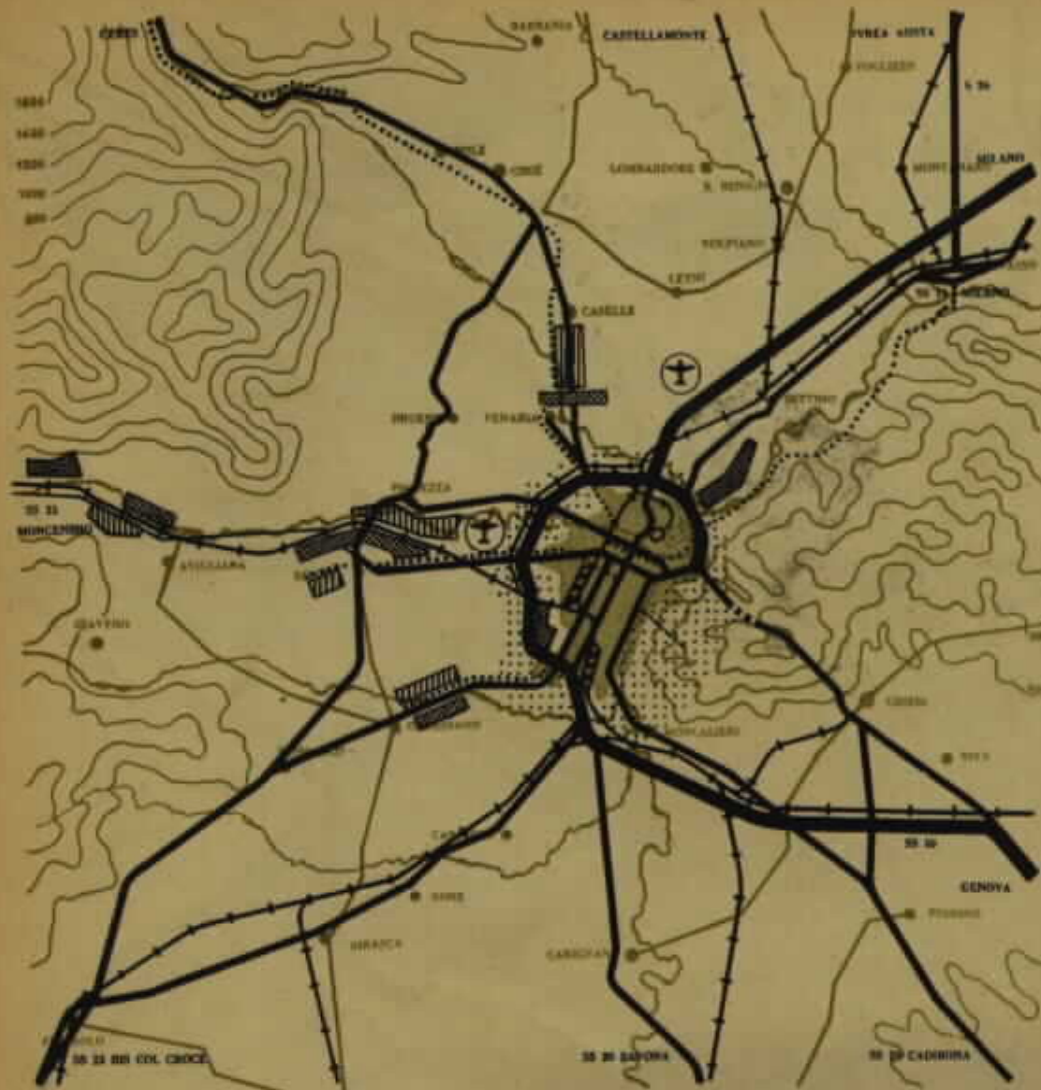
Circa le sistemazioni ferroviarie si propongono oltre al nuovo tronco Carmagnola-Carignano-stazione Bioglio, lo spostamento del parco di smistamento al Nichelino e la creazione di uno presso il ponte fluviale, l'abbassamento del piano del ferro addosso a Porta Nuova e un suo limitato arretramento dal corso Vittorio Emanuele, e l'ampliamento di Porta Susa.

Nella zona di Porta Palazzo per le provenienze dal nord si prevedono una stazione a piano ribassato per le ferro-tramvie ed una per gli autopullman. Simmetricamente a queste, rispetto al centro cittadino, per le provenienze dal sud, sorgono nell'attuale scala di smistamento presso la piazza Nizza la stazione delle ferro-tramvie e nella piazza stessa la stazione degli autopullman. Una linea a carattere metropolitano, proveniente da Settimo, unirà queste due stazioni attraverso la via Roma e la via Nizza e proseguirà verso Nichelino e Moncalieri.

S. Molli Boffa - C. Perelli







Progetto:

Anna Castelli Ferrieri

Andrea Ferro

Ignazio Gardella

Eugenio Gentili

Gabriele Mucchi

Enrico Provenzale

Mario Tevarotto

Marco Zanuso

Schema del piano della zona d'influenza

Riduzione della tavola 1:50.000

Carattere e funzione di Torino

La base dell'impostazione urbanistica di questo studio è caratterizzata, dalla adesione di un piano flessibile nello spazio e nel tempo, continuamente aderente alla vita e quindi realizzabile. Mentre infatti alcune delle opere previste corrispondono ad una attuale esigenza di vita dovranno essere realizzate in un periodo di tempo prefissato affinché il piano si attui, altre soluzioni hanno valore indicativo del modo con cui si regoleranno le « forze » urbanistiche al momento in cui esse si manifesteranno.

Torino è vista in funzione direttiva regionale che può potenziarsi senza indefiniti ampliamenti della città dannosi alla sua potenzialità stessa; l'aggregato urbano, con una popolazione non aumentabile di circa 750.000 abitanti, comprende, oltre la parte attualmente edificata con continuità, ampliamenti a sud (verso Moncalieri); a sud-ovest (tra la Fiat Mirafiori e Borgo S. Paolo) a ovest: un limitato allargamento del quartiere sulla riva destra del Po e alcune nuove zone residenziali sulla collina; tenuto conto per tali ampliamenti, di criteri discriminanti che evitano di rinserire le industrie entro l'abitato, ma le serrano con quartieri opportunamente ubicati (sud e sud ovest) che equilibrino il corpo della città intorno ad alcuni elementi baricentrici: stazione, nodi di traffico, centro di vita; tengano conto di sviluppi in atto (Rivoli); escludano condizioni sfavorevoli all'abitare (Vanchiglia, zona di gradiente verso la Stura).

Dal punto di vista organizzativo l'aggregato urbano viene suddiviso in nuclei residenziali (delimitati perimetralmente da strade di traffico cittadino) che verranno gradualmente portati ad una riqualificazione residenziale. Determinante del nucleo è la scuola elementare per 800 alunni, cui corrisponde una popolazione di 5/10.000 ab. e quindi sei gruppi di negozi primari, botteghe artigianali, zona verde e sportiva e un piccolo centro di vita.

La suddivisione della città in nuclei residenziali tende a riportare i contatti individuali a dimensioni « umane » risvegliando nella comunità delle azioni più semplici della vita quei rapporti di solidarietà che la grande città ammorfa disperdendo, creando delle isole di tranquillità per l'abitazione e la vita familiare.

Il raggruppamento di 3/4 nuclei determina il quartiere autosufficiente (con ampliamento dei servizi collettivi) e il raggruppamento di 2/3 quartieri autosufficienti ha individuato nel corpo della città dieci comunità urbanistiche cui corrisponde un'altra serie di servizi centrali (scuole, uffici di decentramento amministrativo).

Tali comunità cittadine sono equilibrate da comunità esterne (non popolate da 40 a 80.000 ab.) poste in nuove zone residenziali le une e le altre concorrendo con egual peso ad assolvere le funzioni della città-regione.

La situazione industriale poneva in termini antitetici le sue soluzioni estreme. La prima: « totale allontanamento delle industrie dall'aggregato urbano », esclusa perché contrastante con la vitalità dei complessi industriali esistenti, d'altra parte proporzionati alla popolazione prevista; la seconda: « ampliamento incondizionato della industria sulle zone dove attualmente sorge », del pari esclusa in quanto determinante fenomeni di inquinamento dannosi all'armonicità della città-regione.

Mantenute pertanto ferme le dimensioni attuali della grande e media industria, il piano procede alla sua organizzazione ai margini dell'aggregato urbano, separandola da esso con fasce protettive di verde, ed alla riqualificazione per cui vengono estrinsecate dalle zone industriali individuate, le abitazioni.

Mentre perciò gli spazi liberi che si creano con quest'ultima operazione in concomitanza con le ampie zone protettive verso gli aggregati urbani e ancor più la zona agricola verso cui si aprono da un lato le industrie, costituiscono una valvola di sicurezza per le inevitabili oscillazioni dimensionali delle industrie stesse, o quanto meno permettono un progressivo procedere dell'edilizia industriale verso forme sempre più organiche, la vicinanza delle abitazioni alimenta la mano d'opera permettendone altresì gli spostamenti naturali che un troppo rigido legame lavoro-abitazione rende estremamente difficile.

D'altra parte le industrie esistenti nel corpo di zone residenziali saranno gradualmente estrinsecate con processo simmetrico a quello delle abitazioni nelle zone industriali.

Le zone industriali previste sono:

- 1) zona Lingotto.
- 2) zona Fiat-Mirafiori;
- 3) zona ovest, situata ai margini sud-ovest di Borgo S. Paolo e Pozzo Strada.
- 4) zona nord.
- 5) zona nord-est. La superficie della zona industriale è di circa 700 ha con un assorbimento di circa 160/180.000 operai.

Alle funzioni direzionali della città-regione corrisponde nella struttura dell'aggregato urbano una zona direzionale, tale cioè da riunire le attività di un interesse largamente regionale oltre che cittadino.

Tale zona, confluenza degli accessi dai punti vitali del territorio circostante e dalle altre regioni, ha per asse la via Roma e si svilupperà frammista alle abitazioni intorno ai tre poli di piazza Castello, di piazza Carlo Felice, nodo di traffico stradale e metropolitano e della Nuova Stazione.

Comunicazioni

Una tangenziale che percorre l'arco nord-ovest-sud fuori dei limiti dell'aggregato urbano (in futuro attrezzata autostradale) provvede al traffico pesante di transito e di alimentazione delle industrie, nonché al traffico leggero di transito, collegando le provenienze stradali e autostradali da est (Milano) con quelle stradali (e in futuro autostradali) da sud (Genova e Aosta) e queste due provenienze con la direzione di Rivoli e la raggiera delle strade alpine.

Al transito Genova-Bella meglio provvede la strada del Pino, col traforo di cui è già prevista la costruzione passante a est delle colline del Monferrato. Particolare importanza ha inoltre il traffico leggero di penetrazione.

Pertanto alle due correnti principali nord-sud ed est-ovest corrispondono due assi nelle direzioni ortogonali citate, che attraversando la città si incrociano nel nodo di piazza C. Felice. Il percorso dell'asse nord-sud inizia sulla tangenziale esterna a piazza R. Filiberto seguendo un percorso pressoché parallelo sulla sinistra del corso Giulio Cesare (ridotto ad asse di quartiere) in zona verde. Oltrepassata la Dora l'asse, con opportuna attrezzatura immette al corso Regina Margherita ed a piazza Castello, e, mediante tunnel sotterraneo in corrispondenza della parte elevata dei giardini reali e del Palazzo Reale si immette sulla strada sotterranea già esistente sotto la via Roma per raggiungere il nodo di piazza Carlo Felice. Allo stesso nodo arriva da sud la via attrezzata sopraelevata in corrispondenza della attuale sede ferroviaria. Infine le provenienze minori di Venaria, Cirié, Lanzo, Orbassano si immettono sulla tangenziale esterna e proseguono sino a immettersi nel sistema principale di distribuzione del traffico cittadino, impostato sulle parallele corso Regina Margherita, corso Vittorio Emanuele, e sul sistema di strade ad esse normali.

Le comunicazioni ferroviarie del piano prevedono lo spostamento della stazione di Porta Nuova nella posizione più baricentrica rispetto all'aggregato urbano definita dalle attuali Carceri e Officine Ferroviarie, attestata sull'asse di corso Vitt. Emanuele. La stazione sarà di transito, col piano del ferro al livello di quello attuale così da permettere la comunicazione delle zone est e ovest della città.

Un'altra stazione sarà stabilita in zona barriera di Nizza sull'asse di corso Tralano, mentre, abolita quella di Porta Susa, permane la stazione Dora che raccoglie gli arrivi della linea nord.

Al traffico merci provvede la formazione di una nuova linea che si stacca dall'attuale presso il magazzino merci FF. SS. e costeggia la tangenziale esterna fino all'incontro con la Milano-Venezia ed al suo innesto con essa.

Per gli aeroporti, destinato il campo dell'Aeritalia al turismo aereo ed al traffico leggero, la zona d'atterraggio per gli apparecchi a vasta autonomia è prevista tra Caselle, Borgaro e Settimo.



Per integrare la presentazione dei progetti premiati al concorso del P. R. di Torino la Redazione ha invitato sia i membri della Commissione Giudicatrice che gli autori ad esprimere la loro opinione sull'andamento del concorso, sulla sua utilità, sulle modalità di compilazione del piano definitivo e sui mezzi per renderlo efficace ed attuabile. Delle risposte pervenute pubblichiamo i passi più interessanti lasciando ancora aperta la rassegna a coloro che volessero intervenire.

Intervista con l'assessore ai Lavori Pubblici on. Giulio Casalini

1) *Perchè l'Amministrazione comunale ha scelto la procedura del concorso per eseguire il P.C.G.?*

— L'Amministrazione Comunale ha seguito la prassi in materia, perchè da un libero concorso possono essere sviluppate idee e precisati indirizzi da un numero ragguardevole di specialisti in urbanistica. Il concorso esclude il sospetto di favoritismi verso singoli o chiese, non difficili a formarsi.

2) *L'Amministrazione è soddisfatta della partecipazione al concorso e degli elaborati presentati?*

— L'Amministrazione è soddisfatta della sua decisione ed anche degli elaborati presentati perchè, se anche non si è raggiunta — e del resto non era da attendere, data la complessità, e il numero dei problemi posti — una soluzione ideale o soluzioni complete, si è raccolto un numero ragguardevole di idee e, quello che più serve, si è realizzata una serrata discussione tra le idee espresse, in modo da giungere a chiarimenti preziosi circa l'indirizzo del nuovo P.C.G.

3) *L'Amministrazione ritiene di utilizzare le idee presentate e premiate ed in che modo?*

— Certo l'Amministrazione utilizzerà quanto di meglio — a suo giudizio — ha raccolto di indicazioni e di consigli, dando il passo a quanto è già accertato, per la concordia quasi universale dei competenti, e sottoponendo a nuovo studio approfondito quello su cui c'è dissenso o dubbio.

4) *Sarà formata una Commissione per la redazione del Piano Comunale Generale con la partecipazione dei premiati? e quando?*

— Esiste da tempo una Commissione del Piano regolatore. È in corso un suo rinnovamento, in modo da immettere i rappresentanti di tutti gli Enti che hanno interessi da far valere ed idee da suggerire. Si richiederà, nei prossimi giorni, la designazione dei rappresentanti, nella certezza che saranno indicati i più preparati. La Commissione dovrà esaminare tutti i problemi generali e particolari del nuovo P.R. e dare il suo parere consultivo su di essi. La Redazione vera e propria verrà compiuta dall'Ufficio municipale competente. Non viene affatto esclusa l'utilizzazione dei premiati. Resta da decidere l'apporto che saranno chiamati a prestare ed il modo del loro apporto. In materia è raro trovare l'enciclopedico. Risultò difatti dal concorso che gli elaborati furono quasi tutti opera collettiva, non

individuale. Concepiamo anche noi il nuovo P.R. come risultato di una larga cooperazione degli Uffici municipali e dei liberi professionisti.

5) *L'Amministrazione ha, o no, urgenza e necessità di definire il Piano Comunale Generale?*

— L'Amministrazione, come aveva preannunciato, ha subito avviato i preliminari per la preparazione del nuovo P.R.G. per essere pronta alla scadenza dei termini prefissati per la scadenza del Piano Regolatore vigente, secondo la nuova legge urbanistica.

6) *Come si comporta attualmente l'Amministrazione nella risoluzione dei problemi urbanistici cittadini in attesa del P.C.G.?*

— Dato che la preparazione di un piano R.G. non è impresa lieve e breve, mentre la vita continua e nuovi problemi urbanistici si presentano ogni giorno, l'Amministrazione si trova costretta a predisporre soluzioni parziali. Fin qui ogni soluzione fu adottata, previo esame da parte della Commissione del piano regolatore. Anche per il futuro alla Commissione rinnovata si chiederà il parere volta per volta. I cittadini, oltre questa garanzia, avranno quella della Giunta, del Consiglio comunale, dell'Autorità tutoria. Particolare attenzione sarà posta nella soluzione dei singoli problemi, in modo che non siano compromesse le soluzioni definitive.

7) *Per quando ritiene l'Amministrazione di aver pronto il nuovo P.C.G.?*

— L'Amministrazione compierà ogni sforzo perchè il nuovo piano regolatore sia pronto entro i termini legali, già ricordati.

8) *In attesa della sua compilazione ritiene l'Amministrazione di dover fare eseguire alcuni Piani Parziali Particolarizzati a stralcio del Piano Comunale Generale e con quale procedura?*

— A qualche piano parziale l'Amministrazione ha provveduto e sta provvedendo, fiancheggiata dai suoi organi consultivi; altrettanto farà, per quanto sia successivamente necessario, sempre servendosi dei suoi organi consultivi, integrandoli in caso di bisogno, con Commissioni particolari, come sta avvenendo per lo studio del piano regolatore della zona di via Giuseppe Verdi - corso San Maurizio - via Principe Amedeo.

Torino 19-4-1949

Caro Astengo,

le mie opinioni sul Concorso per il Piano regolatore di Torino sono così ovvie che mi parrebbe superfluo l'esprimerle.

Il Concorso è stato e sarà utile in quanto ha animato degli studi, additati dei problemi, indicati degli indirizzi, fissate infine delle idee le quali — prima o poi, tante o poche, attraverso un modo o nell'altro — germineranno.

Il Concorso risulterà ancora più utile se il Municipio di Torino si rivolgerà presto a concretare il Piano regolatore, e ciò preferibilmente a mezzo della collaborazione degli Autori delle soluzioni migliori.

Per un buon risultato occorrerà un convinto fiducioso fervore da parte degli Amministratori ed un'elastica illuminata reciproca comprensione fra gli Autori collaboratori e fra questi e gli Organismi municipali.

La prima condizione perchè il Piano sia « efficace ed attuabile », cioè praticamente realizzabile è che i suoi creatori abbiano un vivo senso della misura e della pratica realtà, senza di che tutte le loro doti geniali rimarrebbero sterili: e dicendosi pratica realtà si intende nel senso più esteso, cioè aderente, oltreché alle condizioni delle cose e dei tempi, anche a quelle degli spiriti.

Sarebbe inutile progettare, supponiamo per una comunità di galline, dei piacevoli estrosi nidi isolati su degli alti piovipi, se la loro natura le induce a gradire la comunione su dei rametti bassi al riparo: quel progetto varrà — forse — il giorno che esse avranno appreso a ottimamente volare. Per intanto gioverà assai alle medesime la buona disposizione di buoni pioli al coperto, e docile ed attiva si mostrerà la loro collaborazione a vivere questa gradita realtà.

Scusa: l'argomento mi ha preso la mano; taglia, taglia pure la faccenda delle galline.

Ma — l'argomento mi trascina — che a nessuno venga in mente, per carità, di tagliare loro quel po' di ali che esse hanno... per punirle di non saper abbastanza volare.

tuo A. Midana

Sulle modalità di compilazione del Piano definitivo è a ripromettersi che il Comune di Torino si accinga senza ulteriori indugi alla preparazione di detto Piano; in primo tempo con lo studio del Piano regolatore generale inquadrato in un Piano regionale torinese, il quale serva di norma per la preparazione da parte degli uffici competenti del Piano territoriale di coordinamento. Ed è a ripromettersi che per detti studi, Piano regolatore generale e Piano regionale torinese, il Comune si valga dell'opera di professionisti a collaborazione dei propri Uffici tecnici; collaborazione ad estendersi alla preparazione del Piano definitivo, nella sua forma di Piano particolareggiato.

Dott. Ing. Andrea Quaglia

Il Concorso per il Piano regolatore di Torino bandito dall'Amministrazione comunale della Città, è stato, tra i concorsi di urbanistica di questi ultimi anni, uno dei più seriamente impostati. A nostro giudizio tuttavia un concorso del genere dovrebbe essere mantenuto più sul piano delle idee e dei problemi generali che non richiedere soluzioni che competono ad un piano regolatore vero e proprio. In quest'ultimo caso occorrerebbe infatti che l'Ente banditore fornisse ai concorrenti dati statistici ben più ampi ed aggiornati di quanti l'Amministrazione comunale di Torino, pur da lodare nel suo intento, non sia però riuscita a raccogliere: nel caso specifico, per soddisfare le richieste del bando si sono rese perciò necessarie ulteriori indagini da parte dei concorrenti, le quali, condotte con mezzi tecnicamente insufficienti oltre che limitati dal punto di vista economico, hanno portato a risultati talvolta discordanti tra i diversi gruppi.

Il verdetto della Giuria, assegnando serie di premi ex-aequo a gruppi di progetti di differente impostazione, ha stabilito piuttosto un criterio di merito fra i concorrenti e per il lavoro svolto, anziché individuare uno schema di piano regolatore da raccomandare all'Amministrazione comunale, mentre ci sembra che il movente del concorso fosse proprio quello di raccogliere un orientamento sicuro da seguire nello sviluppo del piano. Crediamo perciò che l'Amministrazione stessa debba ancora risolvere il problema di come valersi dell'esito del concorso per l'attuazione del piano.

Inoltre gli studi condotti con notevole impegno da parte dei vari gruppi concorrenti non poterano interamente esprimere nei due grafici e nella relazione che li accompagnava tutta l'ampiezza dell'analisi eseguita nell'esame dei problemi e nel determinarne le soluzioni, sicché gli studi stessi potranno rimanere allo stato di energia potenziale non sfruttata.

Allo scopo di ovviare agli inconvenienti ed alle manchevolezze segnalate e mettere a profitto tutte le competenze acquisite ed approfondite dai concorrenti durante lo studio, sarebbe a nostro avviso della massima utilità che l'Amministrazione comunale torinese riunisse tutti o in parte i concorrenti premiati per uno scambio di idee e successivamente assegnasse a coloro che essa giudicherà più preparati, compiti particolari di consulenza.

Anna Castelli Ferrieri
Ignazio Gardella
Eugenio Gentili
Gabriele Mucchi
Mario Tavarotto
Marco Zanuso

Per quanto infine riguarda le fasi successive, siamo del parere che per lo studio del piano sia utilissimo chiamare a collaborare con l'Ufficio tecnico una ristretta Commissione di professionisti rappresentanti i gruppi premiati, sotto il controllo di una Commissione superiore che rappresenti direttamente l'Amministrazione.

Dott. Arch. Prof. L. Dodi

Un avvocato non può permettersi di dare giudizi o esprimere opinioni in materia di urbanistica, anche per rispettare una doverosa e necessaria divisione dei compiti e delle attribuzioni. Però le cortesie domande non possono rimanere senza una risposta.

La riuscita del concorso bandito dalla Città di Torino, il lodevolissimo impegno dimostrato dai concorrenti ed i buoni risultati ottenuti, rimarranno sterili cose qualora non si provveda, in un tempo burocraticamente breve, alla redazione di un piano definitivo. Piano che sappia, con intelligenza, risolvere gli innumerevoli problemi contingenti, e serva di base al graduale sviluppo della città, indirizzando secondo i dettami della più moderna urbanistica, sia la espansione della zona industriale, che quella dei quartieri residenziali; evitando le solite facili improvvisazioni e le soluzioni errate o arbitrarie. Penso che alla redazione di un piano regolatore organico, che potrebbe finalmente sostituire i numerosi esistenti, dovrebbero ovviamente essere chiamati coloro che nel concorso sono stati giudicati più meritevoli. Essi, in breve tempo, elaborerebbero un piano di fisionomia originale ed a carattere unitario, tenendo conto delle varie soluzioni parziali già approvate e lavorando sul materiale in possesso del Comune. Si realizzerebbe così a Torino quanto già fatto in altre grandi città, come Milano e Genova.

Successivamente il Comune, con una rapida azione legislativa o, meglio, regolamentare, dovrebbe dare a tale Piano regolatore definitivo la sua veste giuridica.

Mi auguro cioè che l'opera di tanti valorosi architetti, ingegneri e urbanisti, non vada a dormire negli archivi comunali come una qualsiasi « pratica evasa ».

Avv. Enrico Sartorio

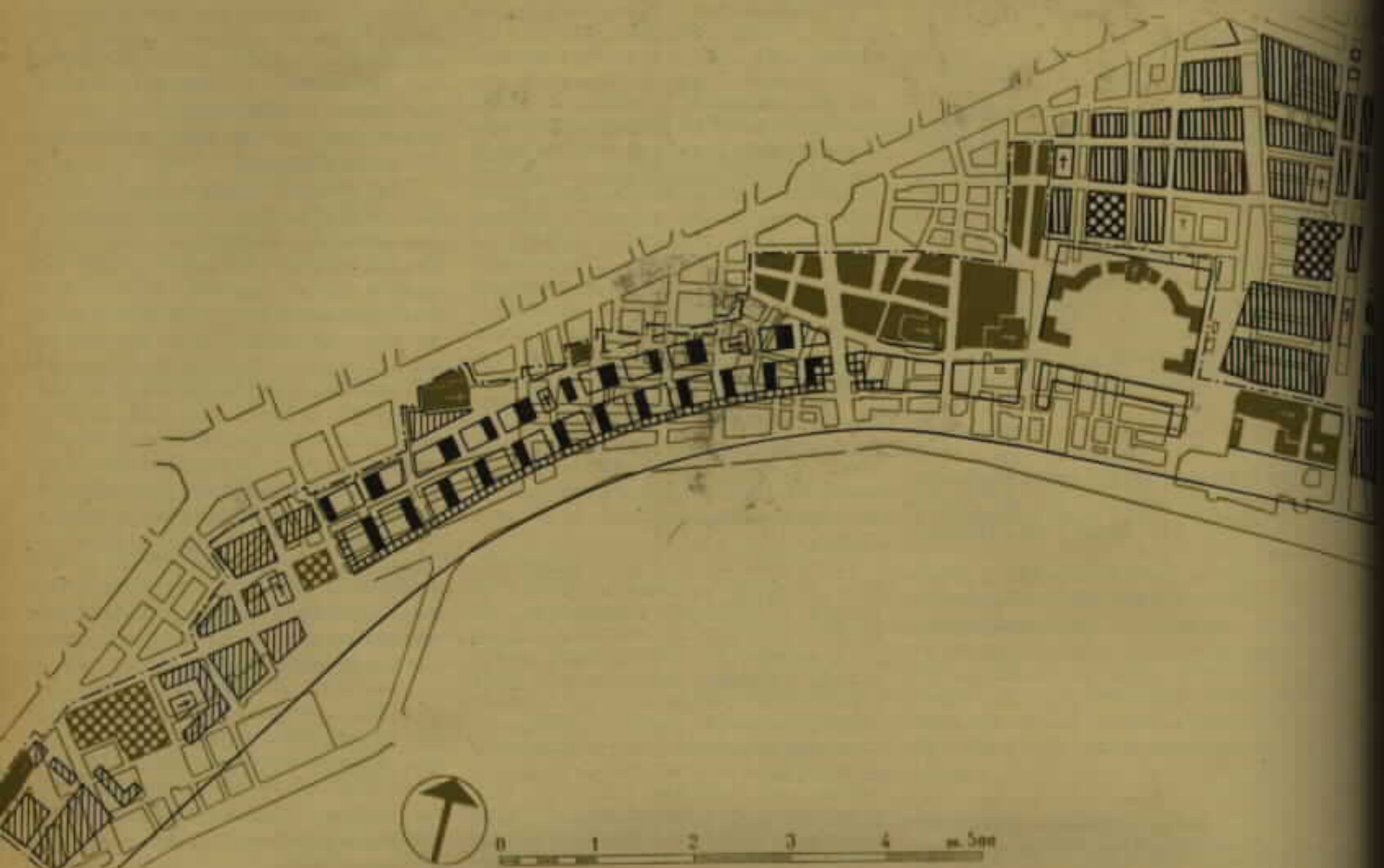
Le mie opinioni sul concorso per il Piano regolatore generale di Torino si rifletterebero per massima parte anche su tutti gli altri concorsi recenti nello loro diverse fasi: di bando, di elaborazione, di giudizio, di realizzazione.

Coinvolgerebbero i rapporti di collaborazione e di reciprocità fra gli uffici tecnici municipali e i professionisti liberi, e si estenderebbero a quelli fra professionisti e clienti in genere.

Distillate le zone di contatto e di attrito e fissati i campi di azione dei diversi enti, più minutamente le mie opinioni scenderebbero a sezionare le stesse zone esistenti fra i singoli professionisti nel loro stesso settore di lavoro ordinario e continuo; vorrebbero persino insinuarsi nella coscienza professionale e umana della nostra categoria.

Considererebbero l'attuazione, accuratamente realizzata, in fasi successive, e graduali, misurate su necessità e utilità reciproche d'indiscussa evidenza.

Giorgio Rigotti



La controversia della via marittima a Napoli

Il Ministro per i LL. PP., con decreto 20 agosto 1945 n. 673, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» il 1° settembre dello stesso anno, includeva la Città di Napoli (limitatamente ai quartieri Porto, Mercato ed adiacenze) nel secondo elenco dei Comuni danneggiati, e la locale Amministrazione comunale, con deliberazione 7 settembre 1945 n. 22, approvava il piano di ricostruzione compilato da una Commissione Interministeriale, nominata con decreto 24 marzo 1945 n. 3561, e da una Commissione nominata dall'Amministrazione comunale di Napoli, d'accordo col locale Ufficio del Genio civile, e composta da alcuni tecnici ed urbanisti sotto la guida degli architetti Filippone e Cosenza.

Sottoposto a riesame in seguito ad opposizione di enti e privati esso subiva delle varianti sia nel tracciato della nuova Via Marittima, sia nella sistemazione edilizia retrostante. Nuovamente approvato dal Comune con deliberazione di Giunta 17 giugno 1946 n. 39, veniva fatto segno ad ulteriori opposizioni, rigettate dalla Giunta con altra deliberazione 26 luglio 1946 n. 1.

Il Ministero dei LL. PP., su conforme parere del Provveditore alle OO. PP. per la Campania, del Consiglio superiore dei LL. PP. e della seconda Sezione del Consiglio di Stato, con altro decreto 27 settembre 1946 n. 2101: a) rigettava tutte le opposizioni; b) approvava il piano di ricostruzione per la parte ri-

guardante l'intero tracciato della nuova Via Marittima, dalla sua origine al suo innesto con la Via Reggia di Portici; c) per quanto riguardava la ricostruzione degli agglomerati urbani a monte della Via Marittima, approvava il piano limitatamente alle zone comprese, approssimativamente, tra piazza Municipio e via Wilson, e tra via Wilson, via del Carmine e corso Garibaldi, disponendo che la restante parte dovesse essere ristudiata ed integrata in conformità delle osservazioni fatte dal Consiglio superiore dei LL. PP.; d) approvava e rendeva esecutive le norme edilizie annesse al piano; e) assegnava infine il termine di due anni per la esecuzione.

Contro il decreto Ministeriale di approvazione proposero ricorso alla 4ª Sezione del Consiglio di Stato, sede giurisdizionale, i sigg. Roberto, Vittorio e Gabriele Battista ed i sigg. Luigi ed Armando Coretti con atti notificati il 2 ed il 6 maggio rispettivamente al comune di Napoli ed al Ministero dei Lavori Pubblici, nonché i sigg. Gaetano ed Egidio Musollino con atti 20 e 23 maggio 1947.

I due ricorsi, basati su identici motivi, furono riuniti e rigettati con unica sentenza del Consiglio di Stato il 30 novembre 1947 e 11 febbraio 1948.

I ricorrenti, premesso che erano proprietari di un complesso notevole di fabbricati adibiti ad uso di abitazione

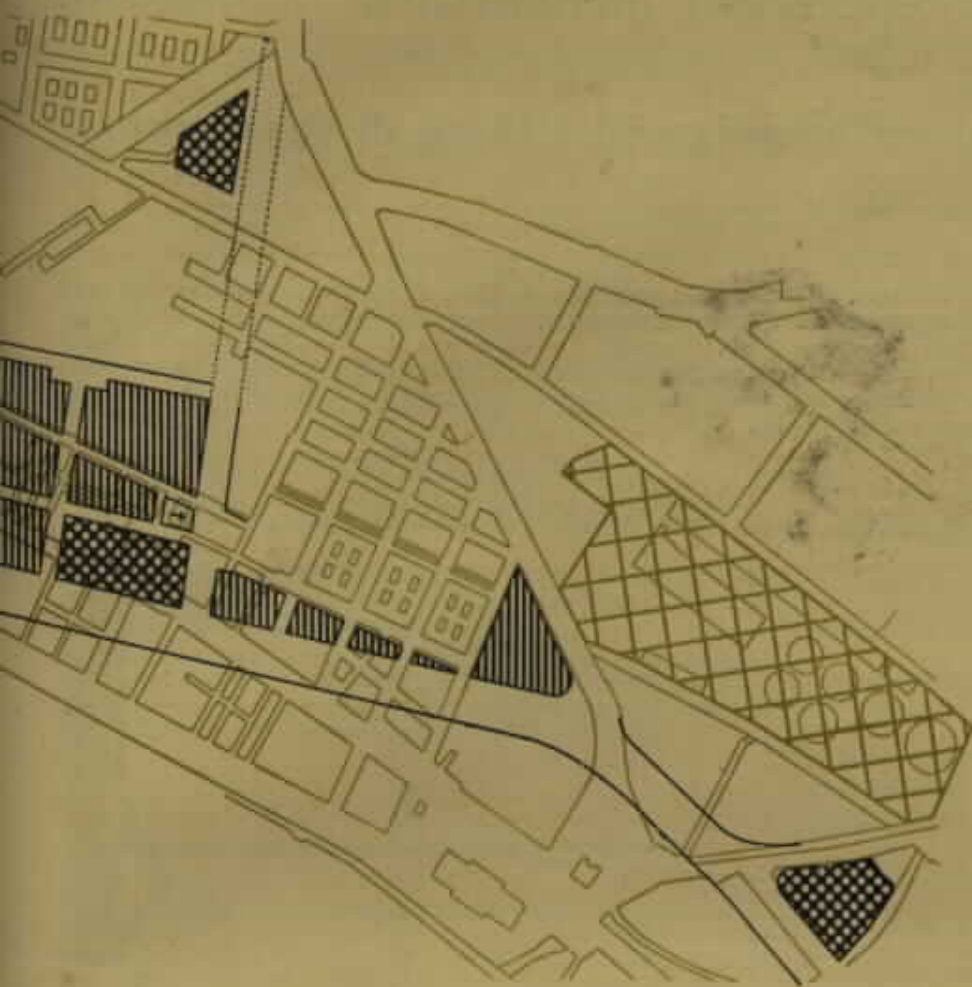
ed a stabilimenti industriali, tutti di recente costruzione ed in gran parte ricostruiti con i contributi dello Stato, fabbricati da demolirsi per far luogo alla esecuzione del piano approvato con decreto impugnato, deducevano, a conforto dei ricorsi, i seguenti motivi:

1° Violazione degli art. 1 e 11 del D.L.L. 7 marzo 1945 n. 154, in considerazione che il piano, mentre deve provvedere ai più urgenti lavori edilizi, non deve compromettere il razionale sviluppo dell'abitato, deve conformarsi cioè al piano regolatore esistente, nel quale trova un limite, essendo questo predisposto al solo scopo di un razionale sviluppo dell'abitato.

2° Mancanza nella fattispecie del requisito essenziale dell'urgenza richiesto dagli art. 1 e 7 del D.L.L. n. 154, trattandosi di un inutile ed assurdo ampliamento del porto, non giustificato dalla situazione del traffico e comunque attuabile con l'ampliamento delle banchine verso mare.

3° Lo stralcio del piano approvato, avendo efficacia di piano particolareggiato, a norma dell'art. 2 del decreto 1945, dovrebbe essere la specificazione analitica di un piano di massima e di un piano generale, mentre, nella specie, sarebbe del tutto incompatibile con detto piano di massima o generale.

4° Mancanza nel piano di ricostruzione del piano finanziario richiesto dagli



art. 13 e 30 della legge urbanistica e dalla legge generale sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

5° Violazione dell'art. 6 del D.L.L. 1° marzo 1945 n. 154, che consente la approvazione di un piano totale, e non l'approvazione dello stralcio di parte di un piano.

6° Mancata notificazione del decreto che approva il piano di ricostruzione, nelle forme della citazione a ciascuno dei proprietari degli immobili vincolati entro un mese dall'annuncio dell'avvenuto deposito, in base all'articolo 16 della legge urbanistica e 14 del D.L.L. 154, e conseguente nullità del decreto per decorrenza del termine di notificazione ai sensi degli art. 154 e 156 Cod. proc. civ.

Il Consiglio di Stato dichiarati ricevibili i ricorsi, previa disamina minuta di eccezioni preliminari sollevate dalla diligente difesa del comune di Napoli, con la sentenza di che trattasi, passa ad analizzare i vari motivi dei ricorsi. Con acuto e profondo esame delle norme giuridiche applicabili (legge urbanistica e D.L.L. 7 marzo 1945 n. 154) dichiara infondati il 1° e 3° motivo, rilevando fra l'altro che il piano di ricostruzione ha per presupposto e per limite una zona danneggiata ed intende provvedere alla ricostruzione della zona stessa, considerata sul suo complesso, anche se col sacrificio, per altro indennizzabile a norma di legge, di taluni edifici in efficienza.

Il 2° motivo è invece dichiarato inammissibile, denunciandosi con esso un

eccesso di potere, sottratto alla cognizione del Collegio.

In merito al 4° motivo si considera necessario prescindere dalla legge urbanistica, in quanto l'art. 3 del D.L.L. n. 154, sui piani di ricostruzione stabilisce gli elementi essenziali dei piani stessi e non fa per nulla menzione del piano finanziario. Trattasi di regolamentazione a se stante giustificata anche dall'intervento dello Stato giusto il 2° comma dell'art. 1 del D.L.L. n. 154 per la compilazione del piano e più compiutamente regolato dall'art. 58 del D.L.L. 10 aprile 1947 n. 261.

Circa il 5° motivo con il quale si rileva che l'art. 6 del D.L.L. n. 154 prevede l'approvazione del piano totale, mentre l'impugnato decreto ha approvato un piano parziale od uno stralcio di piano, si osserva che non sussiste alcun ostacolo che impedisca all'organo competente di esercitare questa facoltà di controllo tecnico discrezionale in riferimento a porzione del piano, specie quando, come nella fattispecie, il complesso delle opere approvate costituisce per se stesso un nucleo organico.

Quanto al 6° motivo infine, nel quale si fa richiamo alle norme della legge urbanistica 17 agosto 1942, 1150, e specificatamente all'art. 16, espressamente richiamate «sempre che non siano incompatibili» dall'art. 14 del D.L.L. n. 154, tenendo per base tale inciso «sempre che non siano incompatibili», e valutando lo scopo dei piani di ricostruzione, le contingenze nelle quali essi si attuano, nonché l'esplicito contenuto della relazione ministeriale al D.L.L.

n. 154, osserva il Collegio giudicante che la procedura relativa deve essere, ed è per legge, semplice e spedita, rispondente alle esigenze dell'attuale situazione.

L'art. 16 della legge urbanistica dispone che il decreto di approvazione di un piano particolareggiato deve essere depositato nella Segreteria comunale, con pubblico annuncio dell'avvenuto deposito e notificato inoltre nella forma della citazione a ciascun proprietario degli immobili vincolati.

L'atto di approvazione dei piani di ricostruzione invece va pubblicato col decreto e con l'inserzione di esso nel foglio degli annunci legali, adempimenti osservati dal comune di Napoli nella specie, escluso l'obbligo della notificazione del decreto di approvazione ai proprietari degli immobili vincolati, perchè tale notificazione presuppone la formazione dell'elenco dei proprietari stessi, elenco che, previsto dall'art. 13 della legge urbanistica a corredo dei piani particolareggiati, non è contemplato dall'art. 3 del D.L.L. n. 154, che determina gli elementi del piano di ricostruzione.

A conferma di tale conclusione viene ricordato l'art. 60 del D.L.L. 10 aprile 1947 n. 261 che, nel disciplinare l'attuazione diretta dei piani di ricostruzione da parte del Ministero dei LL. PP., nel caso in cui i Comuni non siano in grado di provvedervi direttamente, demanda all'Ufficio del Genio Civile la compilazione per ciascun Comune degli elenchi delle aree necessarie per la ricostruzione. La pubblicazione dell'elenco nell'albo comunale e la inserzione di esso nel foglio degli annunci legali vale di avviso ai proprietari, i quali hanno facoltà, nel termine di 30 giorni dalla pubblicazione, di dichiarare per iscritto all'Ufficio stesso se intendono ricostruire, e la inosservanza di tale prescrizione vale come rifiuto a ricostruire.

Tutto concluda quindi che la notifica con atto di citazione del decreto di approvazione del piano particolareggiato non è compatibile con il sistema della legge sui piani di ricostruzione.

In sintesi tali gli argomenti più salienti prospettati dalla IV Sezione del Consiglio di Stato nella decisione 30 novembre 1947 - 11 febbraio 1948, che rigettò le opposizioni dei sigg. Coretti, Battista e Musollino avverso il decreto Ministeriale 27 settembre 1946 n. 2101, che approvò definitivamente il piano di ricostruzione della nuova Via Marittima di Napoli, indispensabile per la sistemazione ed il decoro di questa martoriata città.

Il rigetto integrale dei motivi addotti dai ricorrenti avverso l'impugnato decreto Ministeriale oltre a chiudere una vertenza che aveva fermato la ricostruzione di una delle zone più colpite e più vitali della città di Napoli, costituisce un punto fermo, una fondamentale chiarificazione nella interpretazione del D.L.L. n. 154 del 1945. Dal giudizio emesso dall'Alto Consesso risulta affermata e ribadita una volta per tutte la netta differenza fra piano di ricostruzione e piano regolatore.

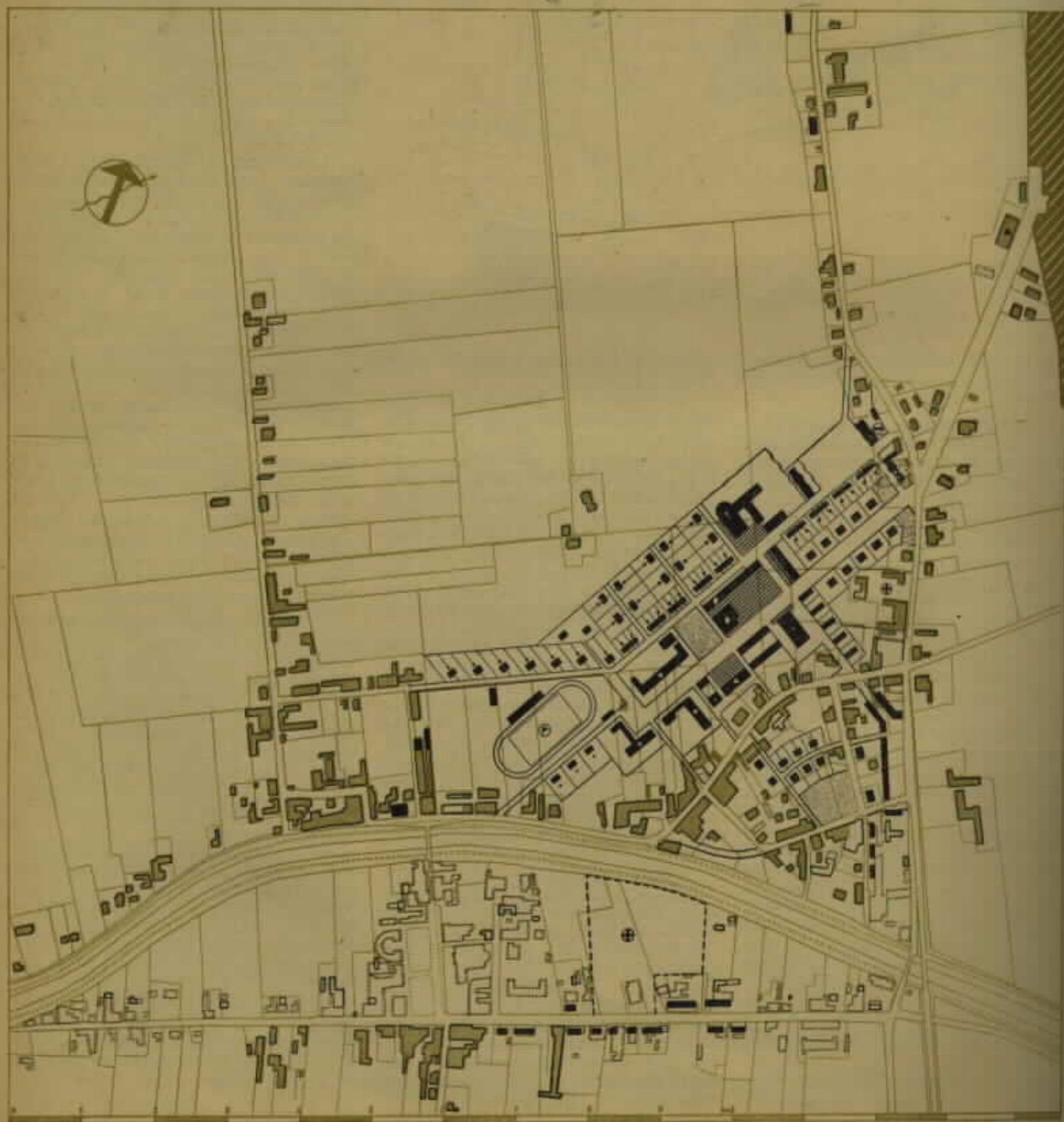
Domenico Andriello

Un'esperienza urbanistica: *Alfonsine*

Inchiesta di Renzo Sansoni sull'attuazione del Piano di Ricostruzione

L'autore di questo scritto, più che presentare un piano di ricostruzione, espone quel complesso di argomenti e di fatti che dall'attuazione di un piano nascono, così come essi appaiono dalla viva voce degli interessati. La conoscenza di cronache urbanistiche come questa, espressione di un'esperienza immediata tra gli abitanti del luogo, oltre a giovare per una effettiva collaborazione tra popolazione e urbanistica, è essenziale premessa per raggiungere risultati positivi.

Planimetria generale del piano di ricostruzione.



Premesse

La ricostruzione di Alfonsine si presenta, dal punto di vista urbanistico, come caso tipico di spostamento del centro ed è questo l'elemento caratteristico che forma oggetto dell'inchiesta.

Il comune di Alfonsine possiede i caratteri economici ed edilizi dei centri agricoli della regione. La popolazione complessiva è di circa 12.000 abitanti, di cui circa 6000 residenti nell'agglomerato di Alfonsine, sede del Comune.

Rispetto al territorio amministrato Alfonsine si trova in posizione assolutamente periferica, essendo le estreme case del suo agglomerato sulla linea di confine con i comuni di Fiumigiano e Bagnacavallo. Dalla parte opposta del comprensorio comunale, e cioè ad ovest, il Comune confina con quello di Argenta.

Il territorio è tutto di recente bonifica e presenta sotto lo strato di terreno agricolo, dello spessore di pochi metri, uno strato di torba con erbe e canne palustri.

L'agglomerato si trova, eccetto poche case, tutto a sud della statale n. 16, tratto Ferrara-Ravenna, a pochi chilometri da quest'ultima ed è diviso in due parti dagli argini del fiume Senio: una parte, quella ad oriente, cioè alla destra del fiume, con circa una popolazione di 2000 abitanti, era la sede del vecchio centro e presentava una edilizia di valore più elevato, mentre l'altra parte, cioè a sinistra del fiume, con una popolazione di circa 4000 abitanti e sede del nuovo centro, presentava un tipo edilizio di minor valore e più estensivo. Le due parti erano collegate dalla strada statale e da un ponte, transitabile solo pedonalmente e che sfociava direttamente nel vecchio centro.

La stazione ferroviaria è in posizione eccentrica a nord della statale (via Reale). Dal punto di vista viario la situazione non presentava problemi, se non quello di un migliore collegamento tra le due parti del paese.

Nella storia di Alfonsine ricorrono più volte citazioni relative a dispute circa la localizzazione del centro, se al di qua o al di là del fiume (il centro infatti ha trovato sede ora a sinistra ora a destra del Senio). Ma probabilmente esse erano allora originate essenzialmente dalla difficoltà di comunicazioni tra le due parti.

Situazione determinatasi dopo la guerra

Il dopoguerra era caratterizzato dalla distruzione completa del vecchio centro e della maggior parte delle abitazioni esistenti attorno ad esso. Erano infatti state distrutte completamente le scuole, la chiesa, il mercato coperto, il palazzo comunale, la casa del fascio e due cinematografi.

Sulla sinistra del fiume le distruzioni se pur estese erano nel complesso più riparabili essendo causate da cannoneggiamenti.

Tale stato di cose ha riportato in discussione l'argomento dello spostamento del centro. Il piano di ricostruzione compilato dagli architetti Vaccaro e Parolini prevedeva lo spostamento e il Comune ha dato in questi anni un impulso notevole all'attuazione di esso, portando a termine i lavori per la nuova fognatura, una buona parte della rete stradale e costruendo, con i contributi dello Stato, numerose abitazioni. Inoltre sono già esistenti nel nuovo centro un certo numero di negozi, sedi di partito e la sala del cinema-teatro.

Altro elemento caratteristico della situazione attuale è il contrasto tra la parte di popolazione favorevole al piano rappresentata dall'Amministrazione comunale e la parte sfavorevole costituita principalmente da persone abitanti sulla destra del Senio.

Svolgimento dell'inchiesta

Sono state rivolte al Sig. Sindaco del Comune alcune domande, alle quali egli ha cortesemente risposto nei seguenti termini:

Per quali motivi codesta Amministrazione ha ritenuto opportuno promuovere e procedere allo spostamento del centro del paese?

Il comune di Alfonsine è composto di circa 4000 famiglie di cui circa 1500 di contadini, 500 di persone addette all'industria ed artigianato e 2000 di braccianti agricoli. Il problema, per questa Amministrazione, è quindi quello di provvedere una possibilità di lavoro sufficiente al sostentamento di queste famiglie di braccianti che costituiscono la metà della popolazione. Attualmente il bracciante agricolo fa in media 120 giornate lavorative annue. La soluzione del problema è possibile solo con l'inclusione nel territorio del Comune di zone attualmente comprese nel comune di Argenta, particolarmente ricco di terre, capaci di assorbire numerosa mano d'opera, ma alle quali oggi praticamente non è permesso l'accesso della nostra mano d'opera.

D'altra parte, lasciando il centro ove esso era, nell'eventualità di una espansione dell'abitato occorrerebbe provvedere a una rettificazione di confini con i comuni limitrofi, Fiumigiano e Bagnacavallo, includendo terre che non rappresentano sotto l'aspetto già detto alcun vantaggio e creando una grave complicazione in vista di un possibile accordo con Argenta.

Inoltre deve essere tenuto presente che con i lavori particolari che si sono resi necessari per lo spostamento del centro si è potuto soddisfare maggiormente la sistemazione della mano d'opera locale.

La maggior parte della popolazione è alla sinistra del Senio e per accedere al centro aveva un solo ponte di transito limitato ai pedoni, in quanto gli autoveicoli ed i carretti per accedere al centro dovevano fare un giro molto lungo dovendo passare dalla statale. Il centro risultava quindi, oltre che non baricentrico, particolarmente scomodo per la maggior parte della popolazione. Tale situazione non era risolvibile con la costruzione di un ponte interno al paese, dato che, per l'altezza degli argini (circa 5 metri), le rampe di accesso avrebbero avuto una notevole lunghezza e avrebbero richiesto la demolizione di edifici esistenti.

Il nuovo centro è più vicino alla statale, più viabile da essa, quindi acquista valore commercialmente, più baricentrico e più prossimo alla stazione ferroviaria.

Il piano di ricostruzione è stato modificato nel corso della realizzazione in alcuni suoi elementi. Ad esempio il giardino pubblico previsto sul viale principale è stato spostato in posizione più arretrata. Per quali motivi si è ritenuto opportuno fare ciò?

Per l'Amministrazione l'area destinata a giardino rappresentava una possibilità economica particolare se destinata invece ad abitazioni. Per altro, retrostante al giardino esiste un deposito di detriti di cui è previsto il riempimento, che comunque non renderebbe fabbricabile la zona. È quindi logico portare il giardino su tale terreno di riporto e pertanto come in casi simili è stata chiesta agli organi competenti l'autorizzazione alla variante.

È sentita la necessità di un giardino pubblico in un abitato che come questo è così ricco di verde e di spazi liberi?

Spazi liberi sì, ma non pubblici ed i ragazzi finiscono ugualmente col giocare sulla strada.

Per quale motivo non è stato rispettato l'orientamento delle case previsto dal piano anche quando questo risultava indipendente dall'andamento stradale?

Questo è un appunto che non ci era ancora stato fatto notare, comunque non è stato neppure posto il problema, quando si è proceduto alla lottizzazione e costruzione delle case. Era più immediato e logico fare così e si è fatto così.

In un'altra zona la lottizzazione è notevolmente diversa da quella prevista dal piano perché?

In quella zona sono state costruite case dell'UNRA. Le case cui avevamo diritto erano dieci, la zona destinata ne poteva contenere 8 o 9 al massimo, rispettando la lottizzazione prevista. O l'UNRA costruiva le case una in prossimità dell'altra o avrebbe costruito solamente quelle che si potevano fare rispettando il piano. Così, per non perdere una casa, abbiamo dovuto cambiare la lottizzazione della zona e porre le abitazioni molto più accostate.

Perché avete adibito ad abitazioni lo spazio libero allo sbocco del viale nella statale che era stato previsto per la necessità di una buona visibilità del traffico?

In un primo tempo, non prevedendo quanto sarebbe avvenuto successivamente e per accelerare la nascita del nuovo centro, si sono ceduti a condizioni particolari lotti troppo grandi, oltre i 600 mq. Quando il Centro è cominciato a delinearsi si è verificata una notevole richiesta di aree superiori alle disponibilità del Comune. Per metterci in condizione di soddisfare queste richieste abbiamo dovuto correre ai ripari. Questo è stato il motivo di alcune variazioni apportate al piano.

Gli argomenti sopradetti sono stati portati a conoscenza di persone che si può ritenere rappresentino la corrente contraria alla attuazione dello spostamento del Centro. Esse hanno fornito i seguenti elementi di giudizio:

Per quale motivo ritenete che non sia opportuno lo spostamento del centro?

Riconosciamo che il vecchio Centro si trova in posizione non baricentrica rispetto al complesso delle abitazioni ed in posizione scomoda anche rispetto alla posizione della stazione; ma le caratteristiche del luogo scelto per la sistemazione del nuovo Centro sono tali, che avrebbero dovuto infirmare ogni possibilità di spostamento dato che esse sono le caratteristiche che si riscontrano in tutto il terreno libero che circonda l'agglomerato di Alfonsine.

In particolare la località scelta è comunemente chiamata «Le Basse» per la depressione presentata dal terreno la cui quota risulta di qualche metro più bassa di quella del vecchio Centro. Le conseguenze di tale scelta sono evidenti sia sotto l'aspetto igienico che tecnico, infatti alcune case del luogo hanno le cantine allagate per parte dell'anno e il livello della falda freatica in certi periodi tende a salire fin quasi alla superficie. Altra difficoltà è quella di ottenere uno scolo sufficiente delle fognature, infatti attualmente le acque ristagnano allo sbocco della fognatura a relativa distanza dall'abitato. Ciò anche perché il fosso scolare, detto «scolo delle Alfonsine» in cui sbocca la fognatura è stato fatto per la raccolta di acque di campi e per non il deflusso delle acque di fogna.

Un'esperienza urbanistica: Alfonsine (segue)

Per quanto riguarda le preoccupazioni per una eventuale espansione dell'abitato facciamo notare che la situazione agricola anche sotto l'aspetto del frazionamento in piccole proprietà, ha raggiunto ormai una stabilizzazione e non è suscettibile di ulteriori variazioni. Le previsioni circa un possibile sviluppo industriale non corrispondono alla situazione della zona, che anche sotto questo punto di vista è già satura. Infatti a Mezzano e a S. Biagio esiste un zuccherificio, a Voltana uno stabilimento di conserve alimentari, a Massa Lombarda la lavorazione delle marmellate ed a Lugo quella dei vini.

Il beneficio apportato alla manodopera dai lavori per la costruzione del nuovo Centro è un beneficio passeggero e non tale da giustificare lo spostamento; esso sarebbe stato invece duraturo se, anziché costruire le case dei braccianti nel nuovo centro, queste fossero state costruite nelle località ove essi si recano a lavorare, aggregandole, magari, a frazioni già esistenti, come ad esempio a Taglio Corelli, a Madonna Buschi ed a Fiumazzo.

Il costo della ricostruzione, portando il Centro in posizione nuova è stato certamente assai superiore a quello che si sarebbe avuto ricostruendo il Centro nella sua posizione precedente, in modo da rendere possibile lo sfruttamento del materiale e delle fondazioni degli edifici distrutti, cosa questa fattibile risultando tali edifici ubicati in modo buono per le necessità del centro e per l'orientamento. Non sarebbe stata necessaria così facendo, una nuova rete di fognature, dato che la esistente era incisa quasi intatta dalla guerra e non si sarebbe dovuto provvedere alla costruzione di un sistema nuovo di strade. Le cifre spese per tali voci potevano essere impiegate per necessità più urgenti, quali la costruzione di case per i senza-tetto, ma comunque esse rappresentano un passivo per l'economia più generale della Nazione.

Circa il modo di attuazione del piano, il Comune ha costruito attorno al Centro un notevole numero di case popolari, che ormai lo hanno irreparabilmente compromesso, dandogli un aspetto troppo unilaterale. In esso risulterebbero disambientate ed in soggezione case di tipo diverso da quelle già costruite. Questo tra l'altro ha notevolmente ridotto quello che poteva essere l'apporto della partecipazione privata alla ricostruzione.

Queste case popolari di tipo ministeriale, adatte più che altro alla classe impiegatizia, sono state assegnate a famiglie di braccianti, ponendo il bracciante stesso in una posizione centrale, non di suo agio, e non permettendogli di avere quelle comodità e necessità così essenziali agli effetti della sua economia domestica, come l'avere un'area di terreno da coltivare, un pollaio, un porcile.

Praticamente poi, e anche questo è importante, tutta la popolazione a destra del Senio, che aveva avuto già forti danni a causa della distruzione delle proprie case e negozi, si è trovata danneggiata un'altra volta per il deprezzamento e per la minore attrattiva commerciale causata dallo spostamento del Centro, trovandosi essa anche nella situazione di essere privata di quello che poteva essere l'apporto di un appoggio morale, che sarebbe stato umano e logico dare a chi, avendo avuto tutto distrutto, desiderava ricostruire la propria casa e la propria attività.

Sulla destra del Senio era la maggior parte di tali attività commerciali, e perciò il danno riportato da queste va anche a scapito di tutta l'economia del paese.

Sarebbe stato opportuno che il Comune avesse cercato una soluzione che avesse permesso un rapido ritorno ad un equilibrio economico. Decidendo per lo spostamento del Centro si è invece rimandata notevolmente tale possibilità, si è creata la situazione sopraddeata e si sono avuti in cambio vantaggi relativi. Tra l'altro, il luogo ove sorgeva il vecchio Centro risulta ancora vuoto e desolato.

Questi sono i nostri motivi e ci sembrano validi, anche senza voler parlare dei motivi affettivi, per cui gli Alfonsinensi si sentivano legati al luogo del loro vecchio Centro.

Queste ragioni sono state portate a conoscenza del Sig. Sindaco.

È difficile, ci ha detto il Sindaco, poter escludere una possibilità di sviluppo industriale del paese, infatti benché la situazione fosse quella che è stata prospettata agli effetti delle industrie limitrofe esistenti, subito prima della guerra la «Eridania - Zuccherifici Nazionali» era in trattative per l'acquisto di un terreno per la costruzione di una distilleria. I danni portati dalla guerra ad altri stabilimenti della Società l'hanno fatta distogliere da questa iniziativa. L'attività commerciale della parte destra del Senio, con riguardo specialmente ai negozi ivi posti, è stata effettivamente danneggiata, ma i danni della guerra hanno determinato una diminuzione del numero di queste attività. Esiste così, praticamente, un compenso a tale danno.

Non ritengo che la costruzione del nuovo Centro abbia infirmata la possibilità di costruire un maggior numero di case. Le cifre che sono state spese per la costruzione del Centro non sono state prelevate da fondi per la costruzione delle case.

La costruzione delle abitazioni dei braccianti agricoli sul posto di lavoro e quindi lontano da Alfonsine, ha lo svantaggio di allontanare il lavoratore da tutte quelle possibilità di previdenza sociali e di comodità di servizi che il Centro di maggior entità può loro offrire. Effettivamente la sistemazione di famiglie di braccianti in case ministeriali, così come è stata fatta, può risultare non opportuna. Per quanto riguarda la situazione attuale delle fognature è da far presente che il Comune aveva, a suo tempo, ottenuto dall'Ente gerente il permesso di far scaricare le fognature nello scolo detto «delle Alfonsine» il che naturalmente sottintende la possibilità di un normale deflusso da parte di questo. Praticamente però l'Ente a ciò preposto non ha provveduto al mantenimento della pulizia del fono e questa è la causa dell'attuale stato di cose.

Dopo l'esperienza effettuata nella realizzazione del Vostro piano di ricostruzione avete tratto da questo qualche conclusione?

La dimensione del lotto più opportuna riferendomi a quanto già detto ritengo sia quella di 400 mq. per le case unifamiliari isolate; inoltre ritengo opportuna per le abitazioni dei braccianti la costituzione di nuclei di case a più piani con un massimo per ciascuna casa di otto famiglie ed una media di quattro. Tali nuclei, dotati di

orti con pollaio e porcile, potrebbero essere collocati in posizione periferica rispetto all'agglomerato.

A conclusione desidero infine fare notare che un piccolo Comune non ha in genere la possibilità di disporre di personale di capacità tecnica, tale da poter far fronte a tutti i numerosi e complessi problemi che si pongono nella realizzazione di un piano di ricostruzione, in particolare poi quando esso prevede la creazione ex-novo di zone residenziali. E mi riferisco non solo alla parte edilizia del problema, ma anche a tutto quel complesso di problemi amministrativi che comunemente superano le possibilità e le capacità del personale di un piccolo Comune.

La situazione è stata complicata in questo caso anche dal fatto che per la ricostruzione del nostro Centro non è stato riconosciuto alcun finanziamento da parte dello Stato, infatti ciò che abbiamo potuto realizzare è stato fatto con un fondo ottenuto per la disoccupazione.

I risultati dell'inchiesta sono stati infine portati a conoscenza dell'arch. Vaccaro, redattore del Piano, che ha cortesemente dato le seguenti indicazioni:

I motivi determinanti agli effetti dello spostamento del Centro sono stati i seguenti:

- la distribuzione delle distruzioni che risultano maggiori sulla destra del Senio;
- la posizione accentuatamente non baricentrica del vecchio Centro;
- le difficoltà di comunicazioni tra le due parti del paese;
- le notevoli difficoltà che derivavano dall'altezza degli argini ed ostacolavano la creazione di un ponte di transito sul Senio accessibile anche agli autoveicoli;
- la posizione della stazione ferroviaria;
- la possibilità di sistemare la parte del paese da ricostruire secondo corretti criteri urbanistici;
- il raggiungimento di una maggior possibilità associativa fra gli abitanti del paese colla creazione di un nuovo centro;
- la possibilità di un più facile eventuale sviluppo dell'agglomerato.

«Per quanto riguarda il non funzionamento attuale della fognatura faccio presente che logicamente fu nostra preoccupazione subordinare la scelta del posto anche alla possibilità di un buon funzionamento della stessa e a questo scopo furono fatti tutti i rilievi opportuni. Gli attuali inconvenienti sono determinati da fattori assolutamente imprevedibili alla data della redazione del Piano.

La scuola non è in posizione tale da essere disturbata dal traffico del viale su cui prospetta, in quanto tale traffico e specie quello meccanizzato è pressoché nullo. Inoltre la scuola è arretrata rispetto al filo stradale, circondata di verde proprio, in vicinanza del verde agricolo e forma un tutto unico con il verde del giardino pubblico.

Lo spostamento del giardino ritengo sia particolarmente negativo, tanto perché separa il verde pubblico dalla scuola, quanto perché pone un elemento così importante in posizione troppo nascosta.

Agli effetti degli inconvenienti verificatisi circa la zonizzazione relativa ai tipi edilizi, faccio presente che il Piano prevedeva una particolare sistemazione, che teneva presenti le diverse esigenze dei tipi residenziali. In particolare erano previste zone adiacenti al Centro con caratteristiche più signorili. Altri tipi di lotti di dimensioni maggiori e con possibilità di sistemazione di animali di bassa corte erano previste in zone più lontane.

Inoltre lo spostamento del giardino, la soppressione di zone previste libere da costruzioni, le variazioni apportate alle lottizzazioni sono state fatte appunto contrariamente a quanto previsto dal Piano stesso e dal regolamento edilizio relativo e sono state conseguenza di un non esatto modo di condurre la ricostruzione.

Gli argomenti economici addotti contro l'opportunità dello spostamento del Centro non ritengo possano essere urbanisticamente validi in senso generale, nel caso specifico poi ritengo più che giustificato tale spostamento dai motivi già esposti...

La conclusione di questa esperienza porta a ricercare i motivi di molti errori nella procedura di compilazione e attuazione dei piani di ricostruzione e nella mancanza di una sufficiente coscienza urbanistica. La redazione di un Piano è essenzialmente un fatto unitario, alla buona riuscita del quale collaborano in senso unidirezionale tutti gli elementi componenti il Piano stesso. L'idea, cioè l'elemento coordinatore di tutti i vari aspetti, incomincia a nascere con il disegno del Piano, ma si evolve e si precisa man mano che con la realizzazione sorgono gli inevitabili imprevisti ed i fatti particolari.

Il progettista che ha concepito l'idea, dovrebbe seguirlo in tutti i successivi sviluppi, invece si trova praticamente estraneo da tutta la parte realizzativa del Piano, che è parte decisiva per un risultato positivo. Il Piano per lo più viene affidato in sede esecutiva ad altre persone, che possono non avere una particolare cultura urbanistica e che comunque non hanno presieduto alla redazione del Piano stesso. Ciò non può non portare i Piani verso una errata interpretazione dei concetti informativi e questo è certamente a discapito di tutti.

Renzo Sansoni

Legislazione italiana

Rassegna legislativa, amministrativa e giurisprudenziale in materia urbanistica

(Gennaio 1948 - Febbraio 1949)

a cura di Francesco Cuccia

Nell'iniziare la presente rassegna è opportuno prendere le mosse dal principio del 1948, per avere, oltre che un quadro d'insieme non privo d'interesse, un filo conduttore che possa servire di guida per il futuro. È confortevole notare, nei settori di cui questa rubrica si occupa, un promettente risveglio che si ricollega agli importanti risultati del secondo Congresso nazionale di urbanistica.

1 - Legislazione

L'attività urbanistica nel dopoguerra si è svolta e si svolge prevalentemente attraverso l'attuazione dei piani di ricostruzione previsti dal D.L. 1° marzo 1945, n. 154 (1). Si tratta, com'è noto, di piani di emergenza, da concepirsi in coordinazione col piano regolatore, ove questo esista, e da attuarsi in un limitato periodo di tempo. Gli è perciò che il piano di ricostruzione ha efficacia di piano particolareggiato, e i lavori relativi sono dichiarati urgenti e indifferibili. Allo scopo poi di accelerare la ricostruzione delle case distrutte nell'ambito dei piani di cui trattasi, il D.L. 10 aprile 1947, n. 261, agli articoli 60 e segg., dettò particolari norme, in base alle quali i proprietari sono invitati a dichiarare in breve tempo se intendano o meno ricostruire i fabbricati sinistrati. Se la loro risposta è affermativa, ottengono i benefici di legge; in caso contrario, l'area viene espropriata e destinata per la costruzione di alloggi da parte dello Stato o di altri Enti, oppure è venduta all'asta pubblica, ma sempre per farvi sorgere case di tipo economico o popolare.

Rimanevano, tuttavia, insoluti due importanti problemi: il primo connesso alle aree ricadenti nei quartieri centrali, in cui i fabbricati a proprietà eccessivamente frazionata costituiscono informi e densi agglomerati, contrastanti con le esigenze dell'igiene, del traffico e del decoro edilizio; il secondo connesso ai frequenti casi in cui il condomino, al quale sia stata accordata la preferenza per la ricostruzione dell'edificio in condominio, si veda preclusa la disponibilità dell'area destinata alla ricostruzione, per il fatto che uno dei comproprietari dell'area stessa sia dissenziente o assente.

Ad avviare ad una soluzione concreta gli accennati problemi è intervenuto il D.L. 17 aprile 1948, n. 740, recante modificazioni e integrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi 1° marzo 1945, n. 154 e 10 aprile 1947, n. 261, concernenti il riassetto delle zone urbane delle città maggiormente danneggiate dagli eventi bellici. Anzitutto, è data facoltà ai Comuni più gravemente sinistrati, che debbono attuare un piano di ricostruzione, di espropriare e rivendere le aree destinate a ricostruzione e nuova costruzione di edifici compresi in una o più zone del piano (2), allo scopo di poterle valorizzare in modo più aderente agli interessi collettivi; e quindi non soltanto per erigervi case di

tipo popolare, ma anche edifici di natura diversa, quali le circostanze particolari richiedano. Detta facoltà è circondata dalle necessarie cautele, dovendo formare oggetto di speciale concessione con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno e del tesoro, previo parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Ai proprietari delle aree in parola compete soltanto il diritto di retrocessione, da esercitarsi nel termine di due mesi dalla data di occupazione dei beni, e con l'impegno di effettuare la ricostruzione entro un termine all'uopo prefisso. Per dimostrare la necessità di avvalersi dell'eccezionale procedura — invero un po' macchinosa — i Comuni devono attenersi alle norme di cui al D.M. 23 settembre 1948 (Gazz. Uff. n. 226 del 28 settembre 1948).

Per quanto riguarda, invece, la necessità di rimuovere gli ostacoli alle iniziative di uno o più condomini per la ricostruzione in proprio dei fabbricati condominiali, il D.L. n. 740 stabilisce che gli interessati alla ricostruzione, ove ritengano di non potere raggiungere l'accordo con tutti i condomini, possono chiedere l'intervento del Comune o del Genio Civile, i quali instaurano il procedimento di esproprio delle quote di aree di proprietà degli altri condomini e promuovono il decreto di occupazione immediata di esse.

Ad integrare, per un altro verso, la disciplina dei piani di ricostruzione, il D.L. n. 740, sull'esempio della legge urbanistica francese, dispone che, sino a quando il piano non sia stato approvato, il Prefetto può sospendere i lavori di costruzione e ricostruzione e di grande riparazione di edifici privati, quando tali lavori rendano più difficile l'attuazione del piano stesso.

Sempre nei riguardi dei Comuni più gravemente danneggiati inclusi negli elenchi di cui all'art. 1 del D.L. 1° marzo 1945, n. 154, e in quelli di cui all'art. 49 del D.L. 10 aprile 1947, n. 261, il D. L. in esame stabilisce che il Ministro dei lavori pubblici possa — su richiesta del Comune, e sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e, ove occorra, il Ministero della P.I. per la parte monumentale e paesistica — consentire, per gli edifici ad uso di abitazione, deroghe ai normali limiti di altezza. Si tratta di un provvedimento eccezionale, che cesserà di avere efficacia col 31 dicembre 1949, e che tende ad alleviare la crisi degli alloggi. Finora l'applicazione di tale provvedimento è

stata richiesta soltanto dai Comuni di Genova e di Roma. Non è a tacere che esso ha destato un certo allarme negli ambienti urbanistici, temendosi che con esagerate sopraelevazioni si rinnovino brutture purtroppo lamentate in passato. Ma certamente i controlli predisposti saranno sufficienti a tutelare il decoro e l'igiene dei nostri centri.

Abbiamo fin qui accennato alle lacerazioni causate dalla guerra, ma insidie di altra natura minacciano alcune fra le nostre più belle città. Così a Venezia l'usura del tempo e dell'acqua: providamente quindi un D.L. 17 aprile 1948, n. 845, ha autorizzato l'ulteriore spesa di L. 300.000.000, ai fini della salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di quella città. Purtroppo il finanziamento non sembra adeguato alle necessità, tanto più che detta assegnazione è ripartita in 10 esercizi.

Passando a parlare dell'attività legislativa in corso, accenneremo a due disegni di legge testé presentati al Parlamento dal Ministro dei lavori pubblici, e nei quali sono contenute alcune disposizioni che interessano l'urbanistica. Il primo è quello recante norme per agevolare la ricostruzione delle abitazioni distrutte dagli eventi bellici e per l'attuazione dei piani di ricostruzione. (Senato Stampato n. 268). Il Ministro, nella sua relazione, osserva, fra l'altro, giustamente, che la ricostruzione edilizia non può andare disgiunta dall'attuazione dei piani di ricostruzione e, richiamandosi alle risoluzioni approvate dal 2° Congresso di edil. e di urb., illustra le seguenti proposte: a) assicurare al Ministero dei lavori pubblici, nei casi in cui esso si sostituisce ai Comuni per l'attuazione dei piani, la necessaria disponibilità di fondi, adottando, in luogo del sistema del pagamento dei lavori per contanti, quello dei pagamenti differiti in 30 annualità. La spesa anticipata dallo Stato sarà rimborsata per intero dai Comuni, in eguale periodo di tempo, ad eccezione dei Comuni con popolazione inferiore a 3.000 abitanti, i quali sono tenuti a rimborsare soltanto la metà; b) l'indennità di espropriazione delle aree occorrenti per l'attuazione dei piani continuerà ad essere determinata in base al valore venale, ma non potrà essere superiore a dieci volte il valore che l'immobile aveva nel 1940 (3). Tale innovazione viene giustificata con la necessità di ridurre gli oneri dei Comuni.

L'altro disegno di legge (Camera, Stampato n. 339) concerne disposizioni per l'in-

creamento delle costruzioni edilizie. Fra l'altro l'art. 19 dispone che, fino al 31 dicembre 1955, nei Comuni in cui non esiste un piano regolatore edilizio, si può procedere all'espropriazione dei terreni vicini ai centri abitati, per potervi costruire case di abitazione di tipo popolare, anche su iniziativa di privati. Ipotizzando l'inesistenza del piano regolatore, sarebbe stato opportuno richiamare almeno l'osservanza del disposto dell'art. 34 della legge urbanistica (4): comunque, è da auspicarsi che, all'atto pra-

tico, le espropriazioni siano effettuate in funzione di uno schema di piano tracciato nell'occasione.

Infine, come contributo concreto alla vasta opera di riassetto legislativo che la nuova Costituzione sollecita anche nel campo urbanistico, va messa in rilievo l'iniziativa dell'ist. Naz. di Urbanistica per l'istituzione di apposita Commissione avente il compito di studiare la riforma della legge del 1942, secondo il voto già formulato dal Congresso (5).

2 - Provvedimenti amministrativi

L'attività amministrativa si è principalmente svolta nel settore dei piani di ricostruzione. Diamo qui appresso l'elenco dei piani approvati dal 1° gennaio 1948 al 28 febbraio 1949, ripartiti per regione e con l'indicazione fra parentesi della data del decreto ministeriale:

- PIEMONTE: Novi Ligure (22/10/48).
 VENETO: Barcis (21/12/48) - Conegliano (21/1/49) - Latisana (17/7/48) - Lusia (22/7/48) - Sedico (19/3/48) - Treviso (6/9/48) - Verona (15/3/48).
 LIGURIA: Pietra Ligure (22/4/48).
 EMILIA: Bologna (16/1/48) - Castelbolognese (10/7/48) - Castel d'Aiano (26/8/48) - Castelnuovo (29/12/48) - Cesena (22/3/48) - Modena (3/9/48) - Montecarlo (26/3/48) - Montebello (30/4/48) - Pianenza (21/2/48) - S. Agata sul Santeramo (17/2/49) - Tossignano (30/1/49).
 TOSCANA: Arezzo (22/10/48) - Borgo S. Lorenzo (21/2/48) - Castelnuovo Garfagnana (31/8/48) - Cesina (23/12/48) - Fiuminello (12/10/48) - Grosseto (13/10/48) - Orbetello (23/19/48) - Pieve S. Stefano (19/2/49) - Pionbino (9/10/48) - Pontassieve (21/5/48) - Ponte a Signa (17/2/49) - Serravalle (21/1/49) - Serravalle frazione Ripa (22/7/48) - Viareggio (23/9/48).
 MARCHE: Ancona (21/4/48) - Macerata (7/2/48).
 UMBRIA: Perugia 3 frazioni (8/2/49).
 LAZIO: Anagni (19/2/48) - Capraccia (18/12/48) - Civitavecchia (25/11/48) - Corti (10/12/48) - Fregene (10/12/48) - Frosinone (15/3/48) - Guidonia (30/11/48) - Piedimonte S. Germano (30/9/48) - Roccamare (6/9/48) - S. Giovanni Incarico (3/7/48) - S. Giorgio a Liri (21/7/48) - Sperlonga (31/1/48) - S. Vittore del Lazio (21/3/48) - Subiaco (varianti) (9/2/49) - Terracina (30/10/48) - Vallecorsa (31/7/48).
 ABRUZZO: Alghero (23/3/48) - Borrello (21/1/48) - Fiume (12/12/48) - Tarenta Peligna (30/4/48) - Orsogna (28/1/49).
 CAMPANIA-MOLISE: Benevento (28/3/48) - S. Angelo del Po (15/3/49) - Isernia (29/2/48).
 BASILICATA: Corleto Perticara (1/12/48) - Potenza (22/11/48).
 CALABRIA: Catanzaro (22/11/48).
 SICILIA: Milazzo (20/2/48).

Un cenno a parte merita il piano parziale di ricostruzione di Milano, che è stato approvato con D.M. 28 febbraio 1949, salvo alcuni stralci riguardanti questioni ferroviarie, idrauliche e perfezionamenti di dettaglio. Il piano è stato redatto dall'Ufficio tecnico del Comune, con l'aiuto di esperti, seguendo moderni criteri urbanistici e sulla base di indagini e studi accurati, estesi all'intero problema dell'assetto urbano (6). Esso è limitato a due zone della città che sono fra le più colpite dalla guerra, una centro-settentrionale, l'altra centro-meridionale. Scopo del piano è il coordinamento della ricostruzione edilizia con le esigenze urbanistiche di migliorare le condizioni del traffico, dell'igiene e dell'estetica, in vista degli ulteriori sviluppi della città. Si prevede, perciò, l'attuazione di sistemazioni di prima fase che, coordinandosi, per quanto opportuno, col piano regolatore vigente (1934), non intralcino l'applicazione futura del nuovo piano regolatore generale già studiato ed attualmente in corso d'istruttoria. Le principali sistemazioni previste sono: 1° la creazione di un

nuovo centro direzionale a nord della circoscrizione, fra il prolungamento sud del viale Zara ed il viale della Stazione Centrale; 2° una grande arteria tangenziale al nucleo centrale della città, detta Trasversale est-ovest, perfezionamento della cosiddetta Racchetta del Piano Albertini.

Nel periodo di tempo che consideriamo sono stati pure emessi dal Ministero del LL.PP. 28 decreti di proroga dell'efficacia di piani di ricostruzione già approvati, essendo venuto a scadere il biennio iniziale di validità (7).

Come accennammo più sopra, la legge urbanistica dovrà essere riveduta ed aggiornata, ma non v'ha dubbio che, anche nel nuovo inquadramento, sia il piano regionale che il piano regolatore generale continueranno ad avere una funzione fondamentale. La cronaca registra, pertanto, con compiacimento: la costituzione presso il Ministero del LL.PP. di una Commissione interministeriale per il coordinamento degli studi e delle attività inerenti alla formazione dei piani regionali; — l'incarico conferito dal predetto Ministero, al gruppo Astengo di Torino, di compilare il piano regionale del Piemonte (8); — l'istruttoria in corso, presso gli uffici del Ministero medesimo, del piano regolatore generale di Napoli e del piano paesistico dell'Isola d'Ischia. Inoltre, dopo laboriose vicende, è stata testè approvata la variante al piano regolatore e di ampliamento di Genova, nella zona di Albarno.

Trovano altresì posto in questa rassegna i più recenti provvedimenti adottati dal Ministero della Pubblica Istruzione (Dir. Gen. delle Antichità e Belle Arti), ai sensi e per gli effetti della legge 20 giugno 1939, n. 1947, allo scopo di dichiarare di pubblico interesse complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, oppure bellezze panoramiche considerate come quadri naturali. Tali provvedimenti sono: 1) D.M. 3/12/1948 (G.U. 18/12/1948, n. 294), Zona litoranea del Comune di Livorno, nel tratto Cantiere Navale O.T.O. - Rio Ardenza; 2) D.M. 28/1/1949 (G.U. 5/2/1949, n. 29), Fascia costiera, del Comune di Sori, compresa tra il confine del Comune di Recco e quello del Comune di Bogliasco Pieve; 3) D.M. 28/1/1949 (G.U. 5/2/1949, n. 29), Zona del Comune di Livorno comprensiva delle frazioni di Antignano, Montemaro e Quercianella; 4) D.M. 28/1/1949 (G.U. 7/2/1949, n. 30), Fascia costiera del Comune di Recco, compresa tra la via Milite Ignoto dello stesso Comune e il confine del Comune di Sori; 5) D.M. 28/1/1949 (G.U. 8/2/1949, n. 31), Fascia costiera del Comune di Bo-

gliasco Pieve, compresa tra il confine del Comune di Sori e quello di Genova Nervi; 6) D.M. 28/1/1949 (G.U. 8/2/1949, n. 31), Edifici del Golfo di Portofino siti in Comune di Sestri Levante.

Ma l'attività degli uffici centrali in tanto può riuscire efficace, in quanto si giovi di una appropriata organizzazione periferica, onde, opportunamente, con D.M. 1° settembre 1948, sono state ricostituite, presso le sedi dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche, le Sezioni urbanistiche di cui all'art. 3 della legge del 1942 (9). I compiti di tali Sezioni sono dettagliatamente illustrati nella circolare 30 dicembre 1948, n. 3922, diramata dal Ministero dei LL.PP. ai Provveditorati (Boll. Uff. 1949, II, 41).

Per ultimo è da segnalare che presso il Ministero medesimo sono in corso di esame numerose proposte fatte dai comuni interessati per armonizzare i rispettivi regolamenti edilizi con i dettami della legge del 1942. A questo proposito è da far presente che da parte del predetto Ministero è stata appoggiata l'iniziativa della *Enciclopedia per i Comuni* di far compilare da un valente specialista una monografia dedicata ai regolamenti edilizi e corredata da un progetto-schema delle relative norme. Siffatta pubblicazione costituirà un'utile guida per le Amministrazioni municipali, e siccome, indubbiamente, contribuirà a rendere, per quanto possibile, perfetta la struttura dei regolamenti edilizi, agevolerà, in definitiva, il compito della loro revisione ed approvazione da parte dei competenti organi statali.

3 - Giurisprudenza

Anche qui sono stati i piani di ricostruzione ad offrire occasioni ad un importante contenzioso in sede di giustizia amministrativa. Alludiamo alle due decisioni del Consiglio di Stato 11 febbraio 1948 (in *Foro it.*, 1948, III, 57; in *Giurispr. opere pubbl.*, 1948, I, 8, con nota adesiva di F. Cuccia) e 29 dicembre 1948 (in *Foro it.*, 1949, III, 28, con nota adesiva di F. Cuccia), con le quali sono stati respinti dei ricorsi proposti rispettivamente avverso i decreti ministeriali approvanti i piani di ric. di Napoli e di Pescara. I ricorsi denunciavano che tali piani prevedono anche la demolizione di edifici indenni, con che il Ministero avrebbe violato il limite posto dall'art. 1 del D.L. 1° marzo 1945, n. 154, per cui i piani devono essere progettati in modo da «contemperare le esigenze inerenti ai più urgenti lavori edilizi con la necessità di non compromettere il razionale sviluppo degli abitati». Il Consiglio di Stato, nella prima decisione 11 febbraio 1948, ritenne che l'opera di ricostruzione della zona danneggiata doveva essere considerata nel suo complesso, «anche se col sacrificio, peraltro indennizzabile a norma di legge, di taluni edifici in efficienza». Nella seconda decisione del 29 dicembre 1948, gli effetti dei vincoli imposti dal piano di ricostruzione nei confronti degli immobili non danneggiati in esso compresi, sono stati sottoposti ad un ulteriore vaglio, giungendosi alla conclusione che l'art. 7 del D.L. 1° marzo 1945, n. 154, deve essere interpretato nel senso che sono considerati urgenti e indeferibili le opere necessarie

per rendere possibili le ricostruzioni e per dotare gli edifici ricostruiti degli impianti atti ad assicurarne l'utilizzazione, non quelle dirette ad attuare sistemazioni che interessino edifici non danneggiati e che non abbiano rilevanza ai fini della ricostruzione. Rispetto a questi edifici i vincoli non hanno altra efficacia oltre a quella di evitare modificazioni nella struttura degli edifici medesimi, fino a quando la definitiva sorte delle varie unità edilizie non sarà decisa attraverso il piano regolatore destinato a sostituire quello di ricostruzione.

Ma dove il Consiglio di Stato, oltre al suo penetrante sindacato di legittimità, ha avuto occasione di dimostrare una squisita sensibilità per i problemi urbanistici, è nella decisione 21 febbraio 1947 (in ed.) con la quale sono stati respinti due ricorsi proposti dalla Società Gestione Alberghi Turismo avverso varie ordinanze emesse dal comune di Venezia per la demolizione di una sopraelevazione abusiva eseguita dalla Società medesima nell'ex-albergo Bauer, dal lato di San Moisè, sopraelevazione che rappresenta un grave sconcio architettonico e paesistico. Di detta decisione, quantunque anteriore al periodo di tempo considerato nella presente rassegna, riteniamo tuttavia di far menzione, perché la questione è ancora all'ordine del giorno (10). Ed ecco come testualmente il Consiglio di Stato si esprimeva nella parte essenziale del suo pronunciato:

«L'apprezzamento di merito (del Sindaco di Venezia, nell'ordinanza di demolizione circa lo sconcio architettonico consumato dalla S.A.I.G.A.T.) non può essere dal Consiglio di Stato sindacato in sede di legittimità. Che, se ciò fosse possibile, la Sezione rilevarebbe che nella stessa relazione sull'Albergo Bauer in rapporto alla estetica di Venezia, prodotta dalla parte ricorrente e firmata da personalità (e pretese personalità) artistiche delle quali non si conoscono bene la competenza e i meriti, si riconosce trovarsi di fronte non a un'opera d'arte, ma a un comune disegno scolastico, genericamente Novecento, e, più che difendere il progetto, si manifesta solo l'avviso di fare acquiescenza al fatto compiuto, non omettendosi di suggerire espedienti atti a mitigare la eccessiva visibilità del palazzo, in certe zone, in certi momenti o per certi lati; mutandone colore, impreziosendolo nella atmosfera, adornandolo forse con del verde, rendendolo più graziosa la serie monotona delle finestre più alte con tende e tendine colorate; vivificandolo, insomma. E si aggiunge: «anche la sua illuminazione potrà essere curata, onde non stoni nei magici notturni di Venezia. Ma demolire mai».

«Ma al parere privato non può certo riconoscersi valore maggiore dell'apprezzamento dei competenti organi tecnici; ed è significativo il fatto che il Comune di Venezia ha seguito sempre la stessa linea di condotta, tanto nel periodo delle amministrazioni fascista e nazifascista, quanto sotto l'attuale amministrazione democratica-popolare. E concluderebbe il Consiglio, nella sua sensibilità, presa visione delle fotografie *hinc et inde* prodotte, che il comportamento della parte ricorrente, oltre che una manifestazione di dispregio alla legge, costituisce una grave offesa all'arte di Venezia in una delle zone più belle e più armoniose della città. Ragione per cui la demolizione dell'opera abusiva e l'imposizione dell'obbligo di modificare la facciata della «Casa Svizzera» non potrebbero non riportare l'approvazione anche di un giudice di merito».

Se dalla giurisprudenza del Consiglio di Stato passiamo a dare un rapido sguardo a quella dell'autorità giudiziaria ordinaria, l'attenzione è richiamata dalla sentenza 14 maggio 1947 della Corte d'appello di Venezia in causa comune di Padova e/ Brunelli ed altri, originata dall'approvazione di una variante al piano regolatore di quella città, che gli interessati assumevano viziosa d'illegittimità e quindi non valida agli effetti delle espropriazioni. (Anche la sentenza in parola non rientrerebbe cronologicamente nel quadro di questa rassegna, ma se ne parla, perché essa è stata pubblicata soltanto nel 1948 dalla «Temi» di Milano, pag. 270). La Corte, confermando il pronunciato dei primi giudici, ha ritenuto che l'allacciamento del centro cittadino di Padova con la strada padana inferiore approvato col R.D. 16 giugno 1939, n. 954, costituisce un'aggiunta e non una semplice variante del piano di massima per il risanamento e la sistemazione stradale ed edilizia della città di Padova, approvato con la legge 23 luglio 1922, n. 1049, e pertanto eccede dai limiti entro i quali la detta legge aveva autorizzato la pubblica Amministrazione a provvedere a mezzo di decreto Reale; conseguentemente tale decreto (che ha natura di atto amministrativo) è invalido, e sono illegittime le espropriazioni disposte dal Prefetto sulla base di esso.

Non può tacersi che la questione dei limiti della potestà dell'Amministrazione, a seguito di delega conferita dalla legge per l'approvazione di varianti ad un piano regolatore di massima, è piuttosto controversa sia in dottrina che in giurisprudenza (11), sostenendo gli uni che soltanto le varianti cosiddette di modalità sono ammesse, opinando gli altri che possono pure consentirsi le varianti in estensione ossia vero e proprie aggiunte al piano originario.

Ci sembra, infine, di particolare interesse riportare una massima desunta dalla decisione 21 maggio 1948 della Corte Suprema di Cassazione in causa Comune di Roma e/ Arduini (in *Massim. Giur. it.*, 1948, col. 186) a proposito sia della natura e degli effetti giuridici dell'occupazione immediata disposta per opere dichiarate urgenti e indifferibili, sia dei criteri-base per la ricognizione del carattere edificatorio delle aree: il tema ha un'attualità ed un'estensione che è facile intuire. Ecco la massima: «Non solo nelle espropriazioni per pubblica utilità dell'Amministrazione ferroviaria, ma anche in quelle di tutti gli Enti pubblici, allorché si tratta di opera dichiarata indifferibile ed urgente, l'occupazione immediata, con inizio dei lavori, va considerata come presa di possesso anticipata e definitiva».

«Tuttavia resta fermo il principio fondamentale della legge sull'espropriazione per pubblica utilità che il trasferimento della proprietà si effettua alla data del decreto prefettizio di espropriazione, e che la relativa indennità si determina in base al valore del fondo alla data stessa, e retroagisce al momento dell'occupazione».

«L'indennità per l'occupazione s'identifica, in tali casi, con un interesse annuo sull'ammontare della indennità di espropriazione».

«Il carattere di edificabilità dei suoli si può desumere dall'essere essi compresi nell'ambito di un piano regolatore particolareggiato. Ma esso può altresì risultare

da tutti quegli elementi certi ed obbiettivi di ubicazione, di accessibilità, di sviluppo edilizio, di servizi pubblici, ecc., i quali attestino di un'edificazione concreta e in atto (nella specie, ai fini dell'indennità di espropriazione)».

Francesco Cuccia

NOTE

(1) Per la parte procedurale il decreto n. 154 è stato integrato con la norma di cui all'art. 8 del D. L. 17 aprile 1948, n. 740.

(2) In questo senso s'era già orientata la legislazione per i paesi danneggiati dal terremoto calabrese del 1908 (v. art. 133 T. U. 19 agosto 1917, n. 1299) e la pratica il sistema ha dato buoni risultati.

(3) Non è questa, peraltro, la sola deviazione al criterio fondamentale della legge del 1935, perché la legge 28 febbraio 1949, n. 43, recante provvedimenti per incrementare l'occupazione operaia agevolando la costruzione di case per lavoratori (piano Fanfani), all'art. 23, stabilisce che l'espropriazione delle aree edificabili sarà fatta con le norme della legge per Napoli, alla quale, com'è noto, in questi ultimi tempi era stato dato giustamente l'estensione per la sua incommensurabile estensione. A proposito di detta legge non è inopportuno ricordare che la Sez. piemontese dell'Ist. Naz. di L.R. aveva fatto voti al Ministero del lavoro, perché «nella stesura definitiva della legge fosse tenuto conto dei risultati del Congresso, tenendo in special modo presente la necessità di definire i caratteri edili dell'attività costruttiva prevista dal piano Fanfani e d'individuare tale attività nel programma urbanistico di ogni centro abitato» (v. *Urbanistica*, Riv. dell'Ist. Naz. di L.R., 1948, n. 4, p. 2). Dall'esame della citata legge 28 febbraio 1949, n. 43, non risulta che detti voti siano stati presi in considerazione.

(4) Art. 24 «I Comuni approvati di piano regolatore dovranno includere nel proprio regolamento edilizio un programma di fabbricazione, con l'indicazione dei limiti di ciascuna zona, secondo le determinazioni in atto e da adottarsi, nonché con la precisazione dei tipi edilizi propri di ciascuna zona. Potranno anche indicare le eventuali direttrici di espansione».

(5) V. Atti del Congresso passato, e in particolare pag. 56.

(6) A quanto ci risulta, nessun saggio critico, sia dal punto di vista tecnico che da quello giuridico, è finora apparso sulle riviste specializzate in merito al piano di massima ed al piano di ricostruzione di Milano, ad eccezione di una nota, peraltro di carattere descrittivo, inserita dall'arch. Giurini nell'*Edilizia Moderna* (dicembre 1948). Molti articoli sono, invece, apparsi sui quotidiani dei quali diamo qui un saggio, senza pretesa di completezza, cominciando in *Corriere della Sera* (11 luglio 1948); *Giornale dello stesso giornale* (14, 15 e 16 luglio 1948); *Corriere* sul *Corriere Lombardo* (11 ottobre 1948); la risposta agli articoli dell'ing. Goria; *Assistenti in Giornale dei costruttori di Milano* (1° maggio, 1° agosto e 15 agosto 1948). Meritevoli di attenzione sono pure due tradotti del *Tempo* di Milano (27 gennaio e 3 febbraio 1948) ed una serie di otto articoli su *L'Espresso* di Milano (24, 25, 26 gennaio; 4, 11, 15 e 19 febbraio 1948).

(7) Le protogoni sono state concesse in relazione al disposto dell'art. 11 del D. L. 1° marzo 1945, n. 154; si tratta nella maggior parte di piccoli Comuni che hanno ritenuto sufficiente di mantenere ancora in situazione per un certo numero di anni il piano di ricostruzione anziché predisporre un piano regolatore vero e proprio per il quale non avrebbero né l'attrezzatura, né i mezzi finanziari. A proposito poi della identità dei piani di ricostruzione ai bisogni per cui sono stati approvati, sia commentata ricordando l'operato della Commissione costituita sin dal 1940 presso il Ministero dei lavori pubblici per il riscontro dei piani di ricostruzione: essa ha contribuito efficacemente a realizzare quell'unità di criteri che il compianto Giacomoni (in *Nuova saggia del gennaio 1947*, pag. 119) auspica per i piani di cui si parla.

(8) Al piano regionale del Piemonte è interessato dedicato il fascicolo della riv. *Metron* n. 13 del 1947 con una presentazione del Presidente del Consiglio Superiore del L.R. PP. ing. Visentini.

(9) V. Crivico, *La ricostruzione delle Sezioni urbane in Mondo Industriale*, del 20 gennaio 1949.

(10) V. De Fico, *Il re del carboni*, in *L'Espresso*, del 25 luglio 1948; *CAZZINI, Gettone estrale sulla Venezia del Giurismo*, in *Il solito di Venezia* (rivista di Giurismo) del febbraio di due allegati a N. Moisè e sulla Riva degli Schiavoni, in *Corriere della Sera*, del 4 febbraio 1949.

(11) Cfr. da ultimo Rossi, *Sulle varianti dei piani regolatori in Nuova rassegna*, n. 15 del 1948.

Legislazione estera

Le leggi urbanistiche in Polonia

All'Esposizione internazionale di Urbanistica, tenutasi a Parigi nell'estate del '47, la Polonia si è imposta all'attenzione di tutti per la serietà, la coerenza e la maturità del materiale esposto. Si è avuta l'immediata sensazione di esser di fronte ad un esperimento urbanistico di grandiose proporzioni, si è sentita immediatamente un'atmosfera, un mondo di pensieri e di attività urbanistica, che non poteva esser frutto estemporaneo di improvvisazioni o di individuali « tours de force », ma che denotava una minuziosa ed estesa preparazione e la presenza di organi consapevoli e funzionanti.

Ciò che presentava la Polonia non erano realizzazioni o piani sporadici o di dettaglio: era una visione d'insieme, ma quanto equilibrata, dei problemi urbanistici di carattere nazionale, regionale e locale. Era un concatenamento stretto di problemi puntualizzati prima negli aspetti fondamentali generali, quindi sviluppati, via via che si passava attraverso i piani di vario grado, fino ai piani locali. Era un discorso urbanistico saldo, di una parlata moderna, coerente in tutte le parti. Ed era veramente, come ha da esser l'urbanistica, frutto di lavoro collettivo. E quale non fu la nostra legittima emozione nel riscontrare allora strettissime analogie di impostazione e di metodo fra le indagini preliminari del Piano Piemontese e gli studi regionali polacchi! Ma quale non fu anche la immediata sensazione di enorme distacco fra questa Nazione che si è presentata in modo così compatto e così serbo e lo spirito delle presentazioni, estrose forse, ma tanto confuse, dell'Italia, della Francia e di altre Nazioni!

La Polonia ha camminato molto dal '45 in poi sulla strada della Ricostruzione. Ha preso d'impegno i problemi, li ha visti in modo organico ed è passata all'azione. Un'azione corale, che presuppone un linguaggio compreso e praticato da molti.

I contatti e gli scambi iniziati coll'Esposizione di Parigi ci hanno condotto in possesso di un prezioso materiale documentario, che esporremo a puntate.

Anzitutto presentiamo un gruppo di leggi di carattere urbanistico, tra cui la legge fondamentale del 2 aprile 1946 sulla « Pianificazione del territorio nazionale », che potrà essere molto interessante per gli studiosi che vorranno analizzare soprattutto il preciso e dettagliato contenuto dei

piani, oltre che il meccanismo di compilazione e di approvazione, e la formazione degli organi competenti.

In questa legge il vecchio concetto di piano regolatore di un centro abitato è completamente superato, in essa si parla ormai solo di piani territoriali di vario grado tra loro concatenati: nazionale, regionali e locali, dando ad essi un'ampiezza e completezza di significato, quale solo si riscontra nell'inglese « Town and Country Planning Act 1947 ».

Ma una pianificazione territoriale così complessa ed estesa concepita dal legislatore sarebbe rimasta allo stato di pura astrazione e non avrebbe potuto concretizzarsi, prima che nelle opere, neppure nei progetti, se non avesse trovato anzitutto adeguata rispondenza nel personale addetto alla redazione dei piani.

Impostare un piano nazionale che dia le direttive di massima e contemporaneamente iniziare e condurre numerosi piani regionali e locali significava creare un corpo di tecnici capaci di intendersi e di cooperare.

Ed è per questo che la preoccupazione sulla scarsità del personale addetto alla Pianificazione ed alla Ricostruzione ha condotto alla precettazione obbligatoria del personale tecnicamente qualificato (decreto del 3 settembre 1946) ed alla formazione di appositi corsi per la Pianificazione territoriale.

Di questi ultimi vien data notizia in una comunicazione presentata dal Ministero polacco della Ricostruzione al Congresso di Zurigo del giugno 1948. Anche su questo argomento di carattere professionale i confronti e le deduzioni possono essere di estremo interesse!

Per ultimo diamo il testo del decreto di espropriazione di tutto il territorio di Varsavia per l'attuazione del piano territoriale di quella città.

Lo studio delle leggi e delle istituzioni è un necessario strumento di analisi sociologica: esso permetterà di comprendere i fini ed i mezzi della pianificazione territoriale polacca.

Nel prossimo numero, facendo seguito a queste premesse, illustreremo l'impostazione tecnica dei piani polacchi.

Giovanni Astengo

Decreto 2 aprile 1949 sulla pianificazione del territorio nazionale

In virtù della legge 3 gennaio 1945 sulla promulgazione dei decreti-legge il Consiglio dei Ministri delibera e la Presidenza del Consiglio nazionale generale ratifica quanto segue:

Titolo I

Disposizioni generali

Art. 1.

Tutta l'attività pubblica e privata collegata all'utilizzazione del territorio ed agli insediamenti della popolazione è regolata dai piani urbanistici territoriali.

Art. 2.

La pianificazione metodica del territorio è ottenuta mediante il piano nazionale ed i piani regionali e locali, elaborati conformemente all'indirizzo della politica economica dello Stato.

Titolo II

Piani regolatori territoriali

Art. 3.

§ 1. Il piano nazionale stabilisce:
1) La suddivisione del territorio in zone destinate all'agricoltura e forestale, alle industrie e miniere, all'eco-

nomia idrica, alle istituzioni culturali ed educative, agli impianti sanitari e ricreativi e alle riserve naturali.

2) La distribuzione della popolazione e lo schema dei centri urbani principali, con specificazione dell'indirizzo del loro futuro sviluppo e delle loro funzioni.

3) La rete principale delle comunicazioni, dell'energia elettrica e delle telecomunicazioni.

4) La divisione del Paese in Regioni, che servono di base per la suddivisione amministrativa omogenea del territorio dello Stato.

§ 2. Il piano nazionale può essere anche elaborato solamente per certe parti del territorio dello Stato.

Art. 4.

§ 1. I piani regionali sono elaborati sulla base del piano nazionale.

§ 2. I piani regionali stabiliscono:

- Le zone riservate;
- alle città ed altri insediamenti con l'indicazione dell'indirizzo della loro evoluzione futura e delle loro funzioni amministrative, economiche, sanitarie, educative, scientifiche, ecc. come pure il numero approssimativo dei loro abitanti;
- ai parchi naturali, ai monumenti antichi, ai parchi pubblici ed ai centri ricreativi, turistici e sportivi;
- all'agricoltura, foreste e zoon-

omia con la specificazione delle migliori fondamentazioni da intraprendere;

d) all'industria e alle miniere con la specificazione del tipo di industria e di miniere;

e) ai principali impianti idroelettrici;

f) alle opere idrauliche, ai bacini ed agli impianti di captazione;

g) alle vie di comunicazione terrestri, idriche ed aeree d'importanza nazionale o regionale, con i loro impianti ausiliari;

h) alle opere militari di difesa nazionale.

2) La suddivisione del territorio della Regione in minori entità che servono di base alla suddivisione amministrativa in distretti e comuni.

§ 3. Un piano regionale può anche essere elaborato solamente per alcune zone della Regione.

Art. 5.

§ 1. I piani locali sono elaborati sulla base dei piani regionali. In mancanza di un piano regionale in vigore, un piano locale sarà elaborato sulla base delle istruzioni della Direzione urbanistica regionale e questo piano comprenderà anche la soluzione dei problemi aventi rapporto con il piano regionale, nella misura in cui essa è necessaria per elaborare il piano locale.

§ 2. I piani locali stabiliscono:

1) I limiti e le dimensioni previste per le città e per gli altri insediamenti

2) Le zone destinate:

a) agli agglomerati urbani divisi in aree residenziali tenendo in debita considerazione le loro caratteristiche sociali; in aree destinate agli edifici di pubblica utilità e specialmente a quelli aventi come fine la vita sociale, la cultura e l'istruzione pubblica, il culto religioso, le istituzioni militari, in aree destinate alle industrie non nocive, ai centri commerciali;

b) alle zone pubbliche, parchi, piazze, giardini, campi da gioco ed altre installazioni dello stesso genere;

c) all'agricoltura, all'allevamento del bestiame;

d) alle miniere ed all'industria con la specificazione del loro genere e delle condizioni tecniche alle quali devono soddisfare sia gli stabilimenti già esistenti, sia quelli da installare, al fine di diminuire ed annullare gli inconvenienti che essi potrebbero causare ai dintorni;

e) alle vie ed altre linee di comunicazione con le loro installazioni ausiliarie;

3) Le linee di delimitazione delle aree secondo la loro destinazione.

a) Le direttive per le zone residenziali, indicando:

a) la linea di fabbricazione che non può essere sorpassata dagli edifici in costruzione e che fissa i limiti entro i quali gli edifici devono essere costruiti;

b) il numero dei piani e la percentuale permessa di superficie coperta dell'edificio in rapporto alla superficie totale dell'area fabbricabile, la densità minima espressa dalla percentuale della superficie di tutti i piani dell'edificio in rapporto alla superficie totale dell'area fabbricabile;

c) i profili degli edifici, delle loro parti e delle recinzioni;

d) i principi architettonici degli edifici, delle loro parti e delle recinzioni;

e) il genere di costruzioni (a blocchi, in serie, isolate o miste; tipo di strutture: antincendi, etc.);

f) le caratteristiche architettoniche dei diversi gruppi di edifici.

3) La superficie minima dei lotti destinati alle costruzioni, all'agricoltura, etc. ed ottenuta mediante lottizzazione o rifusione particolare dei terreni.

6) Le sezioni longitudinali e trasversali delle strade.

7) La rete dei condotti d'acqua e dei canali.

8) Il tempo ed i modi di realizzazione del piano.

§ 3. I piani locali sono elaborati sia per singoli villaggi esistenti o progettati, sia per una parte di questi villaggi, sia infine per una agglomerazione di più villaggi contigui.

ART. 6.

I piani regolatori del territorio dovranno essere coordinati con i piani economici e finanziari a lunga scadenza, stabiliti conformemente alle leggi ed alle disposizioni in vigore.

ART. 7.

Il Ministro della Ricostruzione stabilisce con decreti le condizioni alle quali devono soddisfare i piani regolatori del territorio e decide i regolamenti concernenti l'elaborazione degli stessi.

TITOLO III

Autorità

ART. 8.

Le Autorità preposte alla pianificazione del territorio sono: l'Ufficio Centrale della Pianificazione territoriale e gli organi sottostanti. Le Direzioni Regionali della Pianificazione territoriale e gli Uffici locali della Pianificazione territoriale.

ART. 9.

A capo dell'Ufficio Centrale della Pianificazione territoriale vi è un presidente nominato dal Presidente del Consiglio Nazionale Generale su proposta del Consiglio dei Ministri.

ART. 10.

Le funzioni dell'Ufficio Centrale della Pianificazione territoriale sono:

1) La preparazione del piano nazionale sulla base dei propri studi e

come risultato del coordinamento delle iniziative dei ministeri competenti.

2) L'approvazione dei piani regionali.

3) Il controllo degli investimenti finanziari per le costruzioni dal punto di vista della loro conformità con il piano nazionale; la sospensione dei lavori non conformi al piano; la decisione sulla necessità di restituire allo stato originario le costruzioni eseguite in modo non conforme al piano nazionale, od ai piani regionali o locali.

4) Esprimere le opinioni sulle questioni relative ai piani regolatori territoriali.

5) Fixare il tempo massimo per l'elaborazione dei piani locali.

ART. 11.

§ 1. Le Direzioni Regionali della Pianificazione territoriale dipendono dal Capo della rispettiva Regione e fanno parte del Governo Regionale in qualità di Sezioni.

§ 2. A capo degli Uffici Regionali della Pianificazione territoriale sono i direttori, nominati dal Ministro della Ricostruzione previa consultazione del Capo della Regione competente.

ART. 12.

Le funzioni dell'Ufficio Regionale della Pianificazione territoriale sono:

1) L'elaborazione dei piani regionali.

2) L'approvazione dei piani locali.

3) Il controllo sugli investimenti finanziari in relazione alla loro conformità con il piano regionale; la sospensione dei lavori non conformi al piano; qualora si tratti di lavori eseguiti da un organo dello Stato in contrasto col piano, la segnalazione all'organo superiore, il quale deciderà circa la sospensione dei lavori in questione.

ART. 13.

Gli Uffici locali della Pianificazione territoriale per le città autonome sono i loro Municipi, e per le altre città o villaggi sono le rispettive sezioni distrettuali.

ART. 14.

Le funzioni degli Uffici locali della Pianificazione territoriale sono:

1) La preparazione dei piani locali.

2) Il controllo sugli investimenti finanziari in relazione alla loro conformità con il piano locale; la sospensione dei lavori non conformi al piano e, qualora si tratti di lavori eseguiti da un organo dello Stato in modo non conforme al piano, la segnalazione all'organo superiore il quale deciderà circa la sospensione dei lavori in questione.

ART. 15.

§ 1) Il Ministro della Ricostruzione può trasferire:

1) L'elaborazione di un piano regionale o locale all'Ufficio Centrale della Pianificazione territoriale.

2) L'elaborazione di un piano locale alla Direzione Regionale della Pianificazione territoriale.

§ 2. Nel primo dei due casi suddetti sono applicate le regole previste per

l'elaborazione di un piano locale con le variazioni indicate nell'art. 31.

ART. 16.

§ 1. I seguenti Enti sono competenti a dare opinioni in materia di piani regolatori:

1) Il Consiglio Nazionale di Urbanistica presso l'Ufficio Centrale della Pianificazione territoriale.

2) Il Consiglio regionale di Urbanistica presso la Direzione Regionale della Pianificazione territoriale.

§ 2. Un decreto del Ministro della Ricostruzione in accordo con i Ministri competenti, determinerà la composizione, la sfera dettagliata di attività, la durata della sessione e il modo di nominare i membri del Consiglio Nazionale e dei Consigli Regionali di Urbanistica.

TITOLO IV

Modo di procedere all'elaborazione dei Piani Regolatori territoriali

Capitolo I - PRINCIPI GENERALI

ART. 17.

§ 1. L'Ufficio Centrale, le Direzioni Regionali e gli Uffici locali della Pianificazione territoriale devono coordinare i loro piani e le loro direttive con le Autorità e gli Organi pubblici competenti.

§ 2. L'Ufficio Centrale dei Piani economici coopera con l'Ufficio Centrale della Pianificazione territoriale all'elaborazione del piano nazionale.

§ 3. Il Consiglio dei Ministri pubblicherà un regolamento particolareggiato circa il contenuto dei precedenti paragrafi 1 e 2.

ART. 18.

L'elaborazione dei piani regolatori territoriali prenderà in esame le proposte delle persone che possono essere interessate al piano.

Capitolo II - PIANO NAZIONALE

ART. 19.

Il modo di procedere all'elaborazione del piano nazionale sarà determinato da un regolamento pubblicato dal Ministro della Ricostruzione sotto forma di decreto.

ART. 20.

Il progetto del piano nazionale sarà sottoposto al voto dell'Assemblea Legislativa dopo che il Consiglio Centrale della Pianificazione territoriale avrà dato il suo parere e dopo essere stato approvato dal Consiglio dei Ministri.

Capitolo III - PIANI REGIONALI

ART. 21.

La data di inizio della preparazione di un piano regionale è annunciata nei giornali della rispettiva Regione.

ART. 22.

§ 1. L'annuncio concernente l'elaborazione di un piano regionale contiene la definizione:

1) del territorio al quale il piano si riferisce;

2) dei limiti dell'attività di pianificazione;

3) del tempo e del luogo ove le persone interessate possono prendere conoscenza delle proposte;

4) del tempo entro il quale le persone interessate possono presentare le loro proposte in iscritto al piano.

§ 2. I termini di cui al paragrafo 1 comma 3) e 4) non possono essere inferiori ai giorni 15.

ART. 23.

Dopo che il Consiglio regionale di Urbanistica avrà dato il suo parere su un piano regionale allentato e dopo che l'Ufficio Centrale di Pianificazione territoriale, previo accordo con l'Ufficio Centrale dei Piani economici, l'averlo approvato, questo piano sarà sottoposto alla decisione del Consiglio Nazionale delle Regioni.

ART. 24.

§ 1. Il Consiglio Nazionale delle Regioni o accetta il piano o lo rigetta ed in tal caso lo ritornerà alla Direzione Regionale di Pianificazione territoriale allegando i motivi del rifiuto.

§ 2. Un piano regionale approvato dal Consiglio Nazionale delle Regioni entra in vigore al momento della sua pubblicazione sul giornale regionale.

Capitolo IV - PIANI LOCALI

ART. 25.

§ 1. La data di inizio dell'elaborazione di un piano locale è annunciata nei modi in uso localmente oltre che con l'affissione di un avviso negli uffici dell'amministrazione comunale, in un luogo ben visibile, per almeno otto giorni.

§ 2. Come data di pubblicazione sarà considerato il giorno in cui l'annuncio fu fatto nei modi in uso localmente, oppure l'ultimo giorno del periodo in cui l'avviso fu esposto, oppure la data della pubblicazione del giornale in cui l'avviso fu per l'ultima volta stampato, ritenendo valida la data più recente della pubblicazione fatta in uno dei modi sopraindicati.

§ 3. La disposizione dell'art. 31 § 1. sarà applicata in modo analogo.

ART. 26.

§ 1. I piani locali, dopo la loro elaborazione, saranno esposti al pubblico per la durata di un mese; questo deve essere annunciato nel modo previsto nell'art. 25 § 1.

§ 2. Se il piano locale comprende una città o villaggio o parte di una città o villaggio danneggiati in seguito a sisma, la durata dell'esposizione del piano a) pubblico sarà almeno di 7 giorni.

ART. 27.

§ 1. Le persone interessate hanno il diritto di prendere conoscenza dei piani nel periodo indicato nell'avviso.

§ 2. Durante i 15 giorni che seguono la chiusura della pubblica esposizione, obiezioni contro questi piani possono essere sollevate presso l'Ufficio regionale di Pianificazione Territoriale a mezzo dell'Ufficio locale di Pianificazione territoriale.

Art. 18.

§ 1. Dopo la scadenza del termine riservato alle obiezioni l'Ufficio locale sottomette il piano alla Direzione Regionale con le obiezioni depositate con le sue controdeduzioni.

§ 2. La Direzione Regionale approverà il piano — con eventuali emendamenti risultanti dalle obiezioni accettate, oppure lo ritornerà all'Ufficio locale con le sue istruzioni concernenti il modo in cui il piano deve essere corretto.

Art. 19.

§ 1. Un piano locale approvato dalla Direzione generale di Pianificazione Territoriale deve essere sottomesso al voto del competente Consiglio nazionale.

§ 2. I piani locali sono ratificati dal:

- 1) Consiglio Nazionale della Città, nel caso di città autonome;
- 2) Consigli Nazionali dei Distretti, dopo aver sentito il parere dei Consigli Nazionali Municipali, per le città non autonome;
- 3) Consigli Nazionali dei Distretti, dopo aver sentito il parere dei Consigli Nazionali locali, nel caso di altri centri abitati.

§ 3. Se il Consiglio Nazionale Municipale (§ 2 comma 1) o locale (§ 2 comma 3) non esprime la sua opinione entro un mese dalla data di ricevimento del piano, il piano sarà considerato accettato dallo stesso.

§ 4. Nel caso di mancata approvazione del piano il Consiglio Nazionale competente lo ritornerà indicandone le ragioni.

Art. 20.

Il piano locale, dopo la conferma del Consiglio Nazionale competente, entra in vigore alla data dell'annuncio fatto nel modo previsto nell'art. 25.

Art. 21.

Se un piano locale fu elaborato dalla Direzione Regionale di Pianificazione territoriale le disposizioni di questo capitolo sono applicate con le seguenti varianti:

- 1) le obiezioni contro il piano sono depositate direttamente presso la Direzione Regionale di Pianificazione territoriale;
- 2) le funzioni dell'Ufficio locale di Pianificazione territoriale previste negli articoli 28 e 29 § 1, sono esercitate dalla Direzione Regionale e le funzioni della Direzione Regionale dall'Ufficio Centrale di Pianificazione territoriale;
- 3) il piano locale è sottomesso al voto del Consiglio Nazionale della Regione dopo che il Consiglio Nazionale della Città o della locale parrocchia ha dato il suo parere;
- 4) l'articolo 29 § 2 non è applicato.

Capitolo V - SPESE

E CONSERVAZIONE DEI PIANI

Art. 32.

§ 1. Le spese di elaborazione del piano nazionale e dei piani regionali sono a carico dello Stato.

§ 2. Le spese di elaborazione dei piani locali sono a carico delle Autorità locali.

Art. 33.

I piani regolatori territoriali sono conservati dagli organi competenti della Pianificazione territoriale e le copie dei piani locali dagli organi competenti delle Amministrazioni locali e dagli uffici locali per le costruzioni. Queste copie devono essere messe a disposizione delle persone interessate, a meno che non vi si oppongano considerazioni di alta importanza pubblica.

TITOLO V

Sospensione dell'esame delle richieste durante l'elaborazione dei piani

Art. 34.

§ 1. A partire dal giorno in cui si inizia l'elaborazione di un piano regionale o locale, l'organo incaricato di questa elaborazione potrà sospendere l'esame delle richieste di permesso sia di trasformazione d'uso dei terreni, sia di investimenti, specialmente per nuove costruzioni, ricostruzioni, ingrandimenti o cambiamento di destinazione di edifici, nella misura in cui gli stessi sono contrari ai principi direttori del piano. La sospensione non può durare più di tre anni a partire dalla data di consegna della richiesta.

La durata della sospensione sarà fissata d'accordo con l'organo dell'autorità pubblica chiamata a dare il suo consenso al piano.

§ 2. Le persone o le istituzioni interessate hanno diritto di reclamare contro tutte le decisioni prese in base al § 1.

Art. 35.

Nel caso in cui un piano locale o regionale non sia entrato in vigore entro il tempo di cui all'art. 34 § 1, la richiesta di permesso sarà presa in considerazione e la contraddizione esistente tra i lavori proposti e i principi del piano non potrà servire di base a una decisione negativa.

TITOLO VI

Conseguenza dell'entrata in vigore del Piano Regolatore

Art. 36.

Le disposizioni degli articoli 37-40 sono applicate sul territorio al quale si riferisce il piano regolatore dal momento in cui questo piano sarà entrato in vigore.

Art. 37.

§ 1. Allo scopo di realizzare il piano regolatore territoriale lo Stato e le Autorità locali hanno diritto di acquistare, per mezzo di espropriazione, i

terreni destinati, conformemente a questo piano, agli edifici di utilità pubblica o di carattere sociale.

§ 2. Se alla fine di un anno a partire dal momento in cui la realizzazione del piano regolatore fu cominciata (art. 3 § 2 comma 8) non si è ancora proceduto all'utilizzazione di un terreno o agli investimenti previsti in questo piano, lo Stato, le Autorità locali e i Sindacati professionali e le Camere di Commercio hanno diritto di acquistare questo terreno per mezzo di espropriazione, al fine di realizzare gli investimenti suddetti.

§ 3. Per trarre profitto dalle autorizzazioni previste ai paragrafi 1 e 2 lo Stato ha il diritto di priorità sulle Autorità locali, le quali a loro volta godono del diritto di priorità sui sindacati professionali e le Camere di Commercio.

In altri casi le questioni di priorità sono decise dalla Direzione Regionale di Pianificazione Territoriale.

Art. 38.

È proibito cambiare l'uso dei terreni o procedere ad investimenti, costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti o cambiamenti di destinazione di edifici e di altre costruzioni in modo non conforme al piano regolatore territoriale.

Art. 39.

§ 1. Una variazione del piano regolatore territoriale non può aver luogo che nell'ordine previsto negli articoli 37-31.

§ 2. La disposizione del § 1 è applicata egualmente ai piani e preventivi di costruzioni che sono entrati in vigore prima dell'entrata in vigore del presente decreto.

Art. 40.

Se, conformemente al piano locale, tra i lotti appartenenti a persone private e la linea che separa i terreni pubblici dai terreni privati (art. 3 § 2 comma 3) si trovano dei reliquati che costituiscono una proprietà pubblica e che non si prestano alle costruzioni, i proprietari dei lotti suddetti sono tenuti ad acquistare i reliquati in questione, prima di procedere ad una nuova costruzione o all'ampliamento di un edificio già esistente.

TITOLO VII

Sanzioni penali

Art. 41.

Colui che cambia l'uso dei terreni, che intraprende investimenti, nuove costruzioni o ricostruzioni, ingrandimenti o cambiamenti di destinazione di edifici o di altre costruzioni non conformi al piano regolatore territoriale o alle decisioni prese in base al presente decreto, è condannato fino ad un anno di prigione e al pagamento di una ammenda, o ad una sola delle due suddette pene.

TITOLO VIII

Disposizioni transitorie

Art. 42.

I piani di massima ed i piani particolareggiati che sono divenuti validi prima dell'entrata in vigore del pre-

sente decreto possono essere modificati entro due anni, senza che alcuna indennità debba essere pagata alle persone interessate.

Art. 43.

Fino al giorno di entrata in vigore dei piani nazionali, regionali o locali le autorità e gli organismi pubblici devono coordinare con gli Uffici della Pianificazione territoriale le loro azioni e progetti aventi relazione con detti piani.

Art. 44.

§ 1. Fino al giorno in cui i piani locali, relativi agli insediamenti rurali inclusi nella riforma agraria, saranno entrati in vigore, tutti i problemi relativi a questi piani non possono essere risolti dalle Autorità agricole se non previo accordo con gli Uffici della Pianificazione territoriale, agli effetti legali previsti negli articoli 37-41.

§ 2. Regole dettagliate relative alla competenza delle Autorità nei casi previsti nel § 1 saranno promulgate con un ordine del Ministro dell'Agricoltura e della Riforma agraria e del Ministro della Ricostruzione.

Art. 45.

§ 1. Fino alla divisione del Paese in Regioni i confini provvisori delle Regioni saranno stabiliti dall'Ufficio Centrale di Pianificazione territoriale.

§ 2. Durante la preparazione del piano nazionale, i piani regionali saranno preparati sulla base delle direttive date dall'Ufficio Centrale di Pianificazione territoriale.

§ 3. Se il territorio provvisorio di una regione, stabilito secondo il § 1, comprende diverse Regioni o loro parti, l'Ufficio Regionale di Pianificazione territoriale è subordinato al Capo della Regione in cui lo stesso ha sede.

TITOLO IX

Disposizioni finali

Art. 46.

L'esecuzione del presente decreto è di pertinenza del Ministro della Ricostruzione il quale agirà in cooperazione con i Ministri interessati.

Art. 47.

Il presente decreto entra in vigore al momento della sua pubblicazione, dopo di che cessa la validità di tutte le altre disposizioni relative alle questioni definite dal decreto stesso e particolarmente gli articoli 7-31 del decreto del Presidente della Repubblica del 16-11-1928 concernente le costruzioni ed i piani regolatori di città e paesi (giornale delle leggi della Repubblica Polacca 1929 N. 34) modificato dal decreto del Presidente della Repubblica del 25-8-1939 (giornale delle leggi della Repubblica Polacca N. 77).

Presidente del Consiglio Nazionale
Fto Boleslaw Bierut.

Primo Ministro
Fto Edward Olski Mozyński
Ministro della Ricostruzione
Fto Michal Kaczorowski.

Decreto del 5 settembre 1946 concernente la registrazione e l'impiego obbligatorio di cittadini tecnicamente qualificati per l'edilizia a favore della Ricostruzione Nazionale

In forza della legge del 3 gennaio 1945 sulla promulgazione dei decreti aventi pieno potere di legge il Consiglio dei Ministri decreta e la Presidenza del Consiglio Nazionale approva quanto segue:

PARAGRAFO 1.

1) I cittadini polacchi tecnicamente qualificati per l'edilizia sono tenuti ad iscriversi all'Ufficio Distrettuale dell'Amministrazione Generale del loro luogo di residenza, entro due mesi dalla data in cui il presente decreto entra in vigore.

2) Per coloro i quali si trovano all'estero al momento in cui il presente decreto entra in vigore, il termine di due mesi incomincia a decorrere dal giorno del loro ritorno in patria.

PARAGRAFO 2.

Al paragrafo 1 si intendono, per cittadini tecnicamente qualificati per l'edilizia:

- 1) gli architetti;
- 2) gli ingegneri costruttori di ponti e strade;
- 3) gli ingegneri civili;
- 4) gli ingegneri qualificati per altre professioni, i quali siano stati occupati nell'edilizia per almeno tre anni;
- 5) i tecnici edili ed idraulici;
- 6) i costruttori e gli idraulici.

PARAGRAFO 3.

1) Sono esenti dall'obbligo dell'iscrizione:

a) i membri del Consiglio Nazionale;

b) le persone in servizio militare attivo.

2) Le persone di cui al comma 1 sono comunque obbligate ad iscriversi entro due mesi dal giorno della cessazione delle mansioni per le quali sono state esentate dall'obbligo di iscrizione.

PARAGRAFO 4.

All'atto dell'iscrizione si deve dichiarare:

- 1) nome e cognome, luogo di nascita e l'esatto indirizzo;
- 2) i dati che comprovano la qualificazione tecnica per l'attività edilizia;
- 3) la professione e la posizione in tale professione prima del 1° settembre 1939 ed al giorno dell'iscrizione.

PARAGRAFO 5.

Chiunque sia stato iscritto è tenuto ad informare di ogni cambiamento di residenza le Autorità dinanzi alle quali ha avuto luogo l'iscrizione, entro quindici giorni dal cambiamento stesso.

PARAGRAFO 6.

1) Le Autorità Distrettuali dell'Amministrazione Centrale possono chiamare le persone iscritte al lavoro edilizio per la ricostruzione del Paese, secondo le varie qualificazioni, entro il 31 dicembre 1948 e per un periodo di non più di due anni.

2) Sono esenti dal lavoro obbligatorio i funzionari statali e dei Governi locali, gli impiegati statali e degli Enti

alle dipendenze dei Governi locali, le persone che hanno compiuto i sessant'anni di età e le madri aventi la cura dei figli al di sotto dei tredici anni.

3) La portata, le modalità e le condizioni del lavoro obbligatorio per le varie parti del Paese ed i gruppi di persone menzionati al paragrafo 2 saranno determinate in apposite ordinanze del Ministero della Ricostruzione.

PARAGRAFO 7.

Le persone chiamate al lavoro obbligatorio a sensi di questo decreto hanno il diritto di scegliere il luogo di lavoro in una delle località proposte dalle Autorità menzionate al paragrafo 6, comma 1.

PARAGRAFO 8.

Le persone di cui al paragrafo 2 sono esenti dall'obbligo di iscrizione e di lavoro, secondo quanto stabilito nel decreto in data 8 gennaio 1946 relativo all'iscrizione ed alle norme per il lavoro obbligatorio.

PARAGRAFO 9.

1) Le persone chiamate al lavoro obbligatorio saranno retribuite, per l'intera durata del periodo di lavoro, secondo le norme applicate al personale della stessa qualificazione professionale nelle aziende dove esse sono impiegate.

2) Le persone di cui al comma 1 beneficiano altresì delle gratificazioni concesse ai lavoratori delle rispettive aziende.

PARAGRAFO 10.

1) Chi non ottempera al dovere di iscrizione come prescritto al paragrafo 1 ed al paragrafo 3, comma 2, è passibile di penalità fino a tre mesi di reclusione, e ad ammenda fino a 30.000 zloti, o ad entrambe tali penalità.

2) Alle stesse penalità è soggetto chi ometta di dare tempestiva informazione circa il cambiamento di residenza secondo quanto stabilito al paragrafo 5.

PARAGRAFO 11.

1) Chi, benché chiamato al lavoro, non compare nel giorno stabilito è passibile di penalità fino ad un anno di reclusione ed a multa, oppure ad entrambe tali penalità.

2) Si procederà contro le infrazioni come al comma 1 dietro richiesta delle Autorità distrettuali dell'Amministrazione generale.

PARAGRAFO 12.

L'esecuzione del presente decreto è affidata al Ministro della Ricostruzione, d'intesa con i Ministri delle Terre Relyone e dell'Amministrazione Pubblica.

PARAGRAFO 13.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione.

FIRMA:

*Il Presidente del Consiglio Naz.
Primo Ministro
Ministro della Ricostruzione
Ministro delle Terre Relyone
Ministro della Pubblica Amminis.*

Decreto del 26 ottobre 1945 riguardante la proprietà e l'uso dei terreni compresi nella città di Varsavia

In forza della legge del 3 gennaio 1945, relativa alla promulgazione dei decreti aventi potere di legge il Consiglio dei Ministri decreta e la Presidenza del Consiglio nazionale approva, i seguenti:

PARAGRAFO 1.

Al fine di facilitare la ricostruzione razionale della città e la sua ulteriore espansione, adeguandosi ai bisogni della Nazione, e specialmente per accelerare la disponibilità e l'utilizzazione del suolo, tutti i terreni compresi nella città di Varsavia diventano proprietà della locale Corporazione, il giorno in cui questo decreto entra in vigore.

PARAGRAFO 2.

Questa disposizione costituisce il titolo per l'iscrizione della proprietà dei terreni, di cui al paragrafo 1, nel relativo Registro delle Ipoteche a favore della Corporazione della città di Varsavia.

PARAGRAFO 3.

La Corporazione risponderà delle ipoteche sui terreni trasferiti in sua proprietà il giorno in cui il presente decreto entra in vigore, secondo quanto sarà precisato da regolamenti a parte.

PARAGRAFO 4.

Le formalità del trasferimento alla Corporazione dei terreni, di cui al paragrafo 1, saranno determinate con ordinanza del Ministero della Ricostruzione e di quello della Pubblica Amministrazione.

PARAGRAFO 5.

Gli edifici e le altre cose esistenti sui terreni così trasferiti alla Corpo-

razione resteranno di proprietà dei precedenti possessori, salvo che speciali regolamenti non dispongano diversamente.

PARAGRAFO 6.

1) La Corporazione ha facoltà di fissare ai proprietari delle cose esistenti sui terreni, così traspassati in sua proprietà, un termine adeguato perché essi provvedano alla rimozione delle cose stesse. In difetto di tale rimozione entro il termine stabilito, dette cose passeranno in proprietà della Corporazione.

2) Detta norma non concerne gli edifici, fatta eccezione per quelli danneggiati e che, a giudizio dell'Autorità edilizia, siano ritenuti non riparabili e quindi destinati alla demolizione.

PARAGRAFO 7.

1) L'originario proprietario del terreno, il suo avente causa, o le persone che lo rappresentano, e, se si tratta di terreni lasciati in affitto secondo la presente legge, gli occupanti di questi, possono, entro sei mesi dal passaggio della proprietà alla Corporazione, chiedere di affittarli a lunga scadenza, offrendo un fitto simbolico, oppure chiedere di edificare sui detti terreni, mediante un canone pure simbolico.

2) La Corporazione potrà aderire ad eventuale richiesta del proprietario estraneo, qualora l'uso che questi intende fare del terreno non sia contrario alla destinazione del terreno stesso prevista dal piano di sviluppo; ove si tratti di enti giuridici, la concessione sarà subordinata alla condizione che l'uso del terreno, oltreché concordare con le finalità del piano di sviluppo,

non sia contrario agli obblighi statuari dell'ente giuridico stesso.

3) In caso di concessione, la Corporazione stabilirà pure se il terreno debba essere dato in locazione a lunga scadenza, o con diritto di edificazione, e determinerà le altre condizioni del contratto.

4) Ove la Corporazione non acceda ad una legittima richiesta del proprietario, essa dovrà offrire in cambio a quest'ultimo un altro appezzamento di terreno di eguale valore in locazione a lunga scadenza, oppure il diritto di costruire sull'appezzamento stesso.

5) Ove il proprietario titolare non abbia fatto la domanda prevista al capo 1), o gli sia per qualsiasi motivo negata una locazione a lunga scadenza, oppure il diritto di edificazione, la Corporazione dovrà pagargli un indennizzo, secondo il paragrafo 9.

PARAGRAFO 8.

Ove il proprietario titolare non consegua un affitto a lunga scadenza, o il diritto a costruire, tutti gli edifici su quel terreno diventano proprietà della Corporazione, la quale è obbligata ad indennizzo per gli edifici utilizzabili o comunque riparabili, indennizzo da determinarsi secondo il paragrafo 9.

PARAGRAFO 9.

1) Gli indennizzi, di cui al paragrafo 7, comma 5, ed al paragrafo 8, saranno determinati dalla Commissione municipale di Valutazione. Per il terreno l'indennizzo deve eguagliare il valore di capitalizzazione del fitto (corrispettivo del diritto di costruzione), per una porzione di terreno di eguale

uso-valore, e, se si tratti di edifici, deve essere pari al valore di essi.

L'indennizzo dovrà essere pagato in buoni municipali.

2) Il termine per la richiesta dell'indennizzo incomincia a decorrere dopo sei mesi dal giorno in cui la Corporazione ha preso possesso del terreno, e finisce allo scadere dei tre anni da tale data.

3) Il Ministro della Ricostruzione, d'intesa coi Ministri della Pubblica Amministrazione e della Finanza, determinerà in apposite ordinanze la composizione e la procedura della Commissione municipale di Valutazione, come pure la regolamentazione della emissione dei buoni destinati a tale scopo.

PARAGRAFO 10.

Gli atti concernenti il trasferimento del terreno alla Corporazione, come pure quelli concernenti l'istituzione di affitti a lunga scadenza e il diritto di costruzione per i proprietari originari sono esenti da bolle e le domande, come pure le iscrizioni nel Registro delle Ipoteche sono esenti da tasse e da diritti ipotecari.

PARAGRAFO 11.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione.

FIRMA:

*Il Presidente del Consiglio Naz.
Primo Ministro
Ministro della Ricostruzione
Ministro della Pubblica Amminis.
Ministro della Finanza e Giustizia.*

La preparazione degli urbanisti e dei gruppi addetti alla pianificazione territoriale in Polonia

Gli scopi ed i problemi della pianificazione territoriale in Polonia sono estremamente estesi, specialmente in considerazione del mutamento di struttura economica e politico-sociale e del processo di integrazione dei territori ricoperti con il resto del paese. È infatti necessario creare in tutto il Paese una nuova struttura territoriale ed un ordine che comprenda tutti gli aspetti della vita di carattere nazionale, regionale e locale. Premessa indispensabile a questi tre gradi di pianificazione sono gli studi e le ricerche nel campo dell'economia, delle scienze naturali e sociali e della tecnica.

Nel determinare i compiti di ciascun ramo della scienza nella pianificazione territoriale, occorre però tenere in debito conto i seguenti punti:

1. Ogni singola città ed ogni singolo paese — indipendentemente dalle loro dimensioni — non sono solo una parte, ma una parte funzionante dello sviluppo di aree più vaste, da organizzare a beneficio della comunità.

2. Il piano per la completa organizzazione spaziale di aree estese deve avere per base una seria valutazione dell'ambiente naturale, dei processi economici e sociali, come pure di un gran numero di problemi tecnici.

3. L'organizzazione delle Autorità pianificatrici in Polonia si basa sul Decreto-Legge del 2 aprile 1946. La loro attività comprende:

a) il paese nel suo insieme (Ufficio Centrale della Pianificazione territoriale);

b) le regioni (Uffici Regionali della Pianificazione territoriale, formanti una parte degli uffici dei Voivodi);

c) le unità territoriali più piccole (Uffici locali delle Corporazioni cittadine).

Per adempiere questi compiti si richiede un gran numero di specialisti addestrati, tra cui avvocati, economisti, sociologi, scienziati e tecnici, che si siano familiarizzati con i problemi pratici della pianificazione e con la tecnica del lavoro collettivo.

Prima ancora di affrontare il problema dell'addestramento è necessario:

a) stabilire quale parte spetta a ciascuna di queste categorie di specialisti nel lavoro di pianificazione di grado nazionale, regionale e locale;

b) stabilire il numero di personale qualificato richiesto per gli Uffici di pianificazione per il lavoro sul piano nazionale, ecc.;

c) dimostrare la necessità di una istruzione speciale separata in modo che gli addetti ai lavori di pianificazione, si abituino a pensare insieme, a lavorare in stretta collaborazione, e possano acquistare le nozioni principali degli altri rami della scienza, indispensabili al loro lavoro.

Nei primi due anni di attività delle Autorità addette alla Pianificazione in Polonia sono state compilate delle sta-

tistiche riguardanti la posizione professionale degli impiegati ritenuti più idonei per il lavoro negli Uffici regionali.

Diamo qui alcuni dati sulla struttura tipo ritenuta la migliore per gli Uffici regionali, allo scopo di meglio chiarire il problema.

Il personale che abbia compiuto studi universitari può dividersi in quattro gruppi principali:

1° Gruppo. — Gli specialisti tecnici formano circa il 50% di tutti gli impiegati qualificati, e tra di essi gli architetti ed i pianificatori urbani rappresentano circa il 20%, gli ingegneri civili il 10%, gli ingegneri idraulici il 5%, i sorveglianti il 5%, gli specialisti in agricoltura, silvicoltura ed orticoltura, circa il 10%.

2° Gruppo. — Gli specialisti in scienze economiche e sociali rappresentano dal 25 al 30% del numero complessivo, e tra loro gli economisti figurano per circa il 10%, i sociologi per circa il 5%, gli avvocati per circa il 5%, gli storici e gli altri, dal 5 al 10%.

3° Gruppo. — Gli specialisti in scienze naturali, fisico-geografiche, costituiscono circa il 20% di tutto il personale qualificato.

4° Gruppo. — Altri specialisti — scelti secondo la funzione prevalente della regione — fino al 4%.

S'intende che nel lavoro di pianificazione locale, direttamente legato alla attuazione dei progetti, la percentuale di tecnici deve essere maggiore; e viceversa quando si lavora su di un piano più vasto si deve accrescere la partecipazione di economisti, sociologi e geografi.

L'esperienza pratica e l'esame dei risultati sinora raggiunti aiuta a determinare il numero di specialisti addestrati necessario affinché l'organizzazione pianificatrice in Polonia possa funzionare in piena efficienza. Esso è indicato nella tavola seguente, le cui cifre si devono considerare approssimative:

Scala della pianificazione	N. degli addetti	
	minimo	optimum
Nazionale	80	120
Regionale	420	850
Locale:		
a) Uffici distrettuali	500	1250
b) Uffici municipali	200	250
Totale	1200	2500

Includendo il numero indispensabile di architetti distrettuali, il totale minimo e l'optimum salirebbero rispettivamente a 1500 ed a 2750. Includendo gli ingegneri distrettuali si dovrebbe ottenere una cifra minima di 1700 ed una cifra di optimum di 3000 impiegati.

Attualmente il numero di specialisti impiegati per i lavori sul piano nazionale, regionale e locale (non comprendendo gli architetti e gli ingegneri distrettuali) è solo di 350, cioè meno del 30% della cifra considerata come il minimo assoluto e circa il 14% della cifra di optimum. In altre parole il numero di persone impiegate nei lavori di pianificazione è otto volte più piccolo del necessario.

Poiché l'intero carico degli enormi compiti relativi ai lavori per una rapida ricostruzione ricade sul personale esistente, si verifica in definitiva uno sforzo eccessivo da parte dei migliori specialisti in pianificazione.

Teniamo conto del fatto che, a causa del sovraccarico di lavoro previsto per i pianificatori nei prossimi anni, il periodo di impiego individuale non durerà più di 15 anni; si può senz'altro dedurre che la richiesta annuale di nuovi lavoratori professionali sarà di almeno 80 persone all'anno e raggiungerà circa le 165 persone all'anno.

Il numero medio di specialisti che dovranno essere addestrati ai lavori di pianificazione dovrebbe perciò essere di 120 persone, per le quali sarà necessario istituire almeno quattro scuole di pianificazione.

I vari specialisti dovrebbero inoltre ricevere un ulteriore addestramento nella pianificazione sotto forma di studi post-universitari presso i Dipartimenti per la Pianificazione appositamente organizzati. Contemporaneamente si dovranno organizzare corsi generali di conferenze sulla pianificazione negli ultimi anni di studi presso alcune università.

Tali principi sono stati tradotti in pratica sin dall'inizio del 1946. Nelle facoltà di Architettura, Ricerche ed Ingegneria delle Università di Varsavia e Gdansk furono gradualmente introdotti corsi riguardanti i problemi della pianificazione territoriale.

Questo metodo è già in grado di colmare le lacune dell'insegnamento fornito dalle Scuole di Urbanistica, che si limitavano sinora alla pianificazione del punto di vista tecnico ed estetico soltanto di singole città e dei loro dintorni.

Nella scuola di Architettura dell'università Tecnica di Gdansk si sta attualmente organizzando uno speciale corso di progettazione urbana, allo scopo di istruire i futuri architetti ed i funzionari addetti alla pianificazione urbana.

Negli ultimi due anni fu organizzato un gran numero di conferenze e di corsi speciali per diffondere la conoscenza dei problemi della pianificazione territoriale da parte dei funzionari statali ed amministrativi.

Nell'aprile del 1947 furono create delle scuole per la Pianificazione territoriale per ordine del Ministro dell'Educazione presso la Università di Varsavia e di Wrocław. Queste scuole hanno una organizzazione a sé; il loro

scopo è l'addestramento di specialisti nella teoria e nella pratica della pianificazione. Tali studi hanno la durata di un anno; la tesi ed il progetto di diploma devono essere fatti collettivamente da squadre composte di esponenti dei vari argomenti trattati.

Possono frequentare tali corsi soltanto coloro che siano in possesso di una laurea presso una Università Polacca od estera conseguita nelle seguenti specializzazioni: architettura, ingegneria, ricerche, elettricità, agricoltura, silvicoltura, orticoltura, legge, economia, scienze sociali, medicina, botanica, biologia, geografia, storia, ecc.

Il piano di studi comprende cinque materie principali e cioè:

- I. Pianificazione territoriale.
- II. Scienze sociali.
- III. Scienze tecniche.
- IV. Scienze naturali.
- V. Metodologia e Statistica.

Il primo gruppo si suddivide in:

- a) pianificazione nazionale, regionale e locale; b) pianificazione urbana e pianificazione delle campagne (grandi città, piccole città e paesi).

Il secondo gruppo comprende:

- a) economia, b) sociologia, c) legge, d) antropografia, e) geografia, f) estetica con particolare riferimento ai principali problemi della pianificazione.

Il terzo gruppo si suddivide in:

- a) cartografia, b) linee generali dell'ingegneria civile, c) problemi relativi all'architettura ed alla costruzione.

Il quarto gruppo si suddivide in:

- a) geografia fisica, b) fitogeografia, c) studio generale del paesaggio e delle sue caratteristiche.

Il quinto gruppo tratta della statistica teorica e pratica.

Tali studi di pianificazione sono finanziati dai Ministeri dell'Educazione e della Ricostruzione.

Il Ministero della Ricostruzione inoltre, poiché si di esso ricade la responsabilità della pianificazione nel suo insieme, provvede borse di studio per studenti, e consiglia al tempo stesso i suoi impiegati a frequentare i corsi in questione.

Si prevede prossima la creazione di una terza Scuola per la Pianificazione territoriale.

Per l'Associazione Polacca degli Architetti:

Jean Chmielewski
Stanislaw Filipkowski

La presente relazione è stata tradotta dal « Physical Planning and Housing in Poland 1948 », issued by The Ministry of Reconstruction by Tzanaka, Evert & Michalski, Ltd. — Warszawa 1948.

Notiziario regionale

Piemonte

Il piano di coordinamento della Regione

Il 5 maggio u. s. in Torino nella sede del Provveditorato alle OO. PP. è stata insediata la Commissione consultiva. Nella prima riunione è stato illustrato ed ampiamente commentato il materiale finora approntato dal gruppo di architetti incaricati.

Le speranze in un organico inquadramento regionale dei problemi dei centri urbani e rurali e nel coordinamento delle relative attività urbanistiche, quali mezzi per una efficace ricostruzione del Paese, avevano indotto fin dal lontano 1944 (e cioè ancora in periodo di occupazione) il gruppo degli architetti piemontesi Astengo, Bianco, Renacco, Rizzotti ad affrontare alcuni studi preparatori per la compilazione di un piano urbanistico che si estendesse a tutta la Regione Piemontese.

Lo studio ebbe inizio privatamente e con mezzi propri. Le difficoltà degli inizi sono facilmente comprensibili per poco che ci si ricordi dello stato di disorganizzazione, di abbandono e di incuria degli uffici e delle Amministrazioni di quel periodo, presso le quali necessariamente ci si doveva rivolgere per attingere dati ed elementi statistici. Tuttavia, il gruppo poté per intanto raccogliere il materiale sufficiente a stabilire le prime analisi della situazione di fatto della Regione, sotto tutti gli aspetti dell'agricoltura, dell'industria, delle comunicazioni e dell'edilizia.

La liberazione permise di allacciare contatti con l'Istituto di Statistica e con il Consiglio delle Ricerche, ma non portò ad un immediato riconoscimento ufficiale degli studi intrapresi, che intanto continuavano a proseguire fra crescenti difficoltà finanziarie.

La prima comunicazione pubblica dello studio fu presentata al 1° Congresso Nazionale per la Ricostruzione, tenutosi a Milano nel dicembre 1945.

Nel febbraio 1946, venne data lettura di una relazione sui concetti generali del Piano nella riunione a partecipazione regionale indetta dal Sindaco di To-

rino per lo studio dei più urgenti problemi della ricostruzione.

Nell'aprile dello stesso anno avendo nel frattempo il gruppo concretato una considerevole mole di elaborati, su invito del Presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche, prof. Colaninetti, fu allestita a Roma la prima Mostra degli studi del Piano ed indetta una pubblica riunione con l'intervento dell'allora Ministro dei LL. PP. avv. Cattani e del Consiglio Superiore dei LL. PP.

L'interesse destato da questi studi presso l'Amministrazione centrale si concretò nella immediata decisione del Ministro di procedere alla compilazione del Piano di coordinamento della Regione Piemontese e nell'incarico allora conferito al gruppo promotore per la prosecuzione degli studi.

Gli studi fino allora eseguiti vennero quindi in gran parte pubblicati nel febbraio 1947 sul n. 14 di « Metron » e successivamente in un quaderno edito da Sandron. Nell'estate 1947 alcune tavole, rappresentanti in sintesi le indagini ed i concetti fondamentali del Piano Piemontese, vennero esposte alla Esposizione Internazionale dell'Urbanistica e dell'Abitazione di Parigi.

Purtroppo il frequente succedersi di Ministeri di breve durata ritardò assai lo svolgimento delle pratiche burocratiche per l'inizio ufficiale del Piano: finalmente con decreto Ministeriale 3 giugno 1948 numero 1199, il Ministro Tupini ne autorizzava la compilazione, dando così inizio al primo esperimento di pianificazione urbanistica regionale.

La compilazione del Piano veniva affidata al Provveditorato alle OO. PP. col compito di guidare gli studi di ricerca e di compilazione.

Affiancata al gruppo dei

professionisti veniva successivamente istituita, con circolare Ministeriale 20 agosto 1948 n. 1905, una Commissione Consultiva, alla quale erano chiamati a partecipare tutti gli Enti della Regione interessati al Piano, tramite fiduciari da essi designati. La Commissione è così costituita:

Consiglio Superiore LL. PP. Provveditorato OO. PP. Piemonte: dottor ing. Bolla Mico - *Provveditore - Presidente della Commissione.*

Direzione Generale Urbanistica: dottor prof. ing. Cesare Valle, *Ispettore Generale.*

Alto Commissariato per l'Igiene e Sanità pubblica: dottor prof. Giulio Garotani.

Ministero dell'Interno: dottor prof. Roberto Rosini, *vice Prefetto di Torino.*

Ministero dell'Industria: dottor professor Giacomo Frinetti, *Direttore uff. prov. Industria e Commercio - Torino.*

Ministero dell'Agricoltura: dottor professor Giulio Esmerard, *Ispettore Agrario Compartimentale Piemonte e Liguria; dottor prof. Giulio Dozeri, Ispettore Forestale Provinciale.*

Ministero dei Trasporti: dottor ing. Amadeo Savola, *Capo Compartimentale FF. SS. - Torino.*

Ministero della Difesa: col. Luigi Cappelli, *Comando Genio Militare - Torino.*

Ministero del Lavoro e Previdenza Sociale: dottor Renato Gioiardi, *Segretario Gen. Uff. Lavoro e Previdenza Sociale del Piemonte.*

Istituto Nazionale di Urbanistica: dottor ing. Mario Dessutti, *Consigliere Sezione Piemontese I.N.U.*

Istituto Centrale di Statistica: dottor ing. Ugo Damiani, *Capo Ufficio Centrale.*

Istituto Nazionale Economia Agraria: dottor prof. Umberto Ficca, *Dirigente Istituto di Economia e Politica Agraria di Torino.*

Confederazione Generale dell'Industria: dottor ing. Emilio Olai, *Presidente Collegio Costruttori - Torino.*

Direttore Generale A.N.A.S.: dottor ing. Francesco Moncelli, *Capo Compartimentale Viabilità del Piemonte.*

Presidenza del Consiglio Valle d'Aosta: dottor ing. Curzio Turrini, *Ingegnere Capo Valle d'Aosta.*

Municipio di Torino: dottor Paolo Ramello, *Capo Divisione VIII.*

Municipio di Cuneo: dottor ing. Vincenzo Dogliani, *Assessore Lavori Pubblici; dottor ing. Luigi Vinat, Ingegnere Capo.*

Municipio di Vercelli: dottor ing. Carlo Broglio, *Ingegnere Capo.*

Municipio di Novara: dottor ing. Marco Cassella, *Capo Sezione Edilizia e P. R.*

Municipio di Alessandria: dottor architetto Bruno Colicicchi, *Ufficio Tecnico Comunale.*

Municipio di Asti: dottor ing. Domenico Schiarinato, *Ingegnere Capo; dottor Renato Fagiani, Medico Capo Ufficio Igiene.*

Nella seduta del 5 maggio il Presidente della Commissione ha così precisato alcune direttive per i futuri lavori della Commissione:

1. Consultazione e controllo degli elaborati analitici e grafici preparati, con accertamento della loro attendibilità e completezza.

2. Segnalazione di quegli aspetti e fenomeni eventualmente non ancora considerati e ritenuti indispensabili per la compilazione del Piano.

3. Formazione di sottocomitati per gli studi dettagliati nei vari settori.

4. Formulazione, da parte delle varie Amministrazioni interessate, dei programmi di loro competenza, riflettenti la Regione, e segnalazione di studi predisposti o, in corso di elaborazione, da parte di Enti pubblici e privati relativi a problemi regionali e locali.

Attualmente è in atto l'organizzazione per dare pratica e sollecita attuazione a questo programma di lavoro.

Bibliografia relativa al Piano Regionale Piemontese.

A.B.R.R.: *Comunicazione al Primo Congresso Nazionale per la Ricostruzione Edilizia*, dicembre 1945. — A.B.R.R.: *Cenni sul piano urbanistico della Regione Piemontese. Relazione a stampa al Sindaco di Torino*, febbraio 1946. — GIOVANNI ASTENGO: *Per un piano urbanistico delle Costruzioni industriali. «L'Informazione industriale»*, Torino, 23 febbraio 1946. — ASTENGO, BIANCO, RENACCO, RIZZOTTI: *Il Piano*

Regionale Piemontese. Febbraio 1947. Collez. « Metron Sandron » ed. Roma. — GIOVANNI ASTENGO: *La Torino industriale del futuro*, « Cronache Economiche » 1° giugno 1947, n. 10. — GIOVANNI ASTENGO: *La riorganizzazione ferroviaria di Torino*, « Cronache Economiche », luglio 1947, n. 14. — A.B.R.R.: *Arteria di attraversamento Nord-Sud di Torino*, « Atti e Rassegna Tecnica », anno I, n. 8, 1947. — GIOVANNI ASTENGO: *Diamo inizio al piano Regionale Piemontese*, « Cronache Economiche », 5 giugno 1949, n. 59. — *Architecture d'aujourd'hui* numero 13-14 settembre 1947, p. 127. — *Plan (Sevezia)* n. 2, 1948, p. 74 e segg.

Attività urbanistiche - Piani Comunali nella Regione.

Oltre al Piano di coordinamento territoriale, non sono al momento da segnalare altre importanti attività urbanistiche.

Ad eccezione delle note proposte per i collegamenti stradali con la Svizzera attraverso i trafori del Monte Bianco, dei vari progetti di camionali Torino-Porto di Savona, con analoghe proposte di miglioramenti del tracciato ferroviario; del progetto di canale navigabile No-

vara-Svizzera, quale appendice dell'idrovia Padana (che troveranno il loro logico inquadramento in sede di Piano Regionale) poche altre iniziative sono degne di nota.

Molti sono i Comuni, anche importanti, che mancano di piano regolatore ed anche quelli che lo posseggono si basano su piani ormai antiquati e non aggiornati, né le loro Amministrazioni hanno disposto finora per tale aggiornamento.

Usualmente a scusante di questa quasi inattività viene addotta la insufficienza di mezzi finanziari per l'approntamento dei piani.

Ragione in parte anche valida, ma certo eccessivamente sopravvalutata se il piano regolatore viene posto a confronto con l'economia generale della vita del Comune e se si valutano i danni finanziari che provengono da errate impostazioni urbanistiche.

Da registrare tuttavia la iniziativa dei comuni di Trecate (Novara) e Tortona (Alessandria) di bandire prossimamente pubblico concorso tra architetti ed ingegneri per la redazione di piani relativi ai concentrici e loro zone d'influenza. Bandi, ambedue, di prossima pubblicazione.

scelta dell'area per il nuovo Politecnico.

La ricostruzione procede disordinatamente e la Commissione Igienico-Edilizia è priva di qualsiasi strumento su cui impostare un'azione d'indirizzo e di controllo.

Inutile sottolineare come la mancanza di un piano organico e di un adeguato regolamento edilizio si risolva unicamente a vantaggio degli interessi individuali e a danno della collettività.

CRONACA

Approvato il grattacielo di via Santa Teresa

Aperta la seduta alle 21.45, la Giunta risponde ad un'interrogazione.

L'on. Casatini ritiene che il problema sia stato esagerato dagli oppositori, senza ragione: qui si tratta di un caso singolo, che va risolto al più presto e con l'unica preoccupazione di contribuire al risanamento delle ferite della guerra. L'assessore ricorda che il progetto iniziale era di 21 piani e che fu la commissione Igienico-Edilizia a provocare la riduzione agli attuali 14, pienamente accettabili. La deliberazione è appro-

Politecnico di Torino.

Non è certamente agevole tracciare un quadro obiettivo del problema della ubicazione del nuovo Politecnico di Torino. A chi volesse rifarsi alle origini della questione consigliamo di rileggere l'articolo di Fabrizio Salvo sul n. 9 di « Metron » (1946). Dopo vicende assai intricate circa la scelta dell'area era stata infine prescelta a tale scopo la zona terminale del parco del Valentino (area dell'ex fontana luminosa) verso il Ponte Isabella.

Su tale area venne bandito un concorso nazionale dal Ministero dei LL. PP. per la redazione del progetto, con scadenza 31 dicembre 1948.

La soluzione era gradita alla Direzione del Politecnico perché a contatto con l'attuale sede del Castello del Valentino, che avrebbe continuato a funzionare (in quanto il nuovo Politecnico non potrà essere, per ragioni finanziarie, un Politecnico completo, ma solo una parte del complesso) e perché vicina all'Istituto Elettrotecnico Galileo Ferraris, che fa parte del Politecnico stesso, ed era appoggiata dall'Amministrazione comunale. Senonché nei mesi invernali fu iniziata una violenta campagna di stampa sui quotidiani cittadini in difesa della zona verde (26.000 metri quadrati) che, con l'inserimento del Politecnico, sarebbe stata sottratta al parco. In realtà l'opposizione era mossa

da interessi privati e precisamente dai promotori del Palazzo Torino-Espozizioni, che male vedevano sorgere nelle sue adiacenze un complesso edilizio, che avrebbe impedito una futura espansione del Palazzo e la possibilità di utilizzare l'area destinata al Politecnico per eventuali mostre all'aperto (l'area era stata infatti utilizzata per gli infelici padiglioni della Mostra del '48), come fu in seguito esplicitamente ammesso in una relazione a stampa dell'Unione Industriali.

Per svolgere un'efficace opposizione furono agitati alcuni ordini del giorno di società e si fece intervenire la Giunta Provinciale e la Sovrintendenza ai Monumenti.

Il problema parve nuovamente risolto con il ritorno alla antica scelta dell'area di Cascina Ceresa (Lingotto).

Troppo discesa dal centro degli Istituti Superiori, in una zona priva di attrezzature e scarsa di mezzi di trasporto, anche questa area fu un'altra volta abbandonata.

Fu allora proposta e patrocinata dall'Unione Industriali l'area dell'ex Stadium, già lottizzata dal Comune, secondo un piano particolareggiato di alcuni anni addietro.

Nella seduta del 30 maggio 1949 il Consiglio comunale approvò la deliberazione di cessione gratuita dell'area dell'ex Stadium per la costruzione dell'Istituto.

È sconsolante, ma doveroso, constatare come in tutte le infinite discussioni intorno alla scelta di tale area non siano mai state prese in considerazione le proposte, formulate negli elaborati e nelle relazioni, da parte dei gruppi premiati nel Concorso del Piano regolatore e che per comporre i discordanti interessi non sia mai stata convocata una Commissione composta da tutti gli Enti interessati, non escludendo le Associazioni professionali, gli Ordini e soprattutto l'I.N.U.

La questione pertanto, se pure in modo non completamente soddisfacente, dovrebbe ritenersi ormai conclusa.

La Commissione giudicatrice del Concorso, bandito dal Ministero dei LL. PP. per il progetto del complesso degli edifici dell'Istituto, dovrebbe ormai avere ultimato i suoi lavori.

Sarebbe augurabile che il verdetto non tardasse ulteriormente e che venisse prontamente redatto il progetto definitivo, evitando ulteriori deprecabili perdite di tempo, così dannose per la vita dell'Istituto e della città che lo ospita.

Nello Renneco

Città di Torino

Piano regolatore generale

In altra parte della rivista viene riportata la cronaca e l'esito del concorso bandito dal Comune di Torino per il Piano regolatore generale.

Riportiamo qui i criteri che la Commissione giudicatrice nella conclusione della relazione suggerisce come utili al buon fine della stesura definitiva del Piano. Essi sono:

1. L'opportunità che alla redazione definitiva venissero chiamati a collaborare con l'Ufficio tecnico comunale a ciò premesso gli autori delle soluzioni migliori.

2. L'utilità di un'opera di revisione finale da parte di una Commissione a ciò eletta.

3. La necessità che per le soluzioni di Piano particolareggiato specialmente nelle zone di risanamento, venissero banditi dei concorsi.

4. La prudenziale opportunità che l'Amministrazione comunale si assicurasse la proprietà od almeno il diritto di prelazione su quelle aree private o demaniali che potessero, in un futuro anche lontano, es-

sere necessarie a modifica ed incremento di quanto definito nel Piano regolatore stesso.

5. L'ovvia necessità che il nuovo Piano regolatore fosse integrato da un nuovo adeguato regolamento edilizio ad esso aderente e che ne interpretasse lo spirito e gli intendimenti.

Dal novembre 1948 (data della pubblicazione della relazione) sino ad oggi, l'Amministrazione comunale non ha ancora dato inizio alla stesura definitiva del Piano.

Nonostante l'assiduo interessamento della Sezione Piemontese dell'I.N.U. attraverso l'opera del suo Presidente e dei vari ordini del giorno delle sue assemblee, non è stato finora possibile smuovere la situazione né far comprendere all'Amministrazione Comunale quanto più saggiamente hanno operato in tal senso i Comuni di Milano e Genova. Torino vive alla giornata ed ogni problema urbanistico viene frettolosamente risolto, senza la minima visione d'insieme, con una confusione d'idee, di cui è sintomatico esempio il problema della

Con decreto in data, 28 febbraio 1949 il Ministero dei Lavori Pubblici, previa decisione sulle opposizioni presentate, ha approvato i Piani parziali di ricostruzione n. 1 e n. 2 per la città di Milano.

Attualmente sono allo studio presso il comune di Milano, le lottizzazioni di alcune aree di particolare interesse incluse nei Piani di ricostruzione, per determinare, in applicazione del regolamento edilizio, carature e volumi che tengano conto anche delle proprietà precedenti.

In attesa del nuovo Piano Regolatore.

Le difficoltà che si incontrano nell'applicazione dei piani regolatori durante il periodo tra l'inizio degli studi e l'entrata in vigore delle nuove norme, non nascono soltanto dalla poca disciplina di privati che cercano di mettere le pubbliche Amministrazioni di fronte a fatti compiuti. Si deve infatti registrare un caso in cui l'esempio di una azione arbitraria viene dato da un Ente i cui atti sono in certo modo avallati dall'Autorità dello Stato. Questo Ente sta realizzando a Milano in via Forze Armate, verso Baggio, un complesso di circa 5000 nuovi locali, senza che il progetto relativo abbia ottenuto la necessaria approvazione e senza che esso rispetti quanto disposto sia dal Piano regolatore del 1934 tuttora in vigore, sia quello che è attualmente in corso di approvazione.

In tali circostanze la Divisione Urbanistica del comune di Milano deve purtroppo limitarsi a cercare, a posteriori, un accordo con i costruttori che possa giustificare una sanatoria, salvo tener conto del nuovo stato di fatto nella redazione finale dei piani.

Il Quartiere sperimentale modello della Triennale di Milano - QTS.

Come è noto nel QTS — in zona S. Siro-Lido, Milano — si attuano (per iniziativa della Triennale e con la collaborazione del comune di Milano e dei Ministeri ed Enti interessati) le

più recenti esperienze nel campo urbanistico e della costruzione.

Compinti i primi lavori pubblici di impianto (fognature, strade, lavori idraulici, acqua, alberate) per un primo importo di L. 80.000.000 a cura del Ministero dei LL. PP. e del comune di Milano, un primo gruppo di costruzioni è stato eseguito ed è già abitato dall'ottobre 1948. Si tratta di undici tipi diversi di casette binate ed a schiera a 2 piani per 38 alloggi - vani 220) eseguiti a spese dell'ex Ministero Assistenza post-bellica e derivati da alcuni dei progetti vincitori di un Concorso nazionale promosso dal Ministero medesimo.

Un altro gruppo di costruzioni è quello finanziato dal Ministero dei LL. PP. Si tratta di edifici a 4 piani (il cui progetto è stato studiato da tecnici della Triennale di Milano), che vengono realizzati ognuno secondo un diverso sistema di prefabbricazione. Su un primo gruppo di 5 case di questo tipo, due sono ormai terminate (sistemi Breda-Fiorenzi, e sistema C.E.P.-Gaburri) e tre sono in corso di costruzione (sistemi Ciarlani; Mariani e C.G.T. Cassinelli, Gentili, Tedeschi). Questo primo gruppo di 5 case comprende 35 alloggi per 210 vani.

Infine un ultimo tipo di edificio a 9 piani è in corso di ultimazione per iniziativa del comune di Milano (appartamenti 36 per vani 180).

Fra i lavori pubblici di prossima attuazione, segnaliamo quelli relativi alla costruzione della strada perimetrale ovest del QTS e ad un ponte sull'Olona.

Fra le costruzioni in progetto, segnaliamo 3 gruppi di abitazioni a 4 alloggi ciascuno (vani 54) a cura dell'Unra-Casa ed un gruppo di case alte ed a 2 piani (programma triennale) per vani 3300 a cura dell'Istituto Case popolari di Milano.

Congresso dei trasporti.

Presso il Politecnico di Milano si terranno dal 22 al 25 settembre 1949 il III Congresso Italiano dei Trasporti ed il I Convegno Internazionale dei Trasporti, promossi da vari Enti, tra i quali l'A.C.I., il

Collegio degli Ingegneri di Milano, il T.C.I. Il III Congresso Italiano si propone di impostare, studiare e discutere i problemi del coordinamento dei trasporti terrestri, per via acqua ed aerei ed ha fissato i seguenti tre temi:

a) situazione dei trasporti e studi sul loro coordinamento in Italia;

b) i trasporti in relazione ai traffici per l'anno santo;

c) aspetti giuridici del coordinamento dei trasporti.

Al Congresso ultimato uno speciale Comitato di redazione provvederà a compilare una relazione generale sui lavori svolti, da distribuire alle Autorità, agli Enti e agli studiosi per divulgare i problemi trattati.

Il I Convegno Internazionale ha lo scopo di far conoscere come è stato studiato ed in quali casi risolto nei vari Paesi il problema del coordinamento dei trasporti, argomento che forma appunto il tema dei lavori.

Bergamo: concorso per l'Ospedale Maggiore

L'Amministrazione dell'Ospedale Maggiore di Bergamo, in accordo con l'Amministrazione di quel Comune, emise nell'estate dello scorso anno un bando di concorso per la sistemazione di un'area sita nel centro della città bassa e quasi interamente di proprietà dell'Ospedale, con l'intendimento di inserire il progetto vincente nel Piano regolatore generale.

Si richiedeva ai concorrenti lo studio di un complesso di edifici destinati ad abitazioni, negozi, uffici, luoghi pubblici di svago con eventuali porticati o passaggi coperti.

Forse a causa del breve termine posto alla presentazione degli elaborati, fissato in soli tre mesi, al concorso parteciparono solo otto gruppi di progettisti, numero relativamente modesto, dato l'interesse della zona nel quadro dell'assetto urbanistico di Bergamo.

Alla fine dello scorso maggio sono stati resi pubblici i giudizi

In Comune.

A seguito alla nota crisi sviluppata in seno all'Amministrazione comunale di Milano, si è addivenuto alla redistribuzione degli assessorati.

L'arch. Zanchetta, già assessore ai Lavori Pubblici, è stato nominato, in luogo del dimissionario avv. Venanzi, assessore all'Urbanistica, pur mantenendo anche il precedente incarico.

Al Politecnico.

Si sono svolti nell'ottobre 1948 presso il Politecnico di Milano i concorsi indetti dal Ministero della Pubblica Istruzione per la nomina di assistenti di ruolo presso le singole cattedre delle Facoltà di Architettura e di Ingegneria.

Sono risultati vincitori per la cattedra di Urbanistica: Facoltà di Architettura: arch. Ezio Cerutti; Facoltà di Ingegneria: ing. Vincenzo Colombo.

pronunciati dalla Commissione giudicatrice, composta dalle seguenti persone: ing. L. Pasetti, arch. G. Muzio, ing. L. Angelini, ing. D. Pernoni, ing. F. Rota.

Anche in questo, come in tanti dei più recenti concorsi, la Commissione non fu in grado di individuare un progetto che eccellesse decisamente nei confronti degli altri: pertanto ritenne di assegnare quattro secondi premi ex aequo ed un terzo premio.

I gruppi premiati sono composti dai seguenti professionisti:

Secondi premi: Arch. Merlo-Morona-Natoli (Milano) - Arch. Pizzigoni (Bergamo) - Arch. Brambilla - Ing. Brazzola (Milano) - Arch. Alberti-Raggio (Milano);

Terzo premio: Arch. Sacchi (Bergamo).

**Eugenio Gentili
Ezio Cerutti**

Veneto

Impostazione del piano regionale

Membri dell'Istituto Nazionale di Urbanistica rappresentanti di tutte le provincie venete, nonché della regione Friuli, Venezia Giulia e della città di Trieste, durante i lavori delle due ultime riunioni della Sezione Veneta dell'I.N.U. hanno deciso di iniziare la raccolta del materiale statistico necessario ad un primo orientamento per l'impostazione degli studi del Piano Regionale Veneto.

A tale determinazione si è giunti come conseguenza della constatazione che le risoluzioni particolari dei problemi locali da parte di Enti, Amministrazioni ed anche di singoli privati, imposte spesso affrettatamente e talvolta al solo scopo di accontentare, a danno di località vicine, talune iniziative, determinano necessariamente un pericoloso slittamento verso una caotica situazione formata da un mosaico di elementi accostati, ma pur sempre indipendenti e incapaci di costituirsi in una unità organica.

Attraverso all'impostazione regionale dei problemi si ritiene di poter proporre iniziative ed opere tali da costituire una equa distribuzione di energie vivificatrici su tutto il territorio della Regione, tenendo presenti le caratteristiche così profondamente diverse che questa presenta, dalle vallate della Carnia al Litorale e alla Laguna Veneta, dai centri turistici dolomiti alle zone agricole del Polesine.

Dal primo insieme delle indagini si attende, come primo risultato, di individuare i veri confini della Regione, quelli cioè che, indipendentemente dai limiti amministrativi, hanno giusta ragione di essere considerati i margini reali del territorio, conseguenza dei fattori geoeconomici e demografici propri della Regione veneta.

stralci, per la cui approvazione dibattiti lunghissimi si trascinarono in Comune da mesi. Si sta ora discutendo intorno al terzo stralcio, il quale dovrebbe risolvere la spinosa questione del traffico di attraversamento del centro e della dislocazione di edifici pubblici quali la nuova stazione per i servizi automobilistici interurbani, la sede dell'I.N.A., la sede della Borsa e Camera di Commercio.

Certo è bene che le decisioni siano ponderate e discusse a lungo. In questo caso però la situazione non dipende da un impegno di buona volontà, quanto piuttosto dalle inevitabili conseguenze che derivano da uno studio iniziale impostato troppo rigidamente sia nel Piano comunale, sia nel Piano di ricostruzione, in ossequio a teorie completamente superate.

Ricorrere a gravi sventramenti in una città che ha perduto 10.000 vani, per ottenere strade che alienano le già modeste zone verdi, e che non risolvono il problema urbanistico posto, il quale non è diaginto, e più che mai in questo caso, da fatti economici e commerciali, doveva apparire come un sacrificio inutile e un gravissimo errore.

Di entità non trascurabile è poi l'atteggiamento logicamente conservatore della Sovrintendenza ai Monumenti, contro il quale il criterio di demolizione cozza talvolta, precludendo la via alla risoluzione del problema così impostato.

Come fatti marginali, ma pure importanti, vanno notati:

1. La composizione politica dell'Amministrazione comunale, la quale è praticamente controllata da due consiglieri

indipendenti, oscillanti tra le destre e le sinistre in parità.

2. L'esistenza di una commissione nominata dal Comune e chiamata a decidere intorno a questioni urbanistiche, i cui membri sono commercianti, legali e solo in minima parte tecnici non forniti di una preparazione specifica.

Se la situazione non sarà affrontata con decisione e con la volontà di rivedere le soluzioni proposte dai vari stralci alla luce di criteri più attuali, se non ci si deciderà a riunire armonicamente i vari pezzi che si sono staccati, sarà impossibile giungere ad un piano urbanistico organico e vitale. Infatti un simile spezzettarsi di intenti rischia di compromettere gravemente l'avvenire della città, la quale, ferma ancora davanti all'insoluto problema viario concepito con passata mentalità, dovrà assistere alla volatilizzazione delle iniziative e alla deviazione di quelle linee convergenti che le potevano essere garanzia di sviluppo sul piano sociale e quindi su quello urbanistico.

Udine.

In collegamento con la Sezione veneta dell'I.N.U. si è costituito in Udine un centro di raccolta di dati e di studi al fine di individuare tutti i fenomeni demografici e produttivi del territorio, indipendentemente dai confini amministrativi e politici.

Questa raccolta di elementi in preparazione alla redazione del piano urbanistico della regione Friuli-Venezia Giulia, posta ai limiti del territorio nazio-

nale e a contatto con i Paesi del centro Europa, è disposta in modo tale da tenere nel massimo conto gli interessi di scambio e di transito esistenti con detti Paesi, che fanno capo geograficamente ed economicamente al porto di Trieste.

Il lavoro di indagine già iniziato da qualche tempo ed impostato con ampi criteri, non impedisce però di continuare a controllare situazioni urgenti ed immediate.

Udine che ha avuto distrutto da azioni aeree un quartiere a sud-est della città, in prossimità degli scali ferroviari, dopo aver perduto tre anni in tentativi di progetti di piani di ricostruzione, progetti che il Ministero non ha approvati, sta ora aspettando che si ricominci da capo.

In provincia di Udine, vari paesi sono stati distrutti da bombardamenti aerei o incendiati per rappresaglia. Si dovevano preparare piani di ricostruzione per le località di Attimis, Barcis, Casarsa, della Delizia, Faedis, Latisana, Nimis, Venzone, Forni di Sotto, Codoipo. Alcuni piani sono stati fatti, le approvazioni ci sono state o ci saranno, ma all'atto pratico vengono sempre a mancare i finanziamenti per l'attuazione.

Un notevole complesso di opere per il ripristino della viabilità e per la costruzione di case per senza tetto è stato eseguito dal Genio Civile e dall'Unra-Casa, sia in provincia di Udine, che di Gorizia, ma è l'iniziativa privata che tarda a riprendere la necessaria attività nell'industria edilizia.

Giovanni Barbin

La stazione ferroviaria di Venezia

Nella seconda metà di aprile il prof. Giuseppe Samonà inviava alla direzione una lettera di allarme sulla questione della stazione di Venezia. Di essa riportiamo i brani più salienti:

«L'Associazione per l'Architettura organica di Venezia nell'intento di portare una chiarificazione nella complicata vicenda del completamento della stazione di Venezia, dichiara anzitutto di essere perfettamente concorde con quanto è espresso nella documentatissima relazione presentata al Consiglio Nazionale dell'Ordine

dall'arch. prof. Duilio Torres. Da questa relazione risulta chiaro che

il problema della stazione, come complesso architettonico ancora



da creare, può considerarsi al di fuori di ogni passato interesse personale, essendosi da tempo praticamente esaurite le possibili rivendicazioni dell'architetto Vallot.....

« È chiaro, per tutti gli uomini di cultura, che al di sopra di qualunque questione particolaristica di carattere sindacale e di categoria, vi sono interessi molto più elevati socialmente e spiritualmente, valori ideali di carattere imperituro, da anteporre ai vani diritti transitori di singole persone. In questa vicenda, non vi può essere spirito aperto che non veda come la configurazione plastica di Venezia non può essere modificata nei suoi mirabili rapporti senza un atto di creazione, la cui grandezza non si determina appiattendosi nella prassi le divergenze di piccoli interessi personali, ma deve scaturire da un profondo ripensamento di ingegni impegnati in una gara, la più ampia possibile.

« Poiché nella configurazione urbana di Venezia il tema della stazione è tra i più importanti e grandiosi, i cui interessi spirituali appartengono più che agli italiani, al patrimonio artistico internazionale, un concorso che

tagli corto a tutto quanto si è fatto più o meno mediocrementemente anche negli ultimi progetti dell'Ufficio tecnico dei trasporti, appare come lo strumento più adatto per riportare all'attenzione mondiale di tutti gli artisti un tema che certamente commuoverà gli spiriti e consentirà una scelta più approfondita e degna della città.

« L'A.P.A.O. da tempo insiste perché il concorso internazionale per il completamento architettonico della stazione sia bandito e crede di potersi fare interprete presso tutte le autorità italiane di questo desiderio vivissimo, che non è solo dei suoi membri, ma di moltissimi architetti veneziani e di tutta Italia ».

Al primi di maggio riceviamo dal nostro corrispondente regionale una concitata lettera di addegnò sul progetto ministeriale, che nel frattempo era stato esposto.

« È stato finalmente esposto il plastico della stazione ferroviaria. Il Ministero dei Trasporti servendosi dei suoi progettisti e uffici tecnici ha elaborato questo insieme bastardo e anonimo e l'ha regalato a Venezia per ora sotto forma di un giocattolo complesso e capace di diventare pe-

ricoloso, se ad esso gli amministratori veneziani della cosa pubblica, la Commissione edilizia e quanti possono avere voce in capitolo opporranno solo una misura di candore, arrestandosi fiduciosi davanti alle disposizioni centrali o proponendo al massimo qualche modesto ritocco.

« Quello che il plastico propone è un raro esempio di scaccio che solo mentalità di uomini meno che mediocri, ostili ad ogni manifestazione intelligente, posti in una situazione di polemica con una civiltà e quindi con un movimento di architettura che non hanno mai seguito e tanto meno capito, possono parlorio e difendere.

« I veneziani però, e non solo gli architetti, dopo aver seguito le vicende dei due alberghi ormai tristemente famosi troveranno questa volta le ragioni affinché "l'opinione pubblica" reagisca, anche violentemente se sarà necessario, contro idee e realizzazioni di questa specie per le quali le polemiche e gli scritti non possono più essere sufficienti.

« Notiamo per ora che in questo bozzetto nulla si salva. Dalle notazioni d'ordine formale, per le quali si opera un ibrido trasferimento di motivi e di forme di

stili precedenti, dai problemi plastici e spaziali impostati senza la minima coscienza dei rapporti "metrici" agli inutili porticati che superbamente si impongono sulla natura, alle incongruenze funzionali di ristoranti situati al primo piano, tutto ciò autorizza a riassumere questo studio in una lezione di inciviltà inviata da Roma alla città di Venezia ».

Il modello della Stazione, che pubblichiamo, dispensa da ogni ulteriore commento.

Il problema della stazione di Venezia oltre ad essere un problema di tecnica ferroviaria è indubbiamente per il suo inserimento in un particolare ambiente spaziale anche un problema delicato di composizione urbanistica - architettonica, la cui soluzione non può avvenire attraverso compromessi, ma solo attraverso l'atto di creazione invocato da Samonà e che non è certamente presente nel progetto ministeriale.

La direzione di « Urbanistica » non può che esser solidale nella richiesta di una chiara impostazione, mediante un concorso internazionale.

N. d. R.

Liguria

Non è certamente impresa agevole il tracciare un quadro obiettivo dell'attuale situazione urbanistica in Liguria: l'ostacolo maggiore sta nella difficoltà di procurare dati e cifre esatte sulle reali condizioni di fatto.

Questa prima constatazione consente però già di impostare una critica di capitale importanza, pur nella sua genericità: le esigenze di carattere urbanistico della vita cittadina ed i problemi sociali della comunità urbana non sono ancora riconosciuti ed individuati, in tutto il loro peso, dalla maggior parte della popolazione. D'altro lato la minoranza, che di tali problemi si occupa, è troppo esigua per poter tentare con successo la loro soluzione, né gode di appoggi sufficienti per avere la forza e l'autorità di attuare anche solo una minima parte del programma che essa si propone.

Problemi quali quello delle abitazioni, delle scuole, delle palestre, dei campi di ricre-

zione, delle zone verdi, delle zone industriali, delle zone portuali nei centri principali sono tuttora lontani da una sistemazione adeguata alle moderne concezioni urbanistiche.

È tipico a questo proposito il disinteressamento di molte amministrazioni comunali verso una ordinata sistemazione funzionale del territorio sottoposto alla loro giurisdizione. Non solo esse sono contrarie a qualsiasi piano regolatore, ma in molti casi nemmeno impongono il rispetto dei regolamenti edilizi esistenti; ciò avviene, inutile dirlo, a vantaggio di interessi privati individuali ed a tutto danno degli interessi della comunità.

Invece la Liguria, con la sua caratteristica configurazione geografica ed il concentramento lungo il litorale di agglomerati urbani contigui, con caratteristici aspetti tradizionali, necessita non solo di regolamenti edilizi efficaci e rispettati, ma anche di una completa serie di piani regolatori fra loro coor-

dinati, atti a salvaguardare il tipico carattere ambientale, insieme con le bellezze naturali.

Queste esigenze richiederebbero una intensa attività urbanistica. Al contrario tutta l'attività urbanistica ligure è attualmente tenuta in vita da un piccolo gruppo di disinteressati studiosi, che forzatamente la esprimono su di un piano teorico e che sentono di essere troppo in pochi di fronte ai compiti irti di difficoltà.

Come unico esempio citeremo la pubblicazione *I monumenti della Liguria e la guerra 1940-45* dove il prof. C. Ceschi fa un esposto obiettivo e completo di questo ramo vitale dell'urbanistica ligure.

L'attività svolta nel dopoguerra fino ad oggi si può così riassumere:

Piani di ricostruzione.

Sono stati approntati ed approvati i piani di:

Sori (Giudici, Innocenti, Tassistro)

Recco (Andreani)
Zoagli (Ghilardi, Motta)
Moneglia (Christen, Datta, Mazzino)
Pietra Ligure (Denegri).

Sono in corso di approvazione i piani di:

Genova-Centro, Rivarolo, Voltri e Teglia (Assereto, Fuselli, Labò, Romano).
Lerici (Guidugli)
Levanto (Sora)
Teirano (Maineri)
Vado Ligure (Bianchi, Rosso).

Sono inoltre previsti piani di ricostruzione per alcune zone di capoluoghi di Provincia: Genova, Savona, Imperia, e La Spezia. È però da notare che in questi centri, dove più imperiosa sarebbe la necessità di ricostruire, la stesura dei piani sembra urtare contro difficoltà quasi insormontabili, difficoltà dovute non tanto a problemi tecnici, quanto a contrastanti interessi privati.

Piani regolatori comunali.

Il piano regolatore più importante è senza dubbio quello di Genova. Il territorio di questo Comune, per la struttura topografica del suo agglomerato urbano così frastagliato, per le direttive obbligate del traffico, richiede urgentemente un piano organico e funzionale, che preveda la formazione di nuclei secondari di abitazione, secondo i dettami delle più recenti teorie urbanistiche.

Il piano regolatore di Genova ha avuto in questi ultimi tempi una storia movimentata. Attualmente la sua stesura è affidata agli Uffici comunali, che lavorano sotto la guida degli urbanisti Albini, Fuselli e Pucci.

Per la soluzione di due problemi parziali, la sistemazione della zona di Piccapietra e la ricostruzione del teatro Carlo Felice sono stati recentemente banditi due concorsi.

Un precedente concorso, bandito nel 1946, per la sistemazione della zona degli Angeli, aveva condotto ad assegnare ai due gruppi di progettisti vincenti la stesura del piano particolareggiato esecutivo del quartiere. Il progetto è in corso di allestimento.

Inoltre nel dopoguerra sono stati banditi in Liguria due Concorsi nazionali per piani regolatori, quello di Sestri Levante e quello di Diano Marina.

Piano regionale.

Il piano regionale della Liguria promosso per iniziativa del prof. Fuselli come contributo dell'Università di Genova, unitamente al Sovrintendente ai monumenti prof. Ceschi, non ha finora superato la fase dell'impostazione teorica del problema.

Si attende l'intervento dello

Stato, attraverso il Provveditorato alle OO. PP. che metta a disposizione di una apposita commissione di urbanisti l'attrezzatura adatta ed i mezzi finanziari necessari per l'espletamento di questo importante lavoro di coordinamento urbanistico su scala regionale.

★

Una critica obiettiva non può non riconoscere che molti tra i piani recentemente approvati seguono un netto progresso dal punto di vista della loro concezione urbanistica. Purtroppo però quasi sempre essi rimangono lettera morta e troppo spesso, per tacito accordo, si dimenticano le direttive e le prescrizioni in essi fissate, quanto si dà inizio alle nuove costruzioni.

Nè le modeste realizzazioni finora eseguite vanno esenti da

critiche per il solo fatto di esser al di fuori di un programma d'insieme.

L'attività edilizia della ricostruzione si è infatti rivolta anzitutto al rifacimento degli edifici danneggiati e parzialmente distrutti: questa fase è ormai in via di completamento, mentre è finora praticamente trascurabile entità la costruzione di abitazioni nuove su aree libere o su aree di edifici totalmente distrutti.

Le riparazioni ed i rifacimenti hanno in parte alleviato la penuria di alloggi, ma il problema generale delle abitazioni è ben lungi da soluzioni soddisfacenti. E quel che è più grave, non si vedono a tutt'oggi soluzioni nuove ed originali, sia nel campo architettonico, sia nella tecnica costruttiva, sia infine per quanto concerne il finanziamento delle costruzioni.

Alessandro Christen

Emilia

La città di Bologna ha da molto tempo, ormai, la necessità di un aggiornamento della sua attrezzatura ospitaliera, a causa dell'incremento fortissimo della popolazione determinatosi negli anni immediatamente precedenti la guerra.

Apprendiamo con piacere e plaudiamo all'operato dell'Amministrazione comunale che ha promosso in questi ultimi tempi la convocazione di numerose commissioni di tecnici, allo scopo di addivenire ad una giusta soluzione del problema. L'argomento specifico in questione è stato la scelta del terreno per la costruzione del nuovo Ospedale Generale, che dovrà sostituire il distrutto Ospedale Maggiore.

Al riguardo, ma la notizia non ci è stata confermata ufficialmente o almeno le decisioni prese non sarebbero definitive, sembra che la scelta sia caduta sui Campi di Caprara, in ricinca della zona industriale.

Non potendo avere a disposizione elementi di giudizio definitivi non desideriamo far niente più che una segnalazione della cosa, ma non possiamo nascondere il leggero brivido che ci ha colti nell'udire l'accostamento dei due termini «industria-ospedale» e nel sapere per di più che il secondo è... sottovoce alla prima.

Speriamo che l'Amministrazione Ospedali, per un riguardo

ai malati, non rinunci, qualora la cosa sia possibile, a far fare ai suoi sigg. medici qualche minuto di più in tram per portarli almeno sopravvinto.

Un altro fatto, dato che abbiamo rotto il silenzio, ci ha emozionati: il ricordo di un certo progetto di ospedale, riesumato dall'Amministrazione, che ci fa vivamente sperare non venga dimenticata la possibilità di bandire un concorso per il progetto.

A proposito di emozioni gli abitanti della zona di via Roma e Riva Reno ne devono aver provata una veramente notevole in questi tempi. Solo che è stata questa volta, caso raro, una reazione piacevole. Hanno saputo che, forse, tra qualche anno essi potranno decidersi a pulire i vetri delle loro finestre senza rischiare che il fumo della Manifattura Tabacchi, che è lì sotto, li faccia tornare neri in poche ore.

È stato infatti ufficialmente deciso di togliere dal centro della città la Manifattura Tabacchi. Lode al Comune, lode alla Manifattura, lode a tutti, in questi rari istanti di gioia noi urbanisti siamo generosi.

La notizia è però leggermente velata dalle lamentele delle ditte non invitate alla gara del primo lotto di lavori e le ditte che si lamentano sono... quasi tutte.

Con un certo senso di religiosità ci siamo recati al Comune nelle stanze ove si decide una parte così importante della nostra futura vita cittadina desiderosi di non turbare il sacro lavoro e di cogliere qualche briciola che potesse soddisfare il nostro appetito di cronisti. Lì, tra i fogli disegnati (quanti archi!), le sezioni stralci mai viste, i «nuovi quartieri» e... la tanta prudenza, non siamo stati sfamati e sì che Bologna ne ha avuti di danni! Beh! la situazione ci è parsa poco, come dire... riassumibile, speriamo perciò nel frattempo di poter sviluppare le nostre capacità di sintesi e darvi più ragnugli la prossima volta.

Girando per la città, però, la situazione risulta più... chiara, infatti molte colonne di portico di strade centrali sostengono ancora il... cielo. Parlo di via Indipendenza ad esempio, dove tra l'altro stanno sorgendo sotto questi cieli delle baracchette-negozio in pietrinfoglio che sono un poema. Ma è veramente possibile che per delle persone che aspettano di ricavare le 1000 o le 2000 lire di più per mq. per la loro area, la città debba presentarsi così deturpata nelle sue parti più centrali e frequentate?

E questo senza poterne vendere la fine, dato che quelle persone ad ogni miglior offerta

Bologna, Imola, Ravenna

continuano a crescere la richiesta delle loro benedette mille o duemila lire?

Il comune di Imola, proponendosi di dare assetto definitivo alla zona centrale della città, ha a suo tempo bandito un concorso a partecipazione regionale, i cui termini di presentazione sono ormai scaduti. In attesa di poter conoscere l'esito poniamo in evidenza il frequente ricorrere della parola «dovrà armonizzarsi» e il fatto che il Comune con quarantamila lire corre il rischio di divenire «completo proprietario» di un certo numero di progetti. Per il solo invio dei grafici l'Amministrazione chiedeva 1000 lire, quel che costa la carta e il tempo lo sapete voi.

L'Ente Ricostruzione Ravennate ha bandito un concorso per la sistemazione di un'area di sua proprietà in vicinanza della stazione, area da destinarsi ad un complesso di abitazioni.

Qui l'Ente si riserva il diritto di fare del progetto vincente solo tutto quello che vuole e di affidarlo in caso di realizzazione a persona di sua fiducia che può quindi non essere il progettista.

Però come premi sono stati più comprensivi.

Renzo Sansoni

Toscana

Piano di ricostruzione di FIRENZE.

Il problema più importante affrontato a Firenze dopo la fine della guerra è stato quello della ricostruzione della zona distrutta intorno al Ponte Vecchio. Nel 1946 una Commissione di tecnici nominata dal Comune preparò un bando di concorso al quale parteciparono architetti ed ingegneri italiani e stranieri. Il Comune, dopo il risultato del concorso, dette l'incarico ai gruppi primi e secondi classificati (complessivamente diciotto fra architetti ed ingegneri) di stendere il piano esecutivo sulla traccia dei piani prescelti e tenendo conto dei consigli della Commissione giudicatrice.

Il piano definitivo, che sarà in seguito illustrato nella rivista, fu terminato ai primi del 1948, e fu discusso al Consiglio ed alla Giunta comunale, che portarono molte mutilazioni; tra le più importanti quelle della galleria pedonale su via Por Santa Maria, che avrebbe dovuto svolgersi dalle Logge del Mercato Nuovo al Ponte Vecchio e sul Lungarno Acciaiuoli fino alle costruzioni rimaste, e del passaggio pedonale lungofiume sulla riva sinistra dell'Arno. Soluzioni che, senza dubbio, avrebbero potuto portare un particolare di modernità, senza turbare l'equilibrio della zona. Il piano fu inviato a Roma al Ministero, che approvò con alcune modifiche il progetto rela-

tivo alla riva destra, ed in sostanza bocciò quello della riva sinistra, facendo presente «in concordanza con l'osservazione espressa dal Consiglio Superiore delle Belle Arti, la necessità che le forme, le proporzioni e le dimensioni delle nuove costruzioni non discordinino violentemente da quelle tradizionali».

Piano di ricostruzione di SETTIGNANO (frazione di Firenze).

Il comune di Firenze nell'anno 1945 bandì il concorso per il Piano di ricostruzione di Settignano, dal quale riuscirono vincitori gli arch. R. Lloyd e U. Miglietta e l'ing. F. Spinelli. Questi in seguito hanno redatto il piano definitivo di ricostruzione per incarico del Provveditorato alle Opere Pubbliche della Toscana.

Settignano dal punto di vista turistico e paesistico ha un particolare valore per Firenze; rappresenta, insieme a Fiesole, la meta preferita di gite e soggiorni in tutti i mesi dell'anno. La quasi totale distruzione e la caratteristica dell'ambiente hanno sollevato problemi urbanistici ed architettonici di notevole importanza con particolare riguardo agli allacciamenti con Firenze e con Piesole: a questo riguardo il progetto ha previsto il completamento della passeggiata turistica lungo le colline circostanti la città.

La soluzione del centro abitato presenta, con la creazione

di nuovi affacciamenti, notevole interesse in relazione alle nuove visuali lasciate libere dalle distruzioni.

Piano di ricostruzione di PISA.

Nel 1946 venne nominata dal Comune una Commissione col compito di redigere un piano regolatore di massima della città (progettisti: ing. Luigi Pera, arch. Concesio Petrucci, ing. Giamberotti, ing. Fascetti). Sostanzialmente il progetto proponeva la conservazione e l'ampliamento delle zone verdi lungo le mura del vecchio nucleo abitato, la costituzione di un anello di circoscrizione intorno alla città, la delimitazione della zona industriale lungo il canale dei Navicelli che sfocia nel porto di Livorno.

Nel 1946 una Commissione consultiva iniziò lo studio del piano di ricostruzione di Pisa assieme ad un gruppo di progettisti (ing. Pera, arch. Belloni, ing. Fascetti, ing. Giamberotti). Il piano fu approvato dal Consiglio superiore del Ministero dei LL. PP. in data 21-11-46. In esso si delimitano nella città dieci zone, delle quali otto riguardano la ricostruzione di quartieri danneggiati o distrutti e due la lottizzazione di nuove aree fabbricabili nei quartieri residenziali di San Giusto e di Don Bosco alla periferia della città.

Nel 1948 fu nominata dal Comune una Commissione di attuazione, composta di dieci

Piani di ricostruzione

membri e col compito di provvedere alla redazione dei piani particolareggiati.

Piano regolatore generale del Comune di ABETONE.

Il comune dell'Abetone nel 1947 ha dato incarico agli architetti R. Baldi, F. Clemente, L. De Luigi, A. Preti di compilare il Piano regolatore generale del comune stesso.

Scopo del Piano è di potenziare l'attività di quella stazione turistica, sia per il soggiorno estivo che per lo sport invernale: lo studio estende l'esame a tutto il comprensorio montano ai fini di saggiarne le attrattive e le effettive possibilità di assorbimento del movimento turistico; si concretizza poi in particolare nella corrispondente organizzazione della stazione turistica alberghiera. Il progetto prevede un aumento di posti-letto dai 600 esistenti ad un limite massimo di 2000, ottenuto gradualmente su tre fasi di sviluppo della durata di dieci anni; nella prima verrebbe sistemato il vecchio centro ed il servizio di stazione, con particolare riguardo al turismo di transito; nella seconda fase sorgerebbe una nuova zona alberghiera a carattere collettivo per il turismo di breve soggiorno e di massa, ed infine nella terza verrebbe sistemato un nucleo alberghiero a carattere collettivo ed individuale per lunghi soggiorni.

**Fernando Clemente
Leonardo Savioli**

Lazio

I dieci miliardi dell'ERL.CAS. ed alcune considerazioni in margine.

Il 28 aprile u. s. il ministro Tupini ha sottolineato l'incipiente attività dell'Ente Ricostruzione Cassino (E.R.L.CAS.) dando personalmente il via, con la posa in opera della prima pietra, ai seguenti cantieri: gruppo di case per senza-tetto, palazzo del Comune e degli uffici, edificio del ginnasio-liceo.

L'Ente Ricostruzione Cassino ha la sua origine in una organizzazione tra i paesi danneggiati nella zona del fronte casinate (dai monti delle Mainerde al mare), sorta allo scopo di rac-

cogliere aiuti e fondi per la ricostruzione. Tale organizzazione ha ottenuto dallo Stato con legge del 2 giugno 1948, uno stanziamento di 10 miliardi, pagabili in 30 anni. Si è creato così un ente, l'E.R.L.CAS., che assume l'onere di eseguire o far eseguire progetti e lavori per tale somma, anticipando i capitali. Lo Stato, dal canto suo, si limita ad un'azione di controllo sull'attività produttiva dell'Ente, mediante una Commissione del Ministero dei LL. PP., il cui ufficio, notiamo, deve essere ancora costituito. Esiste a tutt'oggi un elenco di 56 Comuni che beneficranno di tale stanziamento con una serie

di opere che vanno dalle strade all'edilizia. Le costruzioni ex-novo consisteranno per la massima parte in case per senza-tetto e scuole rurali.

Molte associazioni di pensiero per dieci miliardi che vanno in cantiere: l'UNRRA CASAS, il Centro di studi sull'abitazione del Consiglio Nazionale delle Ricerche, i piani di ricostruzione, i piani territoriali... Non ci risulta che finora esistano contatti fra l'E.R.L.CAS. e il Centro studi, mentre l'E.R.L.CAS. e CASAS sono d'accordo solo nel senso che l'attività del secondo nella zona di Cassino è ridotta ai minimi termini da quando è en-

trato in funzione (o si è messo in posizione per entrarvi) il primo. Nel prender nota di tali fatti e del peso che essi avranno sulla bilancia della ricostruzione, non può sfuggire l'attrito di primo distacco di questa nuova macchina: quale ne sarà il rendimento data la pesantezza dei suoi organi burocratici? È tanto il tempo e la fatica richiesta per il moto incipiente, che per la fase di regime, cioè di pianificazione, progettazione e costruzione, non resterà che urgenza. Così è sempre; e quando si deve cominciare veramente, tutto deve essere fatto di getto, senza pentimenti, senza più possibilità di studio serio, di ricerca.

L'ente ricostruzione Cassino

Il verbo «ricostruire» è bello, ma nel metterlo in atto non è detto che si trovi in esso la parola magica che ci fa soddisfatti di noi. Occorre ricostruire bene, giovandosi delle esperienze già

fatte e coordinando con attento studio quelle che si vanno facendo.

Solo così si potrà essere tranquilli che alla lontana le fatiche non vadano frustrate.

Il silenzio degli urbanisti

A palazzo Marignoli, per iniziativa del Sindacato Cronisti Romani, si è tenuta, il 24 aprile, una pubblica riunione per discutere del destino dell'E-42, cioè di quel complesso di opere già realizzate e di aree che dovevano far parte dell'Esposizione Universale di Roma e che ora sono in desertico abbandono.

Consiglieri comunali, giornalisti e personalità politiche hanno parlato. La proposta di tutti, quasi una parola d'ordine, è stata che tutto il complesso dell'E.U.R., ora dello Stato, debba passare in proprietà al Comune.

Quanto all'aspetto funzionale (ed anche urbanistico in fondo) del problema, quanto al destino di 420 ettari di terreno alle porte di Roma, già forniti, per dirne una, di 22 km. di strade, s'è parlato in trimetri giambici, in tono maggiore, da inno, da ode pindarica. E gli urbanisti che cosa hanno detto?

Gli urbanisti, uomini terra terra, erano presenti e tacevano: stavano cercando le farfalle sotto l'arco di Tito. Le cercavano per distrarsi, ripetendosi intanto mentalmente che l'urbanistica è lenta e paziente, umile e faticosa. Perché, se avessero parlato, «meglio che restino allo Stato tutte quelle cose — avrebbero detto — meglio che restino a chi le lascia all'ortica, piuttosto che passino a chi vi sogna già intorno fungio gialle e verdi di case altissime come quelle del Flaminio, di piazza Bologna, dell'Appio, o peggio ancora vi pensa cancerdini come quelle del Tiburtino III e di Primavalle».

Noi non abbiamo assilli di chiusure di bilanci e perciò forse parliamo così. Tuttavia i bilanci, soprattutto quelli umani e morali, sarebbero meno passivi se le cose si risolvessero non ad orecchio, ma studiando, ragionando, ordinando, con l'onesta coscienza delle responsabilità. Questo pensavano gli urbanisti; e tacevano.

Ricordiamo a questo proposito che esiste una disposizione municipale riguardante l'Agro romano, che vieta la suddivisione del terreno agricolo in lotti inferiori a mq. 5.000. Nessuno impedisce tuttavia che cooperative di piccoli compratori, o addirittura società costituite, si sostituiscano in pieno all'autorità e all'attività dei competenti uffici comunali, per stabilire della edificabilità o meno di certe aree non fabbricabili. Il terreno viene spartito o meglio sgretolato; e naturalmente ciò non avviene affatto dove è stabilito che sia e come è bene che sia, ma si produce dove vuole

il giro degli affari, secondo le linee di minor resistenza e solo a fatto compiuto si manifesta, a guisa di morbo. Ed il Comune, che si lascia prender di mano le redini, di fronte alla pressione dei molti spesso legittimamente interessati, è costretto a cedere.

Una legge jugoslava stabilisce che i notari non possano ratificare contratti di compravendita di terreni fabbricabili, senza il visto e l'autorizzazione degli uffici tecnici di pianificazione. Pensiamo che una tale disposizione sia indispensabile ai fini del controllo urbanistico, quando, s'intende, una pianificazione esista!

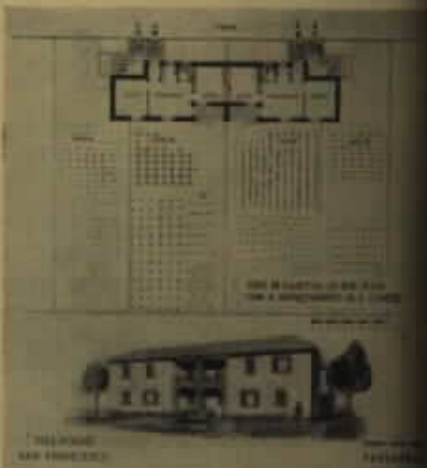
Taccuino sul villaggio di San Francesco

Su di un'area in contatto col fascio ferro-autostradale Roma-Ostia, presso Acilia, si è dato inizio alla costruzione di un primo lotto di case del «Villaggio San Francesco» per i senza tetto. L'iniziativa assistenziale e benefica, dovuta ad un gruppo di professionisti romani, è giunta in porto grazie ad una sottoscrizione che ha raccolto fondi, materiali e prestazioni d'opera con vasto concorso (fra le più ragguardevoli offerte, quella del Santo Padre di 50 milioni e quella dell'UNRRA CASAS di 37 milioni).

Il villaggio, su progetto dell'arch. ing. Vincenzo Passarelli, sorgerà su di un'area di 18 ha, messa a disposizione dal comune di Roma. Esso è composto di 100 case a 4 appartamenti e di edifici di interesse generale come la Chiesa, la scuola, il mercato. Gli appartamenti sono di 2 o 3 camere e sono forniti di un orto di circa 250 mq. Le costruzioni, via via che verranno completate, diverranno di proprietà del Comune, il quale provvederà all'impianto ed alla manutenzione dei servizi; per tale onere esso farà pagare alle famiglie alloggiate un canone minimo d'affitto. Millecinquecento sono risultate essere le famiglie di Roma senza un tetto, ad una prima inchiesta effettuata dal comitato. Per la scelta delle 400 da alloggiare nel villaggio, si formerà una commissione di membri rappresentanti tutte le tendenze politiche e la precedenza si vorrà dare naturalmente ai casi più bisognosi.



Planimetria del villaggio di San Francesco



Veduta delle case

Lottizzazione al Risaro e a Castel Fusano

SOCIETÀ LOTTIZZAZIONI E BORGATE AGRICOLE

a responsabilità limitata

SEDE IN ROMA - Piazza del Porto di Ripetta, 1

REGOLAMENTO

Esclusivamente il settore delle Borgate Agricole-Frutticole di

«VITINIA»

in Agro di Roma, tra la Via Imperiale e la Via del Mare

(sezione elettorale-terrestre di Risaro)

A proposito della fascia tra Roma e Ostia, segnaliamo due nuove iniziative:

1. Castel Fusano: Una cooperativa ha lottizzato in aree fabbricabili, un terreno agricolo

già di proprietà della Scalera.

2. Risaro: Una «Società lottizzazioni e borgate agricole» ha acquistato e vende a lotti fabbricabili un terreno agricolo di 100 ha.

Osservazioni.

Vinta la titubanza che si prova nel mettere in dubbio il felice esito di una iniziativa benefica, abbiamo deciso peraltro di accettare in tronco ciò che essa ci dà di fatto e di iniziare a parlare dal punto in cui cessa la sua azione: 400 famiglie, le più bisognose, le più diseredate di Roma avranno un tetto; bene, immaginiamole già installate ed applichiamo a esse le cifre che abbiamo annotato sul nostro taccuino.

1. Distanza metr. Acilia-Roma - Porta S. Paolo . . . km. 15
2. Distanza oraria in treno Id. Id. . . minuti 21
3. Distanza oraria in bicicletta Id. Id. . . ore 1
4. Frequenza dei treni ogni ora 1
5. Prezzo biglietto semplice L. 50
6. Prezzo abbonamento di lavoro gg. 6 . . . 210
7. Prezzo abbonamento annuale . . . 14600

Ed annotiamo:

«1949: i senza tetto più bisognosi a 15 km. da Porta S. Paolo, in una zona incapace ad assorbire mano d'opera; linea di trasporto facile e soggetta a miglioramento (metropolitana); spesa di trasporto esigua in sé, ma notevole per persone indigenti. Spesa e tempo di trasporto da sommare ai già gravosi spostamenti urbani».

Ed ora, giacché l'empirismo è pure un metodo, cerchiamo indietro, nei vecchi appunti:

«1938: Tiburtino III, km 5 da Roma-Portonaccio. Visita alla borgata: linea di trasporto esistente, ma troppo cara per le possibilità degli abitanti; le case, da poco ultimate, sono un modello di lindore in confronto ai tuguri dai quali sono stati tolti i loro inquilini. Pure, l'atmosfera è pesante, gli animi sono umiliati ed offesi, la gente ha la sensazione amara di essere stata esclusa dalla società...».

«1938: Primavalle, 3 km da S. Pietro. Qui, al contrario del Tiburtino III, ci sono case con orto individuale; nell'orto, negli angoli liberi dal calpestio, dalle immondizie e dalle latte vuote, cresce il sambuco...».

Sono passati undici anni; dolorosamente famose sono diventate queste borgate. Eppure l'esempio non è giovato.

Per gli uomini, avere una casa è un diritto essenziale; ma non è il solo. E l'urbanistica non può limitarsi a pensare ad esso come se fosse distaccato dal resto: un problema umano qualsiasi è complesso ed unito, e non può e non deve essere risolto a pezzi, se non a rischio di veder mutata in male un'intenzione di bene.

Intorno al collegamento stradale tra Ostia ed Anzio per via litoranea, oggi in corso di completamento, crediamo utile estrarre poche schede per metterle a confronto.

1. La rotabile in questione è rimasta per molti anni allo stato di progetto per l'ostacolo opposto dalla intangibile tenuta reale di Castel Porziano. Ci sembra abbastanza naturale che un proprietario qualsiasi sia contrario a che si crei sul suo fondo una servitù (nel caso presente, di passaggio). Ma c'è dell'altro:

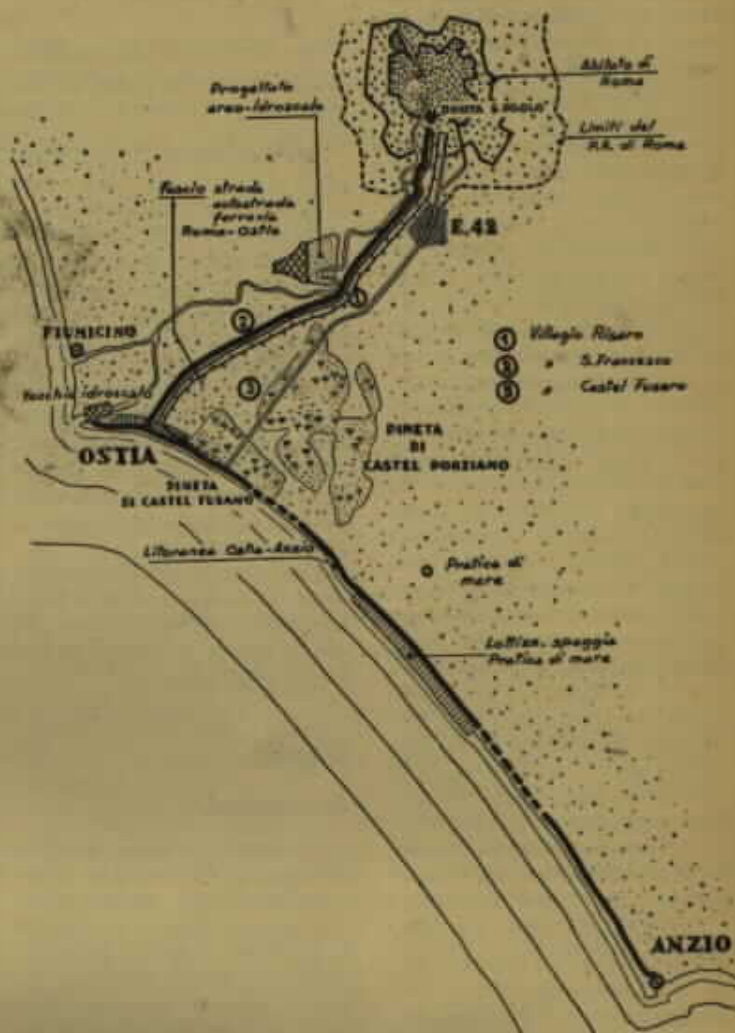
2. All'altezza di Pratica di mare una striscia di terreno di circa 3 km, non più profonda di m. 300, è stata posta in vendita in lotti fabbricabili a prezzi molto bassi: rimasta tra la nuova strada e il mare, essa aveva perduto ogni legame con il vasto fondo di cui faceva parte. Incolto sterile, duna sabbiosa a ridosso del mare, che passa dal campo agricolo a quello edilizio. Nascerà una nuova unità residenziale, servita dalla strada ed in futuro dalla ferrovia, facilmente dotata d'acqua e di elettricità; che nasca lì piuttosto che altrove è dovuto alla serie imponderata dei fatti a catena che vanno sotto il nome ebbi di sviluppo spontaneo e che nessuno si prende la pena di prevedere, di esaminare e di controllare. Sviluppo spontaneo, moltiplicazione dei germi, dilagare delle malattie epidemiche, crescita delle muffe, espansione delle città.

3. Oltre alla rotabile è in programma un prolungamento fino ad Anzio della ferrovia Roma-Lido; la costruzione del primo tronco è già in atto. Tale linea sarà a livello ed avrà andamento parallelo alla rotabile. Giovevole, necessaria, indispensabile questa nuova linea ferroviaria? Evidentemente un utile fa conto di ricavarlo, chi ha preso questa importante decisione; ed in certo senso, prevedere un utile vuol dire aver fatto un piano. Un proprio piano, un piano unilaterale, un piano finanziario che porta al giudizio esclusivo di vantaggio o svantaggio. Resta a vedere se vantaggio sia sempre sinonimo di logica e viceversa. E nel caso che talvolta non lo sia, ci sembra per lo meno logico passare all'esecuzione e lasciare che il resto avvenga da sé.

Una strada litoranea, una ferrovia litoranea. Il re non le voleva nel suo fondo, altri vende sotto costo la sua terra.

Diffidiamo dei sillogismi, ma anche i fatti di cronaca minima possono avere valore di sintomo. Che passino gli automezzi non è

Autostrada e ferrovia Ostia-Anzio



nulla; ma, che cosa dirà il cittadino comune quando vedrà la sua proprietà, la silenziosa pineta di Castel Fusaro, tagliata fuori dal mare, attraversata anche dai treni?

Il problema delle zone verdi

Il vestito di Arlecchino

E-42, villaggio S. Francesco, strada e ferrovia Roma-Ostia-Anzio: non a caso abbiamo rivolto l'attenzione a punti di uno stesso intorno, a questioni che possono andare sotto lo stesso capitolo dell'espansione di Roma verso il mare. La ferrovia e l'autostrada Roma-Lido sono l'asse di questa espansione; prova ne sia il sorgere di un'altra borgata residenziale in località Risaro, su terreno particolarmente felice, venduto a lotti a scopo, beninteso, speculativo, al prezzo iniziale di 200 lire al metro quadro oggi triplicato. Se avessimo chiesto al Comune il motivo dell'aver scelto per il villaggio San Francesco un'area a 15 km. da Roma, avremmo sentito addurre, nella migliore delle ipotesi, la vicinanza dei mezzi di trasporto. Senza

porterebbe il discorso molto lontano; ci serve solo d'aver accennato qui ad un caso, come unico esempio delle infinite cose a cui non si è pensato, perché il sistema è questo, se è lecito chiamar sistema il non pensare.

dubbio l'esistenza di una linea rapida è un fattore determinante come attrazione di sviluppo urbano. Ed è per questo indispensabile sottoporre fattori di tale importanza al vaglio della ricerca e della critica; senza di che, provvedimenti come la creazione di un villaggio, possono sancire e rafforzare un fenomeno irrazionale. Non diciamo che sia bene o sia male che Roma si espanda da quel lato; sappiamo solo che occorrerebbe studiare per dirlo e non lo si è ancora fatto. Non lo si è ancora fatto, e intanto si seguitano a prendere decisioni illogiche, imprevedute e strane come ticchi nerzosi: il villaggio San Francesco ad Acilia, sì; l'acroscale previsto all'E-42, quello invece no, quello sarà fatto sembra a Fiumicino, chissà per

quale misteriosa elucubrazione delle competenti autorità. Il villaggio ad Acilia, le borgate nascenti al Risaro, e a Castel Fusano; il problema dell'E-42, la strada e la ferrovia litoranea, l'aerocaulo...; ci viene alla memoria persino una proposta fatta anni addietro dall'arch. D. Ortensi, di porre ad Ostia un centro Olimpico; tutte cose che non entrano a far parte di un piano; come non vi fa parte nessuna delle iniziative alla periferia vicina e lontana di Roma. Perché questo piano non esiste.

Si dice che un piano costa molto e che è inutile farlo se non si hanno i mezzi per realizzarlo. È vero. Ma, mettiamo sulla bilancia da un lato la spesa per organizzarsi e dall'altro quella negativa del non organizzarsi: che spaventoso squilibrio a favore della seconda! E lo scampio non è soltanto economico, purtroppo, ma sociale e morale anche. Vogliamo ad ogni costo apprestarci un costume da Arlecchino cucendo grossolanamente stracci variopinti? Può piacere in fondo Arlecchino; ma può piacere alla maniera in cui piacevano Ninfa e Cisterna, così com'erano mangiate dalla malaria, agli stranieri di un tempo in cerca di sensazioni romantiche. Può piacere, se non si pensa che la sua veste da pezzente è simbolo di ignoranza, di disordine, di miseria.

Notizie brevi.

★ In una delle recenti sedute del Consiglio comunale è stata posta un'interrogazione interessante circa il sorgere incontrollato di borgate periferiche e di altre libere iniziative attinenti all'urbanistica. Un fatto di notevole importanza è affiorato: la lottizzazione dei terreni che fiancheggiano la via Appia!

★ È stata nominata in seno al comune di Roma una Commissione urbanistica. Essa è costituita come segue:

Presidente: prof. ing. A. Giannelli.

Membri esterni: ing. A. Della Rocca, ing. De Paolis, arch. prof. R. Marino, arch. prof. M. Ridolfi, arch. prof. A. Terenzio.

Membri interni: ing. Bianchi, ing. Conti, avv. Contini, dott. Cramarossa, ing. Guerrieri, ing. Maccari, ing. Magri.

E nelle intenzioni della Commissione di porre allo studio una pianificazione dell'Agro romano. Nell'attesa che dalle intenzioni si passi ai fatti, ci domandiamo quali saranno i metodi e quali gli strumenti di tale lavoro.

Federico Gorio

Campania

Piano territoriale di coordinamento della Campania e Molise.

Fin dall'ottobre 1947 il Ministero dei LL.PP. con nota n. 4142 dava incarico al Provveditore alle OO.PP. della Campania di affidare lo studio e la formulazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Campania e Molise ad un gruppo di ingegneri e di architetti. A tutt'oggi non è stato ancora possibile giungere al perfezionamento del relativo disciplinare, nonostante le ripetute, precise assicurazioni degli organi competenti e quindi ad iniziare lo studio necessario.

Ciò compromette l'organizzazione urbanistica delle regioni in questione che finiranno per essere anche in questo campo « zone depresse ».

Napoli

Incongruenze.

A Napoli l'edilizia cittadina è regolata dal vecchio Piano regolatore 1939, norma giuridica ancora vigente nonostante le profonde modifiche apportate dalla guerra alla situazione generale, mentre per altro esiste approvato un Piano di ricostruzione che è stralcio del nuovo Piano regolatore 1945, il quale ultimo, pubblicato, è in corso di approvazione. Ciò crea una situazione d'incertezza nel pubblico che ha nuocinto e nuoce non poco allo sviluppo urbanistico della metropoli.

Piano territoriale di coordinamento

Che cosa si aspetta per approvare o respingere, in toto o in parte, il Piano 1945 in esame?

Succede a Napoli dove le questioni urbanistiche vengono trascurate al punto da permettere:

che sorga nel sito più in vista della città (collina del Vomero) un edificio di sette piani a dispetto di ogni prescrizione e limitazione di zona e senza la relativa licenza edilizia;

che si edificino ben dodici edifici per alloggi popolari, bi-coesposizioni, su progetti prescelti fra quelli vincitori di un concorso, disponendoli poi sul terreno con un orientamento diverso da quello previsto dai progettisti a dispetto di ogni buona norma e della tecnica edilizia più progredita (ricche case popolari di Poggioreale - Purgatorio);

che sia realizzato uno dei più grandi cinema-teatro d'Italia, se non d'Europa (2500 posti a sedere), ipogeo, razionale e funzionalmente ottimo, facendolo sorgere nel cuore della città con ingresso da quella via Chiaia che costituisce di per sé sola uno dei più spinosi problemi cittadini rimasti fin'oggi insoluti. Così al normale volume di traffico che si svolge nei due sensi sulla esigua sua carreggiata si aggiunge ora quello diretto al cinema in questione («Metropolitan») peggiorando la già complicata situazione e creando nuovi problemi fra cui quello della ricerca di un ade-

guato spazio da destinarsi al parcheggio di automezzi;

che sorga, senza che alcuno protesti, in prossimità di piazza Municipio, accanto al Castello Angioino, all'inizio della progettata nuova via Marittima, su di un molo destinato all'attracco di navi di lusso per passeggeri quel superfluo « frigorifero » che nasconde alla vista il panorama del Vesuvio e che fa gravitare su di un'area eminentemente turistica un innaturale traffico pesante;

che si pensi di ubicare la caserma dei Vigili del fuoco, in progetto, sull'area dei « Giardini della litoranea », resa sgombra a suo tempo dal vecchio Arsenale, sottostante ai giardini pensili della reggia, di fronte all'incantevole specchio d'acqua del molo Siglio per il solo fatto che quell'area sistemata a giardino è di proprietà demaniale e perciò, potendo essere concessa gratuitamente, non inciderebbe sul costo del progettato edificio.

Pompei. Urbanistica di Stato.

Ci risulta che il piano regolatore di Pompei (Santuario) sarà redatto d'ufficio a cura dell'architetto urbanista della Sezione Compartimentale locale. Ci chiediamo perché questa procedura di nuovo genere a favore di un Comune non danneggiato dalla guerra e chi eserciterà i necessari controlli tecnici se l'ufficio a ciò preposto è quello stesso che progetterà il piano.

Domenico Andriello

Sicilia

Palermo.

È stato approvato il Piano di ricostruzione eseguito dall'arch. Susini della Sez. Compartimentale urbanistica, dall'arch. Giuseppe Spatrisano e dai tecnici del Comune.

Il concorso per la sistemazione urbanistica del centralissimo quartiere Villaroia, attraverso vive polemiche, è stato vinto dal gruppo Della Rocca, Lenti, Sterbini, Incorvaja. Una ulteriore elaborazione ed estensione è stata praticata dai suddetti architetti e dall'Ufficio tecnico comunale: anche questa volta sono sorte vive discussioni, specialmente intorno alla proposta di porticare, sui due lati, la via Ruggero Settimo.

È in atto il concorso per la

sistemazione della piazzetta Cavallo Marino, con la costruzione dell'Istituto Nautico sull'area di un edificio distrutto.

Il Governo regionale e l'Amministrazione comunale hanno annunciato da tempo, ma non bandito, due concorsi di alto interesse urbanistico: per la sistemazione della zona del Comune estesa da piazza Leoni (Favorita) a Mondello e Partanna e per la sistemazione del quartiere dell'Olivella, prospiciente piazza Massimo.

ALTRE CITTÀ

Piani di ricostruzione approvati: Taormina (ing. Trimarchi); Pantelleria (arch. Susini della Sezione Compartimentale Urbanistica); Randazzo (ing.

Rizzo); Milazzo (ing. Traina);

Piani di ricostruzione in elaborazione: Catania (Arch. Giuseppe e Rosario Marietta e ing. Nicastro Micciché); Trapani (arch. Caracciolo); Marsala (arch. Caracciolo e ing. Di Maggio e Rizza).

Piani regolatori: Il Comune di Caltanissetta ha affidato la redazione del Piano regolatore della Città all'arch. Caracciolo. Il Piano è già stato approvato.

Concorsi: Il Concorso per il Piano di ricostruzione della Città di Enna è stato vinto dagli arch. tti R. Calandra e Cutrufelli.

Il Concorso per la sistemazione di Piazza Cairoli a Messina è stato vinto ex-aequo dagli arch. tti e ingg. M. Calandra, Minnisi, Cutrufelli, Zella, Milillo. **Eduardo Caracciolo**

Notiziario dell'Istituto

Finora, nell'attesa che la Rivista potesse riprendere la pubblicazione i soci dell'Istituto sono stati tenuti al corrente dell'attività del Consiglio direttivo, della Giunta esecutiva e delle Sezioni per mezzo di un Bollettino, il cui ultimo numero porta la data di gennaio-febbraio 1949. Riprendiamo ora la pubblicazione della rubrica "Notiziario dell'Istituto", sulla Rivista, dando notizia della vita dell'Istituto dal marzo in poi.

Attività del Consiglio direttivo e della Giunta esecutiva.

Gli organi centrali dell'Istituto hanno tenuto numerose riunioni e precisamente: il 26 febbraio, 21 marzo, 5 aprile, 2, 16 e 23 maggio, 6 e 24 giugno si è riunita la Giunta esecutiva, e il 25 e 26 giugno il Consiglio direttivo nazionale.

Oltre a questioni di organizzazione interna ed a pratiche di ordinaria amministrazione, sono stati trattati vari importanti argomenti che interessano l'attività dell'Istituto e più specialmente i rapporti con Enti diversi e la partecipazione a manifestazioni nazionali ed internazionali.

La Giunta esecutiva, su segnalazione della Sezione Veneta, ha esaminato lo schema di concorso per la sistemazione della piazza dei Signori a Vicenza, inviando all'Amministrazione comunale alcune osservazioni intese a meglio precisare l'oggetto del concorso stesso e a modificare talune norme troppo gravi per i concorrenti; è stata fatta inoltre richiesta di ottenere un rappresentante dell'Istituto nella Commissione giudicatrice.

Sono state svolte azioni presso il Ministero del Lavoro per ottenere che l'Istituto sia rappresentato nella Commissione dell'Edilizia, del Genio civile e dei Lavori pubblici esistente nell'Organizzazione internazionale del lavoro a Ginevra.

Allo scopo di accrescere i mezzi finanziari per lo svolgimento della propria attività, l'Istituto ha preso contatto col Comitato nazionale per l'Alta Cultura aderendo all'iniziativa che si propone lo sviluppo degli Enti scientifici e culturali nel nostro Paese attraverso il contributo delle grandi organizzazioni economiche.

Degli altri provvedimenti di maggiore importanza adottati nelle riunioni diamo singolarmente notizia qui appresso.

Ratifica del nuovo Statuto.

Il Presidente dell'Istituto avvocato Leone Cattani ha consegnato al Ministro della P. I. il testo definitivo dello Statuto approvato mediante referendum tra i soci, affinché venga ratificato dal Ministero stesso. Con l'occasione ha segnalato al Ministro l'opportunità di mantenere all'Istituto il carattere di Ente di alta cultura indipendente da Amministrazioni sta-

tali, e di concedergli in pari tempo un adeguato contributo finanziario in modo continuativo che consenta di svolgere la sua attività, stabilita nelle norme statutarie, ricevendo assicurazioni in proposito.

Costituzione di nuove Sezioni regionali e interregionali.

Il Consiglio direttivo dell'Istituto nella riunione del 26 giugno u. s., mentre ha preso atto del lavoro organizzativo per la costituzione della Sezione Pugliese, ha ritenuto opportuno, in ottemperanza al 2° capoverso dell'art. 21 dello Statuto, di promuovere la costituzione di Sezioni interregionali allo scopo di assicurare in tutto il territorio nazionale un'efficace azione per l'attuazione dei compiti statuari. Di conseguenza si è confermata l'aggregazione della Venezia Giulia e Tridentina alla Sezione Veneta, quella delle Marche alla Sezione Emiliana; e si sono decise le aggregazioni dell'Abruzzo alla Sezione Laziale, dell'Umbria alla Sezione Toscana, della Lucania e Calabria alla Campana. I soci della Sardegna faranno capo in via provvisoria alla Sezione Laziale, mentre i contatti con gli Enti ed Autorità locali saranno tenuti dalla Sede centrale.

Annuario degli urbanisti italiani membri effettivi dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.

Come già a suo tempo reso noto, sarà iniziato col prossimo numero della Rivista la pubblicazione dell'Annuario degli urbanisti italiani, membri effettivi dell'Istituto. Le varie puntate saranno riunite in un fascicolo che verrà inviato a tutti i soci dell'Istituto, alle pubbliche Amministrazioni, e alle Rappresentanze diplomatiche all'estero.

Per assicurare l'uniformità nella compilazione delle notizie individuali, i membri effettivi sono pregati di trasmettere alle rispettive Sezioni le schede relative.

Nomina di nuovi membri effettivi.

Nelle riunioni del 25 e 26 giugno u. s. il Consiglio direttivo ha deliberato con le formalità di cui all'art. 4 dello Statuto la nomina dei seguenti membri effettivi: Cavallari Murat dott. ing. Augusto, di Torino - Pavia

dott. arch. Pietro Maria, di Bari - Ramponi dott. ing. Giorgio, di Bologna - Stanzani dott. ing. Raffaele, di Bologna - Schettini dott. arch. Franco, di Bari.

I lavori della Commissione per la modifica della Legge urbanistica.

Come abbiamo già dato notizia, per iniziativa del Consiglio dell'Istituto è stata nominata una Commissione di studio per la modificazione della Legge urbanistica del '42, Commissione della quale sono stati chiamati a far parte studiosi ed esperti di tutta Italia in materia di tecnica, di diritto, di economia e di scienza dell'Amministrazione.

La Commissione della quale sono stati eletti Presidente il Consigliere di Stato prof. Virgilio Testa, e Segretario l'ing. Mario Baffie, è così composta: Andriello prof. ing. Domenico, Astengo prof. arch. Giovanni, Battista sen. dott. ing. Emilio, Benedetti dott. ing. Ettore, Bodino dott. Antonio, Borelli De Andreis avv. Giuseppe, Chiodi prof. dott. ing. Cesare, Cosenza dott. ing. Luigi, Dameri dott. ing. Luigi Carlo, Delli Santi avv. Domenico, Di Stefano prof. dott. Pietro, Florio dott. ing. Giovanni, Focacci avv. Tista, Fuselli prof. arch. Eugenio, Marconi prof. arch. Plinio, Morone dott. arch. Alberto, Paniconi prof. arch. Mario, Pallini dott. arch. Gino, Potenza dott. Francesco, Olivetti dott. ing. Adriano, Piccinato prof. arch. Luigi, Puliti dott. Ugo, Consigliere di Stato, Quaroni prof. arch. Ludovico, Recanatelli dott. Alberto, Silva dott. ing. Erik, Vallecchi prof. ing. Ugo, Vignali dott. arch. Luigi.

Dei lavori della Commissione sarà dato ampio resoconto nel prossimo numero.

Glossario internazionale dei termini tecnici di edilizia e di urbanistica.

L'Associazione nazionale Costruttori edili, aderendo con pieno spirito di comprensione all'invito rivolto dal nostro Istituto, ha assicurato un contributo di lire duecentomila per la stampa del Glossario. L'Istituto è grato all'A.N.C.E. per la collaborazione apportata all'importante iniziativa della Federazione internazionale dell'Urbanistica e dell'Abitazione che

porrà a disposizione dei professionisti e delle pubbliche Amministrazioni un utile elemento di consultazione. Data la limitata tiratura del Glossario stesso, si invitano i soci a prenotarsi tempestivamente per l'acquisto, informando che il prezzo si aggirerà sulle L. 1500.

L'Istituto e il Piano INA-CASE.

La Giunta esecutiva ha richiamato l'attenzione degli organi dirigenti del Piano INA-CASE sulla convenienza di una collaborazione dell'Istituto alla organizzazione e attuazione del piano stesso, dato che esso investe un problema urbanistico di importanza fondamentale per quanto riguarda la scelta delle aree, l'inquadramento dei nuovi quartieri nei P. R. esistenti e la eventuale progettazione di questi ultimi. A seguito di tale azione il Presidente del Comitato di gestione ha invitato l'Istituto a designare un proprio rappresentante nella Commissione tecnica formata in seno al Comitato stesso; a tale incarico è stato designato il dott. arch. Gino Cancellotti, conferendogli il mandato di adoperarsi perché sia efficacemente utilizzata l'attrezzatura dell'Istituto attraverso i propri organi centrali e periferici.

Mostra Internazionale di Urbanistica ad Anversa.

L'Istituto di Cultura Italiana di Bruxelles ha invitato il nostro Istituto a partecipare alla Mostra tenutasi ad Anversa nel maggio u. s. promossa dall'Associazione per le bellezze della natura e della città. La Giunta esecutiva si è rivolta alle Sezioni regionali per la raccolta del materiale da esporre. Dato il limitatissimo tempo a disposizione solamente la Sezione Ligure ha potuto fornire la documentazione richiesta con la collaborazione dei comuni di Genova, Portofino e S. Margherita Ligure, dell'Ente provinciale per il Turismo di Genova, della Soprintendenza ai monumenti della Liguria e dell'Azienda autonoma di soggiorno di Nervi. Benché ristretto ad una sola sezione il materiale esposto assume valore rappresentativo dei problemi generali che si riscontrano in Italia perché illustra gli aspetti più salienti della ricostruzione delle città danneggiate dalla guerra e della tutela ambientale e paesistica.

Congresso e Mostra internazionale di Urbanistica a Norimberga.

A seguito dell'invito ricevuto dall'Associazione tedesca di Urbanistica e dal Borgomastro di Norimberga, l'Istituto ha dato in linea di massima l'adesione al Congresso e alla Mostra dei piani urbanistici che avrà luogo in quella città dal 1° al 17 settembre p. v. Il Consiglio direttivo ha dato incarico all'ing. arch. Fausto Natchi di redigere la relazione ufficiale italiana sul tema «La ricostruzione delle abitazioni in Italia». Sono in corso contatti col Ministero dei LL. PP. e con le Amministrazioni comunali delle maggiori città per considerare la possibilità di una degna partecipazione del nostro Paese alla Mostra.

Viaggio in Italia della Town and Country Planning Association di Londra.

La Town and Country Planning Association di Londra, che ha organizzato un viaggio culturale di urbanisti inglesi in Italia per il prossimo settembre, si è rivolta al nostro Istituto per ottenere agevolazioni ed assistenza al viaggio medesimo. La Giunta esecutiva ha assicurato il suo interessamento prendendo contatti con le Autorità governative e dandone comunicazione alle Sezioni regionali interessate. Al viaggio parteciperanno 50 urbanisti e architetti e dirigenti di organi tecnici locali, i quali visiteranno Milano, Torino, Genova, Pisa, Firenze, Roma, Bologna e Venezia.

Prossime manifestazioni dell'Istituto: Convegno ed Assemblea annuale a Napoli, ottobre 1949; Congresso a Roma 1950.

Il Consiglio direttivo ha deliberato di indire per il 1950 il 3° Congresso Nazionale di Urbanistica in Roma, di cui diamo a parte più dettagliate notizie. È stato altresì deciso di tenere nel prossimo ottobre la **Assemblea annuale** dei Soci collegandola a un **Convegno** che avrà per argomento i problemi inerenti alla tutela dei caratteri ambientali e paesistici delle nostre città.

Il Convegno si terrà a Napoli; di esso e della data di convocazione dell'Assemblea verranno date ulteriori notizie nel prossimo numero.

Quote associative per il 1949.

Il Consiglio direttivo nazionale ha deliberato la misura delle quote associative per il corrente anno 1949: **Soci aderenti L. 1000 - Enti associati L. 5000** (nella quota associativa degli Enti è compreso anche l'abbonamento alla Rivista «Urbanistica»).

Si conta che da parte di tutti gli iscritti vi sarà quella collaborazione e quella comprensione senza le quali l'attività dell'Istituto sarà gravemente intralciata.

Preghiamo pertanto i Soci di provvedere con la massima sollecitudine al versamento della quota 1949 e di mettersi al corrente con le quote arretrate.

Per i Membri effettivi, ai sensi del nuovo Statuto, le Sezioni regionali potranno stabilire contributi annui, che saranno riscossi dalle Sezioni stesse.

Cariche direttive periferiche

SEZIONE PIEMONTESE: Torino, via Principe Amedeo, 16 - Tel. 226.619, 42.929.

Presidente: Armando Mella De Villa.
Segretario: Nello Bencaro.
Consiglieri: Giovanni Astengo, Felice Bardelli, Mario Dazutti, Arturo Midana, Alessandro Molli Boffa, Domenico Morelli, Nicola Momo.

SEZIONE LOMBARDA: Milano, corso Venezia, 34 - Tel. 76.755.
Presidente: Fausto Natoli.
Consiglieri: Ezio Cerutti, Vincenzo Colombo.

SEZIONE VENETA: Istituto Universitario di Architettura.
Presidente: Giuseppe Samonà.
Vice-Presidente: Guido Ferro.
Consiglieri: Evandro Angelini, Adriano Barcelloni-Corte, Massimo Fabiani, Pietro Gazzola, Giuseppe Tomasi, Giuseppe Tombola, Duilio Torres, Orlando Veronesi, Provino Valle.
Segretario: Eglio Trincanato.

SEZIONE LIGURE: Genova, piazza Portello, 4.
Presidente: Luigi Carlo Dancet.
Consiglieri: Alessandro Christen, Eugenio Fuselli, Giuseppe Giannata, Mario Labò.

SEZIONE TOSCANA: Firenze, via C. Landino, 14.
Presidente: Ferdinando Poggi.
Segretario: Marco Marchi.

SEZIONE EMILIANA: Bologna, Via Farini, 11.
Presidente: Alberto Legnani.
Consiglieri: Paolo Barbacid, Italo Bianco, Paolo Graziani, Giuseppe Vaccaro.

SEZIONE LAZIALE: Roma, Lungotevere Tor di Nona, 1 - Tel. 53.457.
Presidente: Ludovico Quaroni.
Segretario: Eugenio Rossi-Anelli.
Consiglieri: Giuseppe Braccia Frattocchi, Gino Cipriani, Angelo

Di Castro, Mario Pansoni, Saverio Muratori.

SEZIONE CAMPANA: Napoli, via Bruggia, 18.
Presidente: Domenico Andriella.
Consiglieri: Carlo Cocchia, Luigi Cosenza, Carlo Coen, Giuseppe Perrone.

SEZIONE SICILIANA: Palermo, via Paternò, 12.
Presidente: Salvatore Caronia.
Segretario: Vittorio Zilna.
Memberi: G. B. Filippo Basile, Roberto Calandra, Eduardo Caracciolo, Domenico La Cava, Michelangelo Mancini, Aurelio Mastrogliacomo.

Mario Zocca

Neurologio

L'8 luglio è deceduto a Catania l'Architetto Gino Nicotri, Membro effettivo dell'Istituto.

Persone universalmente stimata ed apprezzata, l'Architetto Nicotri si era per lunghi anni dedicato agli studi urbanistici.

Si ricordano di Lui gli studi sul Piano regolatore di Catania, i progetti del Piano di ricostruzione del quartiere San Berillo, Consolazione e Zia Lisa a Catania e la sua partecipazione agli studi per la sistemazione del Centro cittadino di Catania.

Nell'annunciare la prematura scomparsa, l'Istituto si associa al dolore della famiglia.

III Congresso di Urbanistica

Nella primavera 1950 l'Istituto Nazionale di Urbanistica indice in Roma il 3° Congresso Nazionale di Urbanistica.

Il Congresso si prefigge lo scopo di individuare le difficoltà che incontrano le realizzazioni urbanistiche e di contribuire a identificare i motivi per superarle, con discussione sui seguenti argomenti:

1. Attuale contenuto e finalità dell'urbanistica.
2. Metodi e mezzi di studio, di compilazione e di attuazione dei piani urbanistici.
3. Compiti e responsabilità delle Amministrazioni pubbliche e locali.

Il Ministro dei LL. PP. onorevole Umberto Tupini assumerà la Presidenza del Congresso.

Con tali manifestazioni si intende proseguire l'azione svolta dalla diffusione dei concetti attuali dell'urbanistica, iniziata col 2° Congresso di Urbanistica e colla Mostra dei piani regolatori tenutasi a Roma nel 1948.

The third National Congress for Town Planning will be intimate in Rom in the Spring 1950.

The Congress has the aim to spot the difficulties met by Town Planning and to contribute to the best way to overcome them through discussions on the following subjects:

1. Present substance and aims of Town Planning.
2. Methods or means of research, of devising and actualization of Plans.
3. Labour and responsibility of the Central and Local Authorities.

Chairman for the Congress will be the Minister of Labour, Mr. Tupini.

These celebrations have the aim to keep up the action for the diffusion of the present Town Planning ideas, started with the 2d Town Planning Congress and the Master Plans Show which took place in Rom in 1948.

L'Institut National d'Urbanisme va intimer à Rome au printemps 1950 le 3ème Congrès National d'Urbanisme.

Le Congrès a le but d'individualiser les difficultés auxquelles heurtent les réalisations de l'urbanisme et de contribuer à en identifier les motifs pour les surmonter, par discussion sur les matières suivantes:

1. Contenu actuel et finalité de l'urbanisme.
2. Méthodes ou moyens d'étude, de compilation et de réalisation des plans d'aménagement.
3. Tâches et responsabilités des Administrations publiques centrales et locales.

Le Ministre des Travaux Publics Mr. Tupini aura la présidence du Congrès.

Par ces manifestations on entend poursuivre l'action destinée à la diffusion des principes actuels de l'urbanisme, commencée à Rome en 1948 par le 2ème Congrès d'Urbanisme et par l'Exposition des Plans Régionaux.

(pag. 2)

In the long years following the War, we have resumed our work and "Urbanistica" begins its life anew. The aim of our magazines is to gather through a first urgent call the forces still dispersed and to give an immediate view of the Town Planning situation in Italy and abroad. Its relation to architecture must not be forgotten, because Town Planning and Architecture go hand in hand, conditioning and completing each other. But to get out of the darkness and disorder it is necessary to start afresh, stressing the value of the scientific method, the importance of coordination, to give to mankind, understood in all its living and spiritual integrity, a life equal to the laws of nature, no longer imprisoned and humiliated in towns where peace, beauty and order have for long disappeared.

(pag. 2)

En reprenant son chemin en ces longues années d'après guerre, « Urbanistica » naît à une vie nouvelle. Elle entend réunir en un premier appel urgent toutes les forces encore dispersées et donner une vue d'ensemble immédiate de la situation de l'Urbanisme en Italie et à l'étranger. Elle ne veut pourtant pas oublier ses rapports avec l'architecture, car Urbanisme et Architecture se conditionnent et se complètent; mais pour sortir des ténèbres et du désordre nous devons remonter aux sources et réaffirmer dans toute son intégrité la valeur de la méthode scientifique, l'importance essentielle de la coordination, de sorte à pouvoir donner à l'Homme dans sa plénitude vive et spirituelle, une vie plus conforme aux lois de la nature, non plus prisonnière et asservie dans une ville où depuis longtemps aient disparu la paix, la beauté, l'ordre.

Present conditions of Town Planning in Italy (pag. 3)

We must admit that in the four years following the II World War, Town Planning activities in Italy have been rather poor and not equal to the hopes of the planners.

So far, positive results are the following: three congresses, the regional Piedmontese Plan, the plan of Milan and a few other plans for reconstruction which are both efficient and valuable. The general reconstruction has taken place outside the planning designs with rather poor results.

The causes for this absence of Town Planning must be sought not only in the political and economical situation which in the years following the war was extremely fluid and complex, nor in the lack of adequate laws, or of an efficient central and suburban organization but also and mainly in a psychological situation entailing general ignorance about Town Planning, in a lack of social awareness and finally in an atmosphere of indifference or hostility towards with planning.

The situation in England, for example, compared that in Italy is at a very different stage of development. To begin with there is a number of organizations dealing with Planning in England and only a very few of the same kind in Italy. In England the quality and quantity of plans produced are of a higher level. The steadiness with which English politicians, civil servants and the public follow planning activity is far more developed.

However, the research and the struggles of planners in the last few years have not been without a result and we are just gathering the first fruits of them. A valuable promise for future activities, lies in the general attitude of the officials of the Ministry of Labour and men of responsibility, and in the official acknowledgement of territorial planning on a regional scale, with even the reconstitution of the National Planning Institute on a democratic basis. This magazine itself is evidence of a new intellectual development in Italy.

Conditions actuelles de l'urbanisme en Italie (pag. 3)

Nous devons reconnaître qu'en les quatre années qui ont suivi la guerre, l'activité de l'urbanisme en Italie n'a pas été très brillante et surtout pas à la hauteur des espoirs de ses techniciens.

En tout cas jusqu'à présent les faits positifs concernant l'urbanisme sont les suivants: trois congrès, le Plan Régional Piémontais, le Plan d'aménagement de Milan et quelques autres plans de reconstruction qui sont efficaces et ont une valeur. La reconstruction générale, a eu lieu en dehors des projets d'urbanisme avec des résultats déplorables.

La cause de cette absence d'urbanisme doit être cherchée non seulement dans la situation politique et économique, qui dans les années suivant la guerre a été extrêmement fluide et complexe et non seulement dans la déficience des organisations, mais surtout dans une situation psychologique de sensibilité sociale insuffisante et finalement dans une atmosphère d'indifférence ou d'hostilité à l'égard du principe d'urbanisme.

Par exemple, la situation en Angleterre, comparée à la situation Italienne, nous montre une très grande diversité de positions, à commencer par le nombre d'organisations qui s'occupent d'urbanisme en Angleterre et le nombre très réduit de celles-ci en Italie, jusqu'à la quantité et qualité des plans produits, la constance avec laquelle les hommes politiques les fonctionnaires et le public suivent l'activité de l'urbanisme anglais.

Quand même les études et les luttes des techniciens en urbanisme n'ont pas été sans résultat et il sont en train maintenant de cueillir les premiers fruits de leur œuvre. Une promesse fructueuse pour les activités futures se trouve dans l'attitude des fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics et des hommes de responsabilité, dans la reconnaissance officielle de l'aménagement du territoire sur une échelle régionale. La reconstitution de l'Institut National de l'Urbanisme sur une base démocratique et cette revue même sont un témoignage d'un développement intellectuel nouveau en Italie.

Mais justement l'action culturelle doit être étendue à un plus grand nombre de personnes: le public et surtout les autorités locales doivent être entraînées à une action d'urbanisme pratique dans les zones rurales autant que dans celles urbaines. Les buts plus hauts de l'activité urbanistique moderne ne doivent pas être oubliés: ils surpassent déjà les problèmes purement administratifs pour attaquer les problèmes de renouvellement structurel de la société par une redistribution efficace de la population. Et finalement, par les projets d'urbanisme adéquats il sera possible d'avoir un renouvellement en architecture car celui-ci est possible seulement si l'ambiance, le milieu et l'atmosphère sont propices.

But this education must be expanded to a wider number of people. The public, and above all the local authorities must be trained for practical planning in both town and country areas. Moreover the higher aims of Town Planning in accordance with modern ideas and wishes must not be forgotten: they are now by-passing the purely administrative problems in order to tackle the problems of reconstruction of society through an efficient re-distribution of people.

Finally, only through adequate Town Planning designs a re-birth in architecture can take place, because only by this means right atmosphere and environment can be achieved.

Lewis Mumford: Planning for the phases of life (pag. 7)

We acknowledge here our indebtedness to the *Town Planning Review* for allowing us to reproduce this very interesting article of Mr. Mumford, where his latest ideas about Town Planning are summarized and expounded with great evidence.

The author seeks to suggest how a consciousness of the phases of life may perhaps alter the planner's attitude towards both the methods and the ends of planning.

A consciousness of the human life cycle may at least serve as a list of requirements, enabling one to spot the weak places in a seemingly admirable design. So, for the phase of infancy the author suggests small nursing homes for each neighborhood to make childbirth more comfortable and homely than in a big hospital, special playgrounds for babies where they can be watched by their mothers. For the school child, smaller school buildings built in such surroundings as to put him in contact with nature or the work of man on his way to school. The adolescence period ought to adopt the 'work army', in order to keep up the open spaces with their trees and greens, which otherwise would decay or be too expensive for the community. The phases of maturity need above all a sort of planning which improves and gives opportunities for social exchange, meeting places where different classes and groups of ages can meet and get in contact. The senescence, the most difficult and delicate age to deal with, is handled so as to give the elder people the feeling not to be secluded and useless. The conclusion is, as the A. says, that one must think of establishing balance in time through inter-relationship between the phases of life, for each level of life has its special requirements, which can be well served only when the coordinate needs of other age groups are taken into account. The author suggests the return to a human scale, to units of manageable size, to an order at once visible to the naked eye, to a conception of community less as a maze of organizations to be treated as wholesale provisions, than as a constantly varying combination of a multitude of associative activities, varying in density and duration and progressing through the life-cycle.

Regional plans in Italy (pag. 12)

The Regional plans in Italy have been established with the Town Planning Law of 1942 and have the aim to direct and coordinate the Town Planning activity in special areas of the National territory. They give rules in relation to the areas having a special purpose or restriction to the situation of new town or plants having a particular character and stress, and finally the highways network.

The law of 1942 is still in force but is considered now rather inadequate, having some faults of procedure and being incomplete. However, even with such drawbacks, the establishing of Regional Plans might have been very helpful in the national reconstruction, if the designing of the Plans had started just at the end of the war. Instead the Italian Government in the beginning made provisions for the drafting of the Reconstruction Plans only in order to give rules for the heavily damaged areas.

As there was a lack of general coordination, the reconstruction was brought about in a disorganized way. In the meantime, however, there was private research in the Regional field. We can point out here the work of a group of architects, Messrs. Astengo, Bianco, Renacco, Rizzotti, for the Piedmontese Regional Plan, and that of professor Fuselli for the Ligurian Regional Plan.

Lewis Mumford: L'urbanisme selon les phases de la vie (pag. 7)

Nous reproduisons cet article d'après la *Town Planning Review* qui a eu l'amabilité de nous en permettre la publication. Ici Mr. Lewis Mumford nous donne un aperçu de ses toutes dernières théories en matière d'urbanisme. Il nous fait remarquer tout d'abord que les plans d'aménagement se sont jusqu'ici occupés d'une seule phase de la vie, celle des adultes en dehors des leurs responsabilités familiales, ainsi que jusqu'à présent l'on n'a pas du tout pourvu un milieu qui soit adapté à chaque étape de la vie, de l'enfance à la senilité.

L'auteur même nous dit qu'en cet ouvrage il cherche à suggérer l'idée qu'en donnant du poids aux diverses phases de la vie, l'attitude du spécialiste en urbanisme peut changer soit à l'égard des méthodes qu'à l'égard des buts de l'urbanisme. Même si cette conscience des phases de la vie ne donnait d'autres résultats, elle aurait toujours ceci, qu'elle servirait comme une liste des différentes exigences, aidant ainsi à trouver les points faibles dans un plan apparemment parfait.

Tout cet aménagement nouveau devrait conduire à une vie plus humaine pour tous les groupes d'âges ainsi que pour les individus. A propos de la période d'enfance on devrait tout d'abord éviter l'accouchement dans les grands hôpitaux froids et impersonnels et créer de petites cliniques pour chaque unité de 2 ou 300 personnes; Pour les bébés il faudrait aménager des endroits où ils puissent jouer librement tout en étant surveillés par les mamans. D'autres endroits de jeux, plus aventureux seront nécessaires aux enfants plus âgés auxquels les villes n'offrent rien d'imprévu. Une autre phase de la vie, celle de l'école, pose le problème de celle-ci, tendant à devenir trop gigantesque, effrayant ainsi l'enfant. Il faut que l'école aussi donne un sens plus familial en de plus petits édifices; en outre la promenade quotidienne maison-école doit être rendue aussi intéressante que possible en plaçant l'école de telle sorte, que de son quartier d'habitation l'enfant soit en contact en son chemin, soit avec la nature, les travaux agricoles ou bien les travaux d'usine, enfin qu'il soit un peu en contact avec la vie. La phase de l'adolescence devrait être caractérisée par les « armées du travail » substituant les instructions militaires, adressant les jeunes à avoir soin des espaces ouverts indispensables aux nouveaux plans d'aménagements et trop coûteux si la main d'œuvre d'entretien devait être payée. Pour l'âge sentimental des premières relations amoureuses il faut pourvoir aux jeunes de beaux jardins assez isolés où dans la beauté environnante ils trouvent un certain essor pour le trop plein de leurs impulsions nouvelles. Plus tard ces endroits beaux et solitaires serviront aux moments de recueillement et de solitude nécessaires à tout individu sensible. Pour les phases de la maturité l'auteur se préoccupe surtout des relations sociales des rapports entre les différents âges et les différentes classes que la vie moderne trop intense et les moyens de transport rapides tendent à disperser. Enfin la senilité, cet âge difficile et même tragique, qui tend à être de plus en plus négligé par la société. Il faut placer les vieilles générations assez près des nouvelles, de sorte qu'elles puissent encore être utiles et ne pas avoir la sensation humiliante d'être recluses ou encombrantes. Certains problèmes des jeunes ménages par exemple la garde des enfants, pourraient être résolus avec le concours des vieilles personnes, tout en laissant à chacun l'indépendance et le milieu nécessaire à son propre âge.

L'auteur conclut en disant que, en rétablissant l'équilibre nécessaire dans la communauté urbaine, il faut songer à établir l'équilibre dans les rapports mutuels entre les diverses phases de la vie. Car chaque étape a ses exigences particulières qui peuvent être assouvies seulement si l'on prend en considération les nécessités coordonnées des autres groupes d'âge. L'auteur conseille le retour à une échelle de proportions humaine, à des unités ayant un volume plus maniable, à un ordre visible à l'œil nu, à une conception de la communauté vue comme une combinaison constamment variable d'une multitude d'activités associatives variant en intensité et durée et progressant à travers le cycle de la vie, de la naissance à la mort.

Les plans régionaux en Italie (pag. 12)

Les Plans Régionaux ont été institués en Italie par la Loi d'Urbanisme de 1942 dans le but de pourvoir à orienter et coordonner l'activité urbanistique en certaines parties du territoire national, en établissant des directives en ce qui concerne les zones ayant une destination particulière la position de nouveaux centres urbains ou des équipements et des installations ayant une importance particulière et enfin le réseau des grandes lignes de communication.

La Loi de 1942 quoique toujours en vigueur, nous apparaît aujourd'hui peu satisfaisante soit parce qu'incomplète, soit à cause de vices de procédure. Toutefois, même avec ces réserves, l'institution des Plans Régionaux aurait pu avoir une grande utilité dans la reconstruction nationale, si la formulation eut commencé tout de suite après la guerre.

Le Gouvernement Italien, au contraire, songea seulement, en un

With the law of the 3rd June 1948, the Ministry of Labour enabled the design of the Piedmontese Regional Plan, appointing the group of planners who promoted it, and with the law of 31st January 1949 the Central Commission for the coordination of the Regional Plans was established. Presently Genoa, Naples and others regions are preparing similar research.

Premises to a Sicilian Regional Plan (pag. 13)

The author gives here a general picture of the social and economical life of the island, going back to the historical periods in which Sicily was rather important from the cultural and historical standpoint. He reminds us of the Greek origins of many of its cities, the struggles between these and the natives, the Roman conquest, the prosperous time under the imperial government, the agricultural and social reorganization achieved by the Mohammedan control which originated the great political cultural and economical development of the XII century.

He reminds us of the economical and social depression, in the fourteenth century, which was stopped towards the end of the century sacrificing its own independence. The Norman government had divided the island into three districts with Palermo as capital according to the Mohammedan choice. The town played the same part through the Spanish domination; during this period productivity up to the end of the XVII century was entrusted to the nobility which was worth its task, as they even lay foundations of rural buildings. These are generally big groups of buildings with a regular network of roads without encircling walls where peasants and plowmen live and from where they reach their daily work. They avoid to live in scattered houses because the country is not safe, malaria is frequent, water is scarce and the groups of dwellings are always near it. Moreover there are few specialised cultivations.

After the many cataclysms which afflicted the very fertile eastern areas (Catania for example was destroyed nine times by the Etna volcano) we find here some admirable specimens of buildings in the baroque style.

Ever since the end of 1600 and particularly during the Bourbon sovereignty (1749-1860) the work of the nobility grows less and less important; they become part of the Court, of the Army or monasteries and the great landowners give up the land to that ambiguous character called «gabelloto».

These phenomena were the same through all Europe, but in other countries the class that was fading out was substituted by an absolute monarchic power sustained by the middle classes which were just beginning to have a certain selfconsciousness.

The Bourbons were not able to act straight away and to give a new social content to the old feudal regime. Therefore the historical period in which new ideas and suggestions originated by the French revolution, the presence of the English and the immigrations into the Court, gave birth to a new constitution grafted on the old one. The property has no longer a political or feudal character but only the economical one; however it does not change its technical and productive character in the areas of the big estates (latifundia).

The lack of landed investments, the scarceness of livestock, the obsolescence in the systems of management of the estates, make the economical situation of the island very hard.

The national unity of Italy set the basis for the development of the economics in the Po valley, and provoked the decay of the industries of the island, because the riches accumulated in the old sovereignty were now emigrating towards the north. In the meantime the middle classes in the island were not able to undertake a ruling function apt to give an impulse towards economical and industrial renewal.

The Sicilian people is in a state of definite inferiority if compared with the average of the Italians. They live in impossible dwellings and surroundings and their towns often lack drinking water and sewerage. The only possible way to escape poverty is to emigrate.

premier temps, à la formulation de Plans des Reconstruction qui auraient dû indiquer les directives pour les zones les plus frappées par les destructions.

Le manque de coordination général causa la désorganisation dans les travaux de reconstruction mais en même temps les études ayant un caractère régional furent entreprises par des privés.

L'on peut signaler les études des architectes Astengo, Bianco, Renacco, Rizzotti pour le Plan Régional du Piémont et ceux du prof. Fuselli pour le Plan Régional de la Ligurie.

Par le décret du 3 juin 1948 le Ministre des Travaux Publics autorisait la formulation du Plan Régional Piémontais en confiant la tâche au groupe d'urbanistes promoteurs et par le décret du 31 janvier 1949 instituait la Commission Centrale pour la coordination des Plans Régionaux.

Actuellement la Ligurie, la Campania et autres Régions vont préparer des études analogues.

Premises au Plan de la Sicile (pag. 13)

L'auteur nous donne ici un tableau général du milieu économique et social de l'île en se référant aux époques historiques dans lesquelles la Sicile eut une vie culturelle et économique d'une importance particulière.

Il nous rappelle l'origine grecque de plusieurs de ses villes les luttes entre celles-ci et les peuplades indigènes, la conquête romaine, l'époque d'épanouissement sous l'administration impériale, la domination musulmane qui fit son œuvre de réorganisation agricole et sociale et à laquelle s'ensuivit le grand développement culturel, économique et politique du XII siècle.

Il nous rappelle la crise économique et sociale de 1300 de laquelle l'île sortit au commencement de 1400 au prix de son indépendance. L'administration normande avait divisé l'île en trois provinces, tout en rétablissant Palerme comme capitale, selon le choix Musulman.

La ville joua le même rôle pendant le viceroyaume espagnol: en cette période l'organisation productive était confiée à la noblesse qui, depuis la fin de 1600 fut bien digne de cette tâche, pourvoyant même à des établissements, ayant un caractère rural. Il s'agit en général de vastes agglomérations d'édifices, ayant un réseau de routes régulier, où vivent les paysans qui se rendent journellement dans les campagnes voisines et lointaines; la population éparpillée n'existe presque pas à cause du peu de sûreté qu'offrent ces campagnes et de la diffusion de la malaria; les sources d'eau sont très rares et manquent les cultures spécialisées.

À la suite de cataclysmes périodiques qui bouleversèrent les régions orientales très fertiles (les éruptions du volcan Etna ont ravagé neuf fois la ville de Catania) il y eut d'admirables exemples de constructions baroques. Depuis la fin de 1600 en avant et particulièrement sous le gouvernement des Bourbons (1743-1860) l'œuvre de la noblesse devient insignifiante; elle se réfugie soit auprès de la cour, dans l'armée ou dans les monastères et les grands propriétaires abandonnent les terrains au personnage équivoque qu'est le «gabelloto».

Ce phénomène était commun à toute l'Europe, mais ailleurs à cette classe décadente s'était substituée la monarchie absolue et elle était illuminée et soutenue par la bourgeoisie qui était en train d'acquiescer la conscience exacte de soi-même. Les Bourbons ne surent pas agir d'une façon décidée en donnant un contenu nouveau à l'ancien régime féodal.

C'est une longue période historique dans laquelle les idées et les propositions nouvelles bourgeoises; elles ont origine de la révolution française, dans la présence anglaise et dans les immigrations au sein de la cour. L'on a ici une nouvelle constitution se greffant sur la vieille; la propriété perd son caractère politique et féodal pour ne garder que celui économique; mais elle ne perd pas son caractère technique et productif dans les régions du «latifondo».

L'absence d'investissements, la pauvreté du patrimoine zootechnique, l'arcaïsme des systèmes dans la conduite des propriétés, rendent très graves les conditions économiques de l'île.

L'unité italienne jeta les bases pour l'expansion dans le camp national de l'économie de la vallée du Po, ayant comme conséquence le déclin des industries de l'île à la suite de l'émigration dans le nord de la richesse accumulée dans l'ancien royaume. Il n'y eut pas dans l'île une bourgeoisie capable de s'accrocher une vraie fonction directive et de donner l'essor à une renaissance économique et industrielle.

Le peuple sicilien est en conditions d'infériorité absolue si l'on le compare à la moyenne nationale; il vit dans des milieux horribles dans des villes qui n'ont souvent ni eau potable ni égouts; la seule possibilité pour sortir d'une telle misère est l'émigration.

According to the statistics of 1931 the average crowding of the island was 1.7 people per room. To lower this exponent to 1.4 (State average) 430,000 new rooms are needed and to reach the ideal average (1 person per room) 1.5 millions new rooms.

According to the statistics of 1935 on the conditions of rural dwellings, it may be reckoned that it is necessary to re-build more than 300,000 rooms and to restore thoroughly more than 150,000. Even without an exact knowledge of the destructions caused by the war, we can appraise the amplitude of the building problem which has still to be solved in the island.

The problem becomes still more difficult if we pass from the building field to the one of Town Planning i.e. when the latter has not only to include some more or less wide schemes of public works, but has to provide some efficient means for economical proceedings.

In the last score of years, the deep economical depression has many serious riots in the lower classes, but the discontent of the common people must be solved as a social problem, and not just checked by the police or the local « mafia ».

The difficult economical situation of the people is at the root of the autonomistic tendency with which the Sicilians try to overcome a sort of inferiority complex.

In the statute of the Sicilian Region it is said:

« The State shall pay yearly as National Solidarity, a sum to the Region, to be employed according to an economical plan for public works. This sum will help to balance the lesser incomes of work in the region as compared to the national average ».

This article shall not remain a mere ideological affirmation but must be translated into concrete terms, in a general comprehensive plan, as only a regional master plan can offer.

Harlow New Town (pag. 19)

Mr. Gibberd, the consultant for Harlow, was given the problem to create a balanced town of 60,000 inhabitants in a rural neighbourhood. In his report he declares that the characteristic of all beautiful areas is that they are limited in size and must have contrasts of nature. His project is in three dimensional and has the essential quality of urbanity. In order to avoid very large areas of building he has articulated his plan by a system of internal roads and extensive open spaces so as to create small compact units which can have varied and individual architectural treatment. Great emphasis on existing natural effects is a main feature of the plan and contrasts strongly with the urbanity of the architectural groupings of the town centre. A large number of architects will be needed in carrying out the scheme and each should be responsible for a group of buildings.

The site is undulating, rising in places to nearly 300 feet in the residential zones and over 350 feet on the perimeter. The railway, main road and river form the basis of a roughly segmental designated area. Large tracts of agricultural land are left as part of the open space pattern actually within the rough perimeter of the town. The playfields of the Secondary schools and other sport grounds are placed between building zones to provide green areas. The « Town park » is an existing estate.

The industries divided into two areas with a total size of 535 acres and an additional 30 for expansion. An interesting estimate of the proposed industries based on the present industries of those London boroughs which would export them to the new town show that already nearly twice as much industry is available from applicants to the Board Trade as the town can accommodate and include all sort of products.

A smaller unit than usual has been adopted for the residential areas. The units are grouped in three « clusters » with a Major Centre to each, containing large groups of shops, a cinema, church health centre and other community buildings. There are subcentres in each of the small units to provide « the shop around the corner » service.

Eight acresites are provided for the Primary schools all of which lie within the smaller living units and are accessible to children without crossing any but one of the minor town roads. Thirty four acres are given to the Secondary Schools which again are served chiefly by the major and minor town roads and cycle tracks: crossings being avoided by under-passes.

Selon les statistiques de 1931 la moyenne des habitants dans l'île était de 1.7 personnes par chambre; pour réduire cet index à 1.4 (moyenne de l'Etat) il fallait 430.000 chambres nouvelles; pour le réduire à l'optimum théorique (1 habitant par chambre) il faudrait 1.5 millions de chambres nouvelles. Selon les statistiques de 1935 sur les conditions des maisons rurales on peut calculer qu'il est nécessaire de reconstruire plus que 300.000 chambre et en réparer plus que 150.000.

Même en ne connaissant pas avec précision les chiffres de destructions causées par la guerre, l'on peut juger la vastité du problème de reconstruction à résoudre dans l'île pour donner à ses habitants des conditions de vie humaines. Le problème devient encore plus difficile en passant du champ des édifices à celui du plan d'aménagement c.à.d. quand celui-ci ne doit comprendre seulement des projets plus ou moins vastes de travaux publics, mais doit être aussi un moyen efficace pour réaliser les programmes économiques. Pendant les dernières décades la grave dépression économique a causé de révoltes sanglantes de la part des classes pauvres, or le mécontentement du peuple ne doit pas être étouffé par la police ou par la mafia locale, mais en trouvant le moyen de résoudre un grand problème de justice sociale.

À la base du courant d'indépendance dans l'île qui semble vouloir étouffer un complexe d'infériorité il y a les tristes conditions économiques de la population.

Dans le « statute » de la Région Sicilienne, art. 35 il est dit:

« L'Etat versera à la Région Sicilienne au titre de solidarité Nationale, une somme qui devra être employée, selon le plan économique, pour l'exécution de travaux publics. Cette somme aidera à équilibrer les entrées des travaux, inférieures à la moyenne nationale ».

Cet article ne doit pas rester une simple affirmation idéologique, mais devra être traduit en termes réels et en un tableau d'ensemble cohérent, tel que seul un plan régional d'aménagement peut l'offrir.

Harlow: ville nouvelle (pag. 19)

Le consultant pour la nouvelle ville de Harlow est à envisager le problème d'une ville bien balancée de 60.000 habitants dans un endroit entièrement rural de la comté de Essex (Angleterre).

Dans son rapport il déclare que son projet veut avant tout être tridimensionnel et avoir la qualité essentielle de l'urbanité. « La caractéristique de toute magnifique aire urbaine est d'avoir un volume limité », même si les édifices sont bien disposés le lieu devient monotone pour le manque de contraste avec la nature. Pour éviter ces aires trop vastes d'édifices, il a articulé son plan par un système de routes internes et d'espaces ouverts très vastes de sorte à créer de petites unités compactes qui peuvent avoir un traitement varié et individuel.

On va donner la plus grande importance aux effets naturels déjà existants, jusqu'à laisser intacts les petits villages inclus dans le périmètre de la ville, bois, ruisseaux et haies, en créant ainsi un très fort contraste avec l'urbanisme du centre. Un grand nombre d'architectes sera employé pour l'exécution du projet et chacun sera responsable pour un certain groupe d'édifices résidentiels.

Le site est ondulé, s'élevant par endroits à 300 pieds dans les zones résidentielles et à plus de 350 à la périphérie. De vastes étendues de zone agricole sont incluses dans le périmètre et font partie du tracé des espaces ouverts. Les champs de jeux des écoles secondaires et autres champs sportifs sont placés entre les zones de maisons fournissant ainsi les zones vertes. Le « Parc Communal » est une ancienne grande propriété incluant un lac pour les sports et le drainage des eaux.

L'industrie est divisée en deux zones, l'une pour les grandes industries avec chemin de fer et grandes routes, l'autre pour les industries mineures. De la surface totale il est laissé 30 acres libres pour l'expansion future. Il existe déjà une statistique intéressante des industries de Londres demandant à être déplacées à Harlow, montrant que la demande dépasse déjà du double la capacité disponible.

Pour les zones résidentielles, il a été adopté une unité plus petite que l'ordinaire. Les unités sont groupées en trois « grappes » avec un Centre Majeur, chacune avec quantité de magasins, cinéma, église et autres édifices pour la communauté. Chacune des petites unités a en son tour un subcentre pour suffire aux premières nécessités.

Les écoles primaires sont toutes placées entre les plus petites unités d'habitation et sont accessibles aux enfants en leur évitant de traverser les rues. Les écoles secondaires sont servies par les grandes routes, les routes mineures et les trottoirs à bicyclettes, tout croisement étant évité par des passages sous viaducs. Toute la circulation est expliquée dans le rapport par des diagrammes qui montrent les possibilités d'approche aux centres industriels, sportifs et de la ville, par voiture, vélo et à pied. Il est intéressant de voir combien rarement le trafic rapide coïncide avec la voie des piétons.

Circulation within the town is explained in the report by diagrams showing approaches to the various areas and centres by car, cycle and foot. These are interesting and show how seldom the faster traffic coincides with the pedestrian. All main and bus traffic pass alongside the town centre but not through it. A local road system links all the various parts together and with the station independently of the main traffic routes. Cross-roads and roundabouts are entirely eliminated.

The chief buildings form three main squares, the Administrative, the Civic and Theatre square, all interconnecting within the area and linked with the axial shopping centres, within easy reach of the office and shopping areas. It is suggested that development should be in five stages. Industrial building would be slightly in advance of the housing programme. Residential areas would be completed with schools and subcentres, as the work proceeds.

Turin from its foundation to the great industries (pag. 24)

The history of the town is divided into four periods:

- the Roman period, from its foundation year, 44 B.C. to the fall of the Roman Empire, during which Piedmont was part of a large state;
- the Medieval and Renaissance period, from the fall of Rome to 1563, during which Piedmont was divided into different political units;
- the House of Savoy period, from 1563 to 1863, during which the Savoy State gradually expanded its territory through the whole of Piedmont, strengthening its political and administrative sovereignty;
- finally, the period which might be called Italian, begun in 1863, in which Piedmont is again part of a wider state.

The development of Turin is a mirror of these four periods. The town, from the Roman period to 1500 preserved the shape and features of the older town, with a square pattern surrounded by walls and zoned like a chessboard, with roads at right angles to each other and set in relation to the main cardinal points. After this period, under the government of the duke Emanuele Filiberto, (1562-1580) the first amplification of the town takes place with the construction of new walls and the famous Citadel.

During the reigns of Carlo Emanuele I (1580-1630), of Vittorio Amedeo I and Carlo Emanuele II, with its second amplification, the town expanded towards Porta Nuova and towards the river Po with the opening of important streets and avenues. To this period belong the construction of Piazza Castello, begun in 1608 according to the design of the architect Ascanio Vitozzi, via Roma, opened in 1615 and Piazza S. Carlo and via Po, the latter opened in 1675.

After the siege of 1706, during the government of Vittorio Amedeo II and Carlo Emanuele III and Vittorio Amedeo III, the town continues to develop and enriches with valuable works of architecture. By 1714 the inhabitants had risen to 56,000 and the third amplification took place according to the studies of the architect Filippo Juvarra who used the area included between the Roman walls and the fortification line linking the Citadel to the slope towards the river Dora. In this way, the town was amplified three times in two and a half centuries, between its elevation to the rank of capital to the end of 1700. From 20,000, the inhabitants had risen to 94,000, the density had risen from 340 to 590 inhabitants per acre.

The designing of new streets and squares, particularly in the XVII and XVIII centuries was established by "Royal Patent" or "Royal Decree", settling the exact rules to which they had to submit for the architecture and height of the buildings so that for each street or square the groups of buildings had to appear uniform in the design, colour and material, so as to answer a need for symmetry and harmony.

In the first years of 1800 the encircling walls were levelled and

A propos du Centre Urbain le rapport dit: « en architecture nous devons traiter les espaces occupés par les édifices, dans l'aménagement civique, nous devons traiter les espaces entre les édifices », ceux-ci devant être arrangés par rapport mutuel et par rapport au paysage.

Le projet du Centre n'est pas définitif, mais il a été créé avant tout pour donner l'exemple de l'aspect tridimensionnel qu'il devra en tout cas prendre. Le Centre comprend tous les édifices administratifs, les magasins et le quartier des affaires, le centre culturel avec théâtre, galeries d'art et bibliothèque, les arènes de sport principales et la zone résidentielle avec hôtels et appartements à louer. Les édifices principaux forment trois grandes places, l'Administrative, la Civile et la place du Théâtre, elles sont reliées entre elles et avec les centres d'achats axiaux, la « zone culturelle » est ainsi aisément atteinte, soit depuis les bureaux que de la zone d'achat, et doit être le cœur de la ville.

Toute la circulation principale passe à côté du Centre mais pas au dedans. Un système local de routes relie les différentes parties ensemble et avec la gare, indépendamment des grandes routes. On a éliminé entièrement les croisements et les chemins de ceinture.

Le développement est prévu en cinq phases. Les constructions industrielles précéderaient de peu le programme concernant les habitations. Les zones résidentielles seraient complétées avec les écoles et les subcentres au fur et à mesure que les travaux procèdent.

Turin de sa fondation aux grandes industries (pag. 24)

L'histoire de la ville présente quatre périodes:

- la période romaine de l'année de sa fondation en 44 A.C. à la chute de l'Empire, pendant laquelle le Piémont fit partie d'un très vaste état;
- la période du Moyen Âge et de la Renaissance, de la chute de l'Empire à 1563, où pour longtemps le Piémont resta divisé en plusieurs unités politiques;
- la période de la Maison de Savoie, de 1563 à 1863, où l'Etat a pu élargir son territoire à toute la région piémontaise et en y renforçant sa souveraineté politique et administrative;
- enfin la période que nous pouvons appeler Italienne, commencée en 1863, où le Piémont fait de nouveau partie d'un état qui s'étend au delà de ses frontières.

Le développement de Turin reproduit nettement ces quatre périodes politiques.

La ville de l'époque Romaine jusqu'à 1500 a gardé la conformation et les caractéristiques de la ville primitive ayant une forme carrée, entourée de murs et divisée en échiquier avec ses rues orthogonales entre elles et avec leur direction déviée par rapport aux points cardinaux. Après cette époque, sous le gouvernement du duc Emmanuel Philiberte, va commencer le premier élargissement de la ville avec la construction de nouveaux murs et de la fameuse Citadelle.

Sous les règnes de Charles Emmanuel Ier (1580-1630) de Victor Amédée II et de Charles Emmanuel II, par un second élargissement, la ville fut étendue vers la Porta Nuova et vers le fleuve Po avec l'ouverture d'importantes rues et avenues. A cette période appartiennent la construction de la piazza Castello commencée en 1608 selon le projet de l'architecte Ascanio Vitozzi, de la via Roma ouverte en 1615, de la piazza San Carlo et de via Po ouverte en 1675.

Après le siège de 1706, la ville sous le gouvernement de Victor Amédée II, Charles Emmanuel III et Victor Amédée III, continue son développement en s'enrichissant de remarquables œuvres d'architecture.

En 1714, avec sa population montée à 56.000 habitants, la ville eut son troisième élargissement, étudié cette fois par l'architecte Filippo Juvarra qui profita de la zone comprise entre les murs romains et la ligne de fortification qui reliait la citadelle au coteau vers le fleuve Dora.

Tels sont les trois élargissements de la ville en deux siècles et demi environ depuis sa nomination à capitale jusqu'à la fin de 1700; ses 20.000 habitants étaient devenus 94.000 et sa surface avait augmenté de 57 à 158 hectares; sa densité avait augmenté de 340 à 590 habitants par hectare.

La formation de nouvelles rues et places, particulièrement aux XVII et XVIII siècles était réglée par « Brevet Royal » et « Edit Royal » qui établissaient les lois auxquelles elles devaient être soumises pour l'architecture et la hauteur des édifices. Les constructions devaient résulter comme des complexes uniformes dans le dessin, les couleurs, les matériaux, répondant ainsi à un goût sévère de symétrie et régularité.

Dans les premières années de 1800 l'enceinte fortifiée fut abattue et la zone d'habitation put s'élargir dans les environs. A la suite d'un remarquable développement la ville couvrait en 1853-54 une surface de 1662 hectares environ. Très nombreux sont à cette époque les plans qui ont réglé le développement des constructions et de la viabilité, mais il s'agit de plans partiels qui malheureu-

the residential area was free to expand, so that the building had a new great development. In the last century the master plans for the amplification of the town were very numerous and gave the rules for the building of roads. Unfortunately they were only partial plans and were not linked up by one line of thought as the present plan of Turin clearly shows.

In the areas for which the master plan did not work yet, the free buildings went on in a chaotic way with great damage not only for the buildings, but for the general practicability of the town as well as for the connection with the country.

Towards the middle the century the first railways are adopted (Turin-Alessandria 1848, Turin-French border and Turin-Milan 1854).

A general master plan for the building amplification of the town was adopted by the Town Council in 1906 and passed as a law on the 6th April 1908.

After 1900 the Town is distinguished as an important industrial centre and new urban problems call for an urgent solution.

General master plan of Turin (pag. 32)

During the last war the necessity of revising the master Plan as a whole was evident. In 1944 the architects Melis Rigotti and Orlandini were appointed to design it, but the appointment was cancelled and a public competition took place up. The groups partaking of competition were twenty, six of them won a prize and three were refunded their expenses. The graduation settled by the Examining Commission (24th November 1948) is the following:

1st prize: for equal merits to the following two groups:

— Architects Astengo-Renacco-Rizzotti of Turin

— Architects Dodi-Morini-Vigliani of Milan;

2d prize: for equal merits to the following groups:

— Ing. Rigotti of Turin

— Architects Cerutti-Merlo-Morone-Mutelli of Milan

— Architects Molli Boffa of Turin and Perelli of Milan

— Architects Albini of Milan and Astengo-Renacco-Rizzotti-Sott Sasse of Turin.

A particular attention deserves the projects which won the first prize. The Astengo-Renacco-Rizzotti project aims to give a complete rearrangement of the highways and of the State and minor railways; to find some new industrial areas, and zones still free in which residential quarters could be built, completely fitted and provided with all services. The town is divided into 78 zones and each one ought to have its minor detailed plan.

The consultants have given for each zone the basic data on the present state of building, on the overcrowded houses, on the possibility for each zone to include more people and on the number of people to be dispersed in order to improve the situation.

On the track of careful statistic the consultants were able to determine the ideal number of people the rearranged future town could receive. They have ventured on the financial ground too and have tried to establish the principles of an economical balance between the assets and liabilities of their own Plan.

The project of the architects Dodi, Morini and Vigliani includes the formation of external tangential, on the northern, western and southern sides of the town. They propose an axis of penetration parallel to the railway to which no modification is foreseen.

The new industrial areas and their respective residential quarters are situated on perimetral zones and some industrial groups are left between the houses. The project includes large areas of green and rural land.

The controversy about the "Via Marittima" in Naples (pag. 56)

We are dealing here with the controversy about the „Via Marittima" in Naples, originated by the opposition made by some landowners against the reconstruction Plan devised by the Town Council Offices and approved by the Ministry of Labour.

The State Council to which the question has been submitted has

sement n'eurent pas le guide d'une conception unique ainsi que la prouve le plan de Turin de nos jours.

Dans les zones pour lesquelles il n'existait pas encore un plan approuvé, la construction libre se développait dans la plus grande confusion, avec dommage non seulement pour l'édilité, mais surtout pour la viabilité générale autant à l'intérieur de la ville que dans ses communications avec la région.

Vers la moitié du siècle dernier les premiers chemins de fer apparaissent (Turin-Alessandria 1848, Turin-frontière Française et Turin-Milan 1858).

Un plan d'aménagement général et d'élargissement de la ville fut adopté par l'Administration communale en 1906 et approuvé par la loi du 6 avril 1908.

Après 1900 la ville s'affirme comme centre industriel très important et les nouveaux problèmes d'urbanisme demandent une solution urgente.

Le plan d'aménagement de la ville de Turin (pag. 32)

Pendant la dernière guerre la nécessité d'une révision complète du plan d'aménagement était évidente. En 1944 cette tâche fut confiée aux architectes et ingénieurs mosers, Melis, Rigotti et Orlandini, mais cette décision fut révoquée ensuite pour intimer un concours public national. Les groupes participant au concours ont été au nombre de vingt, dont six ont eu un prix et trois ont été remboursés des dépenses. Le classement établi par la Commission Examinatrice a été la suivante:

1er prix: au même mérite pour les groupes suivants:

— architectes Astengo-Renacco-Rizzotti de Turin

— architectes Dodi-Morini-Vigliani de Milan;

2nd prize: au même mérite aux groupes suivants:

— ing. Rigotti de Turin

— architectes Cerutti-Merlo-Morone-Putelli de Milan

— architectes Molli Boffa de Turin et Perelli de Milan

— architectes Albini de Milan et Astengo-Renacco-Rizzotti Sott Sasse de Turin.

Les projets ayant gagné le premier prix méritent une attention particulière.

Le projet des architectes Astengo-Renacco-Rizzotti a le but de présenter un rajustement complet des lignes de grande communication et des chemins de fer de l'Etat et secondaires, à réparer les nouvelles zones industrielles et certaines zones encore libres où pourraient surgir les nouveaux quartiers résidentiels pourvus de tout confort. En outre la ville a été divisée en 78 zones chacune desquelles devrait avoir son propre plan détaillé.

Les auteurs du plan ont fourni pour chaque zone les données essentielles sur l'état actuel de son édilité, sur les habitations surpeuplées, sur la possibilité pour chaque zone de recevoir d'avantage de population et sur le nombre de personnes qui devraient être transférées pour les assainissements, éclaircissements, etc.

Sur la base de recherches statistiques soignées les auteurs ont pu établir le nombre de personnes que la ville résidentielle pourrait accueillir après son rajustement. Ils ont aussi poussé leur recherche dans le champ financier et ont cherché à formuler les principes d'un bilan économique entre les activités et passivités du plan qu'ils ont créé.

Le projet des architectes Dodi Morini Vigliani prévoit la formation de tangentielles externes sur les côtés nord, sud, ouest de la ville. On propose ici un axe de pénétration parallèle au siège de la ligne de chemin de fer pour laquelle aucune modification n'est prévue.

Les nouvelles zones industrielles et les quartiers résidentiels respectifs sont situés à la périphérie, tandis que certains groupes industriels restent dans la partie d'habitation. On prévoit aussi des zones de verdure très étendue ainsi que des zones agricoles incluses dans la ville.

La controverse à propos de la "Via Marittima" à Naples (pag. 58)

On présente ici la controverse à propos de la "Via Marittima" à Naples qui a été causée par l'opposition de quelques propriétaires privés contre le plan de reconstruction formulé par l'Administration Communale de la ville et approuvé par le Ministère des Travaux Publics.

dismissed the appeals with a very important verdict which is for the juridical interpretation of the Reconstruction Plans in Italy. Among other things it gives the confirmation to the fact that the Reconstruction Plans may claim the demolition of buildings reconstructed after the war if they are in contrast with the development as designed in the Plan even if the latter has been devised after reconstructions have been carried out.

Alfonsine: a planning experience (pag. 58)

We are dealing here with the ideas and facts, springing from the realization of a plan, through the very voice of people in contact with it, rather than with the plan itself. The aim is to help in some way the collaboration between people and planners which is the only possible way to achieve positive results.

From the planning standpoint Alfonsine is a typical case of displacement of the centre and this is the main feature of our enquiry.

It is a borough of about 12,000 people of which 6000 live in the community, and is divided in two parts by the river Senio; right of the river was the old centre, with only 2000 people but with buildings of a greater importance, while the opposite part had 4000 people and types of buildings of less value and more expanded.

After the war the main feature of this village was the complete destruction of the old centre and of the houses surrounding it. All the public buildings had disappeared. On the opposite side of the river the reconstruction appeared easier and repairs were possible for many houses.

The displacement of the centre has been a matter of discussion for a long time, and it was put forth again; the plan of reconstruction worked out by Messrs. Vaccaro and Pratolini, architects, was based on it. The municipality has given a strong impulse to the realization of the plan providing for a new sewerage, a good part of the roads and with UNRRA subsidies numerous dwellings. In the new centre there are already many shops, a cinema and a few meeting halls.

Another feature of the actual situation is the contrast of opinions between the two groups of people living in the old and in the new centre; the group favorable to the plan is the Municipality and the main opponents are those who have their interest in the old centre.

The opinion of the Municipality is that the displacement was necessary to give the local labor more probabilities of expansion, to have better facilities of roads, to profit of the UNRRA subsidies to build the maximum possible number of dwellings. The original plan has not always been observed in order to solve immediate problems.

The group of opponents maintains that the old centre was in a better and healthier position, in fact, in the new centre the sewerage does not work properly and some cellars of the houses are easily flooded. They state that a new expansion of labor is not possible as there are many industries in the immediate surroundings. The expenditure for the new centre was much higher than in making use of the old foundations and of the old sewerage network which was still in good conditions. The population of the old centre had suffered heavy damages and their properties are now completely depreciated.

What remains to do now, is to look for the causes of many mistakes, of which the chief is certainly the lack of an adequate staff for the working out of the plan. The architects who designed it have given evidence that all the reasons for which the centre was displaced were good, but they complain that many alterations were made.

All this shows a lack of town planning awareness in the local authorities. The working out of the plan calls for unit of purpose into all the different branches working towards one single collective aim.

The idea, i. e. the unifying element of all its various aspects is born with the design of the plan, but it takes definite form only by degrees, as each unforeseen detail and inevitable problem arises. The designer ought to be able to follow his own creation through its different stages, which is vitally necessary if a positive result has to be obtained, whereas in fact he is shut out of the developments. The developing of the plan is given to people who have often had no training in Town Planning and who anyway have had no part in devising it. Thus the basic idea is corrupted and the result is unsatisfactory for everybody.

Le Conseil d'état auquel la controverse a été présentée a rejeté les requêtes avec un arrêt très important pour l'interprétation juridique des Plans de Reconstruction en Italie. En outre l'on confirme que les plans de reconstruction peuvent prévoir la démolition d'édifices reconstruits après la guerre s'ils ne sont pas conformes aux transformations prévues par le plan, même si le plan a été formulé après que les reconstructions ont été accomplies.

Alfonsine: une expérience nouvelle au sujet d'un plan d'aménagement (pag. 58)

Il ne s'agit pas ici d'exposer un nouveau plan d'aménagement, mais plutôt l'ensemble de faits et d'idées naissant de la réalisation du plan même, ainsi que les personnes intéressées l'ont soumis à l'auteur de cet article de leur vive voix. L'auteur pense ainsi pouvoir être utile à une réelle collaboration entre la population et l'urbaniste, ce qui est la seule garantie de résultats positifs.

Le village d'Alfonsine, au sud de la grande route Ferrara-Ravenna, détruit partiellement par les bombardements, présentait pour sa reconstruction, le problème caractéristique au point de vue de l'urbanisme, du déplacement du centre, ce qui constitue le but de cette enquête.

Le village a 12.000 habitants, dont près de 6000 résident dans la commune proprement dite; celle-ci est divisée en deux parties par le fleuve Senio; à sa droite se trouvait l'ancien centre avec 2000 habitants et les édifices importants, à sa gauche la partie avec 4000 habitants, ou actuellement on a bâti le nouveau centre. Avec la guerre l'ancien centre avait été complètement détruit avec tous ses édifices publics, tandis que sur la rive gauche du fleuve les destructions n'étaient pas si graves et une bonne partie des maisons pouvait être réparées. Dans le plan de reconstruction projeté par les architectes Vaccaro et Pratolini le centre était déplacé sur la rive gauche et la commune a contribué avec énergie à la réalisation du plan, a construit un nouveau réseau d'égouts, un réseau de routes et de nombreuses maisons.

Selon le maire, le déplacement du centre était nécessaire pour offrir de meilleures possibilités de travail et d'expansion à la main d'œuvre locale, en outre le nouveau centre serait plus près de la grande route et de la gare. Cependant le plan a subi bien des changements dans sa réalisation et le maire explique qu'en général ces changements étaient dus à de nécessités immédiates auxquelles l'on a obéi sans songer à d'autres raisons. Ainsi l'on a changé l'orientation des maisons, l'on a bouché avec des maisons l'issue de la grande allée destinée à rendre la circulation plus aisée, l'on a bâti plus de maisons qu'il était prévu pour profiter au maximum du concours de l'UNRRA.

D'autre part les habitants de l'ancien centre se plaignent fortement du déplacement et soutiennent différentes raisons. Tout d'abord il paraît que le nouveau centre est dans un endroit malsain; étant plus bas que l'ancien centre bien des caves sont remplies d'eau en hiver; les égouts ne fonctionnent pas du tout et ils ont représenté une dépense considérable qui, en gardant l'ancien centre aurait pu être épargnée car l'ancien réseau était en parfait état. Il n'y a pas de plus grande probabilité d'expansion pour la main d'œuvre de l'autre côté du fleuve que de celui-ci, le fait d'avoir employé la main d'œuvre locale pour la construction du nouveau centre est un bénéfice passager et d'ailleurs il y a eu gaspillage pour ne pas avoir profité des anciennes fondations. En tout cas les habitants de l'ancien centre qui avaient subi les plus graves dommages se trouvent encore plus endommagés par le fait que leurs propriétés ont perdu complètement de valeur. Il n'y a pas eu ainsi de solution au problème économique qui est grave.

Après avoir exposé au maire ces plaintes, celui-ci admet qu'une petite commune n'a pas le personnel spécialisé pour l'exécution d'un plan et bien des problèmes sont résolus au hasard.

Ainsi les architectes qui ont conçu le plan ont démontré les bonnes raisons pour lesquelles le centre a été déplacé, mais ils se plaignent qu'on a apporté tant de changements au plan.

Cette expérience nous pousse à chercher la cause de bien des erreurs dans la procédure de la compilation et réalisation des plans et dans le manque d'une conscience urbanistique.

La rédaction d'un plan est un fait d'unité au succès duquel doivent collaborer tous ceux qui ont intérêt au plan même. L'idée principale naît avec la rédaction du plan mais elle se modifie au fur et à mesure qu'avec la réalisation naissent les imprévus inévitables. Celui qui a conçu l'idée devrait pouvoir la suivre dans toutes ses phases successives, tandis que pratiquement il se trouve exclu de la réalisation du plan qui est la partie décisive pour un résultat positif. Le plan est souvent confié à des personnes qui n'ont aucune culture urbanistique, ou qui en tout cas n'ont pas pris part à la rédaction du plan; ceci porte à une fausse interprétation des idées originales avec préjudice en tous les sens.

Italian Legislation (pag. 60)

Mr. Francesco Cuccia, General Inspector of the Ministry of Labour gives here an illustration of the Legislative measures about Town Planning, from January 1948 to February 1949.

These measures include a decree relating to the expropriation procedure and a Decree which, following the example of the French law, enables the Prefetto (Chief of the Local Government) to check the constructions and reconstructions if they are discordant with a certain Plan even if this is not entirely achieved.

Moreover it illustrates two decrees submitted to Parliament and not passed yet: the one relating to the regulations to facilitate the reconstruction of destroyed houses and the other relating to the improvement of building.

The most important administrative measures in this period deal with the enabling of some reconstruction plans, among which are the plan for the centre of Milan, the formation of the ministerial commission for the coordination of the regional plans, and the appointment for the devising of the Piedmontese regional plan.

Regarding the jurisprudence, we have here the report and illustration of some interesting verdicts of the State Council dealing with the abusive elevation of the Hotel Bauer in Venice, with the controversy about the « Via Marittima » in Naples and the Pescara Plan.

Foreigner Legislation (pag. 64)

We reproduce here in their original context, the Polish Decrees of 2nd April 1946 on Town Planning in the National territory, and 5th Sept. 1946 regarding the registration and the compulsory employment of technically qualified citizens, for building in favour of the national reconstruction, of 26th October 1945 regarding the property and use of lands in the town of Warsaw, and an article illustrating the preparation of planners in Poland.

Regional news (pag. 69)

The various regional contributors for our magazine have given a general picture of the local situation and illustrated some of the Town Planning problems of the provincial centres, the difficulty of implementing the plans and the necessity to solve some special situations through the Master Plans.

Particularly interesting are the reports of our Rome correspondent, illustrating some public and private enterprises relating to developments in the area between Rome and the sea which are at present lacking in a right theoretical basis and mutual coordination.

Legislation Italiana (pag. 60)

Mr. Francesco Cuccia, Inspecteur Général du Ministère des Travaux Publics nous illustre ici les mesures législatives en matière d'urbanisme parues depuis Janvier 1948 jusqu'à février 1949.

Ils comprennent un Décret regardant la procédure d'expropriation et un Décret, qui à l'exemple des lois françaises donne faculté au Préfet d'interrompre les travaux de construction et reconstruction qui soient incompatibles avec un plan, même si celui-ci est en voie de compilation.

Ensuite il nous illustre deux Décrets qui ont été présentés au Parlement et qui n'ont pas encore été approuvés: l'un regardant les règles pour faciliter la reconstruction d'habitations détruites l'autre regardant l'incrémentation des constructions édiles.

Les principales mesures législatives de cette période regardent l'approbation de certains plans de reconstruction, entre autres celui de la Zone Centrale de Milan, la formation de la Commission Interministérielle pour la coordination des Plans Régionaux, l'ordre de compilation du Plan Régional Piémontais.

Quant à la Jurisprudence l'on trouve reproduit et illustré quelques arrêts intéressants du Conseil d'Etat regardant la surélévation abusive de l'Hôtel Bauer à Venise, la controverse de la « Via Marittima » à Naples et le Plan de Pescara.

Legislation étrangère (pag. 64)

On reporte ici dans leur texte intégral les décrets du 2 Avril 1946 sur le plan d'aménagement du territoire national polonais, du 5 Sept. 1946 regardant la registration et l'emploi obligatoire des citoyens qualifiés techniquement pour l'édilité en faveur de la Reconstruction Nationale, du 26 Oct. 1945 regardant la propriété et l'usage des terrains inclus dans la ville de Varsovie et un article illustrant la préparation des urbanistes en Pologne.

Nouvelles Régionales (pag. 69)

Les différents correspondants régionaux de notre Revue nous ont donné un tableau des situations locales en illustrant quelques aspects des problèmes d'urbanisme dans les centres provinciaux, les difficultés que trouvent les plans dans leur réalisation et la nécessité de résoudre certaines situations particulières par des Plans d'aménagement.

Les rapports du correspondant romain sont particulièrement intéressants car il nous illustre plusieurs initiatives privées et publiques par rapport à la transformation de la zone qui va de Rome jusqu'à la mer et qui manquent actuellement d'une base théorique correcte et d'un coordonnement réciproque.

Errata corrige :

A pag. 64 il titolo « Decreto 2 Aprile 1949, etc. ».

leggi: « Decreto 2 Aprile 1946, etc. ».

Fotografie: Pag. 6 da « The Modern School » - The Architectural Press - London (in alto a destra Moncalvo - Torino).
Pag. 10, Moncalvo - Torino. Pag. 15, Redazione Siciliana. Pag. 19 da « Harlow New Town » - His Majesty's Stationery Office - London.

Inseriti in fotolito dei Fratelli Garino, Torino

Direttore Responsabile: Adriano Olivetti. — Proprietà dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.
Redazione: Corso Stati Uniti 3 - Torino (104). Amministrazione e Ufficio Pubblicità: Corso Stati Uniti 3 - Torino (104).
Autorizzazione del Tribunale di Torino Num. 468 del 5 luglio 1949. Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV
Con i tipi della SATET (Società Anonima Tipografico Editrice Torinese) Torino - Via Bertola 4/c.